

Revitalizacija istarskih željeznica s detaljnim implikacijama na konkretne lokacije

Moscatello, Vjekoslav

Master's thesis / Diplomski rad

2015

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:

University of Split, Faculty of Civil Engineering, Architecture and Geodesy / Sveučilište u Splitu, Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:123:553766>

Rights / Prava: [In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-25**



Repository / Repozitorij:

[FCEAG Repository - Repository of the Faculty of Civil Engineering, Architecture and Geodesy, University of Split](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJ

Revitalizacija istarskih željeznica

s detaljnim implikacijama na konkretne lokacije

studentt:

Vjekoslav Moscatello

mentor:

prof. Hrvoje Njirić, dipl. ing. arh.

komentor:

dr. sc. Ana Šverko, dipl. ing. arh.





stari vagon na istarskim željeznicama

sadržaj

UVOD:	1
povijesni pregled	01
Istrianer Staatsbahn	02
Parenzana	07
planovi i prijedlozi kroz povijest	11
PRIMJERI NASTANKA ŽELJEZNICA:	13
Central Pacific Railroad, SAD	14
Ferrovia Adriatica, Italija	16
Potteries Thinkbelt, UK	17
ANALITIČKE KARTE:	19
karta manifestacija	20
karta sjecišta prometnih infrastruktura	21
karta gospodarskih poduzeća	22
karta kulturnih i prirodnih znamenitosti	23
preklop karata i prijedlog nove trase	24
argumentacije trasa	25
nova karta željeznica Istre	32
shematski položajni plan nove trase	33
moгуćnosti razvoja diplomskog rada	41
kolodvori - urbanistička i arhitektonska uloga	48
URBANISTIČKE ANALIZE:	25
hijerarhija kolodvora	52
kolodvori i stanice u mjestima (tipovi i lokacije)	53
PERIMETAR - Novigrad	54
OTOK - Barbariga	63
POTEZ - Rovinj	67
ARHITEKTONSKO RJEŠENJE (kolodvor Rovinj):	71
arhitektonska uloga kolodvora	72
kocept	73
tlocrti	74
presjeci	77
pročelja	78
perspektivni prikazi	80
IZVORI	85
ZAHVALE	86



Austrian Littoral

Istra u doba Austro-Ugarske Monarhije

Pruga	Duljina (km)	Otvorena	Ukinuta
Pivka–Rijeka	55,4	25. VI. 1873.	
Divača–Pula	122,2	20. IX. 1876.	
Kanfana–Rovinj	21,0	20. IX. 1876.	20. X. 1966.
Hrpelje–Kozina–Trst	19,6	5. VII. 1887.	1. I. 1959.
Trst–Poreč	123,1	15. XII. 1902.	31. III. 1935.
Lupoglav–Štalije	52,7	30. XII. 1951.	
Prešnica–Kopar	31,4	16. XI. 1967.	

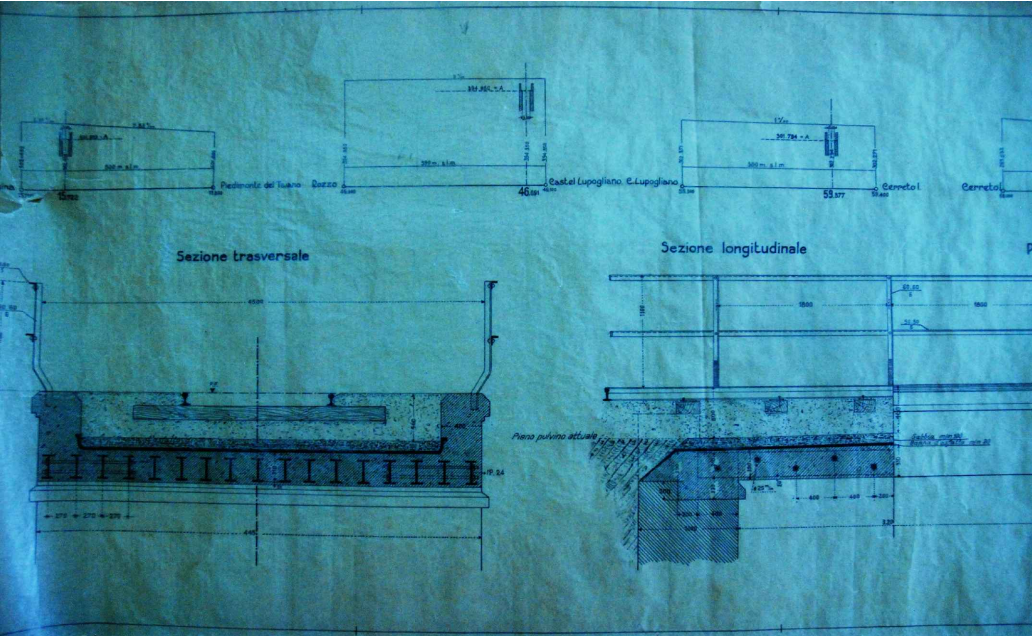
tablica otvaranja i ukinuća željezničkih trasa

Željeznice u Istri nastaju u doba Austro - Ugarske Monarhije. Da bi bolje shvatili željeznice, treba se upoznati sa povjesnim i teritorijalnim okolnostima u Istri u to vrijeme. Istra je u ta vremena dio Austrijskog priobalja. Potreba za željeznicom stvara se brzo nakon promaknuća Pule u glavnu ratnu luku 1853. godine.

Ideja o istarkim željeznicama zasnovana je još 5. travnja 1864. godine na sjednici istarskog sabora od strane dr. Franje Feretića i Matije Jurinca. Glavni razlog za izgradnju željeznice od strane Austrijskog carstva bila je vojska, zbog već spomenutog promaknuća pulske luke. Ali za stanovnike Istre stalno je bilo nešto drugo u fokusu izgradnje željeznice. A to je bilo spajanje sa Trstom i otvaranje prema zapadu Europe, te povezivanje sa Zagrebom preko Rijeke. Ta ideja spajanja Istre sa istokom i zapadom nažalost ostaje samo na papiru i u mnogim projektima i prijedlozima koji se stalno rade, izmjenjuju i dodaju. Iako je veza s Trstom bila ostvarena, nije dugo prometovala i brzo se ukida. Ali njen značaj još uvijek pamte istrijani.

U svakom slučaju u doba Austro-Ugarske Monarhije za željznice u Istri bilo je odgovorno Društvo Južnih Željeznica, koje je 1869. dobilo uveze za početak gradnje. Prva željeznica koja se gradi na području Istre je Istarska državna željeznica (Istrianer Staatsbahn), koja prometuje od Divače do Pule, sa odvojkom Kanfana - Rovinj. Druga izgrađena trasa je pruga Trst - Poreč, takozvana Parenzana. Ove dvije željeznice obilježavale su promet u Istri, te će o njima detaljno kasnije biti riječ.

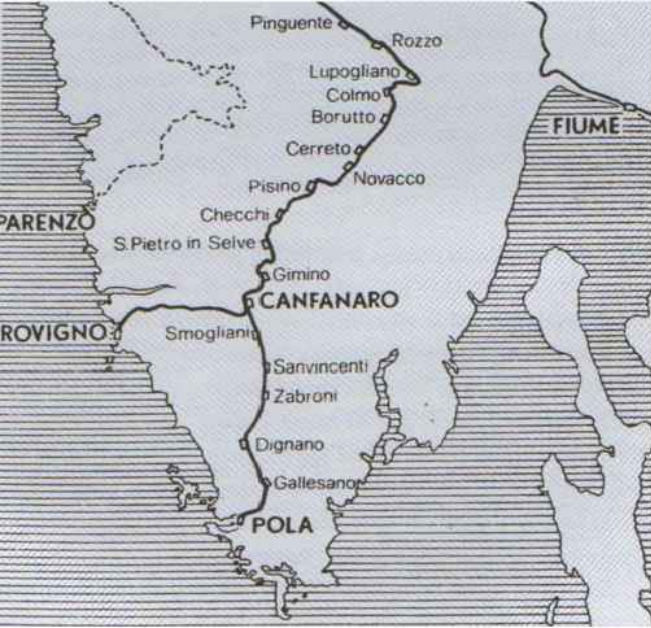
Nakon 1919. Istra pripada Kraljevini Italiji, te od 1947. dio Jugoslavije, kada željeznicama u Istri upravlja Slovenija. Dio Republike Hrvatske Istra postaje od 1991. Te promjene režima definitivno su imale svoj trag na željeznicama. Prijedlozi mnogih trasa propadali su upravo zato što se promijenila država prije nego što je prijedlog proveden u projekt. Međutim misli o željeznici su i dalje žive, te prijedlozi, bilo stari ili novi, još dan danas kruže internetom te se održava diskusija o njima.



nacrti progila željeznice
iz fonda HR DAPA 849 - Željeznice u Istri



sitacija kolodvora u Puli
iz fonda HR DAPA 849 - Željeznice u Istri



prijevod:	
Pinguente	Buzet
Rozzo	Roč
Lupoglano	Lupoglav
Colmo	Hum
Borut	Borut
Ceretto	Cerovlje
Novacco	Novaki pazinski
Pisino	Pazin
Checchi	Heki
S. Pietro in Selva	St. Peter in the Woods
Gimino	Zminj
Canfanaro	Kanfanar
Sanvincenti	Svetvincent
Zabroni	Čabrunići
Dignano	Vodnjan
Gallesano	Galijana
Pola	Pula
Sossi	Sošići
Villa di Rovigno	Rovinj
Rovigno	Rovinj

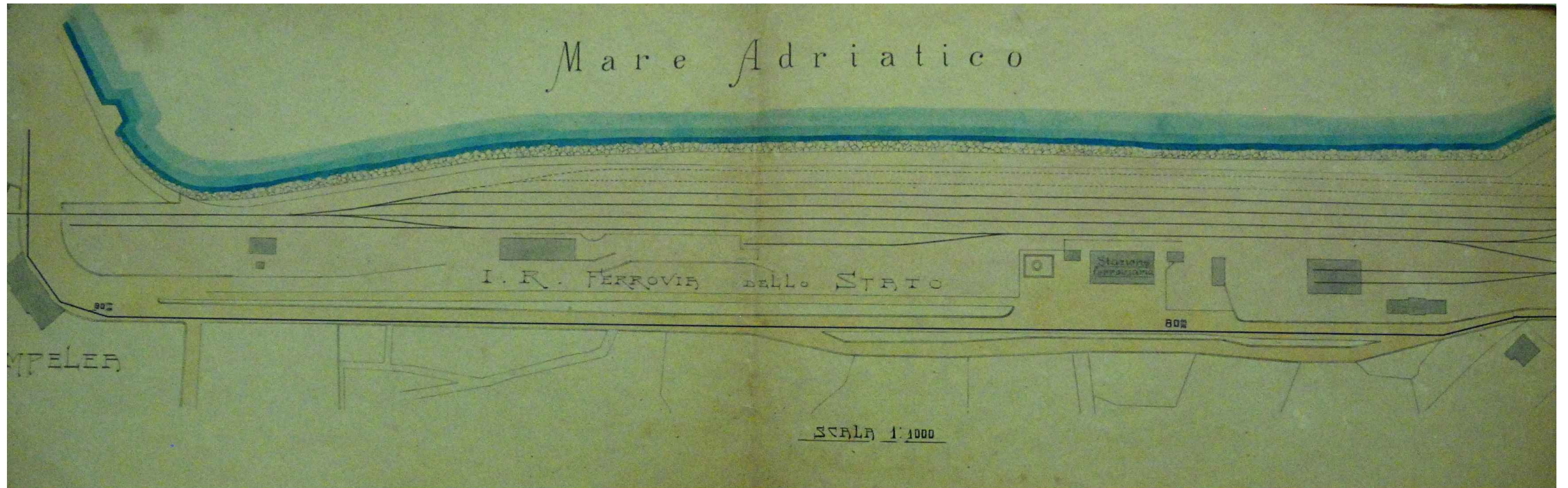
karta i uzdužni profil Istarske dežavne željeznice

Najznačajnija željeznička trasa bila je **Istarska državna Željeznica** (Istrianer Staatsbahn) koja je spajala od Divače do Pule, sa odvojkom iz Kanfanara prema Rovinju. Od svih izgrađenih željeznica jedino je dio ove trase još i dan danas u funkciji. Radi se o željeznici između Pule i Lupoglava.

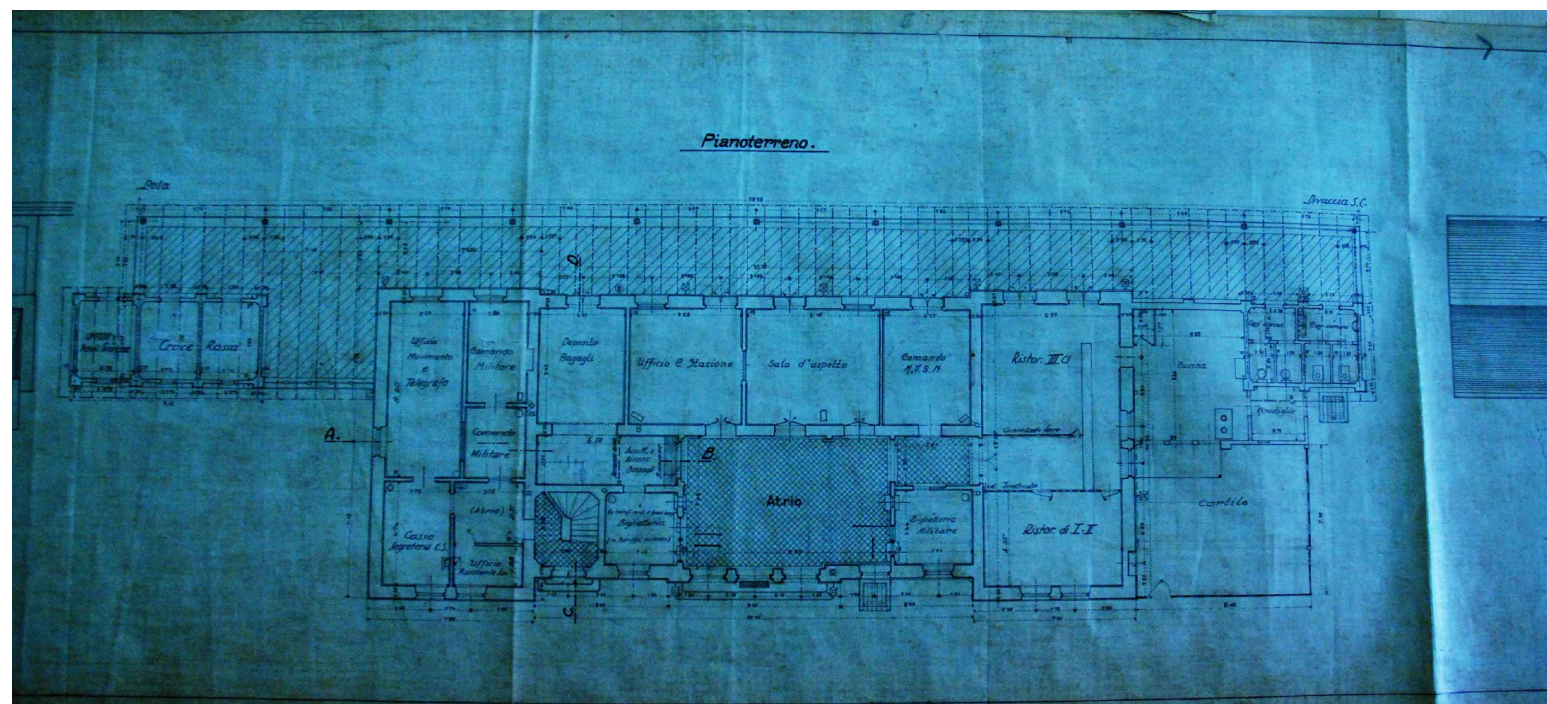
Nekadašnja žila kucavica Istre počinje svoj život 1876. godine trasom Divača - Pula, sa odvojkom Kanfanar - Rovinj. Dok je ova trasa bila od velikog značaja za Austrijsko carstvo, nije baš nešto donijela domaćem stanovništvu. Jasno da se moglo njome putovati i do Trsta, i Rijeke, i dalje, ali je trebalo presjedati i put je trajao predugo. Istarsko stanovništvo tražilo je druge veze prema ta 2 grada više puta. Porast u prometu znatno se osjetio poveznicom Hrpelje - Trst (1887. godina), ali vezu sa Trstom će bolje riješiti Parenzana. Na mnoge prijedloge o mogućim spojevima sa drugim gradovima Austrija nije odgovarala zbog vojnih interesa, te se pruga ne mijenja do doba Jugoslavije kada se gradi veza Lupoglav - Štalije zbog mnogih iskopa ugljena iz rudnika na području Labinštine.

Međutim zbog promjena iz režima u režim i zbog financijskih poteškoća, ta se pruga nikako ne povezuje sa bitnim gradovima Trstom i Rijekom koji bi ju otvorili prema istoku i zapadu, te postepeno propada dolaskom efikasnog cestovnog prometa. Odvojak Hrpelje - Trst ukida se 1959. godine, a odvojak Kanfanar - Rovinj 1966. Ostatak pruge polako se zapušta, te danas jedino prometuje trasa Pula - Hrpelj, a do Rijeke se presjeda u Lupoglavu na autobus do kolodvora u Rijeci (sve uključeno u cijeni željezničke karte).

Iako su dijelovi trase ukinuti i više ne prometuju, tračnice su u većem dijelu još uvijek na svome mjestu, te revitalizacija nije nemoguća.



situacija rovinjskog kolodvora
iz fonda rovinjska gradske knjižnice, arhiv rukopisa i nacrti



tlocrt kolodvora u Puli
iz fonda HR DAPA 849 - Željeznice u Istri

Da je Istarska državna željeznica rađena za vojne svrhe vidi se i iz nacrti stanice u Puli. U prizemlju postoji posebna blagajna za vojnike, a u okolnim zgradama nalazi se sve što im treba za život: dormitorij, kantina, svinjac... Iako put trasa do Pule ima svoj razlog zbog promaknuća u glavnu ratnu luku, ova je pruga služila i mnogočemu drugome.

Primjerice, odvojak Kanfanar - Rovinj napravljen je jer se u Rovinju tada kopao boksit, a također je postojala tvornica Ampelea (današnja Mirna). Na nacrtu situacije Rovinjske stanice čak se i vidi linija pruge koja dolazi do kompleksa tvornice.

Kasnije odvojak Lupoglav - Štalije povezuje željeznicu sa rudarskim područjem oko Labina. Doista je žalosno što svi potencijali željeznica ostaju vezani samo u Istri, te se željeznice nikako ne povezuju sa istokom i zapadom, Zagrebom i Trstom, kao što je mnogo puta bilo predlagano.



kolodvor u Matuljima

PPMI-32268, Stanica Opatija - Matulji, 1. des. 20. st.



kolodvor u Opatiji

PPMI-32046, Stazione - ABBAZIA - MATTUGLIE, 3. des. 20. st.



posjet cara na liniji Opatija-Matulji

PPMI-46115, Ankunft Seiner Majestät des Kaiser Franz Josef I. // am Bahnhof Mattuglie - Abbazia am 29. März 1894, 1894.

Opatija započinje svoj razvoj kao turistički grad već 1844. godine sa izgradnjom klasicističke vile "Angolina". Ali nagli uspon turizma dešava se tek nakon 1880. godine kada cijelo područje kupuje već spomenuto Društvo južnih željeznica. Tada Opatija prestaje postojati onakva kakva je bila (ribarsko naselje) i pretvara se u elitnu destinaciju za ljetovanje. Bila je toliko elitna da ju je 1894. posjetio i sam car Franc Josip I., i to upravo željeznicom.



tramvaji u Puli
PPMI-R-2288, POLA - Stazione, 1914. - 1915.



Stanica u Rovinju
PPMI-34017, ROVIGNO - Stazione ferroviaria, 1. des. 20. st



stanica u Vodnjanu
PPMI-R-2288, POLA - Stazione, 1914. - 1915.

Željeznica je naravno ostavila svoj trag u svijesti građana diljem Istre. Mnogi su ju koristili svakodnevno za odlazak na posao, vikendom za posjećivanje rodbine, ili jednostavno putovanja na određene fešte, ili druga događanja. U Istri koja zapravo funkcionira kao jedna cijelina, kao jedan veliki grad, vlak funkcionira više kao tramvaj, te oni koji još uvijek mogu koristiti postojeću prugu Pula - Lupoglav to svakako čine.



stanje pruge Lupoglav - Štalije



zapuštena trasa Kanfanar - Rovinj



današnje stanje stanice u Puli

Dio željeznice je zapušten, a dio se i dalje koristi. Koristi se za putnički i teretni prijevoz. Dnevne migracije u svrhu posla, nekada čak i u školi, ili jednostavno putovanje. Željeznica je posebno popularna među studentima koji putuju za vikend kako bi proveli vrijeme sa obiteljima.

Odvojak Rovinj - Kanfanar ukinut je 1966., ali tračnice još postoje, kao i tračnice željezničke trase Lupoglav - Štalije, koja je van putničkog prometa od



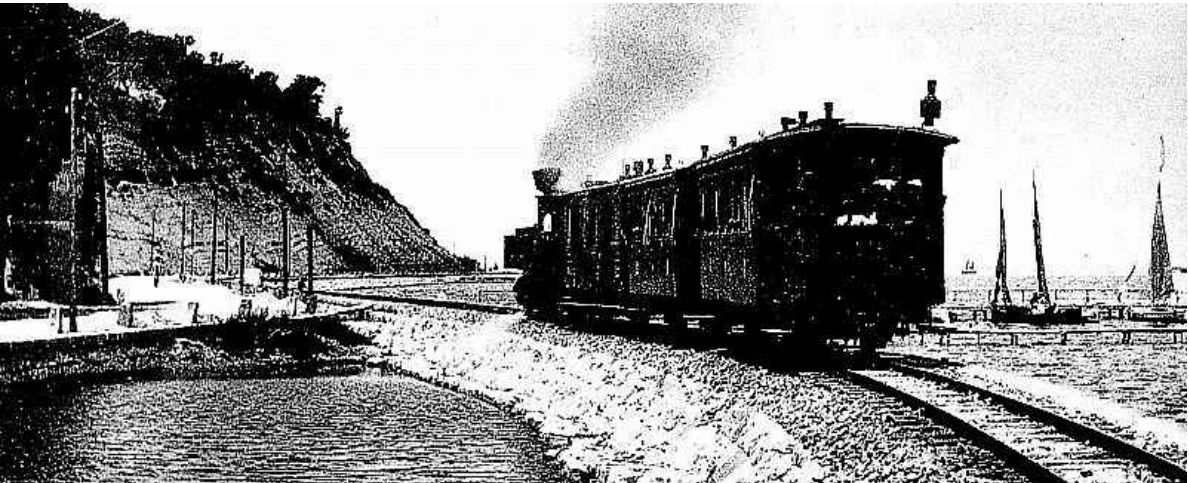
kolodvor u Trstu i vozni red vlakova

Orario della ferrovia TRIESTE-PARENZO - PARENZO-TRIESTE											
Treni misti			Cilioni:	Stazioni		Treni misti			Cilioni:	Stazioni	
753	755					752	754				
2	3	2	3			2	3	2	3		
ant.	pom.					ant.	pom.				
950	710			par.	Trieste-S.Andrea arr.	830	430				
1014	735	9		●	Monte Castiglione	807	432				
1018	740	11			Zaule	802	427				
1025	746	14			Muggia	755	420				
1037	758	18			Scorbie	745	410				
1047	808	22			Decani	734	359				
1103	828	28			Capodistria	717	342				
1116	833	30			Samedella	707	331				
1132	848	35			Isola	654	318				
1149	905	42			Strugnano	635	284				
1205	919	47			S. Lucia-Portorose	622	243				
1210	944	49			S. Bartolomeo	617	237				
1225	936	52			Sicciole	608	228				
1242	954	60			Salvore	551	211				
1255	1000	64			Markovaz	539	159				
101	1012	66			Caldanla	533	153				
115	1025			arr.		par.	520	140			
751						ant.					
2	3										
ant.	pom.					ant.	pom.				
519	185			par.		arr.	120	935			
527	147	77		●	Tribano		111	928			
541	202	81			Grisignana		102	917			
554	213	86			Castagna		1244	908			
604	235	90			Piemonte		1235	848			
619	240	97			Portole		1215	828			
645	306	107			Bagni S. Stefano		1144	808			
705	327	118			Montona		1135	750			
718	341	119			Caroiba		1117	734			
727	350	122			Racotole		1108	727			
748	407	128			Visinada		1056	713			
803	438	136			S. Domenica		1038	648			
815	438	139			Visignano		1017	638			
825	450	144			Villanova		1000	624			
843	510	153		arr.	Parenzo	par.	938	600			
ant.	pom.					ant.	pom.				

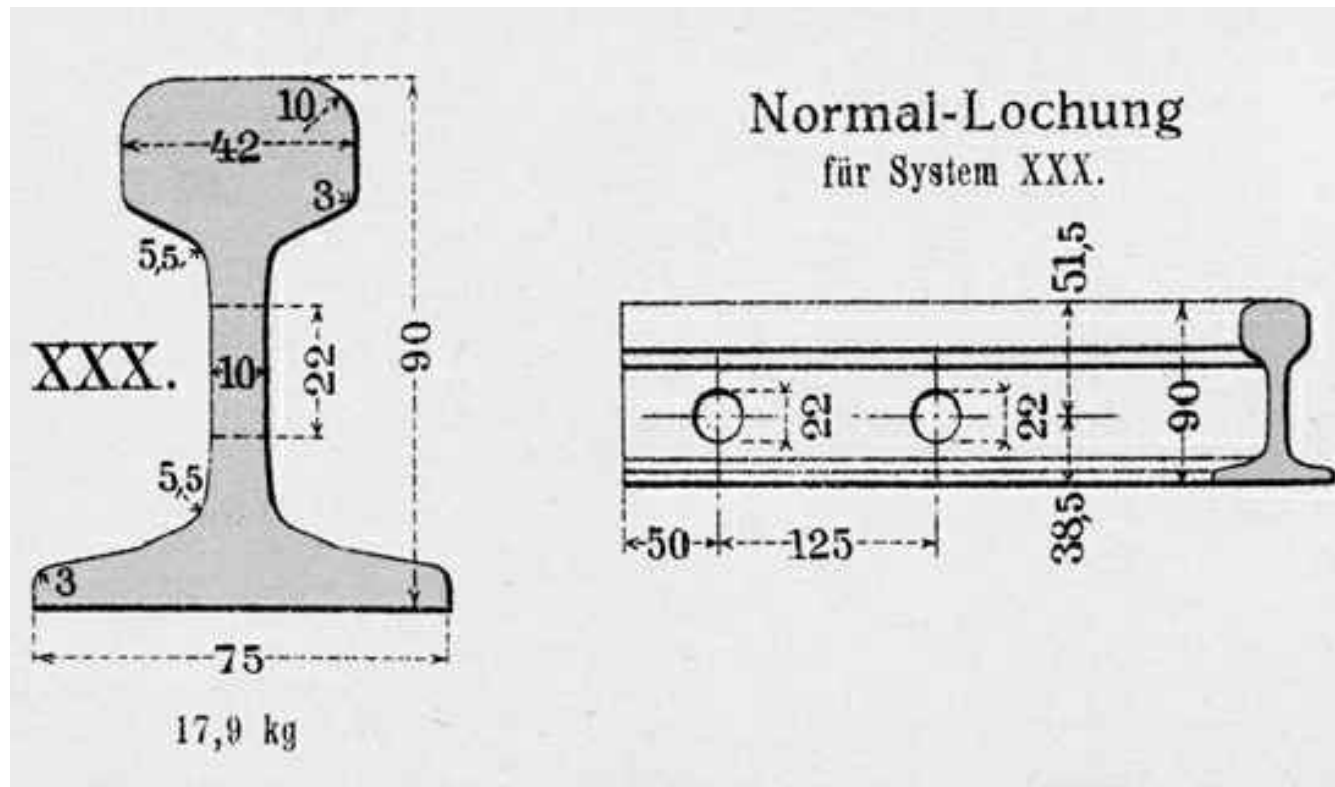
Druga najznačajnija željeznica bila je trasa poznata pod nazivom **Parenzana** koja je spajala Trst i Poreč, a izgrađena je 1902. godine. Svjedok različitih interesa pri gradnji željezničkih trasa Parenzane i Istarske državne željeznice jest činjenica da se ove dvije veoma značajne pruge nisu spajala unatoč mnogim prijedlozima i inzistiranja od strane istarskog stanovništva. Najznačajniji projekt njihovog spajanja sa još jednom prugom je projekt pod nazivom "Nuovi progetti ferroviari istriani". Krenulo bi se iz Umaga i išlo do Rijeke. Projekt bio odugovlačen, i na kraju spriječen od strane Austro-Ugarske Monarhije zbog vojnih interesa, a kasnije se zbog promjena režima ništa nije mijenjalo.

U svakom slučaju dok je Istarska državna željeznica rađena za vojne svrhe, Parenzana je rađena za komercijalne. Završna točka od Trsta nije trebao biti Poreč zapravo, nego Buje, ali se na inzistiranje istarskog stanovništva pruga produljuje do Poreča. Buje su u to vrijeme bile grad od puno većeg značaja od Poreča. Tu je bila vrlo jaka poljoprivreda, te i mogućnost trgovanja.

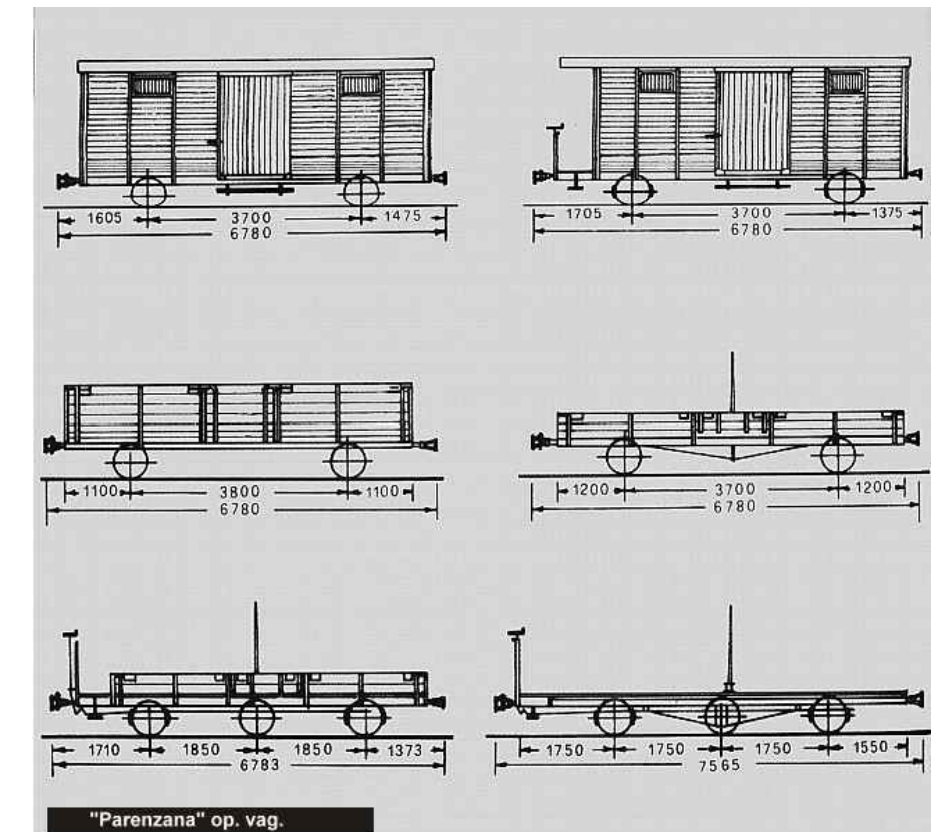
Parenzana se ukida 1935. godine za vrijeme Kraljevine Italije. Ostaje urezana u pamćenje ljudi u Istri više nego Istarska državna željnica, što je zapanjujuće pošto za razliku od državne željeznice nije uopće u funkciji. Ali to je zbog toga što je ova trasa imala puno veći značaj za ljude koji žive u Istri nego vojna trasa. Trst je dakako, puno privlačnija destinacija od Divače, a i taj je grad ujedno bio i spoj sa cijelim ostatkom zapadne Europe. Nakon ukidanja željeznica se otklanja sa trasa, te prodaje, ali ostaje potopljena u brodolomu koji ju je zadesio na putu.



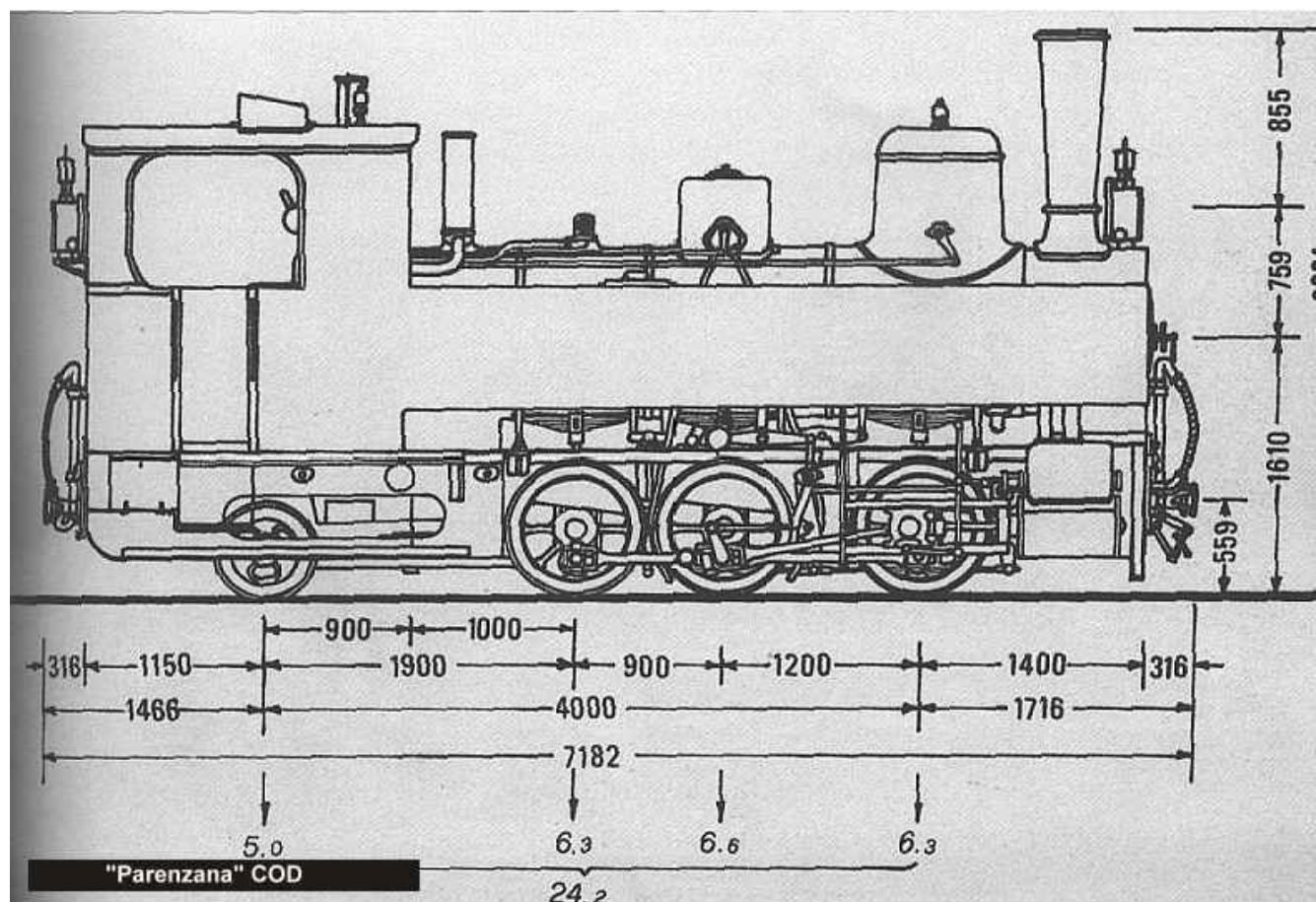
prolazak vlaka kroz Sloveniju



profil tračnica na Parenzani



nacrti vagona



nacrt lokomotive

Za razliku od Istarske državne željeznice koja je bila normalnog profila (1200 mm), pruge Parenzane bile su uskotračnog profila (750 mm). Tračnicama je vozio parni vlak nešto duži od 7 metara, te za sobom vukao male vagona, što putničke, što teretne.



Sadašnje stanje trase

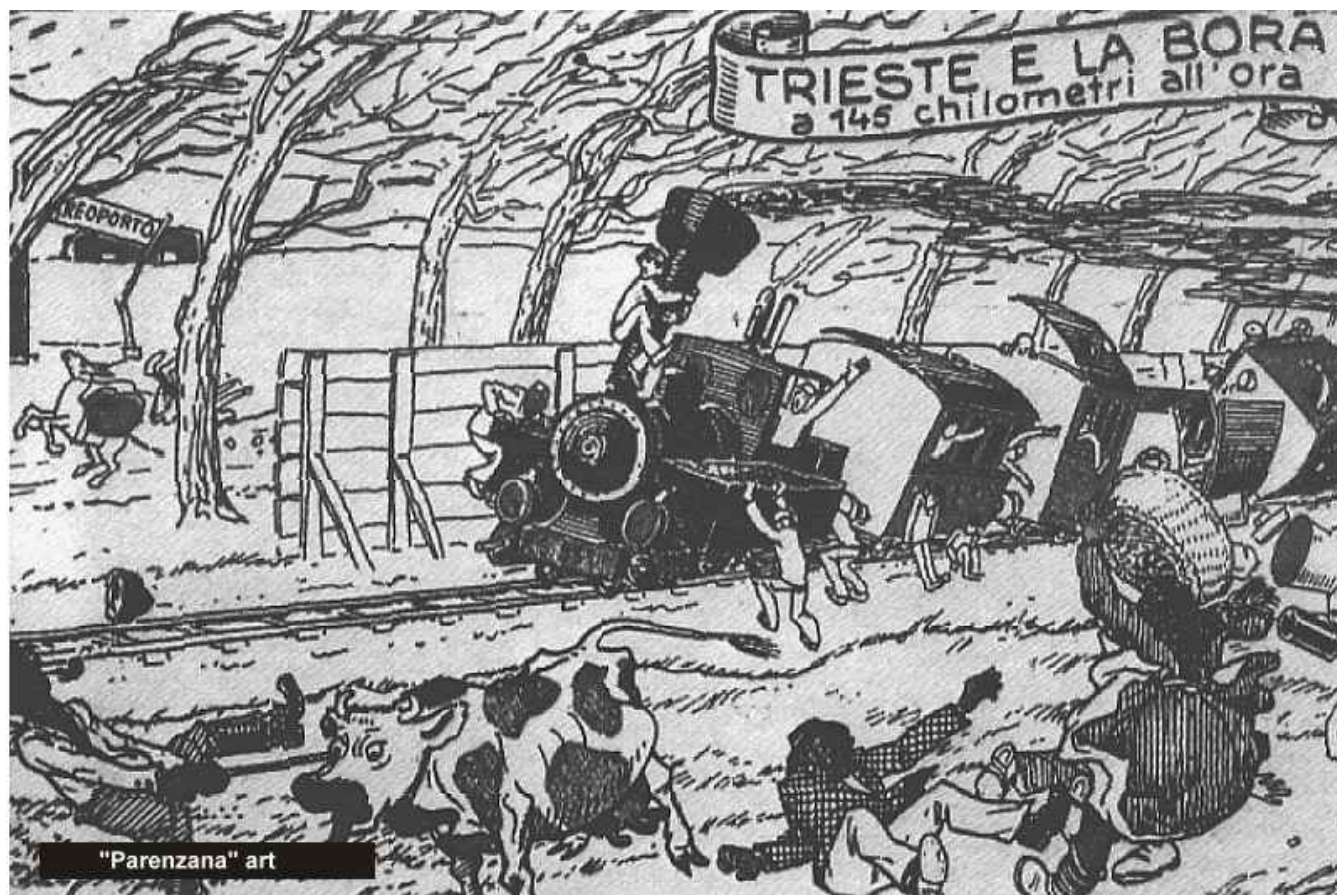


biciklizam



biciklistički turizam na nekadašnjoj trasi

Putovanje ovim vlakom bilo je za današnje standarde iznimno sporo. Od Trsta do Poreča trebalo je nešto više od 7 sati. Zapravo, niti Istarska državna željeznica nije bila ništa puno brža. Ljudi koji su se još vozili vlakom na relaciji Kanfanar - Rovinj (prije ukinuća 1966.) govore o tome kako su znali iskakati tokom putovanja u polja, nabrati voća, te trčati natrag u vlak kako bi jeli putem.



"Parezana" art

razglednica o buri u Trstu



"Parezana" Motovun /CRO

fotografija kod Motovuna



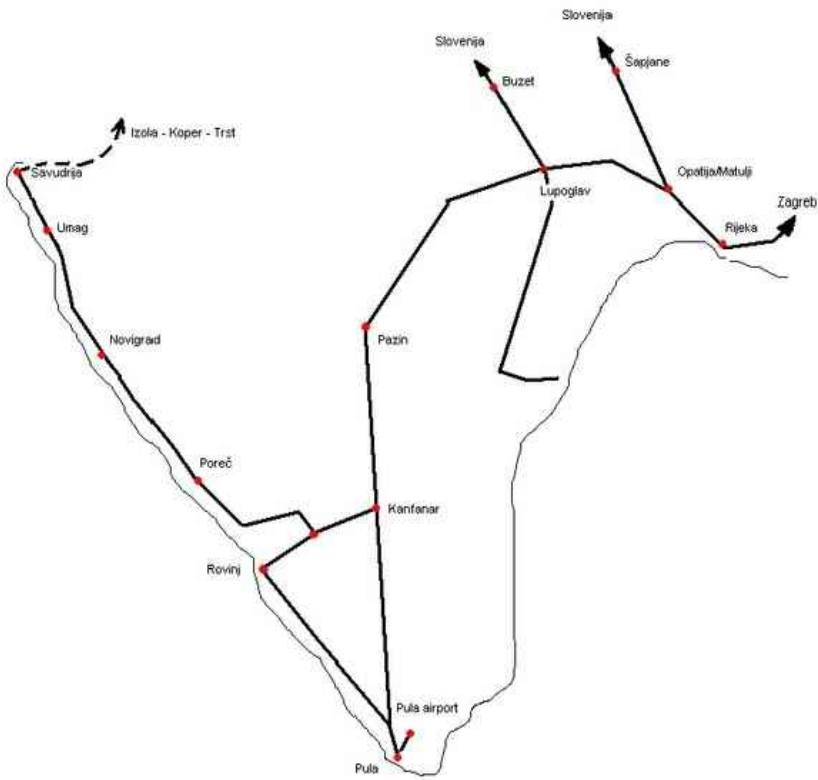
fotografija izvedbe

PPMI-44276, ISTRIANER STAATSBahn. // 1. Rodig, oko 1875.

Putovanje ovim vlakom bilo je za današnje standarde iznimno sporo. Od Trsta do Poreča trebalo je nešto više od 7 sati. Zapravo, niti Istarska državna željeznica nije bila ništa puno brža. Ljudi koji su se još vozili vlakom na relaciji Kanfanar - Rovinj (prije ukinuća 1966.) govore o tome kako su znali iskakati tokom putovanja u polja, nabrati voća, te trčati natrag u vlak kako bi jeli putem. Cijelim putem ovih željeznica naravno prevladavaju pogledi na krajolik i njegove prirodne ljepote.



prijedlog "Nuovi progetti ferroviari istriani"



prijedlog na forumu zeljeznice.net

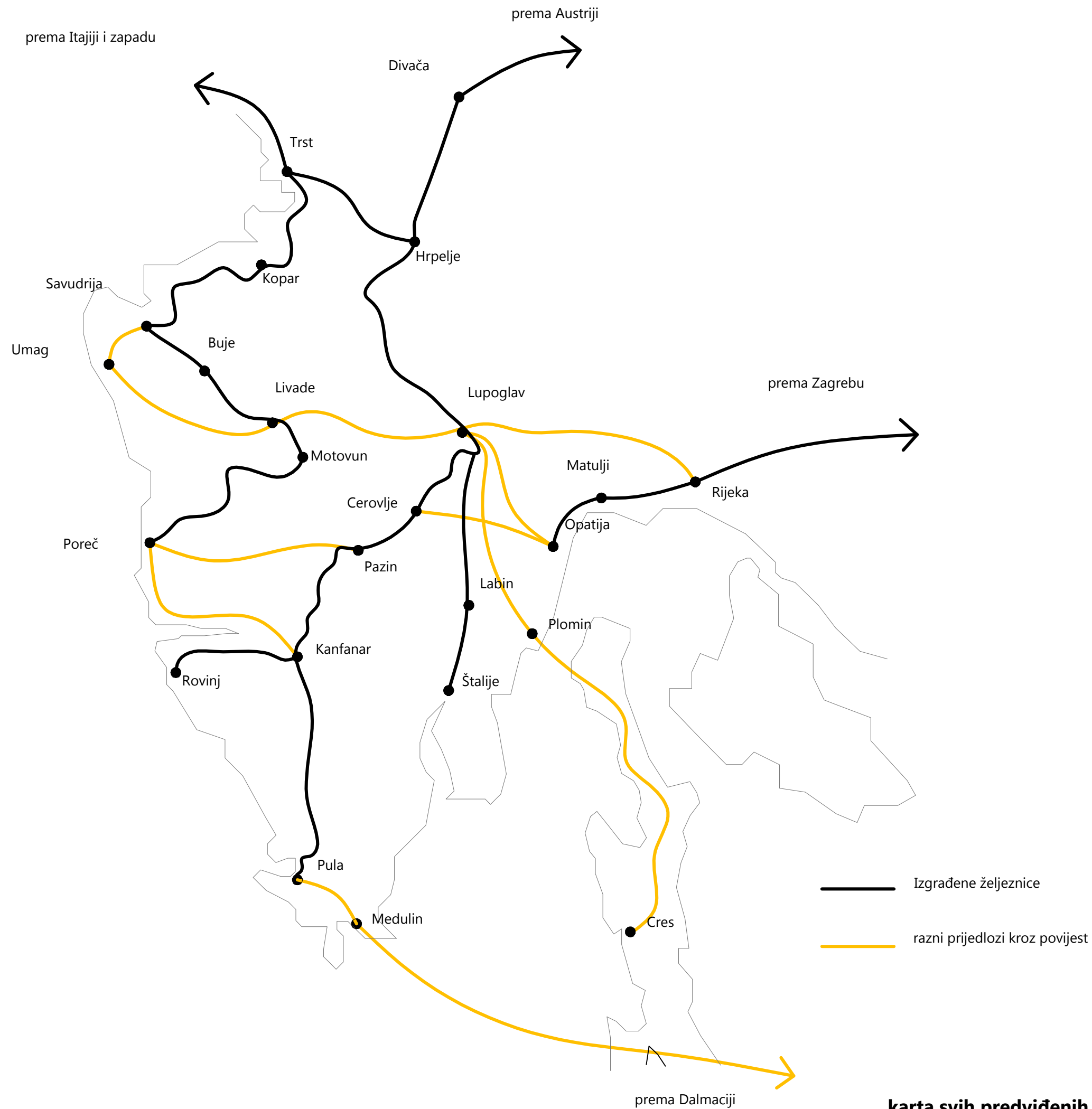


prijedlog sa anonimnog nizozemskog bloga

Prijedloga, rekli smo, bilo je puno. Koliko točno? Ovo je popis nekih od značajnih, nikada izvednih trasa:

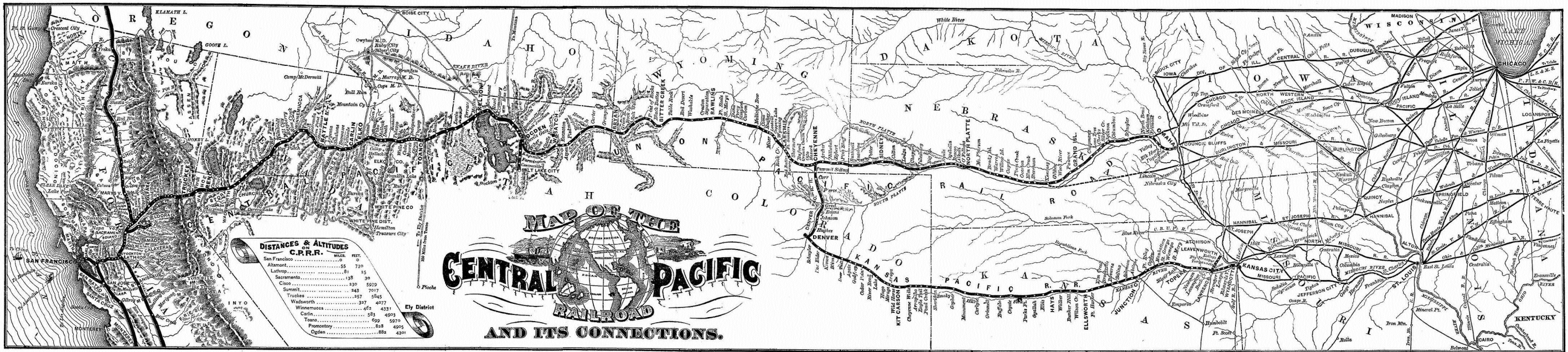
- Nuovi progetti ferroviari istriani (Umag - Lupoglav -
- Rijeka)
- Umag - Savudrija
- Poreč - Kanfanar
- Poreč - Pazin
- Motovun - Cerovlje
- Cerovlje - Opatija
- Lupoglav - Opatija
- Lupoglav - Plomin - Cres
- Pula - Medulin - pa dalje splavovima preko otoka i
prema Dalmaciji...

Kao što smo već napomenuli u par navrata istarsko stanovništvo nije bilo do kraja zadovoljno sa izgrađenim trasama. Nedostajalo je ono što je njima najviše trebalo: povezivost. Nikako se nije dala prihvatiti činjenica da ove dvije trase nisu bile povezane. I da se nije nastojalo povezati sa ostatkom Hrvatske. Jedan od najznačajnijih prijedloga bio je projekt "Nuovi progetti ferroviari istriani" koji zamišlja prugu iz Umaga, preko Lupoglava, kroz Učku, pa do Rijeke. I od tamo dalje. Međutim taj prijedlog, unatoč svim raspravama i tehničkim istraživanjima nije dobio odobrenje od Austro-Ugarske Monarhije. Ta težnja spajanja Istre sa ostatkom svijeta nešto je što i dan danas kruži blogovima i forumima interneta, te se neko novo razmišljanje i prijedlog svako malo pojavi.

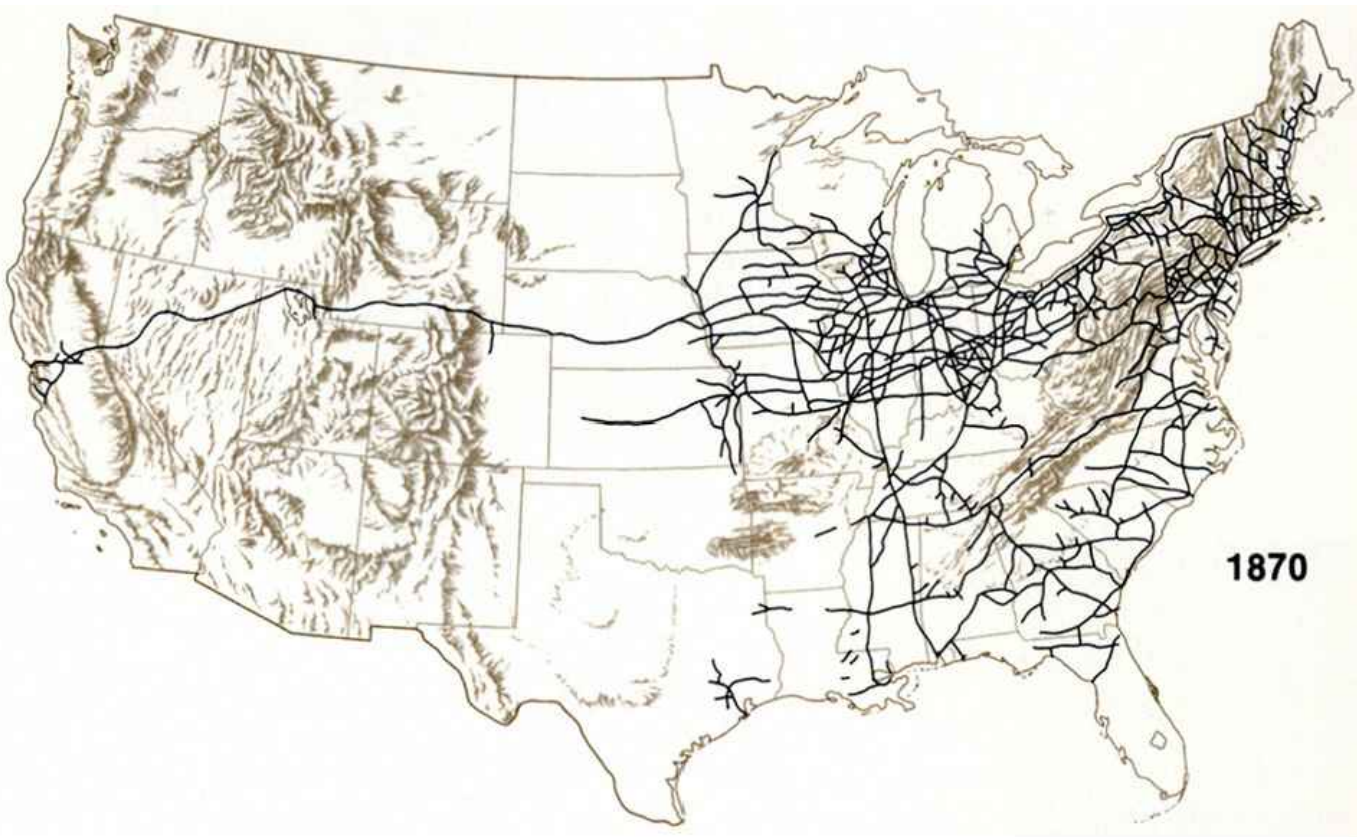


primjeri

- 1) Central Pacific Railroad, SAD
- 2) Ferrovia Adriatica, Italija
- 3) Potteries Thinkbelt, UK



karta željeznice Central Pacific



karta željeznica SAD-a iz 1870. godine

Kada je Zlatna Groznica počela 1849. godine u Kaliforniji ljudi u potrazi za zlatom (po godini nazvani Forty Niners) nisu imali bajne opcije kako sa istočne oblake Sjeverne Amerike preći na zapadnu. Izbori su bili:

- 1) putovanje brodom od 8 mjeseci oko Cape Horna
-rizik od brodoloma
- 2) brodom do Paname, pa kroz džunglu na drugu stranu i onda obalom do Kalifornije
-rizik od oboljenja u džungli
- 3) konjima kroz kontinent (najčešći odabir)
-rizik od napada Indijanaca

Razvojem željeznica na istoku kontinenta, inženjer Theodore Judah dolazi na ideju da napravi prvu transkontinentalnu željezničku prugu, od San Francisca do Council Bluffsa u Iowi. Nailazi na veliku skepsu od strane kolega i puka općenito, međutim s vremenom nalazi 4 zainteresirana investitora: Collins P. Huntington, Mark Hopkins, Charles Crocker i Leland Stanford (kasnije nazvani The Big Four). Nakon provedenih istraživanja i prezentacije, projekt podržava i predsjednik Abraham Lincoln. Željeznica se gradi od 1863. do 1869. godine.



zabijanje zlatne šipke 1869. godine i dovršetak željeznice

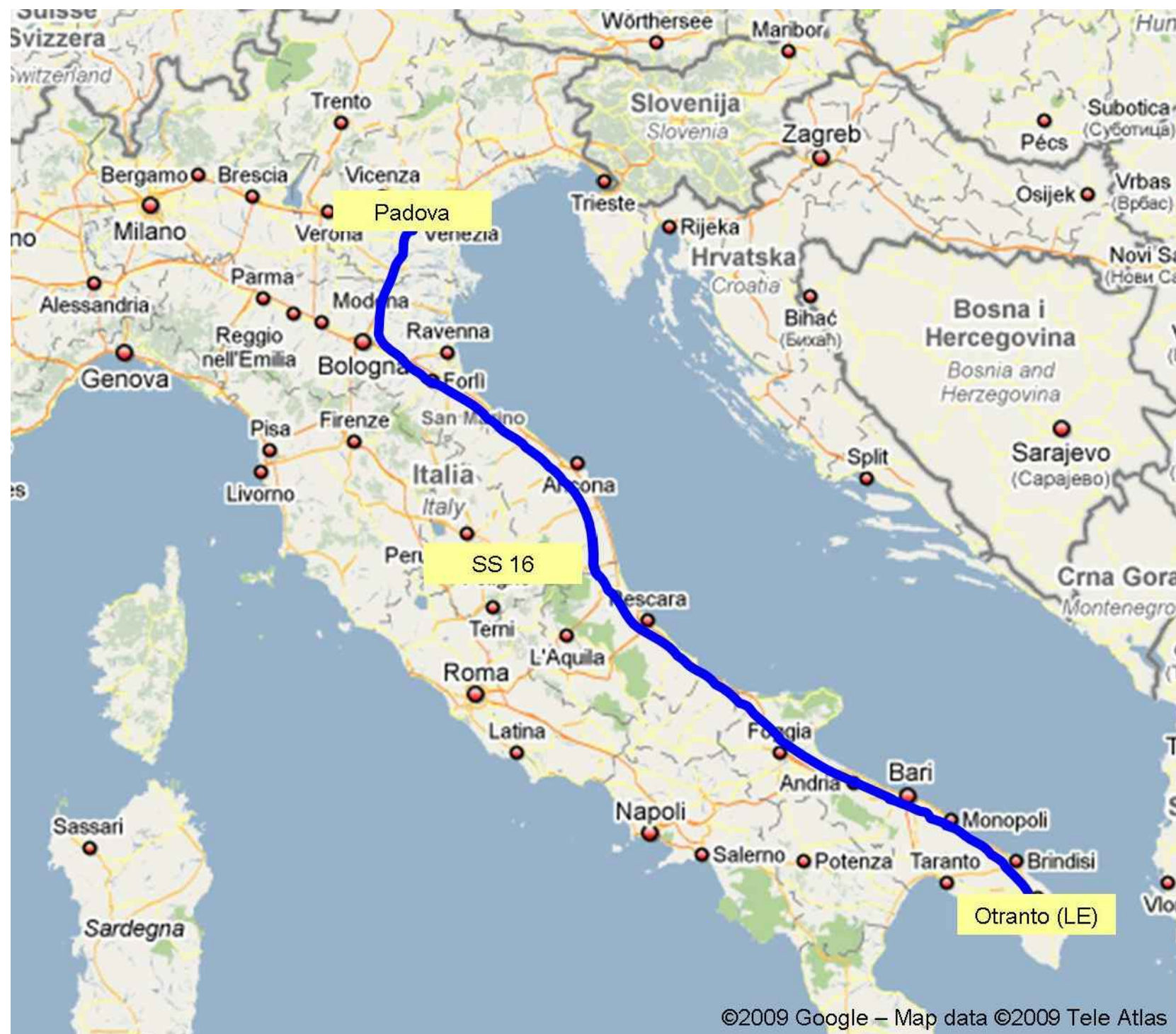


suvremenije lokomotive na današnjoj trasi

1869. godine zabija se zlatna šipka u Promontoryu, Utah. Ovaj čin označava povezivanje istoka i zapada SAD-a, te zauvijek zauzima teritorij i definira SAD. Mnogi se ljudi kreću prema zapadu, da li još uvijek zbog zlata, ili zbog rekla zdravog života i umjerene klime koja ih čeka u Kaliforniji. Turizam buja i Kalifornija je glavna meta. Sve se to radi sa namjerom da se ljudi na koncu i dosele, te da potreba za povezošću i dalje raste.

Ova je željeznica omogućila nastajanje mnogih gradova, kao i povećanje istih. Bio je ovo veliki faktor u osvajanju prostora Sjeverne Amerike, koji je zauvijek promijenio, odnosno ukinuo, prijašnji život domaćeg stanovništva, odnosno Indijanaca.

Promet na željeznici naravno drastično pada dolaskom ostalih oblika prijevoza. Cestovni, a pogotovo zračni prijevoz ubrzo postaju alternativa za putovanja na duge udaljenosti. Međutim željeznica i dalje funkcionira, iako danas pod tvrtkom Union Pacific Railroad. Iako se i dalje bavi putničkim prijevozom, danas uglavnom služi teretnom prijevozu robe.



lokacija željeznice na karti

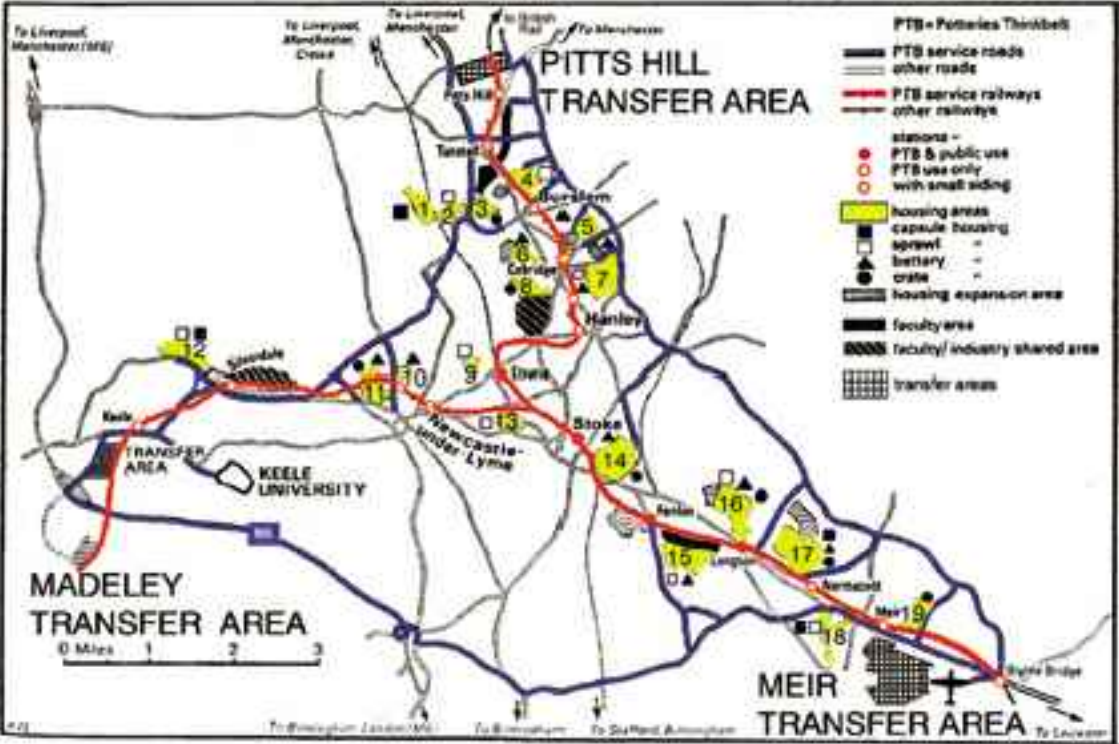


Jadranski češalj

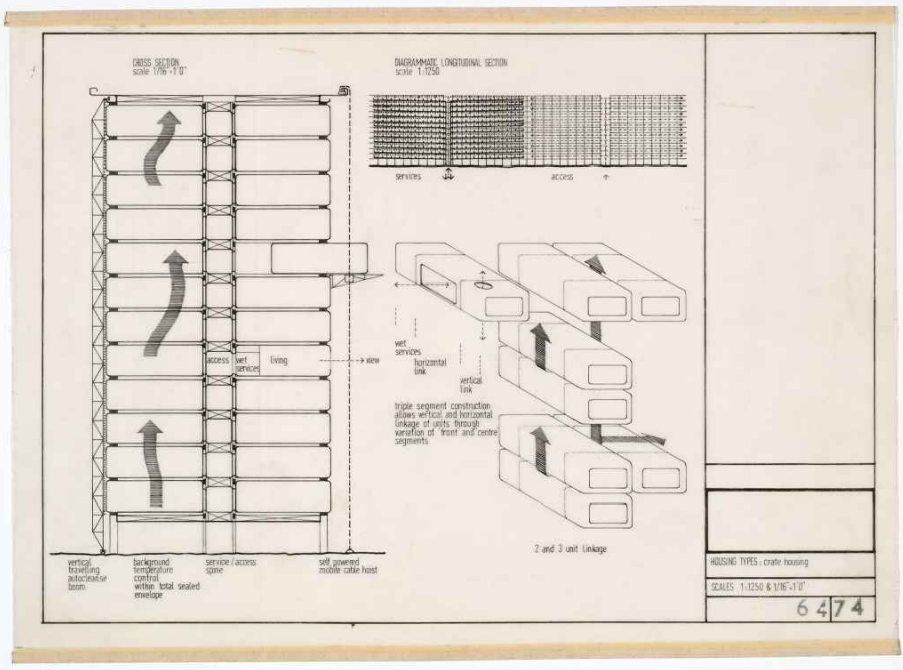
Ferrovia Adriatica talijanska željeznica koja direktno povezuje sjever i jug Italije. Putuje duž njihove obale uz Jadransko more, te predstavlja jedan značajan potez u okupaciji teritorija.

Gradi ju ubrzo nakon ujedinjena Kraljevine Italije (1861.) od 1863. di 1872. godine "La Società Italiana per le strade Ferrate" u različitim etapama. Obilježava ju činjenica da nema gotovo niti jednog tunela, osim na potezu Pescara - Vasto.

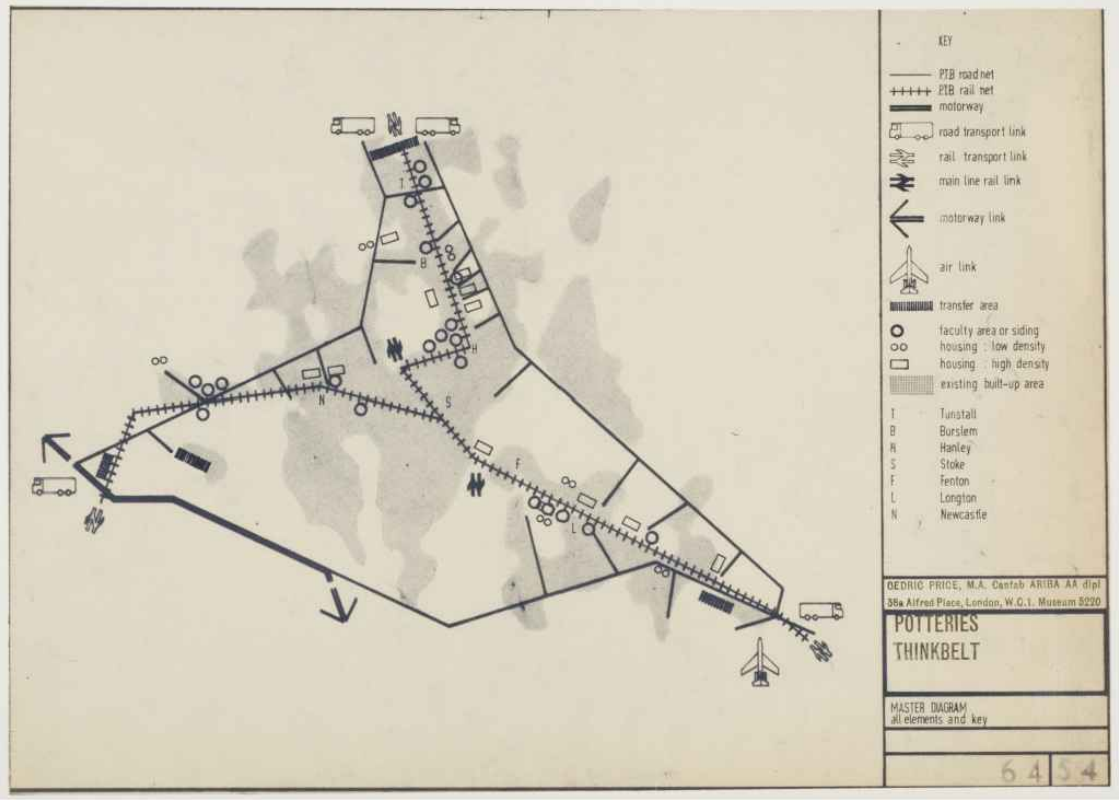
Ova pruga igra ogromnu ulogu u razvoju prostora uz talijansku jadransku obalu. Ta uloga samo će biti pojačana izgradnjom autoceste "Autostrada A14", ili "Autostrada Adriatica". Gradovi uz obalu bujaju, rastu, te dolazi do intenzivnog razvoja na tom području. Razvoj dovodi do fenomena koji talijani nazivaju "Jadranskim češljem".



master plan



promijenjivi vagoni

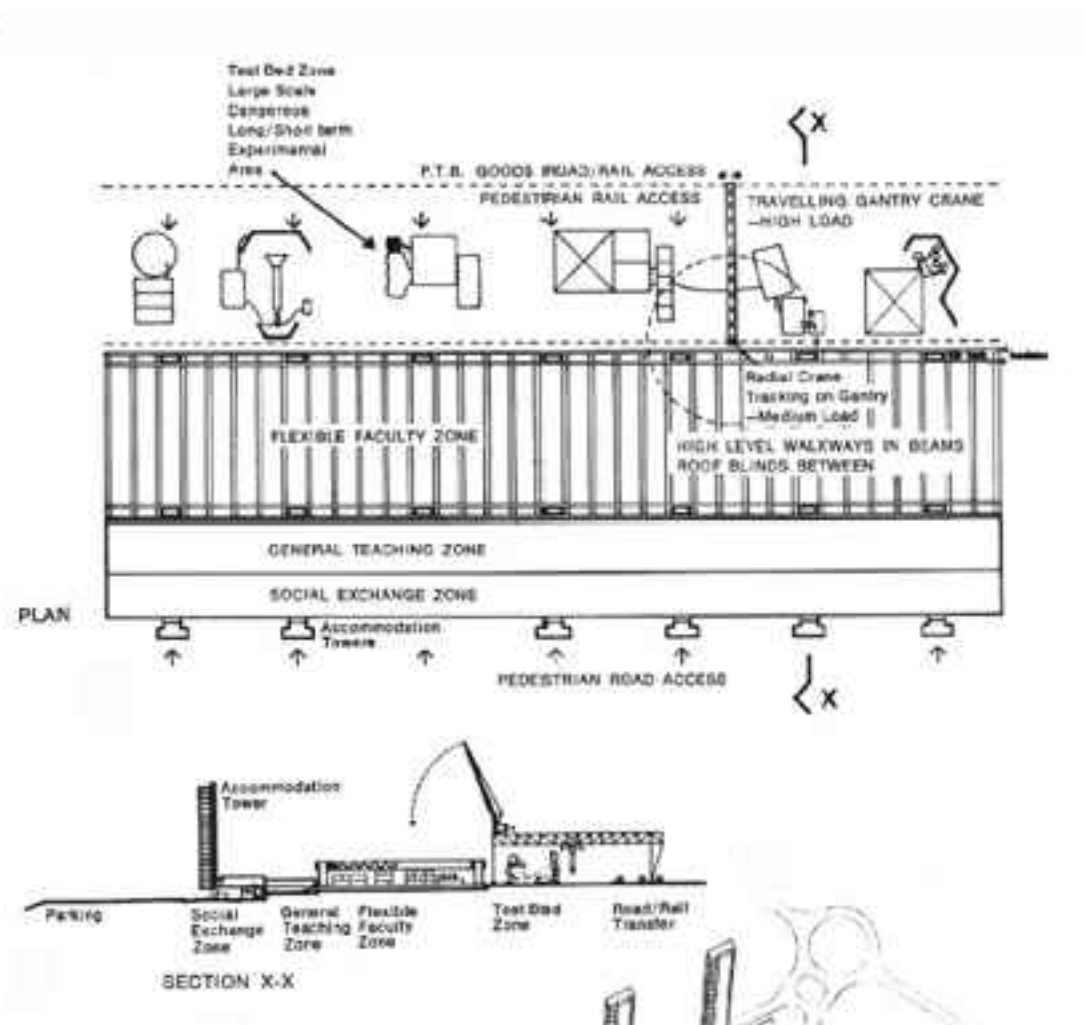
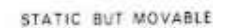


plan prometa

Potteries Thinkbelt teoretski je projekt britanskog arhitekta Cedrica Pricea iz 1966. godine. Radi se o projektu prenamjene postrojenja za keramičku industriju North Staffordshire Potteries. To je postrojenje bilo centar britanske keramičke industrije više od 250 godina prije Drugog svjetskog rata. Nakon drugog svjetskog rata ne mogu se prilagoditi novoj tehnološkoj situaciji i propadaju.

Cedric Price zamišlja novi program na lokaciji postojećeg. Kao što je North Staffordshire Potteries bio vođa keramičke industrije, tako Price zamišlja centar nove tehnologije u obliku sveučilišta koje se bavi istraživanjima i unaprijeđivanju tehnologije i znanosti (stoga Thinkbelt).

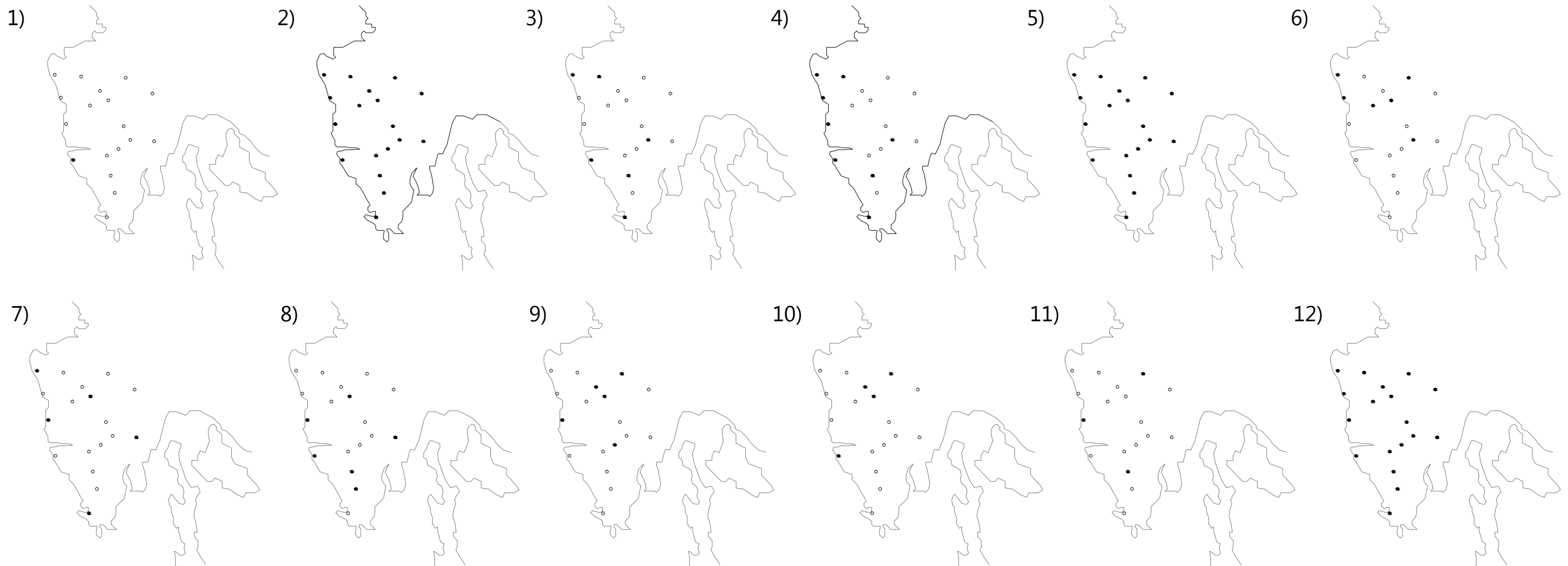
Ali kako napraviti sveučilište koje se može prilagoditi svim novim tehnološkim prilikama i naprecima? Cedric Price poznat je po svom stavu da suvremena arhitektura ne može više biti tektonična i dugotrajna kao nekada. On je zastupao prilagodljivost, kratkotrajnost, i što je najvažnije pokretljivost u arhitekturi. Tema pokretljivosti i mijenjanju arhitekture samim korištenjem iste prisutno je u njegovim projektima, pa tako i u ovom. I to pomoću postojeće infrastrukture željeznice.



Ono što ovaj projekt čini jedinstvenim je definitivno korištenje postojeće infrastrukture željeznice. Cedric Price predlaže i projektira rasklopne vagone sa predavaonicama, pomične kapsule laboratorija, kabineta, prostorija za osoblje, itd. Uglavnom svaki program koji ne mora biti fiksna (poput kanalizacije, izvora vode i grijanja) to i nije, već se pomiče i putuje po tračnicama, te se može promijeniti preko pomičnih kranova koji mijenjaju kapsule odnosno vagone. Arhitektura u ovom projektu doista je pomična i promijenjiva, te maksimalno iskorištava infrastrukturu koja ju podržava.

karte

- 1) Karte zbivanja kroz godinu
- 2) karta prometne povezivosti
- 3) karta gospodarstva
- 4) karta prirodnih i kulturnih spomenika
- 5) karta preklopa i karta prijedloga
- 6) nova karta istarskih željeznica



1) siječanj

-Antonija (fešta vina) -
Rovinjsko Selo

2) veljača

-maškare (svi gradovi)
-dani školjaka, Umag, Buje,
Brtonigla, Novigrad

3) ožujak

-Rovinj Spring Jazz Festival
-Istrakon, Pazin
-Istraturist open, Umag
-dani školjaka, Umag, Buje,
Brtonigla, Novigrad
-dani istarskih šparoga,
Umag, Buje, Brtonigla,
Novigrad
-Gastro proljeće južne Istre,
više gradova

4) travanj

-smotra vina, Gračišće
-Međunarodni susret
harmonikaša, Pula
-Plesni susret Istre, Pazin
-Šoljanovi dani, Rovinj
-Noć Knjige, Poreč
-Natjecanje u podvodnom
ribolovu, Umag
-Sv. Juraj, Buje
-Smotra vina i maslinovog
ulja, Vodnjan
-Šparogada, Buje
-Miris i okusi Istre, Pula
-Bluespring festival,
Novigrad

5) svibanj

-Prvi Maj (svi gradovi)
-Festival Visualia, Pula
-Rovinj Jazz Festival
-Rovinj Photo Days
-Festival hrvatskih kazališnih
amatera, (više gradova)
-Lighthouse Festival, Poreč
-Vinistra, Poreč
-Dernek, Umag
-SKAGI, Pazin
-Šparugada, Novigrad

6) lipanj

-doček ljeta Višnjan
(zvjezdarnica)
-Indirekt festival, Umag
-Melodije Istre i Kvarnera,
Umag
-Sv. Ivan, Umag
-Zlatni Lav, Umag
-Dan grada Pazina
-Ivanja, Buzet
-Dani Velikog Jože,
Motovun
-Sv. Ivan Krstitelj, Novigrad
-Transadriatica, Novigrad

7) srpanj

-Pula Film Festival
-Motovun Film Festival
-Jazz on Square, Poreč
-Zlatna Sopela, Poreč
-Zlatni Lav, Umag
-Labinske Konti

8) kolovoz

-Motovun Film Festival
-Rovinjska Noć
-Žminjska Bartolja
-Bale Jazz Festival
-Fešta puževa, Galižana
-Jazz on Square, Poreč
-Bumbarska fešta, Vodnjan
-Dan grada, Vodnjan
-Dan grada, Labin

9) rujan

-Dani tartufa u Istri, Livade,
Motovun, Buzet
-Petkotina, Buzet
-Giostra, Poreč
-Dan općine, Žminj

10) listopad

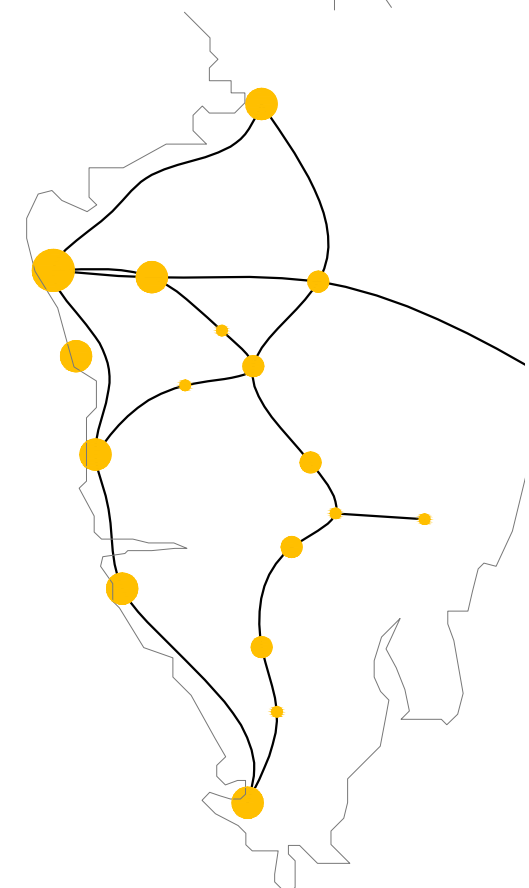
-Sajam svete Eufemije, Rovinj
-Dani tartufa u Istri, Livade,
Motovun, Buzet

11) studeni

-Sv. Martin, Poreč
-Martinja, Buzet
-Dani mladog maslinovog
ulja, Vodnjan

12) prosinac

-proslava Nove Godine (svi
gradovi)
-Rovinj Music Festival



karta intenziteta manifestacija sa prijedlogom
željeznice s obzirom na kartu

LEGENDA:

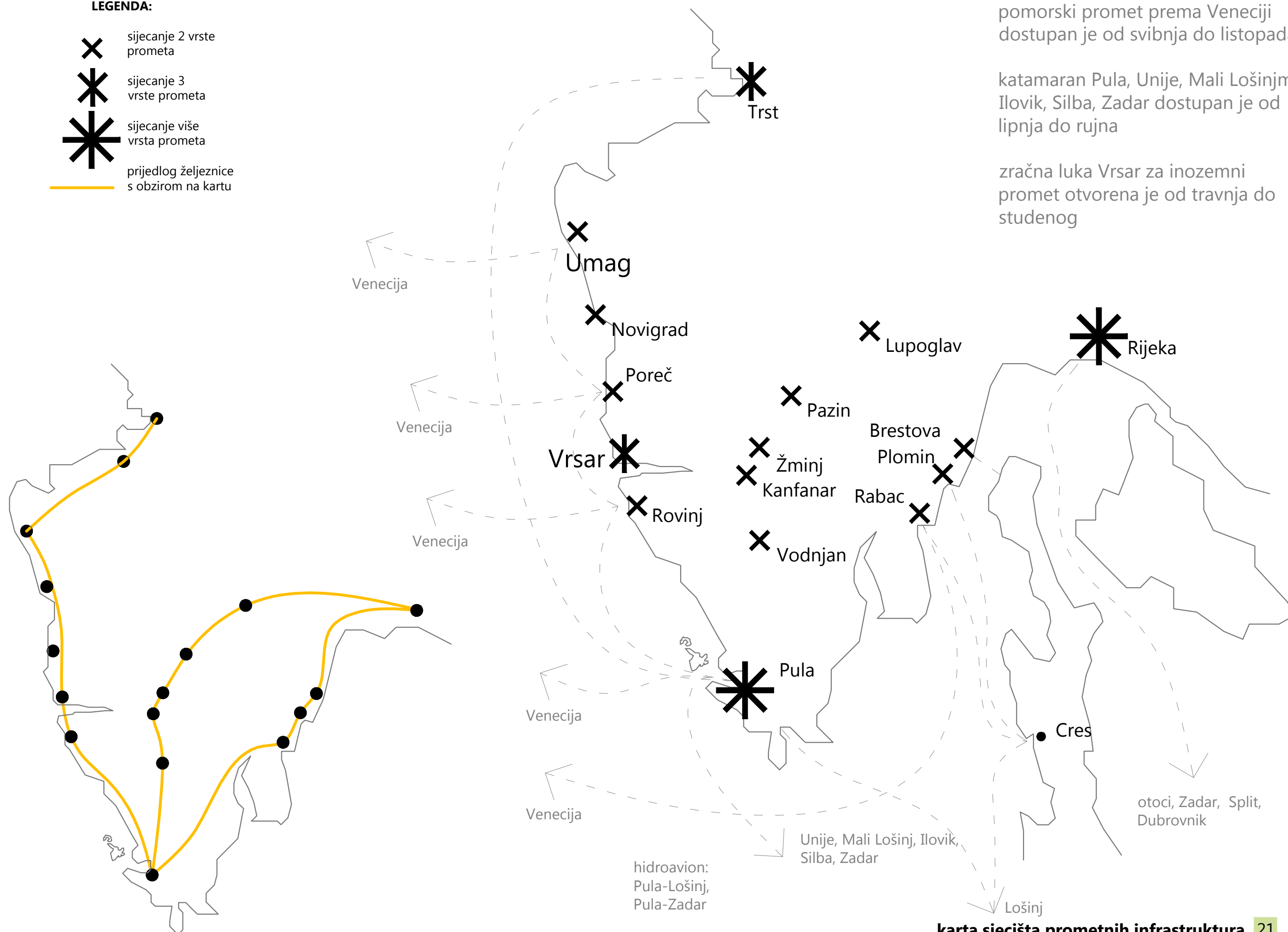
-  sijecanje 2 vrste prometa
-  sijecanje 3 vrste prometa
-  sijecanje više vrsta prometa
-  prijedlog željeznice s obzirom na kartu

NAPOMENA:

pomorski promet prema Veneciji dostupan je od svibnja do listopada

katamaran Pula, Unije, Mali Lošinj, Ilovik, Silba, Zadar dostupan je od lipnja do rujna

zračna luka Vrsar za inozemni promet otvorena je od travnja do studenog



LEGENDA:



brodogradilište

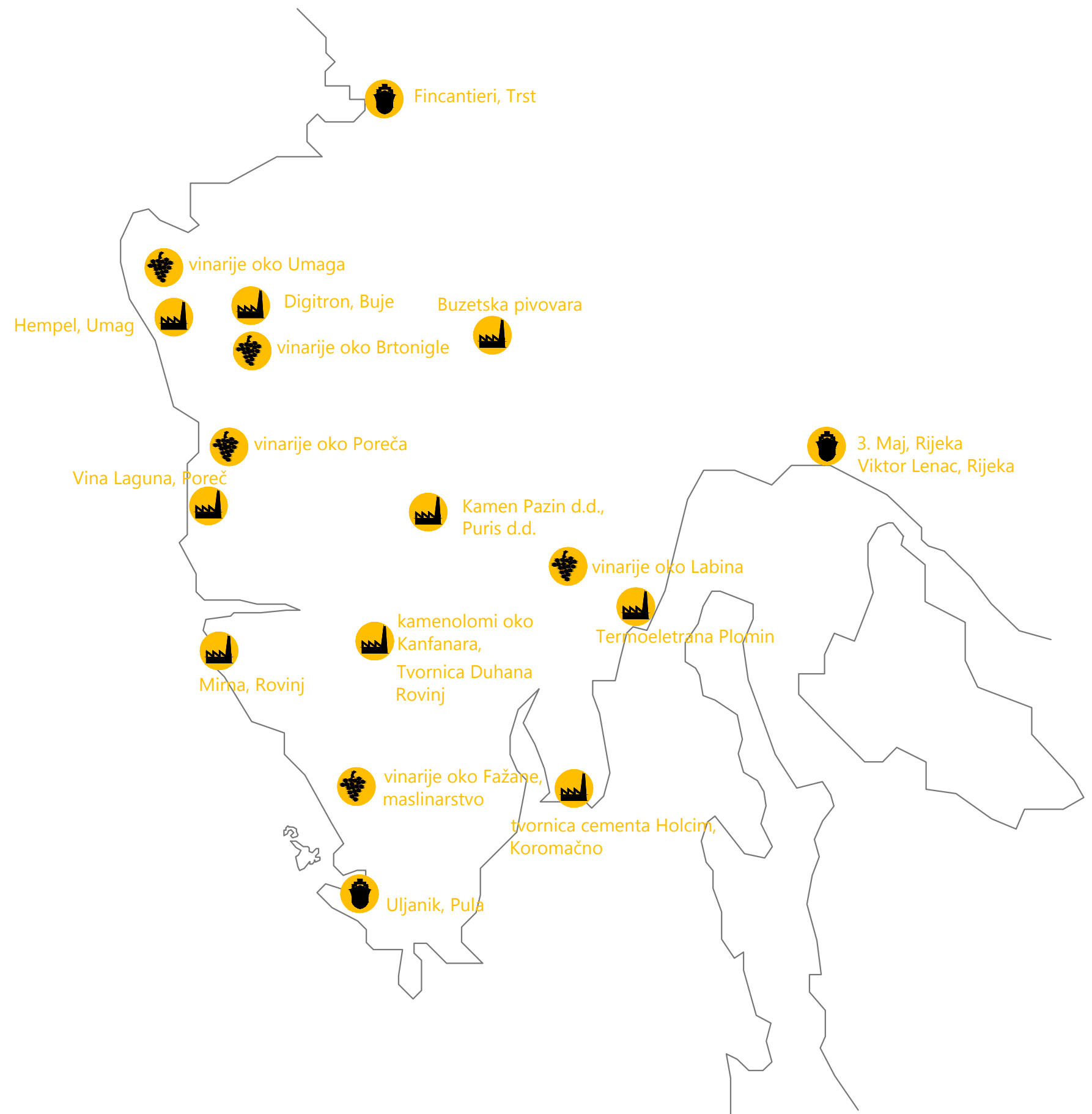
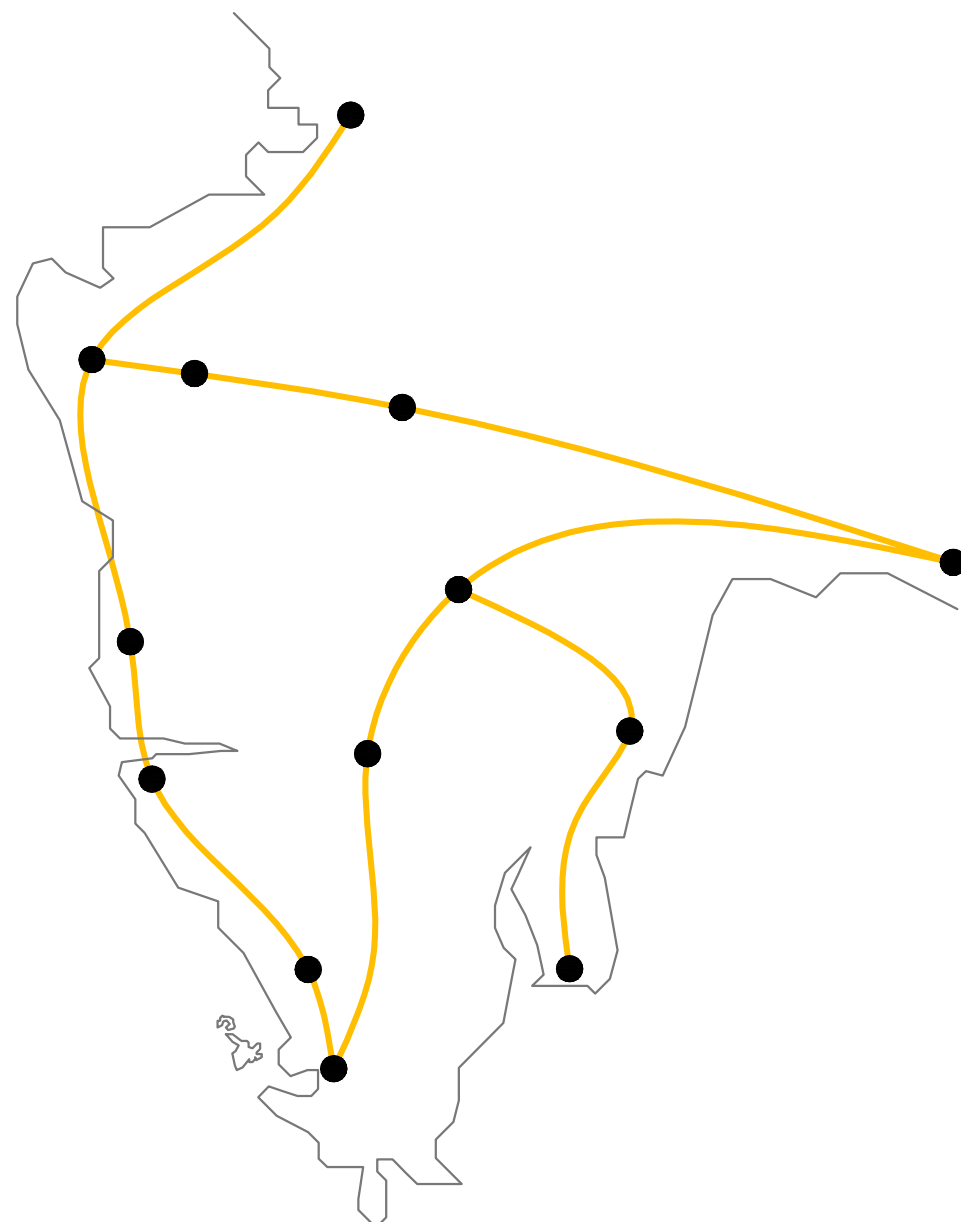


tvornica, tvrta



vinarija

— prijedlog željeznices obzirom na kartu



LEGENDA:



povijesna zanimljivost



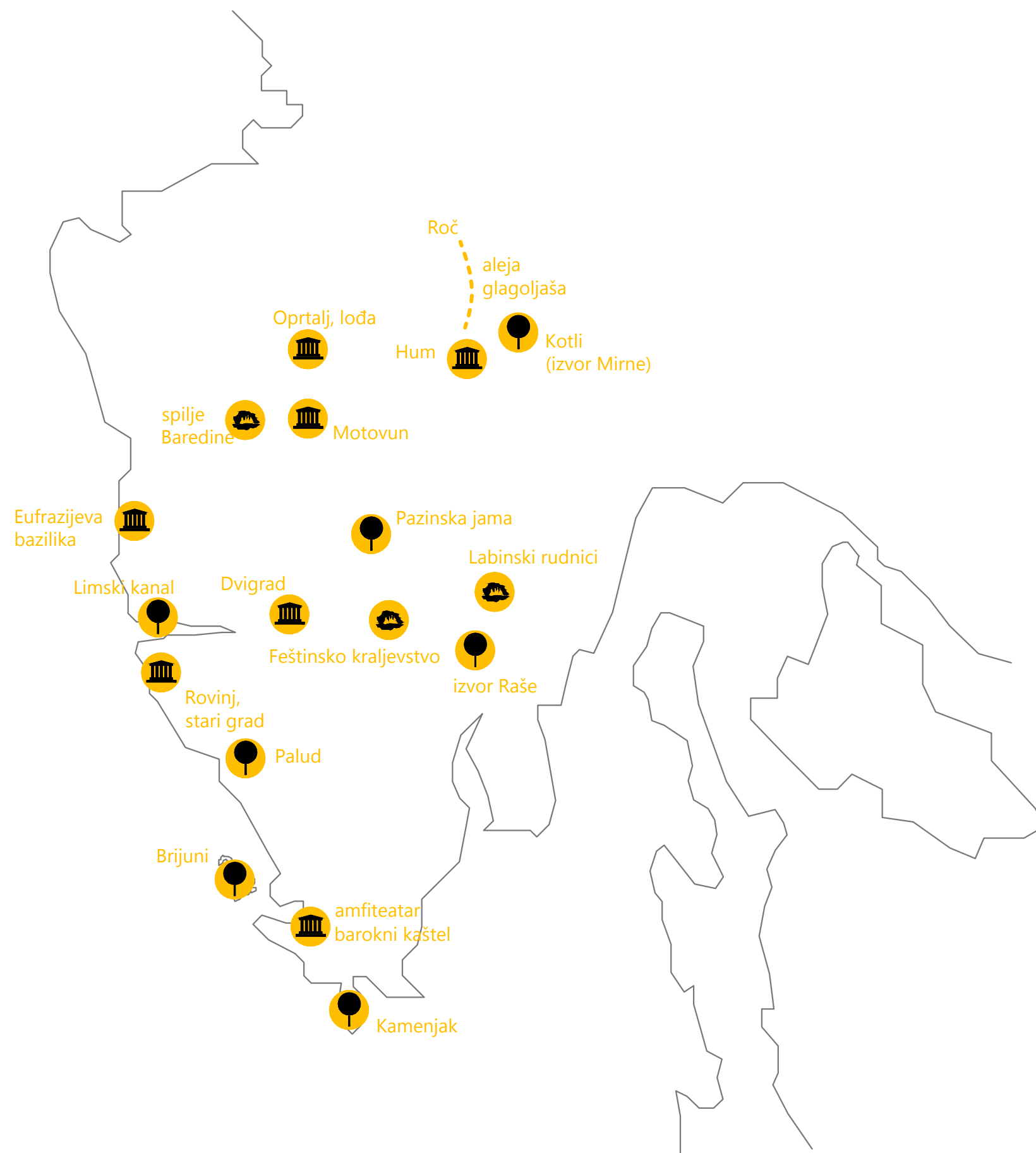
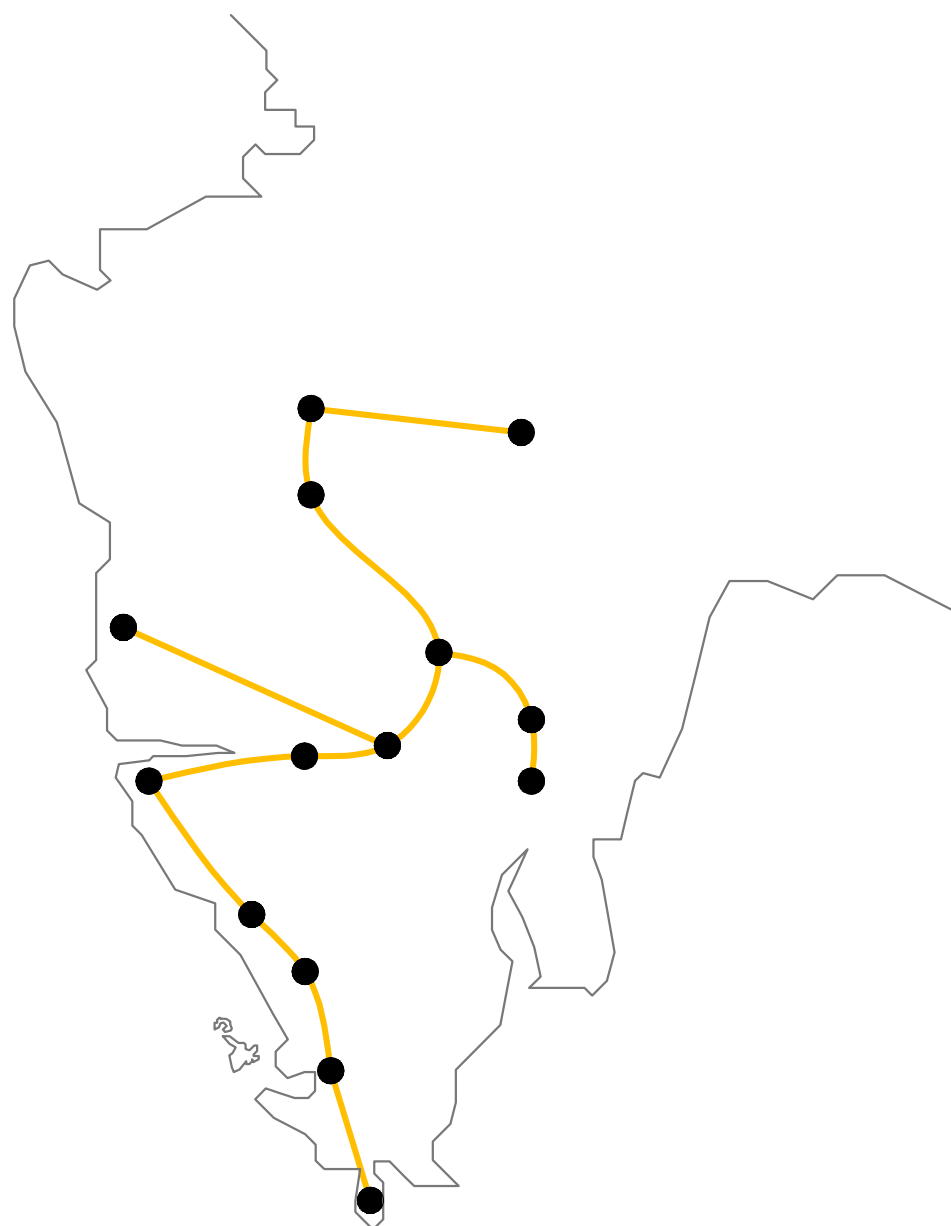
prirodna ljepota



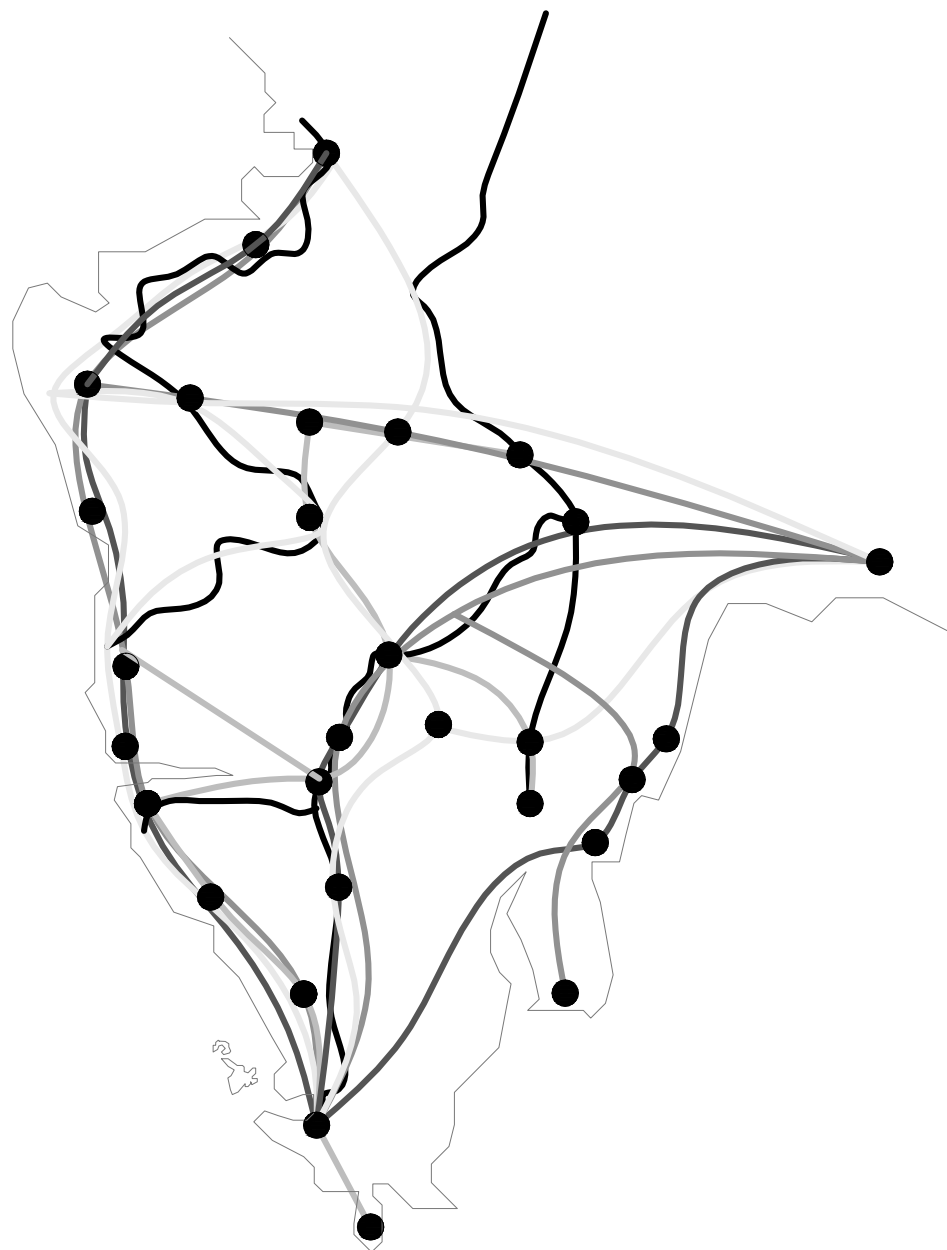
spilja



prijedlog željeznice s obzirom na kartu

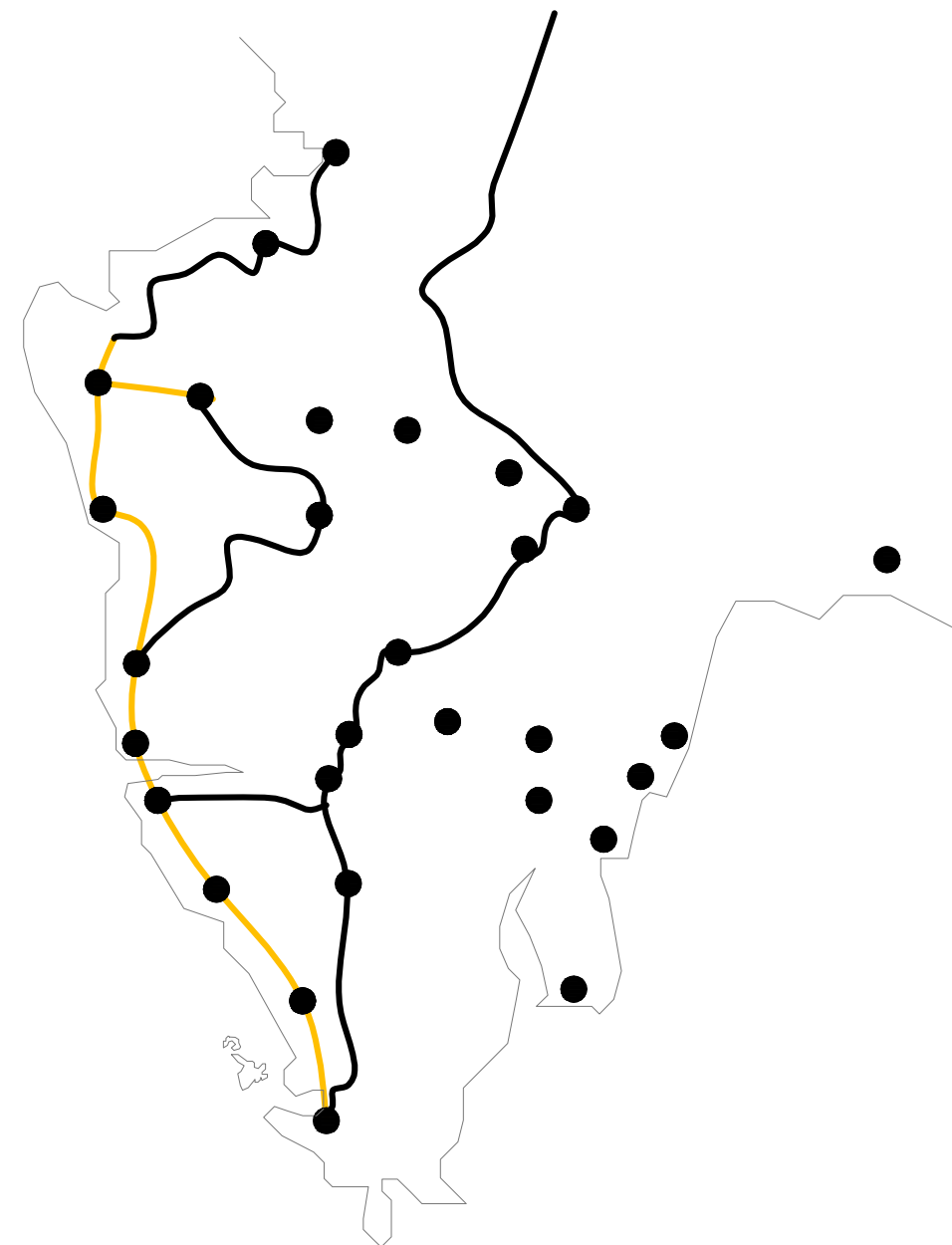


preklopljena karta prijašnjih prijedloga



- postojeće trase
- spojevi prometnih sjecišta
- spojevi gospodarskih središta
- spojevi kulturnih znamenitosti
- spojevi žarišta događanja

karta predloženih smjerova



- postojeće trase
- predložene trase

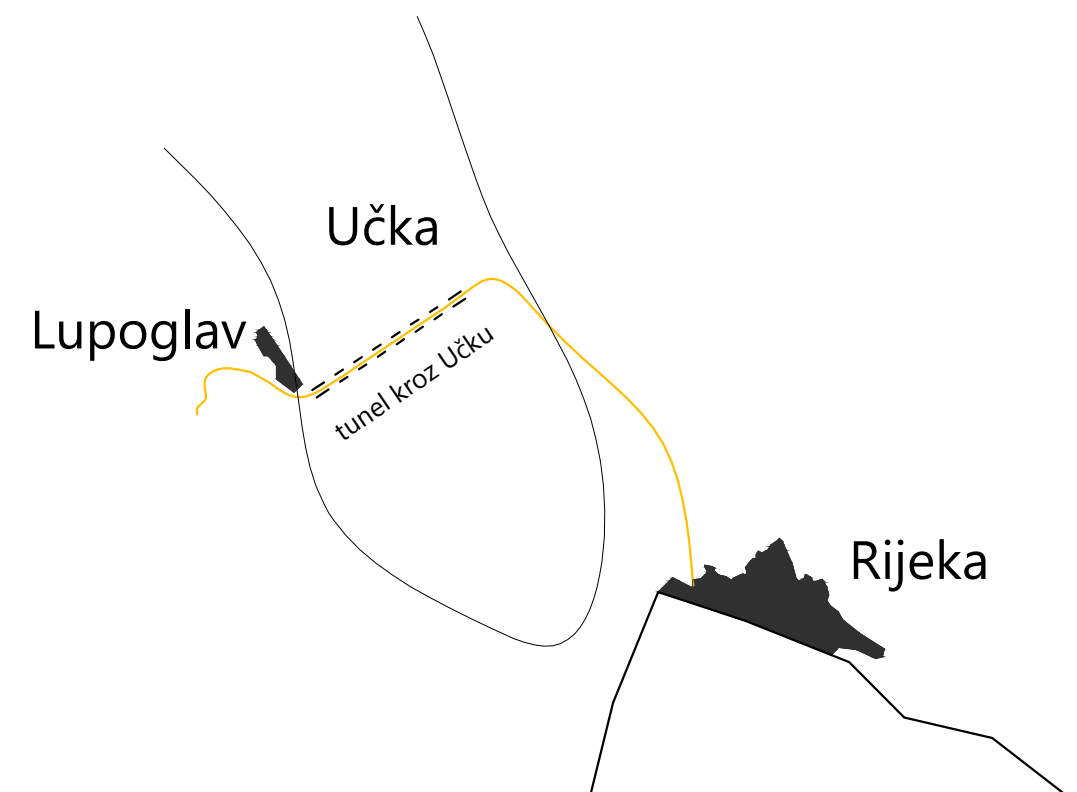
- 1) tunel kroz Učku
- 2) Trst-Umag-Pula, Umag-Rijeka
- 3) Poreč-Pula
- 4) Trst-Umag-Buzet-Rijeka
- 5) turizam



Kamen Pazin d.d. logo



izvozna luka u zaljevu Raša



prijedlog tunela po prostornom planu Istarske županije

Tunel kroz Učku imao bi mnoge beneficije, od opće povezivosti Istre s ostatkom Hrvatske, prijevoza robe i slično. Jedan od argumenata izgradnje definitivno bi bio izvoz robe preko riječke luke.

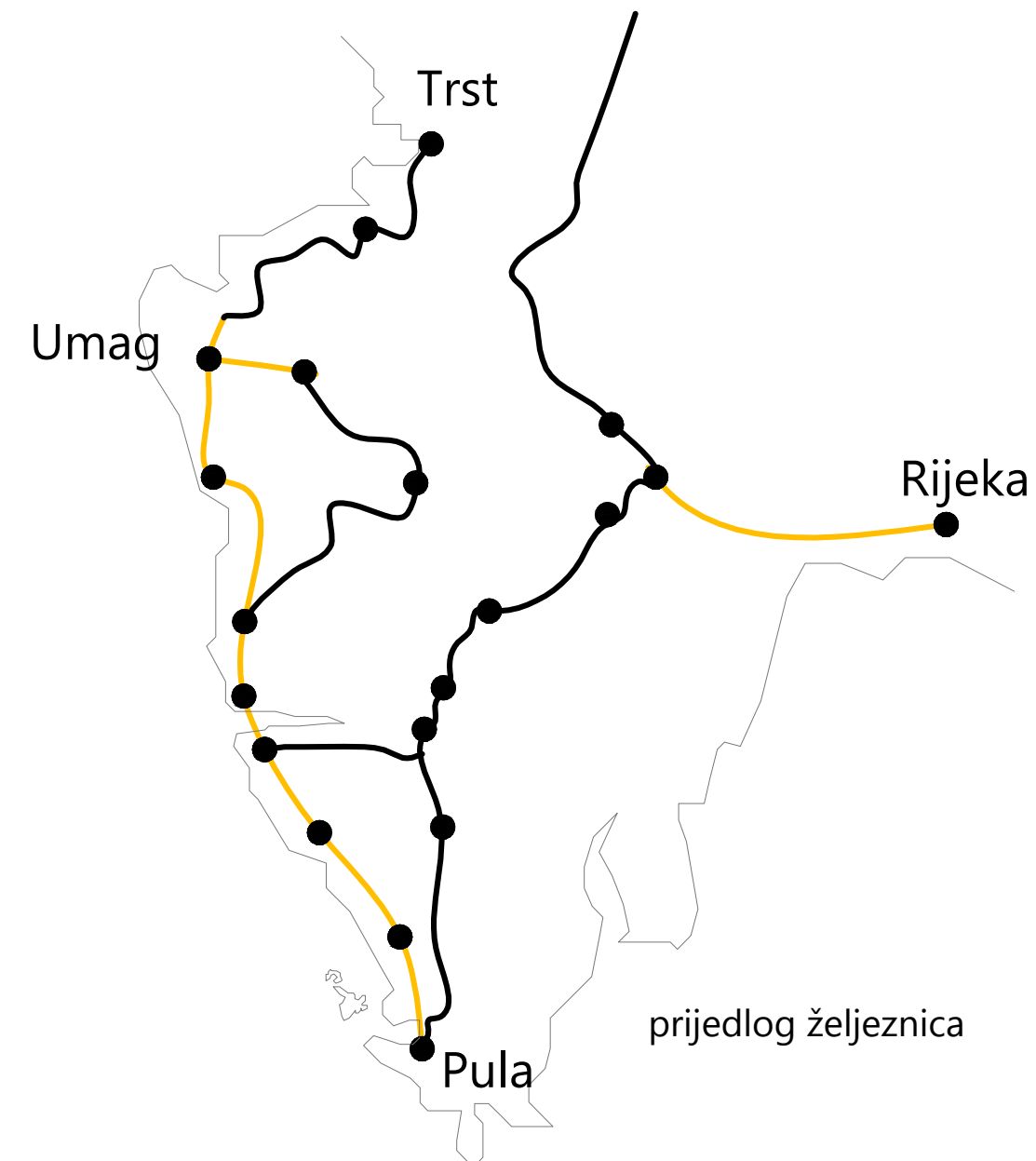
Kamen Pazin d.d. primjerice, ima dogovr sa riječkom lukom koja šalje brod do zaljeva Raša gdje Kamen Pazin prijevozi kamen, te se tamo ukrava za izvoz. Taj postupak bio bi znatno jeftiniji i efikasniji kada bi se taj kamen prenosio željeznicom direktno do luke u Rijeci.



Hempel, logo



Hempel, Umag, uvozna luka

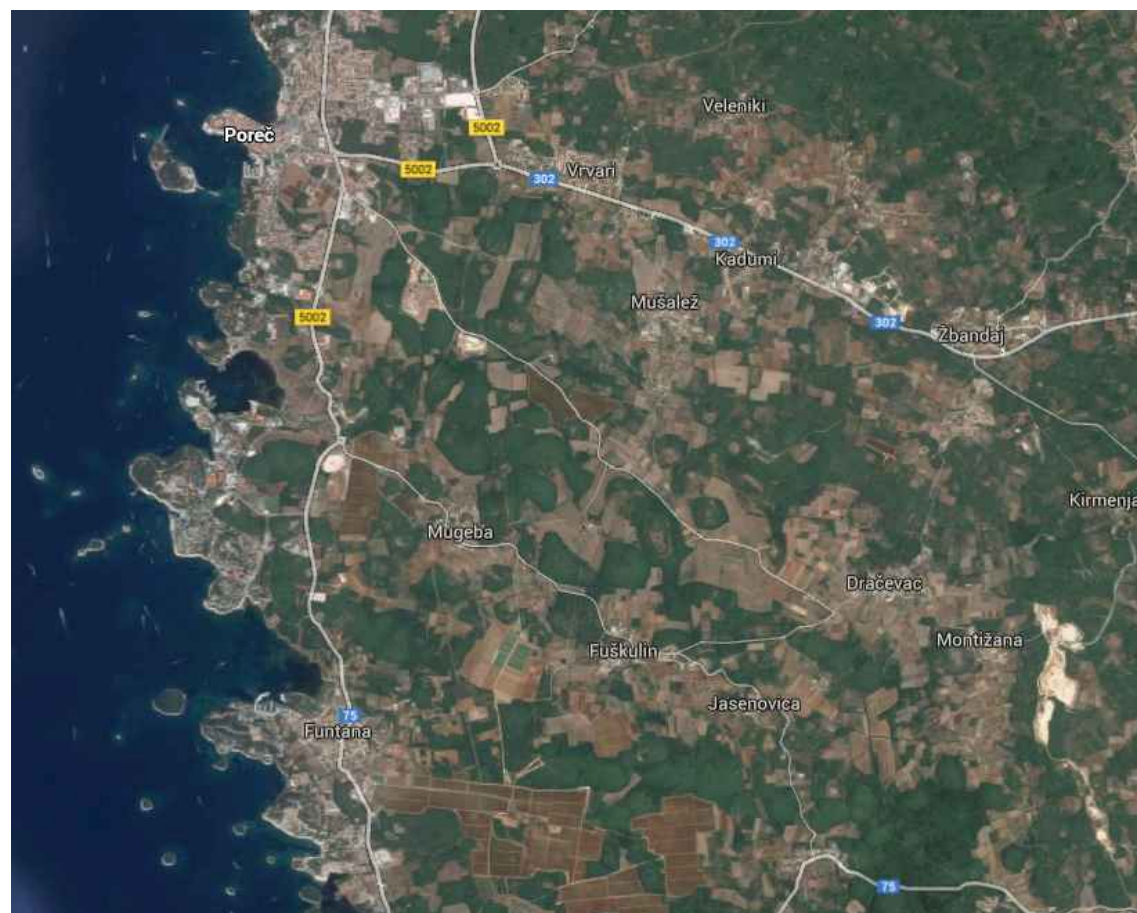


U Umagu se nalazi ogranak vodećeg svjetskog distributera boja. Primjene tih boja idu od dekorativnih, raznih premaza za materijale, i tako dalje. Ali najznačajnije za regiju je boja za brodove, koja se u velikim količinama šalje na brodogradilišta u Trst, Rijeku i Pulu.

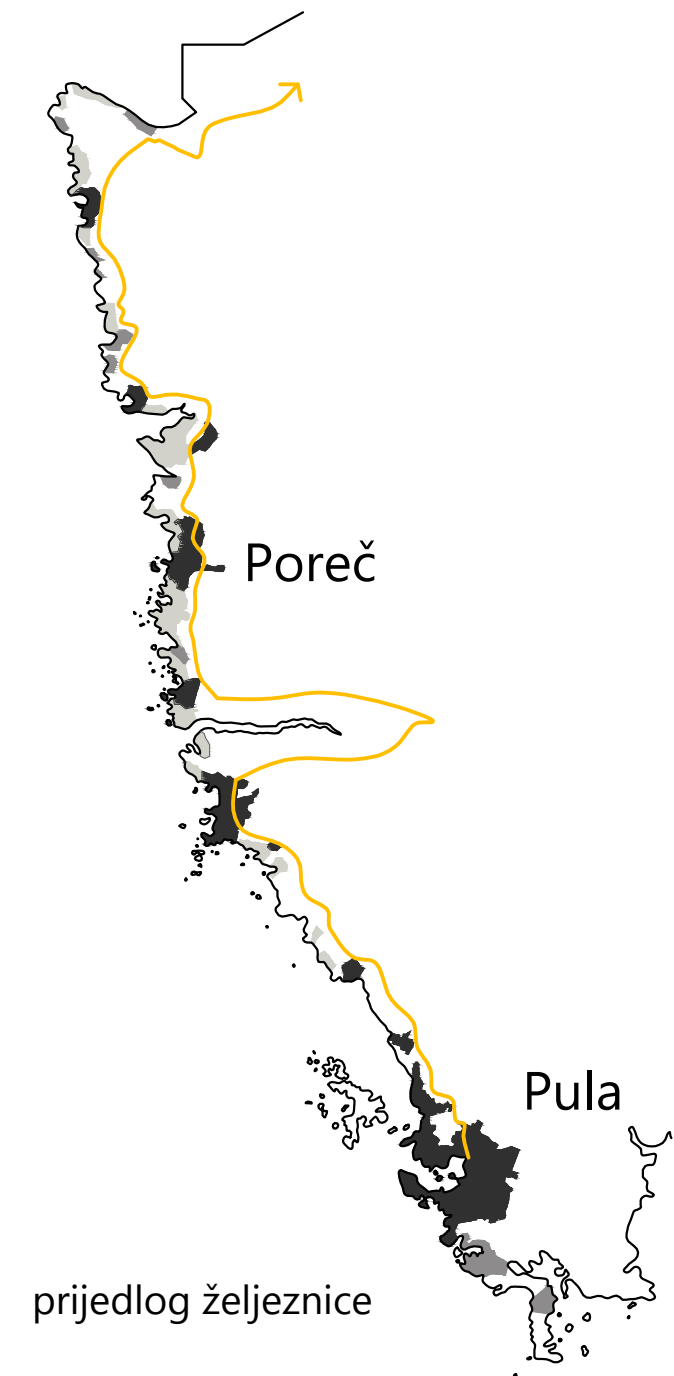
Distribucija boja danas funkcionira na način da se dovozi brodom na uvozni pristan, te kamionima prevozi do svojih destinacija. Željeznica bi svojom ekonomičnošću omogućila lakšu i bržu transportaciju, i u većim količinama.



Vina Laguna, logo



Porečka polja i vinogradi



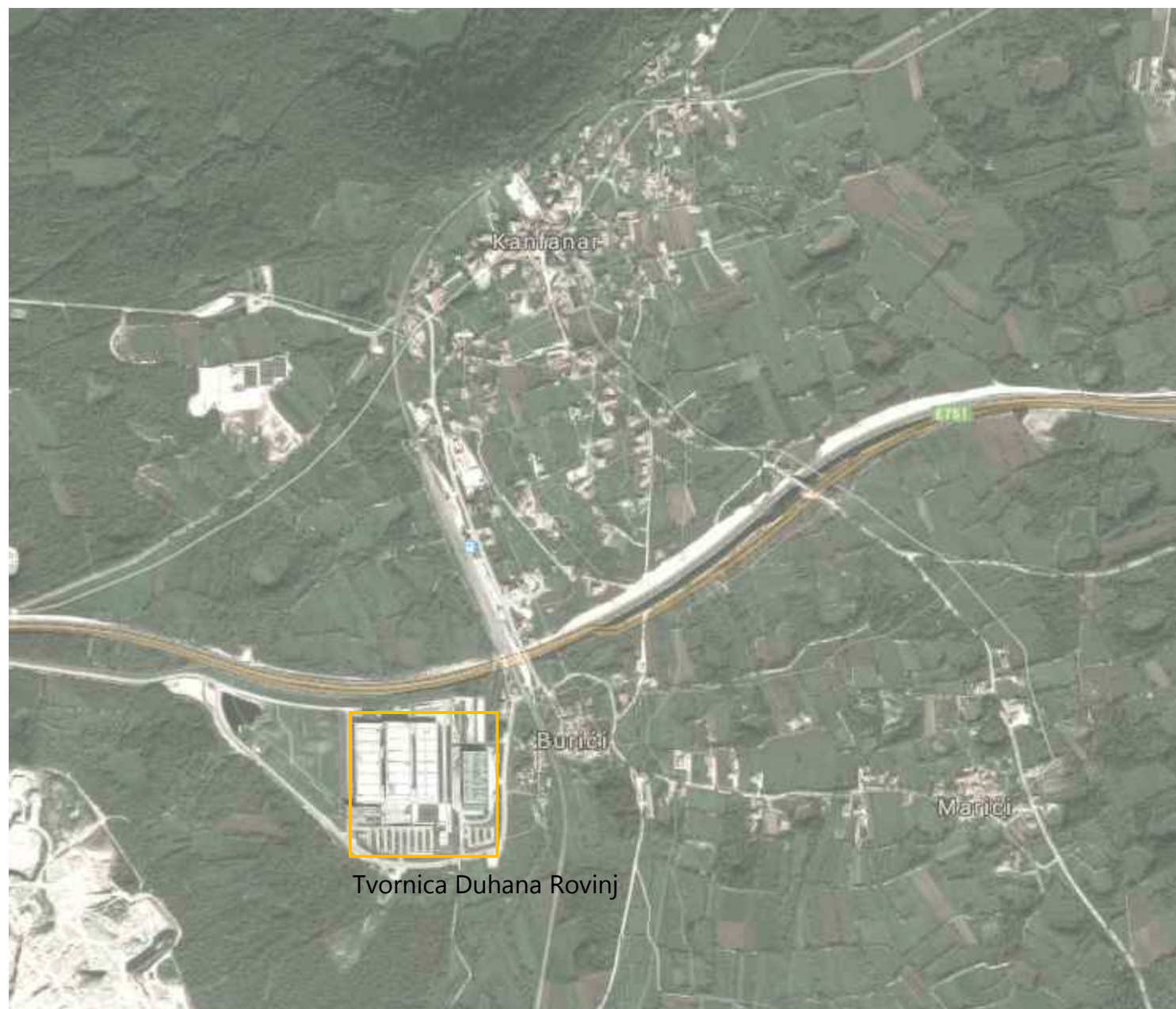
U Poreču se nalazi vinarija sa najvećom proizvodnjom vina u Istri. Na području Poreštine nalazi se jako puno vinograda i ostalih polja, te je to područje jako plodno u proizvodnji vina.

Istarska vina nalaze se na policama diljem Hrvatske, ali i šire. Stoga bi poveznica Poreča sa Pulom omogućila izvoz preko luke, a poveznica sa ostatkom Hrvatske značila bi ekonomičniji i jednostavniji prijevoz robe.

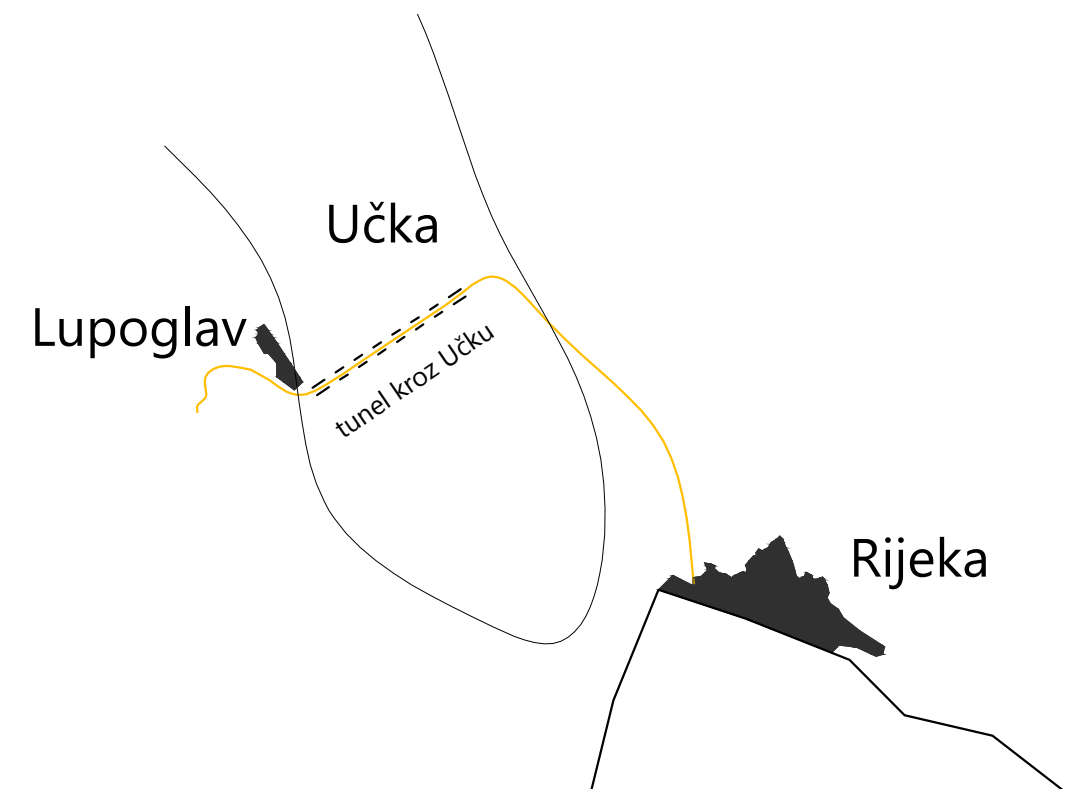


Tvornica Duhana Rovinj, logo

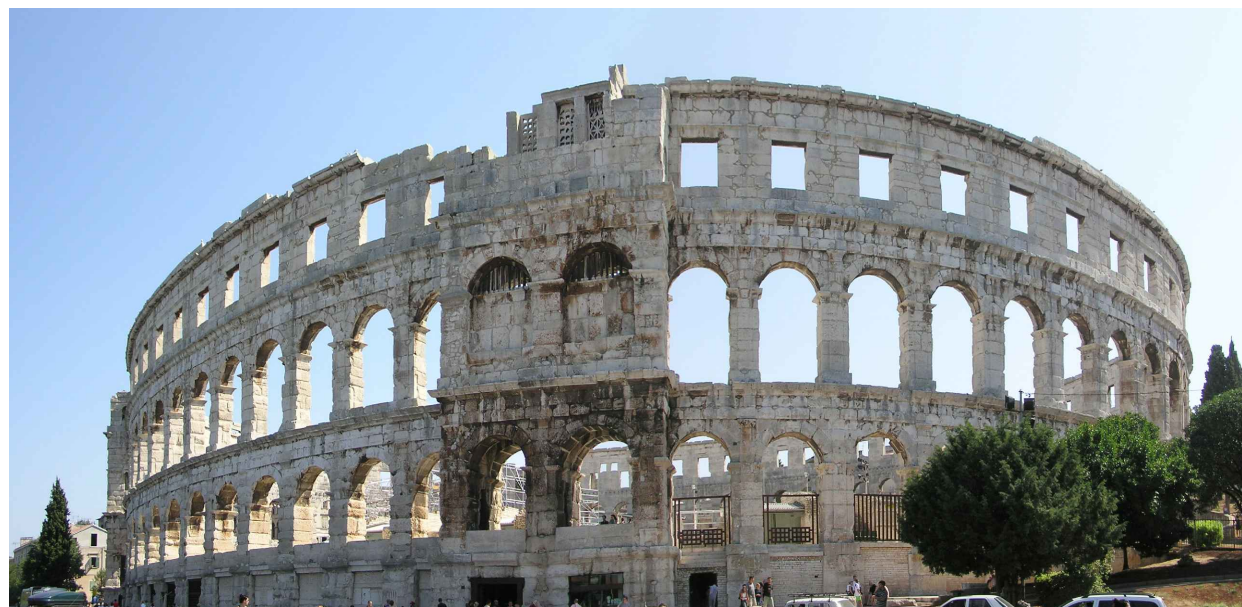
TDR



Tvornica Duhana Rovinj, lokacija



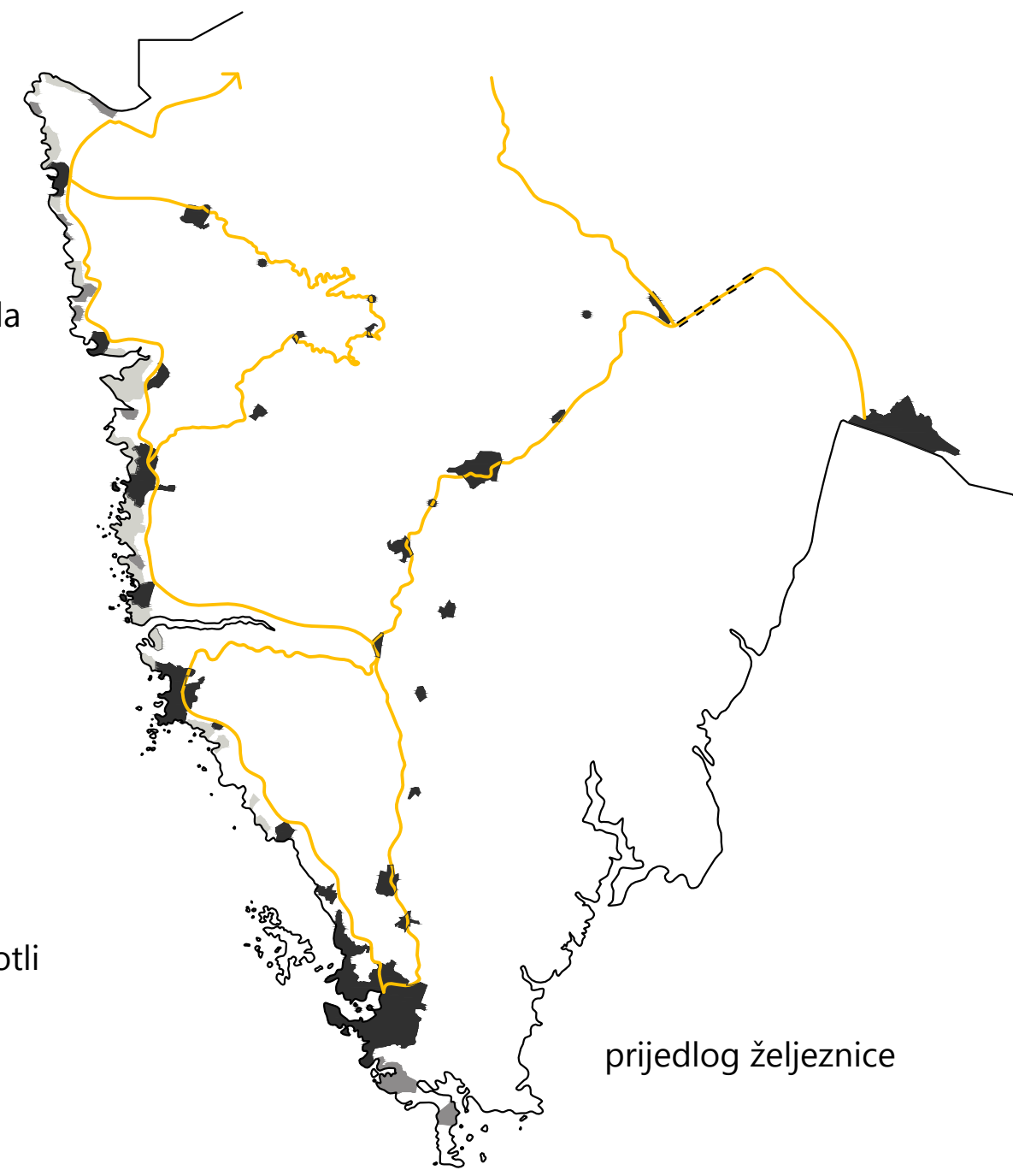
Tunel kroz Učku mnogo bi značio za gospodarstvo u Istri. Još jedna od tvrtki kojoj bi se omogućio prijevoz robe u velikim količinama je Tvornica Duhana Rovinj, smještena u Kanfanaru. Sama blizina kolodvoru i već postojećih kolosjeka odmah ju stavlja u idealnu poziciju za transport robe. Ovim tunelom olakšao bi se transport robe na hrvatsko tržište.



amfiteatar, Pula

izvor Mirne, Kotli

Punta Corrente, Rovinj



Jednu veliku dobit od ove željezničke mreže, osim domaćeg stanovništva, imali bi i turisti. Ova mreža omogućuje jeftin prijevoz do svih važnijih i atraktivnih mjesta u Istri. Ovom mrežom također se omogućuje i jeftin obilazak mjesta u unutrašnjosti kako bi se pokazalo da u Istri nije vrijedno samo more.

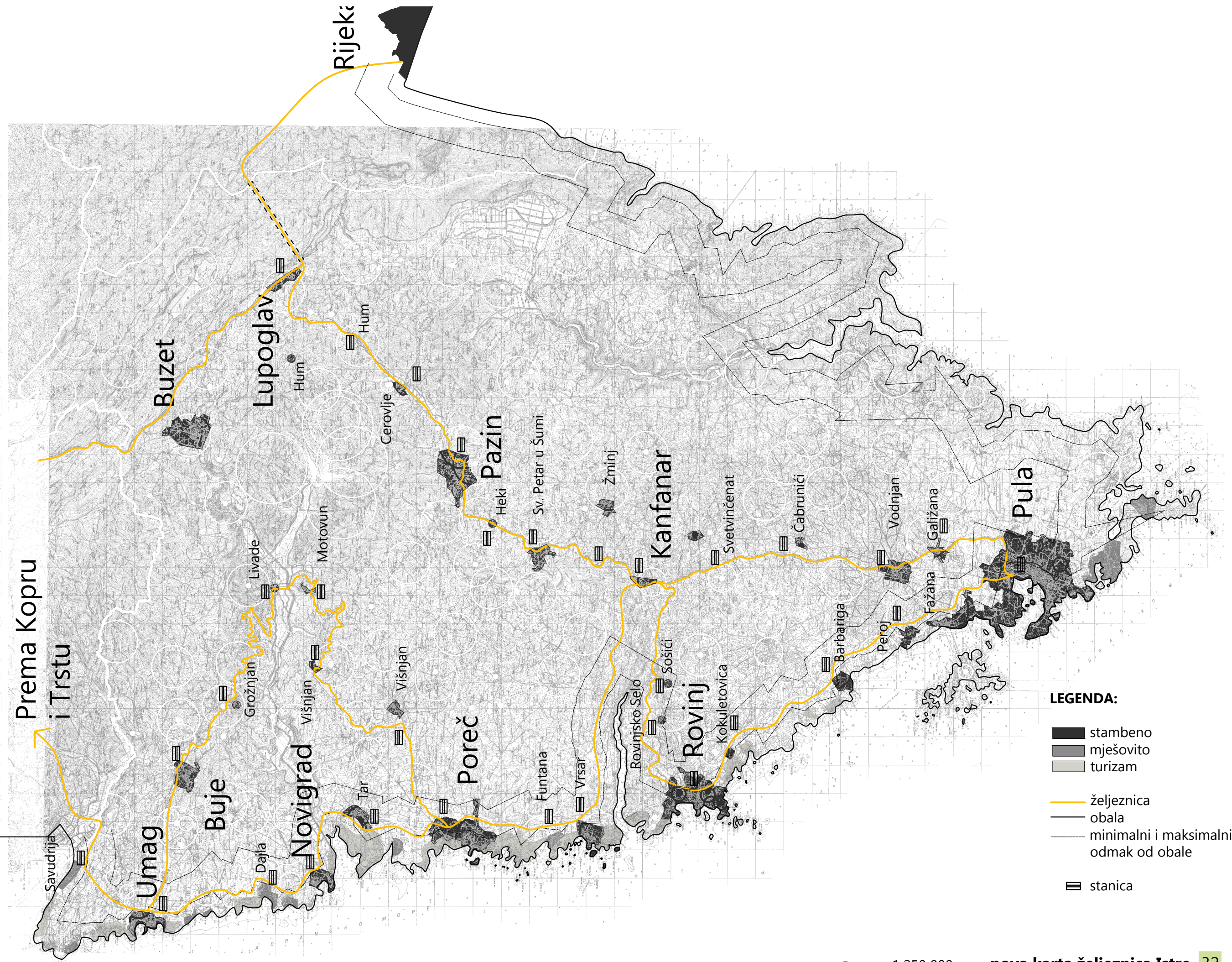
Popis nekih od mogućih investitora koji bi
mogli biti interesirani u izgradnju željeznice:

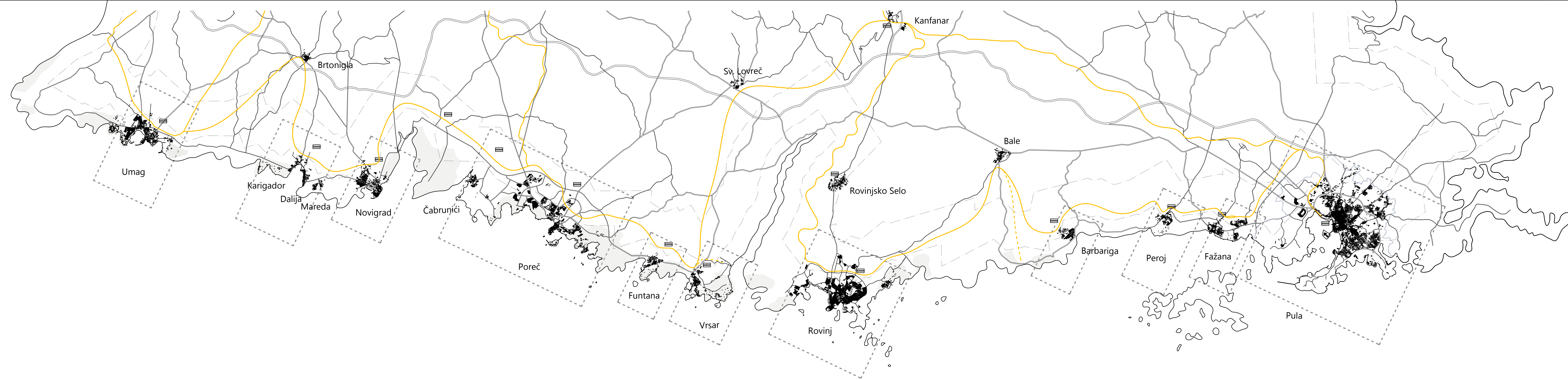
Domaći:

Uljanik d.d.
Pazin Kamen d.d.
Mirna d.d.
Maistra
Adris grupa
Tvornica Duhana Rovinj
Hempel d.o.o., Umag
Vina Laguna, Poreč
Istarska Pivovara, Buzet
Istarske općine

Strani:

Brodogradilište u Trstu
luka u Trstu
EU fondovi



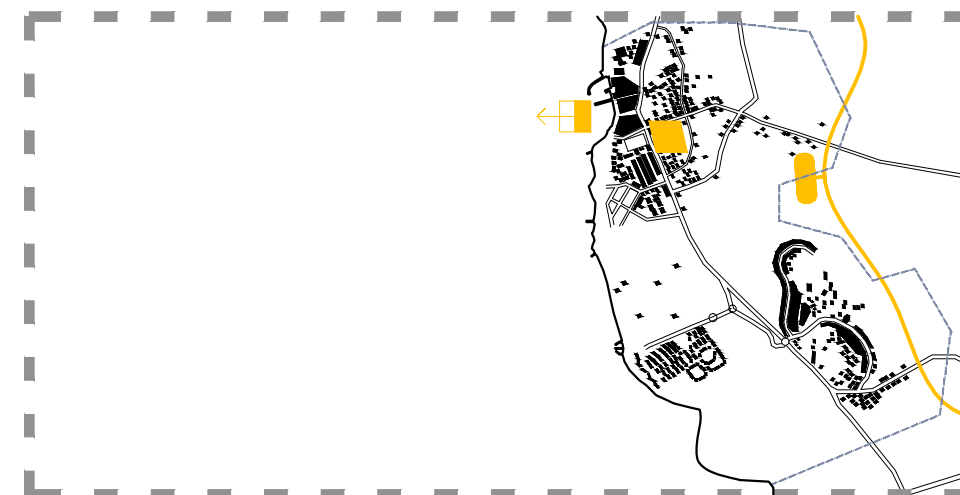
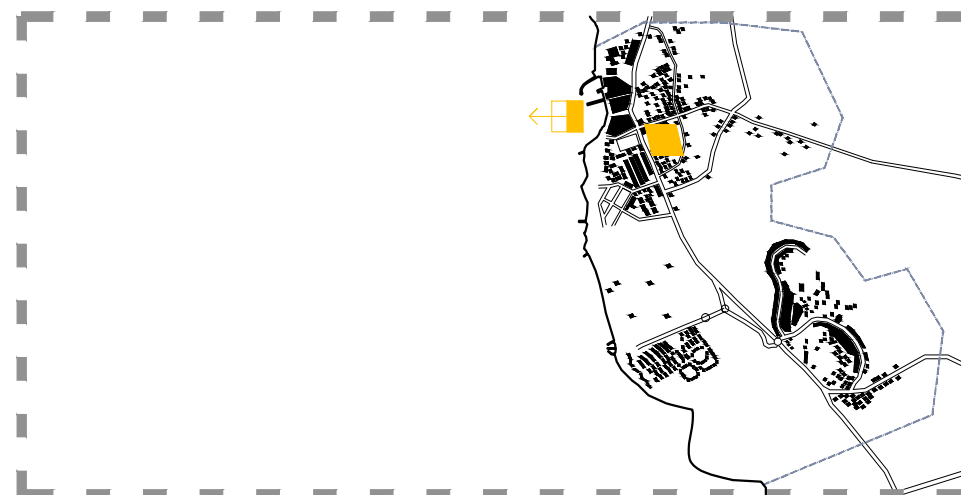


- LEGENDA:**
- zgrade i gusto naseljena područja
 - turizam
 - željeznica
 - - - sekundarna željeznica
 - obala
 - - - minimalni i maksimalni odmak od obale
 - cesta
 - stanica

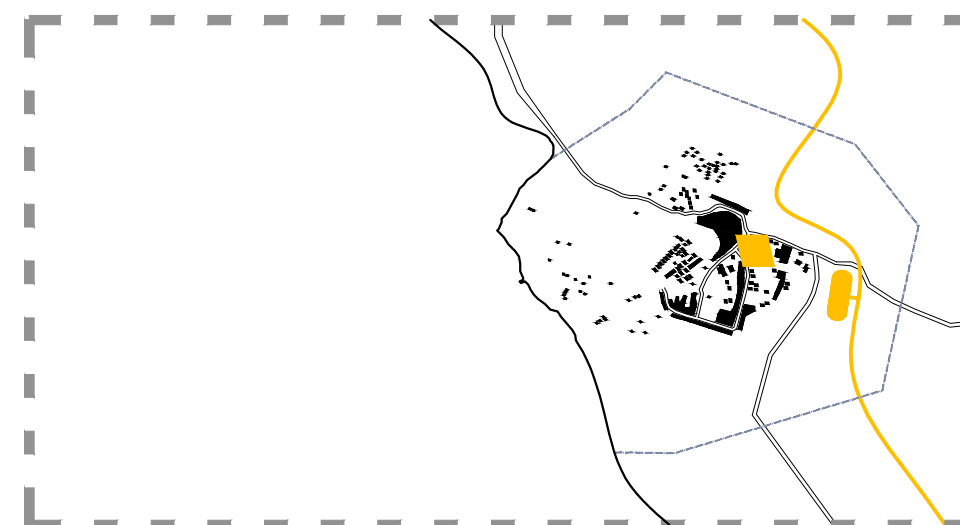
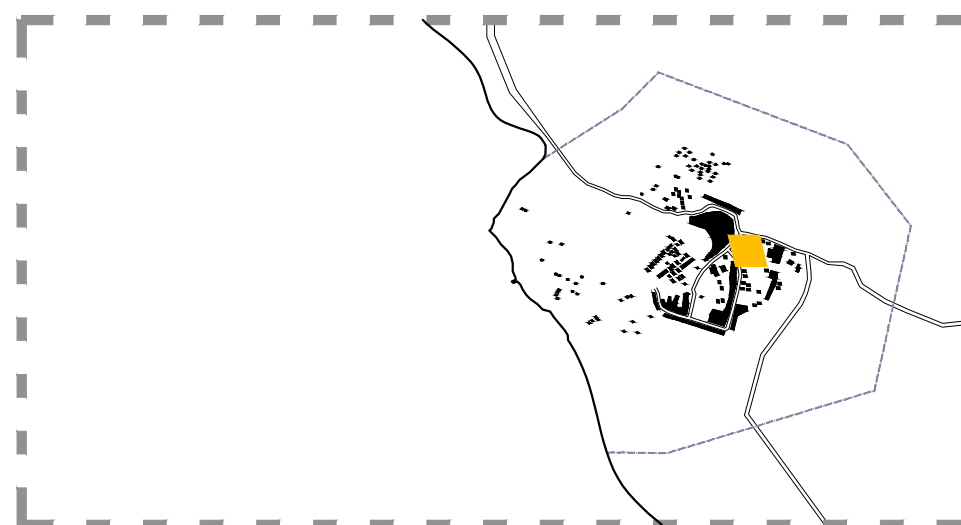
postojeća infrastruktura

dodatak željeznice

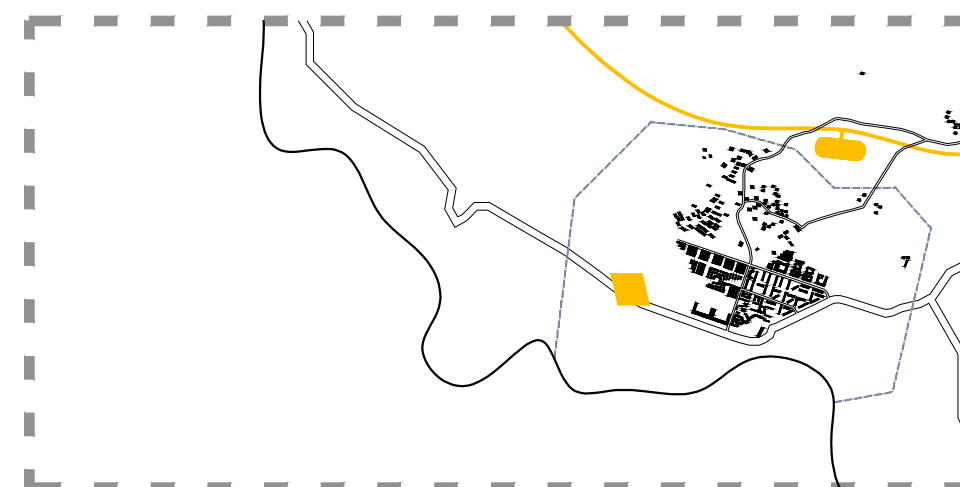
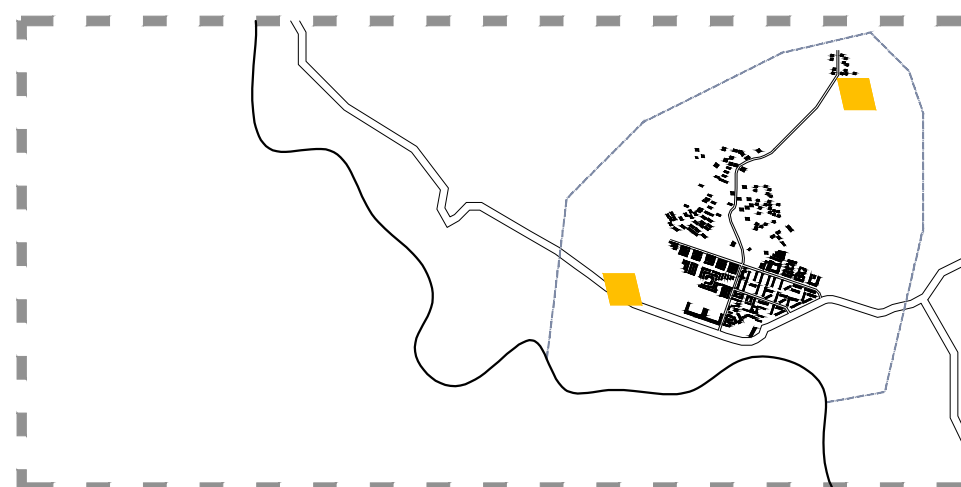
Fažana



Peroj



Barbariga



autobusna stanica



željeznička stanica



luka



m 1:40 000
0 4 10 20 km

položaj željeznice u mjestima 34

shematski položajni plan

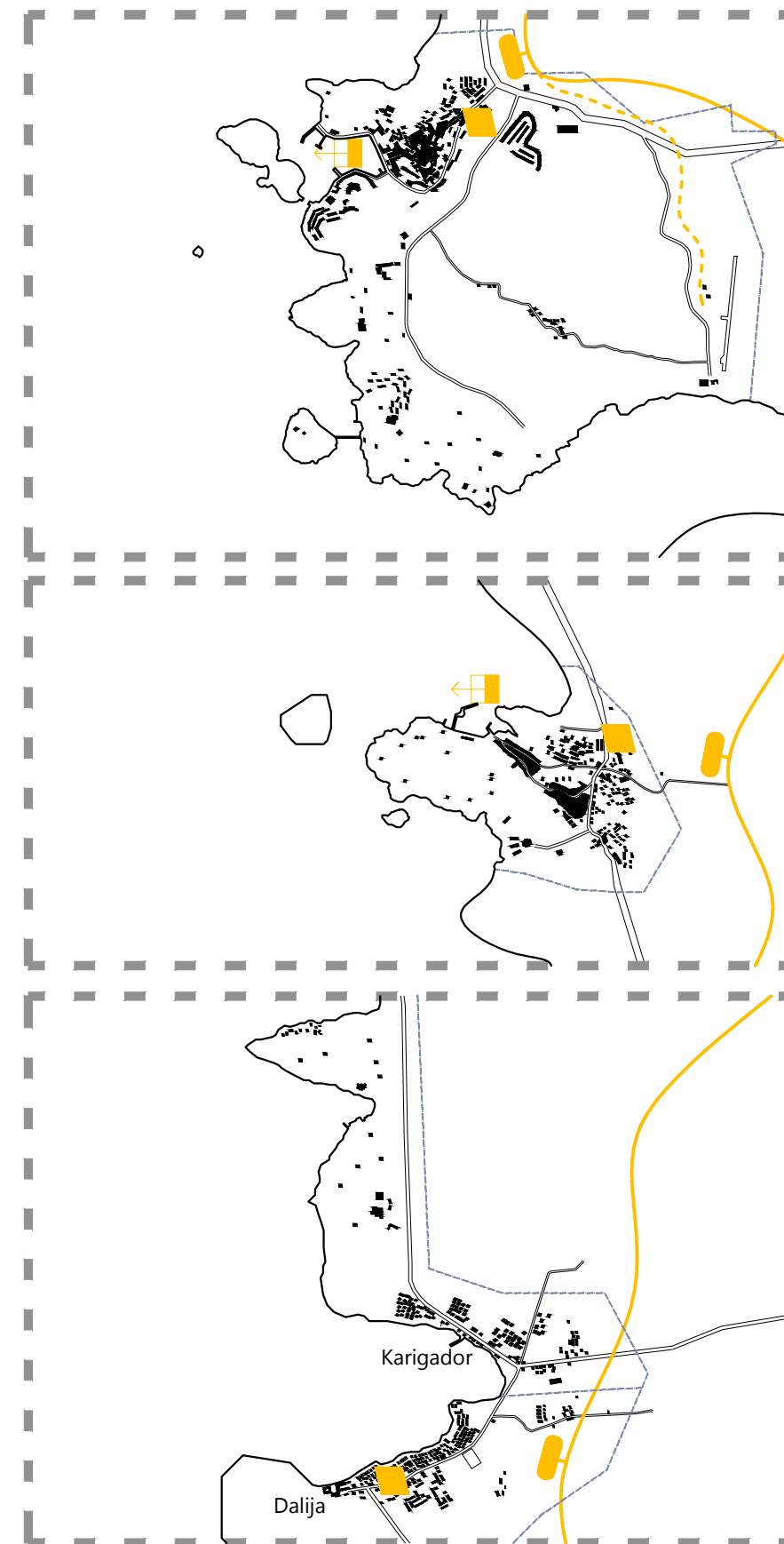
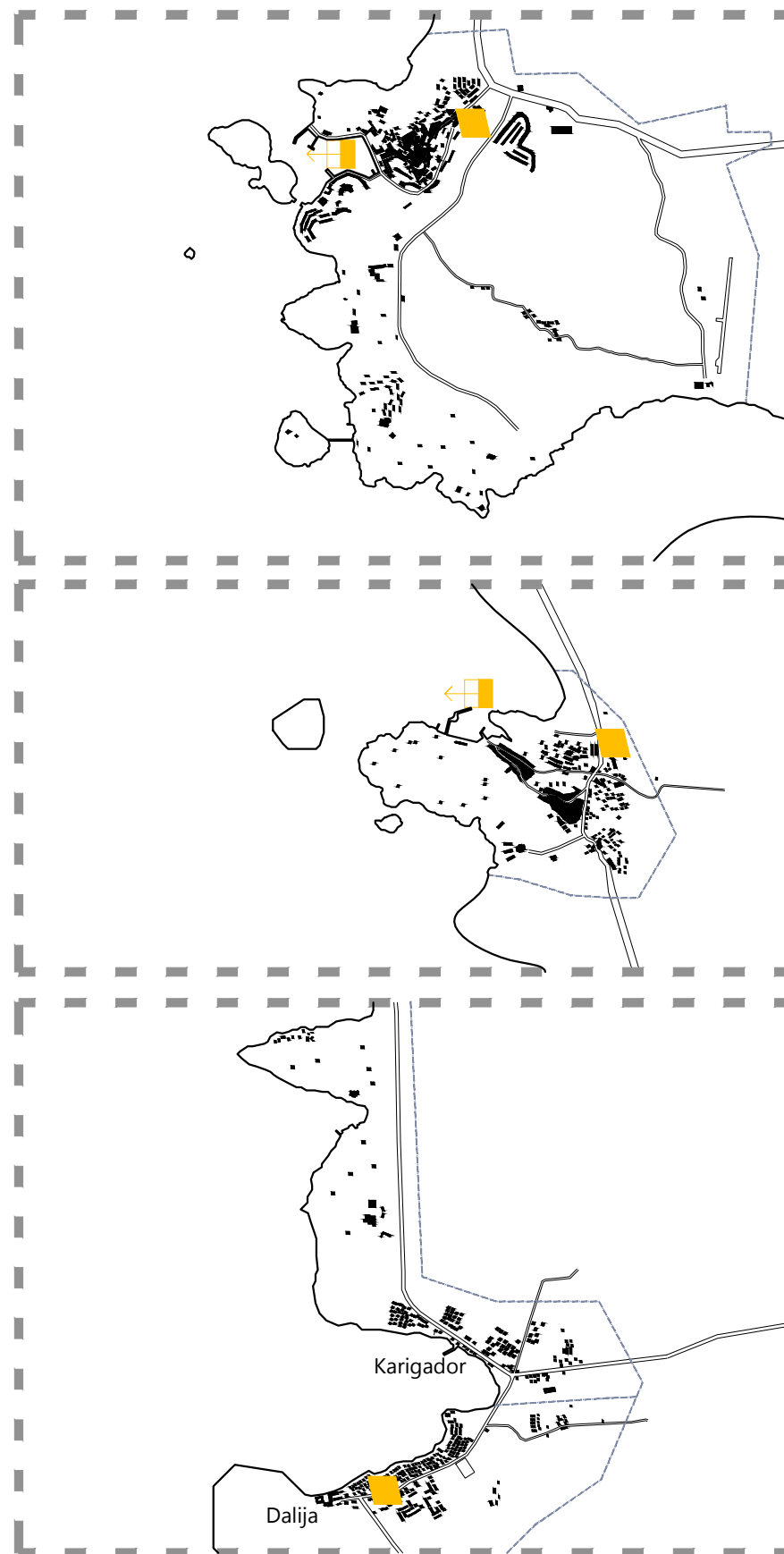
postojeća infrastruktura

dodatak željeznice

Vrsar

Funtana

Dalija,
Karigador



autobusna stanica



željeznička stanica



luka



m 1:40 000
0 4 10 20 km

položaj željeznice u mjestima 35

schematski položajni plan

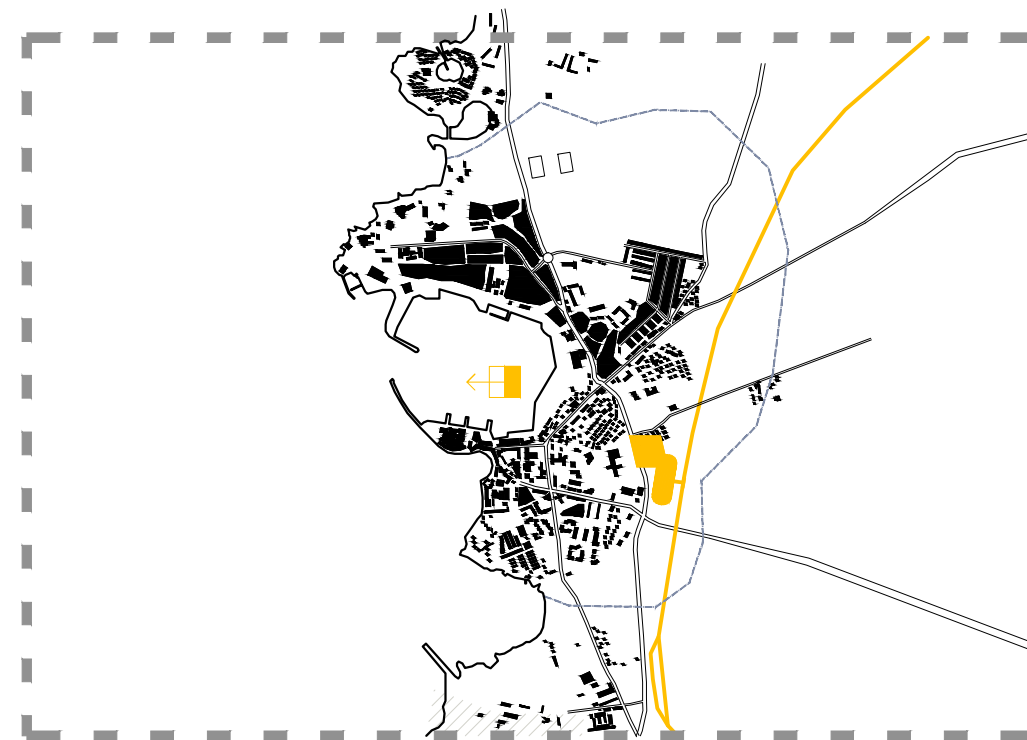
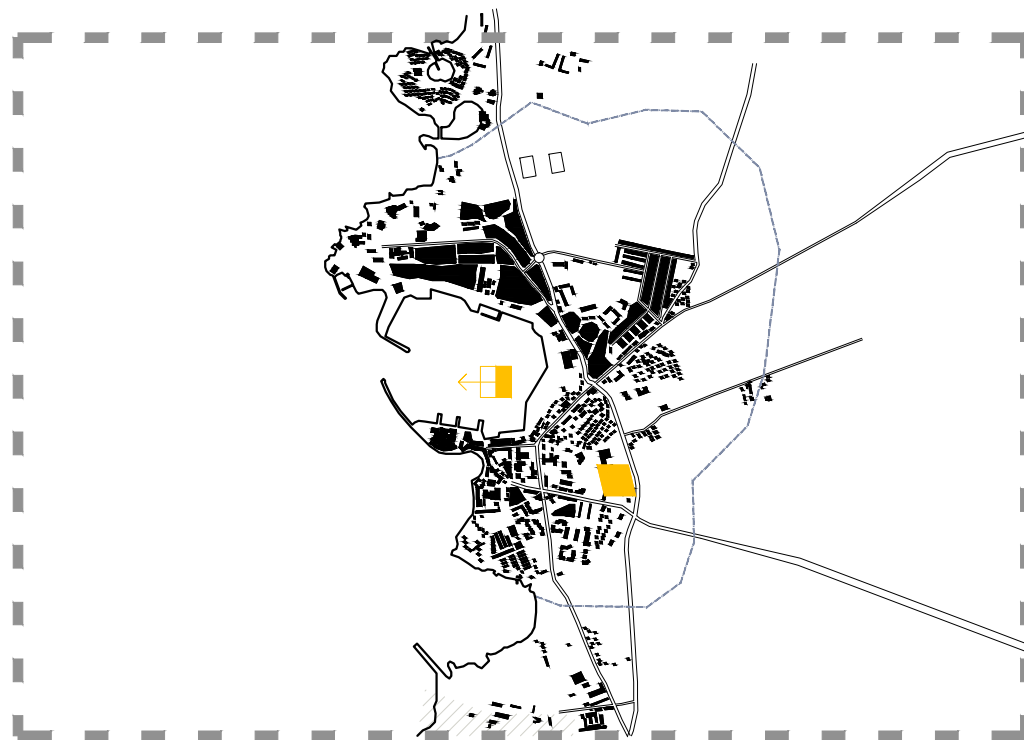
postojeća infrastruktura

dodatak željeznice

Novigrad



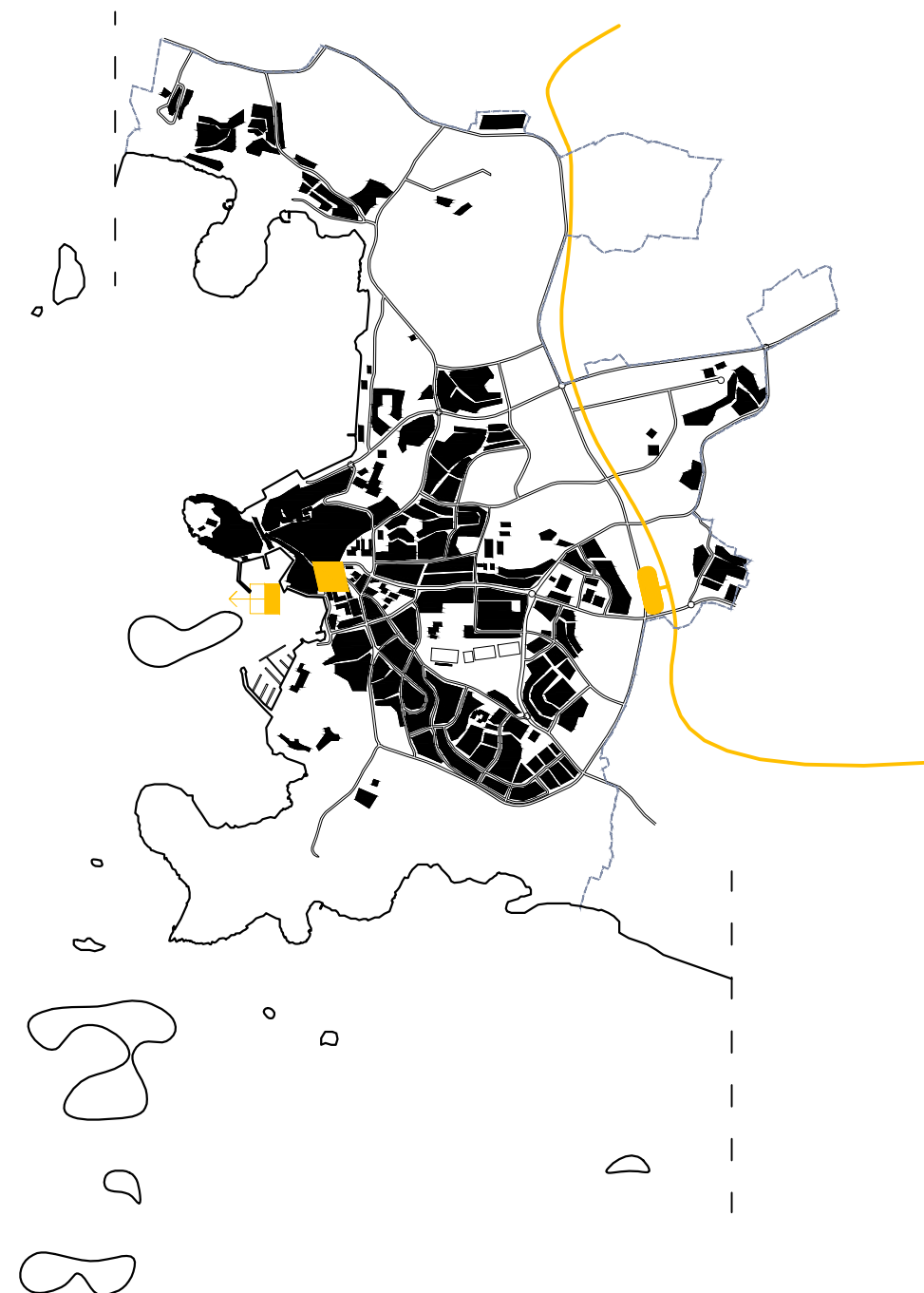
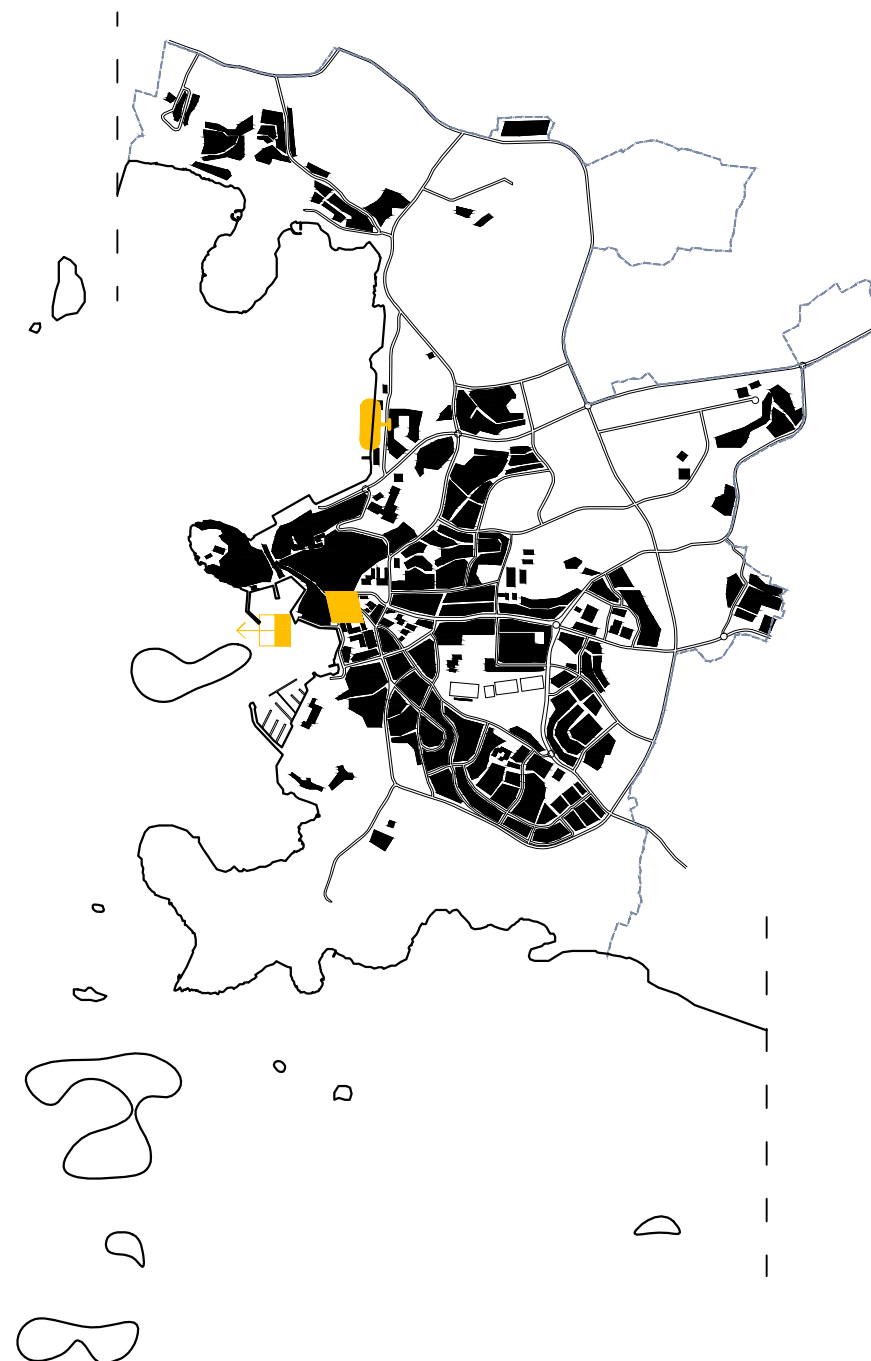
Umag



postojeća infrastruktura

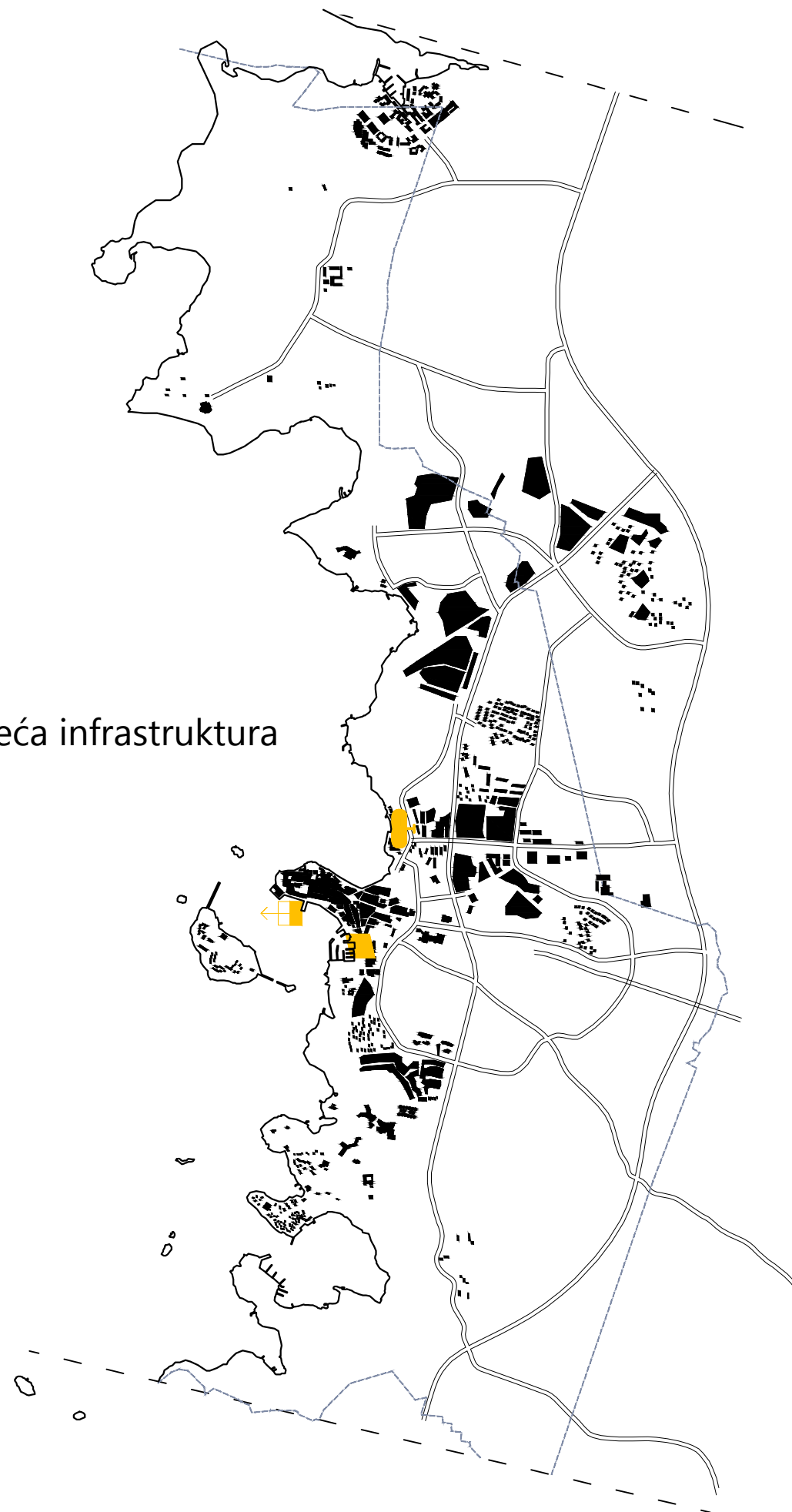
dodatak željeznice

Rovinj

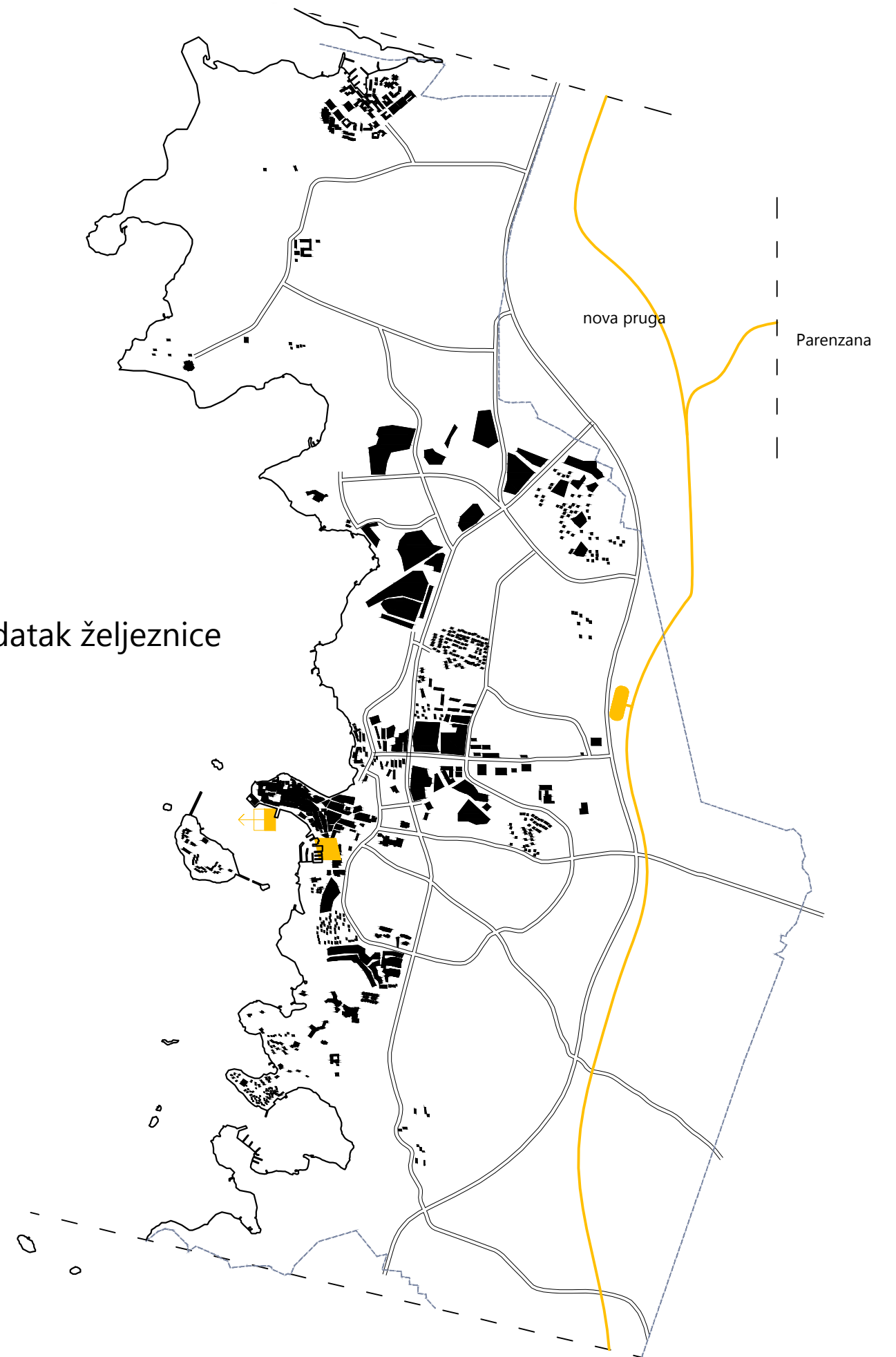


Poreč

postojeća infrastruktura



dodatak željeznice



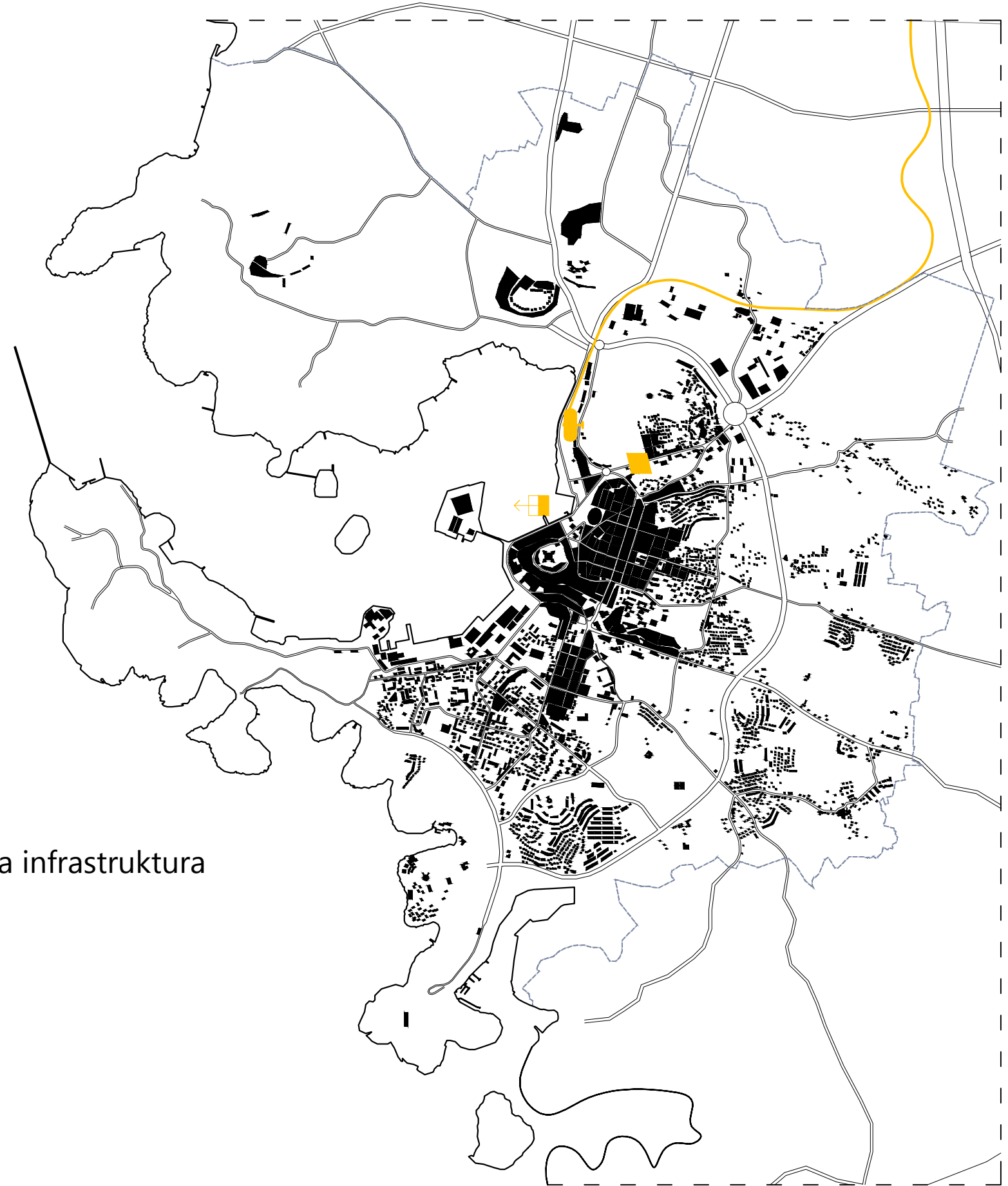
autobusni kolodvor željeznički kolodvor luka

S
m 1:40 000
0 4 10 20 km

položaj željeznice u mjestima 38
shematski položajni plan

Pula

postojeća infrastruktura



autobusni kolodvor



željeznički kolodvor



luka



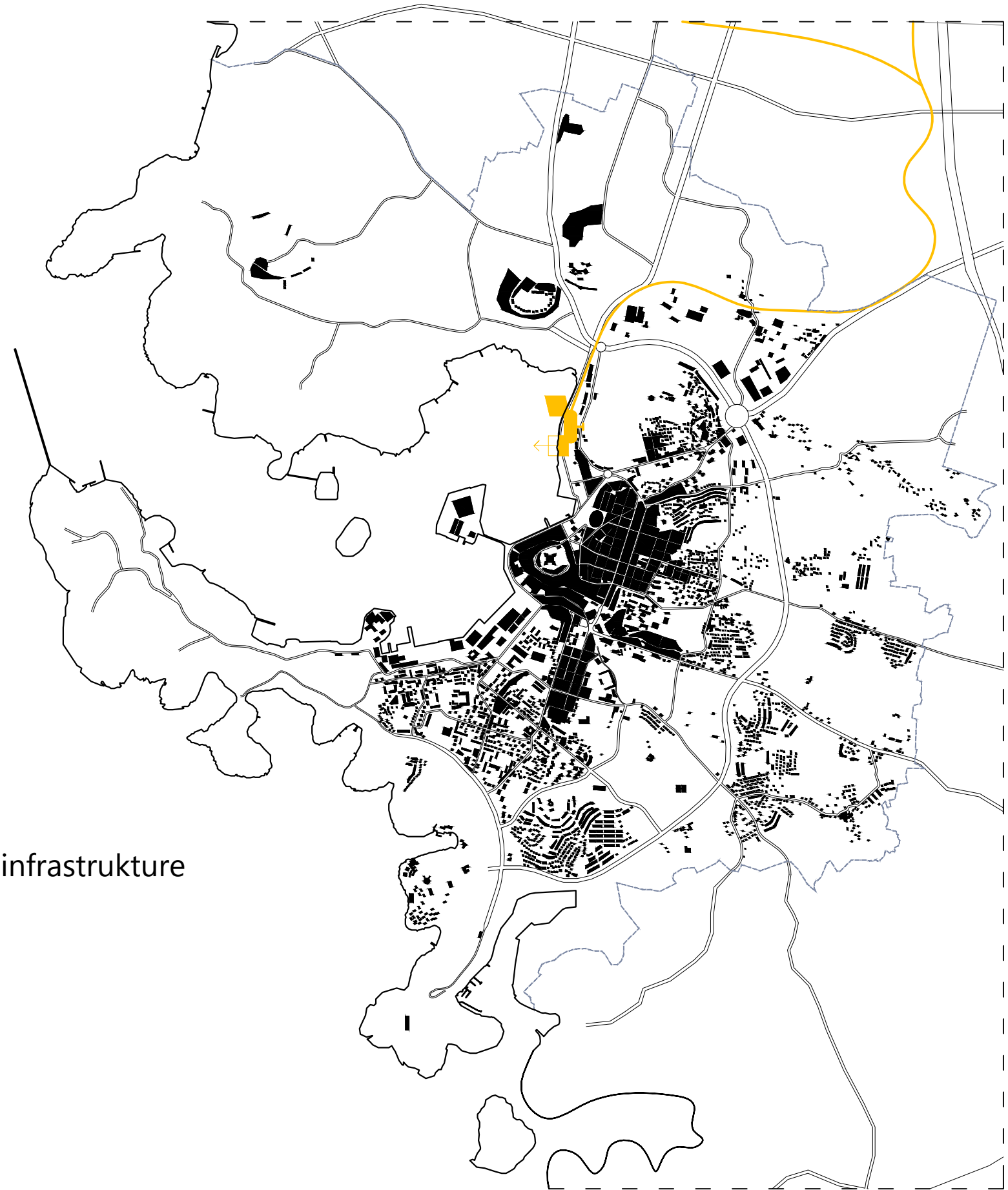
m 1:40 000
0 4 10 20 km

položaj željeznice u mjestima 39

shematski položajni plan

Pula

nadopuna infrastrukture



autobusni kolodvor



železnički kolodvor



luka



m 1:40 000
0 4 10 20 km

položaj željeznice u mjestima 40

shematski položajni plan

smjerovi

- 1) nove tehnologije
- 2) integracija u prometnu infrastrukturu
- 3) mobilna arhitektura
- 4) kolodvori - urbanistička i arhitektonska uloga



željeznički tunel u Belgiji, na relaciji Pariz - Amsterdam prekriven je sa 16,000 solarnih panela koji pokreću vlak i opskrbljuju zajednicu



napučeni indijski vlakovi

Željeznica na električnu energiju jedan je od ekološki najosvještenijih oblika prometa. Također je jeftiniji i isplativiji od željeznica na diesel gorivo, pogotovo na dulje relacije i pri većim brzinama. Međutim ona također i crpi veliku količinu električne energije. Na koji način učiniti prijevoz željeznicom još učinkovitijim?

Željeznice zaposjedaju veliku količinu teritorija. I upravo je to jedna od činjenica koja joj omogućava generiranje električne energije pomoću novih tehnologija. Indija kao država u kojoj je željeznica vitalna infrastruktura, planira koristiti ogromne količine površine kojima raspolaže za izgradnju plantaža solarnih panela koji će opskrbljivati ne samo željeznicu, već i dio okolnih mjesta.

Slična je situacija već napravljena u Belgiji, na trasi kojom prometuje vlak Pariz - Amsterdam. Na toj trasi nalazi se tunel izgrađen kako bi čuvao vlak od drveća koje pada trasu iz te stare šume. Na krovu tunela nalazi se 16,000 solarnih panela koji opskrbljuju i vlak, ali i okolna mjesta.



Vili - lokomotiva u Mađarskoj na solarnu energiju

Nekoliko podataka o Viliu

-prometuje pomoću električne energije koju sam proizvodi

-uskotračni vlak (760 mm)

-brzina = 25 km/h

-površina = 15m²

-površina solarnih panela = 10m²



lokomotiva na baterije, služi za popravke na London Undergroundu

Lokomotive na struju nisu novost. Niti lokomotive na baterije, koji uglavnom služe za popravke kada stuje na tračnicama nestane. Ali zar se ne bi možda na te lokomotive mogao postaviti obnovljivi izvor energije, kako bi prometovale samostalno i neovisno o vanjskom izvoru energije? Takva tehnologija je nova, i još uvijek ne previše efikasna. Ostvarena ja u Mađarskoj na tračnici Vili, kojom prometuje mala turistička lokomotiva.

Međutim kada bi se takvi vlakovi umrežili u jedan sustav zajedno sa kolodvorima koji proizvode električnu energiju, te još mnoga druga mjesta koja bi mogla opskrbljivati željeznicu (navedeni tuneli, i ostala područja u vlasništvu željeznice), tada bi ta željeznica bila jedna samostalna, samoodrživa cijelina sa vrlo niskom cijenom održavanja i potrošnje.





vodotoranj, Mathias Klotz, Rancagua, Čile



vodotoranj, Alvaro Siza, Aveiro, Portugal

Vjetrenjača kao identitet?

Smjer novih tehnologija propitivao bi nove mogućnosti koje tehnologije nude u planiranju i projektiranju željeznica i kolodvora. Kako nova tehnologija može postati dijelom identiteta mjesta u kojemu se nalazi? Što mu može nuditi, u smislu opskrbe viškom energije? Kakve su to nove lokomotive i koje su im prednosti i mogućnosti? Neka su to od pitanja na koja bi ovaj smjer pokušao dati odgovor.



hidroavion u Splitu

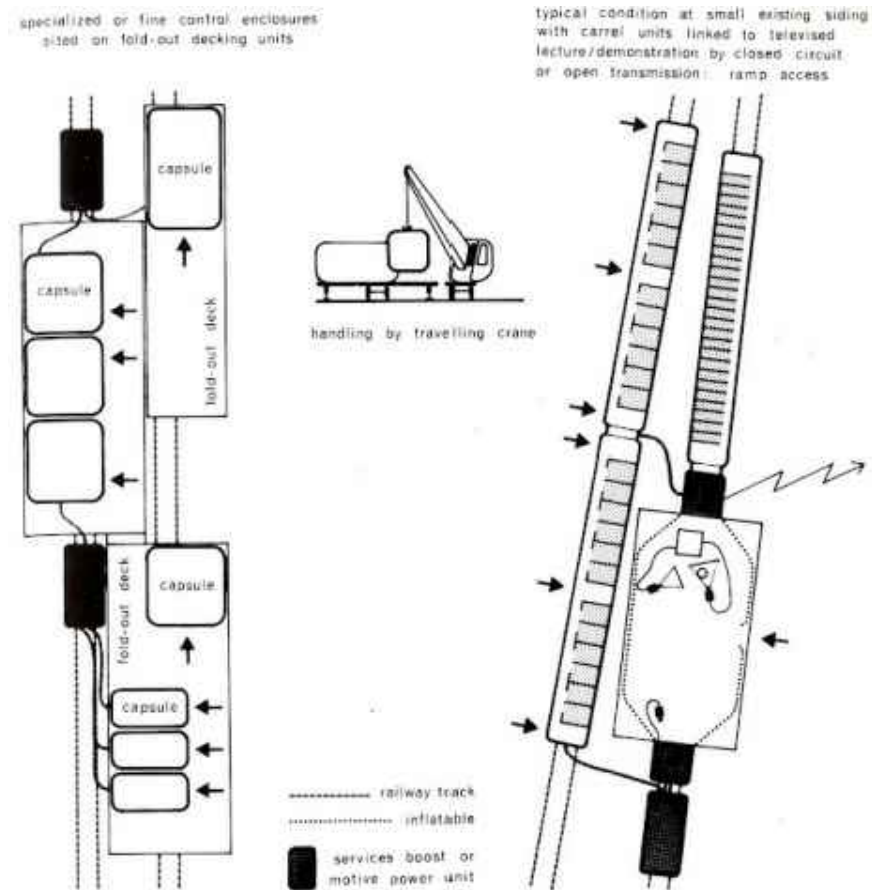


Autotrans autobus

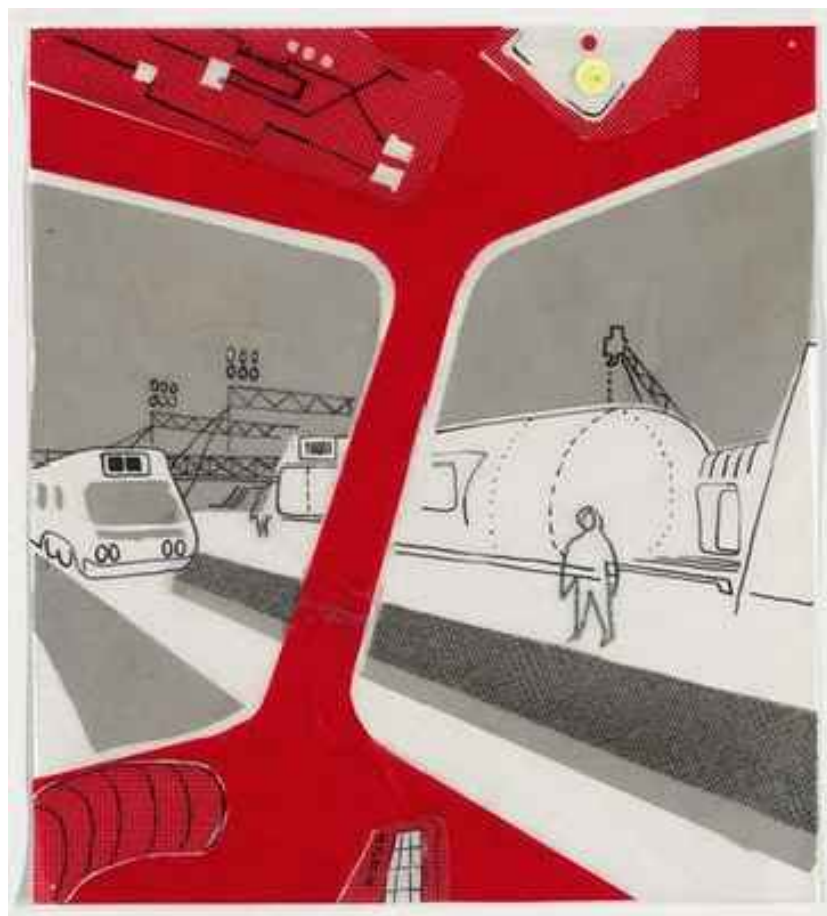


trajekt Jadrolinije

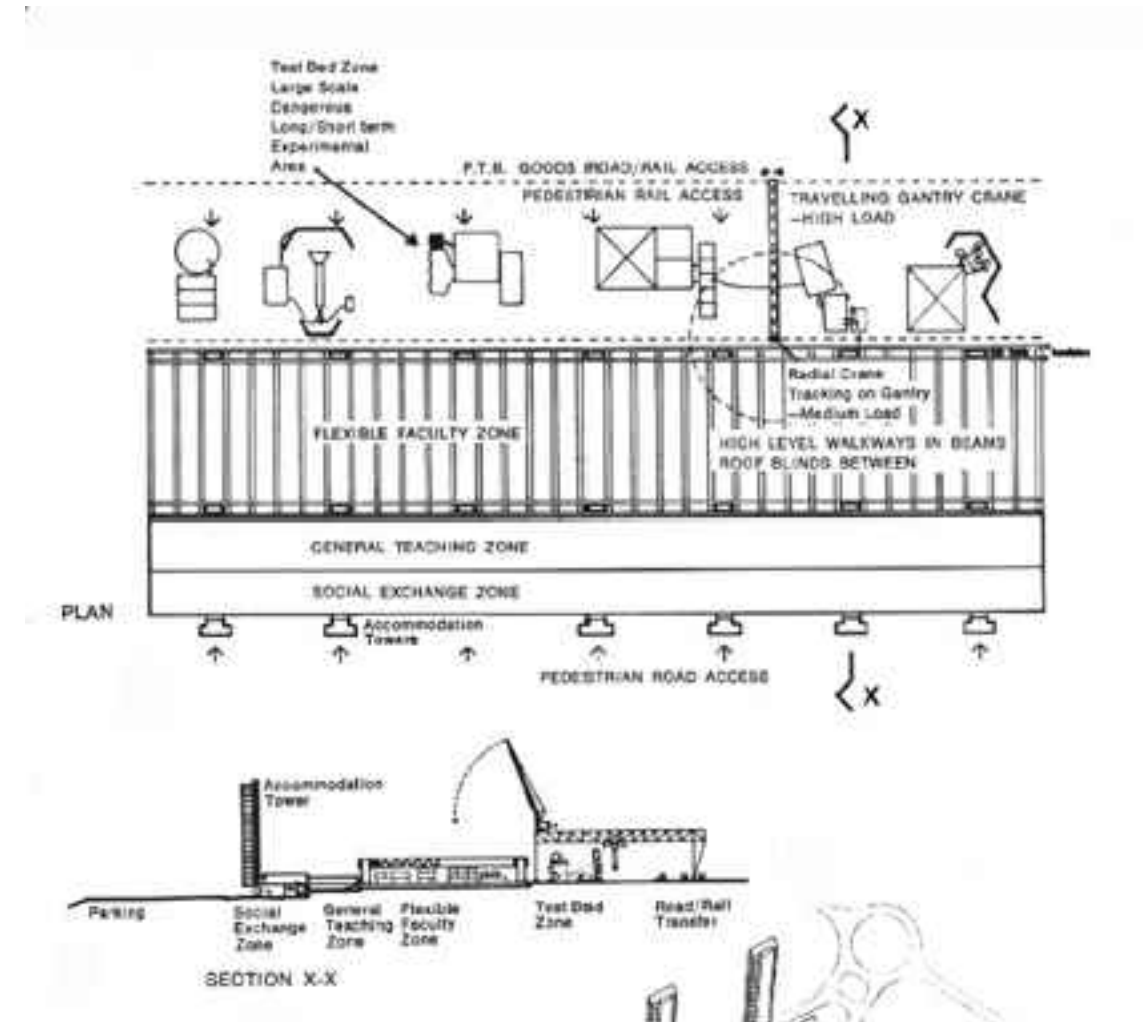
Povezivanje željeznice sa ostalim prometnim infrastrukturama ključno je za njenu održivost, isplativost i opstanak. Na koje sve načine se željeznica može integrirati u prometnu mrežu? Da li se tu radi samo o "park & ride" shemama, ili se nudi mogućnost za neke puno ozbiljnije sustave i projekte? Koje su to točke duž željezničke trase koje nude potencijal za isprepletanje prometnih mreža i stvaranje kompleksnih urbanističkih i arhitektonskih situacija? Ovo su pitanja koja nude uvid u mogućnosti ovoga smjera razvoja diplomskog rada.



pomični kranovi i kapsule



pogled iz vlaka, Potteries Thinkbelt, Cedric Price

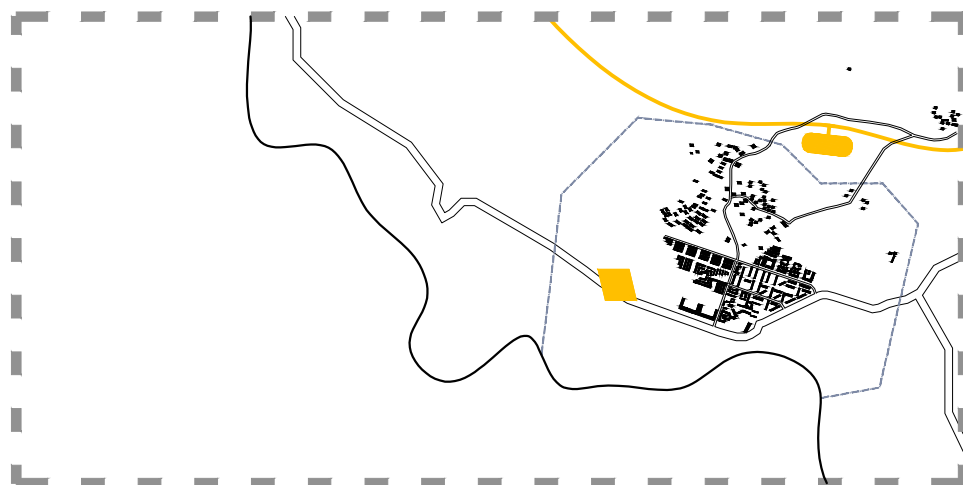


profilacija sadržaja u poprečnom presjeku

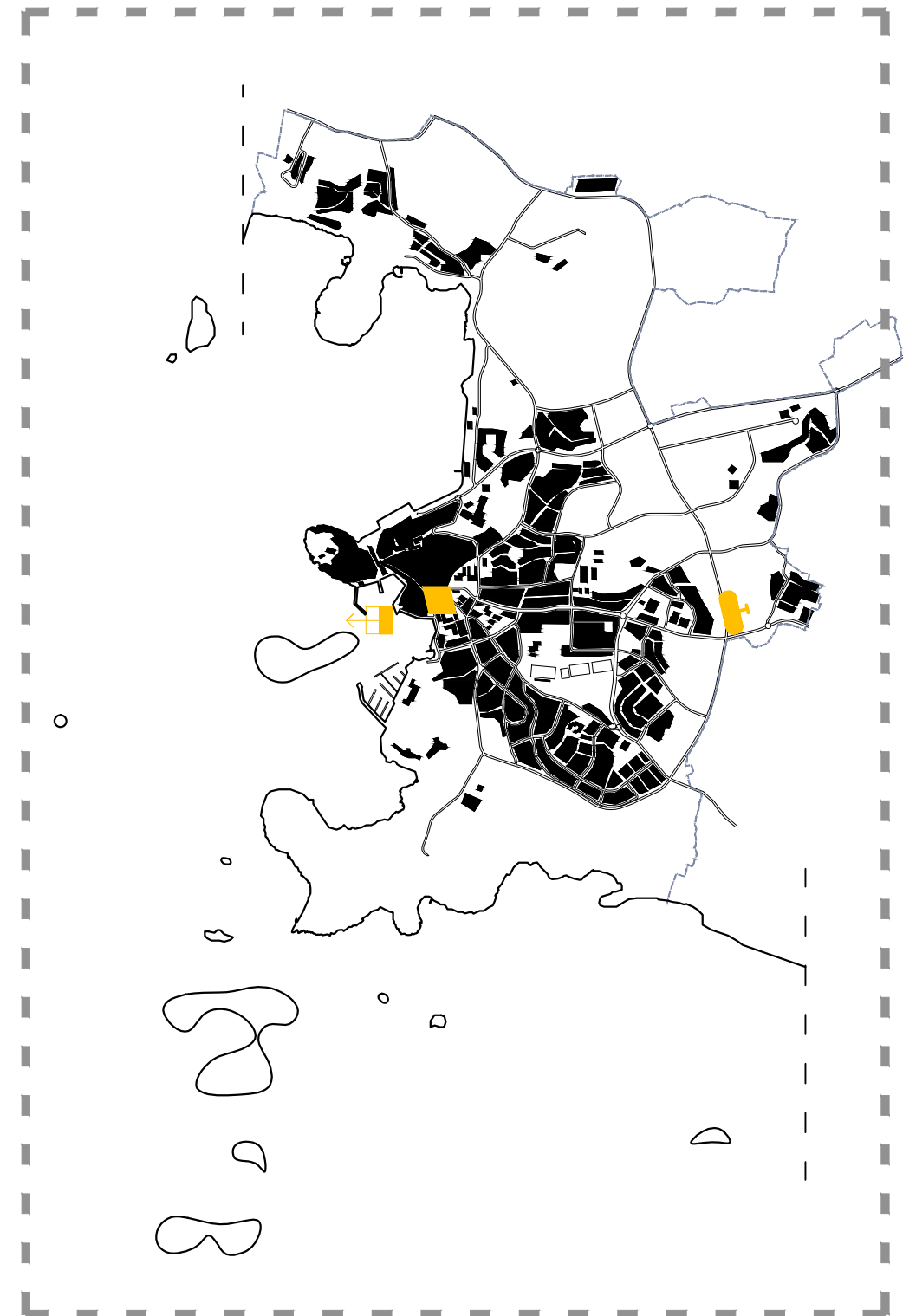
Smjer mobilne arhitekture potaknut je ranije spomenutim projektom Potteries Thinkbelt, autora Cedrica Pricea. Ovaj bi se smjer bavio korištenjem željeznice kao integralnim dijelom arhitektonskog projektiranja i promišljanja. Osim samo prometne uloge, željeznica dobija konkretan program i ulogu u projektiranju. Arhitektura se ne odvija samo pored, već i na samoj željeznici.



Novigrad - perimetar - kolodvor se nalazi na rubu naselja i povlači do sebe novi potez izgradnje



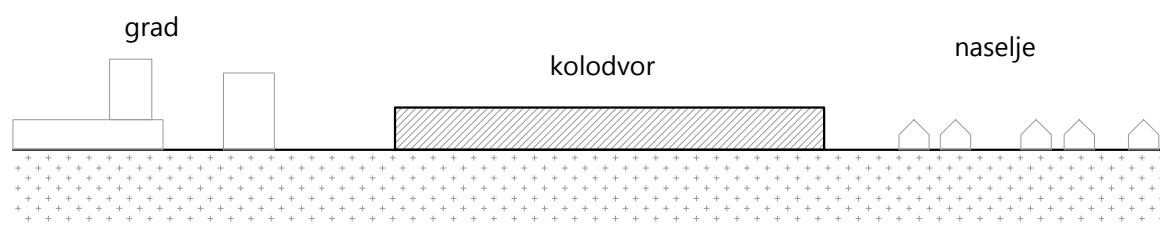
Barbariga - otok - kolodvor se nalazi dovoljno udaljeno od okolnih naselja da stvori novu izgradnju oko sebe



Rovinj - potez - kolodvor spaja grad i susjedno naselje

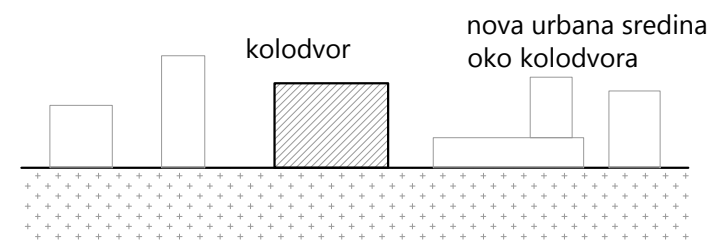
1) POTEZ

- kolodvor kao poveznica između 2 dijela grada, ili grada i naselja
- sredina u pojasu koji definira kolodvor



2) OTOK

- kolodvor se nalazi između nekoliko mjesta, ali dovoljno udaljen da formira novu sredinu oko sebe
- nevezan direktno za okolna mjesta



VELIČINE KOLODVORA

-s obzirom na veličinu grada i njegovog značaja kolodvori se gradiraju u 3 veličine:

Mali (stanica)

Srednji

Veliki

-s obzirom na veličinu kolodvora potrebno je gradirati kontrolu pristupa peronima i tračnicama na način da je kod malog kolodvora pristup potpuno slobodan, gdje je kod velikoga kontroliran

-kod srednjeg i velikog kolodvora potrebno je savladati barijeru koji željeznica predstavlja u gradskom tkivu (pothodnik ili most)

-s obzirom na veličinu kolodvora raste i količina stresa pri iščekivanju putovanja, te s toga svaki od kolodvora treba i odgovarajući sadržaji:

Mali (stanica)

-suburbani značaj - dnevne migracije (commuting): sadržaji uz stanicu pogodni za malo mjesto - dućan

Srednji

-kolodvori od regionalnog značaja: sadržaji sa svakodnevnim potrebama + tematskim sadržajem (policentričnost Istre)

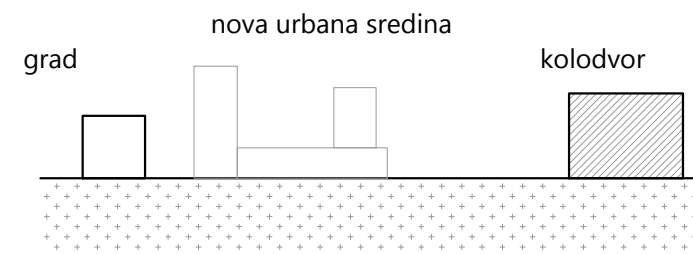
Veliki

-kolodvori od većeg regionalnog značaja - raznoliki sadržaj, visoka komercijalna vrijednost, specifičan izgled kolodvora

* podaci preuzeti iz doktorske dizertacije "Sustainable development and functional aesthetics of railway stations (case study Croatia)", autorice dr. sc. Helene Alfrević Arbutina, dia.

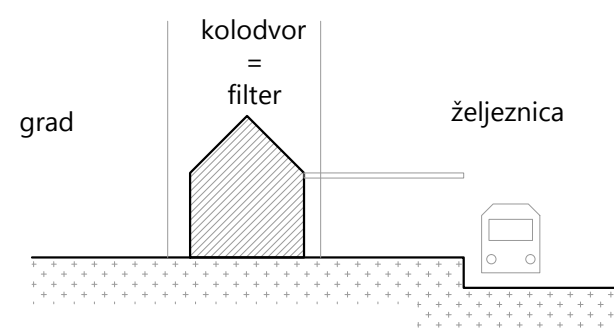
3) PERIMETAR

- na rubu naselja
- povlači novi potez izgradnje do ruba



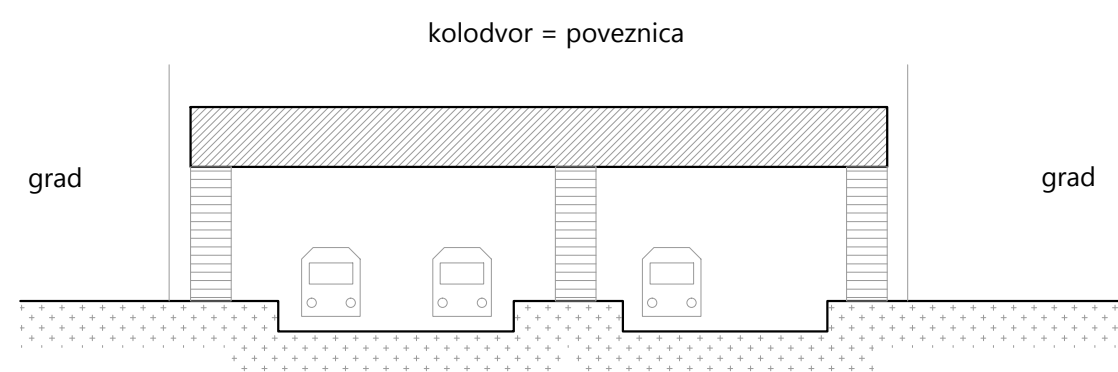
1) kolodvor kao filter

- prvi doticaj s gradom, kolodvor predstavlja mjesto
- odvojen od gradskog tkiva



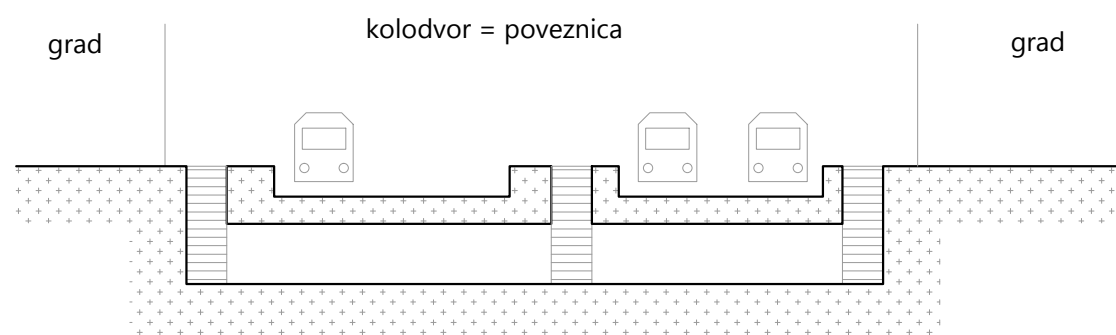
2) kolodvor kao poveznica

- spona koja prekoračuje prepreku prometnice
- aktivnija uloga u gradskom životu



3) kolodvor kao poveznica

- spona koja prekoračuje prepreku prometnice
- aktivnija uloga u gradskom životu



Glavni kolodvor u Zagrebu



Skyttlebron railway bridge, Metro Arkitekter, Lunde, Švedska



Liege-Guillemins station, Santiago Calatrava, Liege, Belgija

tematiziranje kolodvora

Istra je policentrična regija, te iz toga nastaje ideja programskog tematiziranja sadržaja oko i unutar kolodvora, kako bi se potencirala raznovrsnost istarskih naselja.

Primjeri:

"otok rekreacije"

"potez znanosti"

"perimetar kulture"

3 veličine kolodvora:

1) stanica - samo trgovina

2) kolodvor + tematski sadržaji

3) specifični veliki kolodvori

komercijalni:

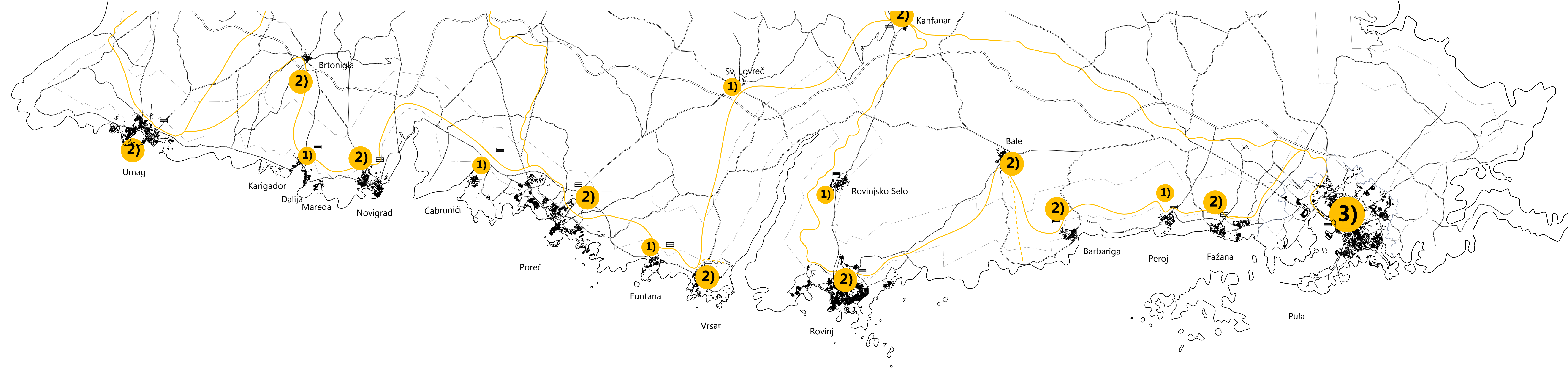
- dućani odjeće
- dućani obuće
- tržnica
- supermarketi
- tisak, novine, knjige
- fast food
- kafić
- restoran
- hotel
- hostel
- putničke agencije
- automat klub
- kladionica
- noćni klub

od strane zajednice:

- fitness, teretana
- sportski tereni
- projekcijska dvorana
- sportska dvorana
- fotoklub
- eksperimentalno kazalište
- umjetnička galerija

dodatno:

- benzinska pumpa
- autobusni kolodvor
- stanovanje
- turističko naselje
- lunapark
- prodaja građevinskog materijala
- laboratorij
- znanstveni istraživački institut
- sveučilište



LEGENDA:

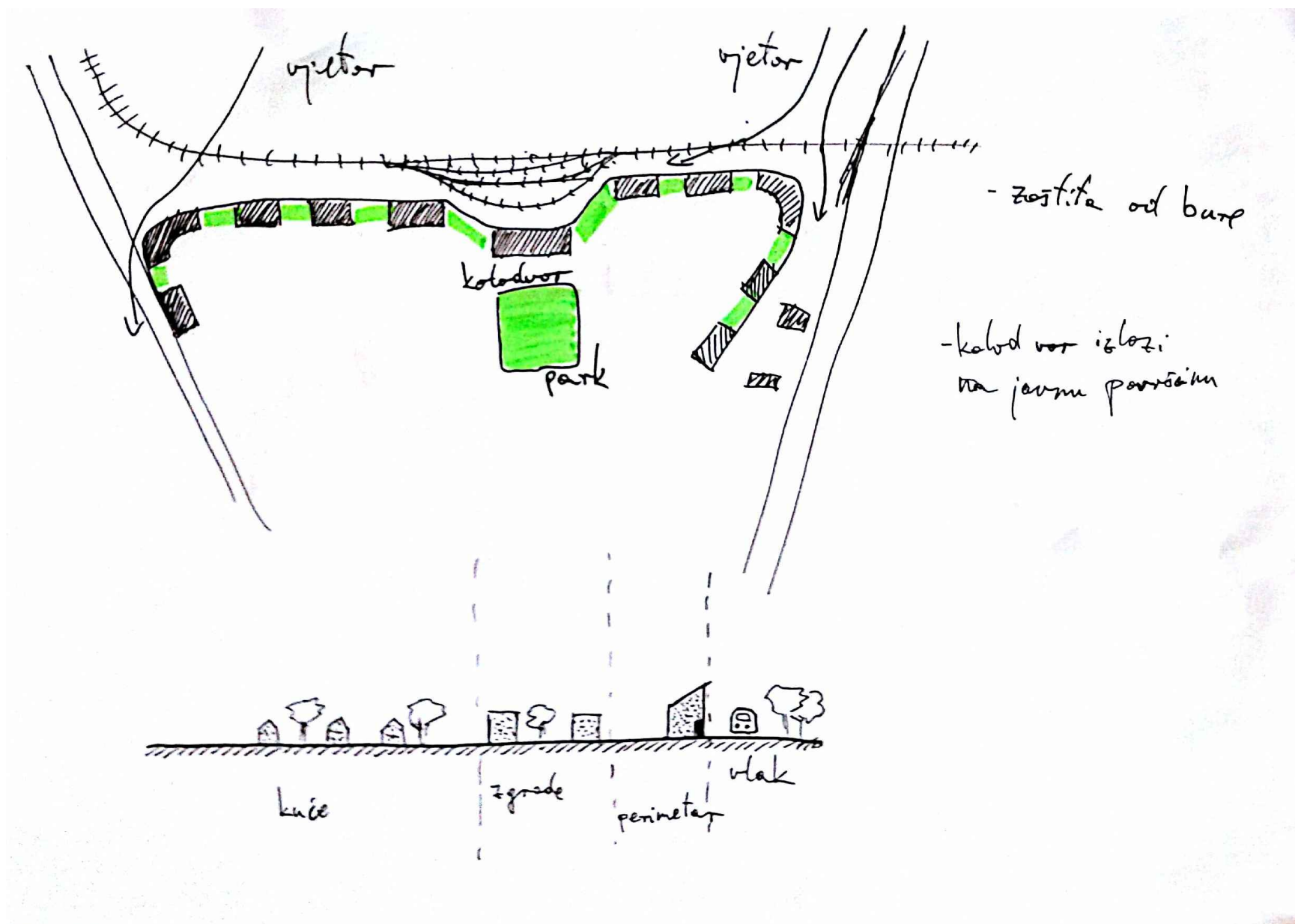
- zgrade i gusto naseljena područja
- željeznica
- - - sekundarna željeznica
- obala
- - - minimalni i maksimalni odmak od obale
- cesta
- stanica

- 3)** veliki kolodvor sa puno sadržaja
- 2)** srednji kolodvor sa tematiziranim sadržajem
- 1)** stanica

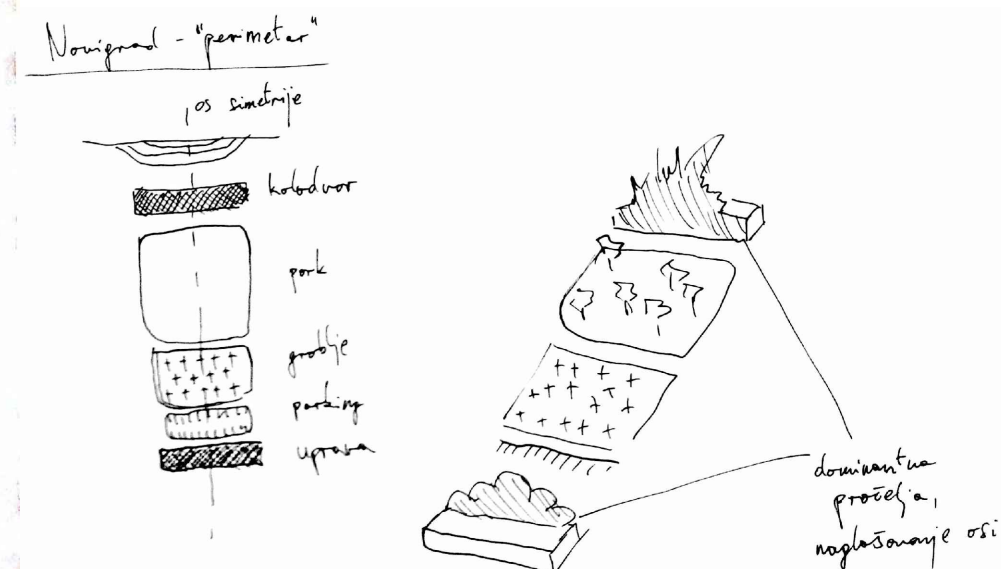
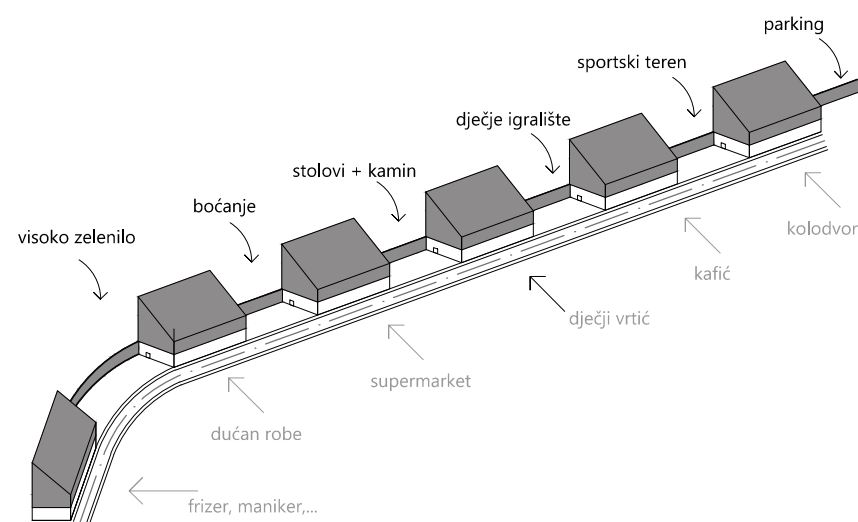
ODABRANI SMJER:
kolodvori - urbanistička i arhitektonska
uloga

lokacije

- 1) PERIMETAR - Novigrad
- 2) OTOK - Barbariga
- 3) POTEZ - Rovinj



skica autora



skice autora

KONCEPT:

Koncept se zasniva na ideji zaštite. Zaštite od željeznice, a i vjetra. Postavlja se perimetar, zid duž kojega su postavljene zgrade između kojih se nalaze džepovi zelenila. Perimetar je postavljen otprilike uz rub administrativnih granica grada Novigrada.

Također se uočava simetrija koju čine dvije glavne prometnice između kojih se nalazi groblje. Na toj osi postavlja se i kolodvor sa zelenim trgom ispred sebe kao prigodan doček ljudima u grad.

Ovaj koncept bavi se sa nekoliko interpretacija prvotnih razmišljanja o željeznici i o kolodvoru za vrijeme baroka. Kolodvor se postavlja na jasno definiranoj osi, dobija veličanstveni smještaj u gradskoj sredini, te monumentalno stoji kao predstavnik grada.



Byker Wall, Ralph Erskine, Newcastle, UK

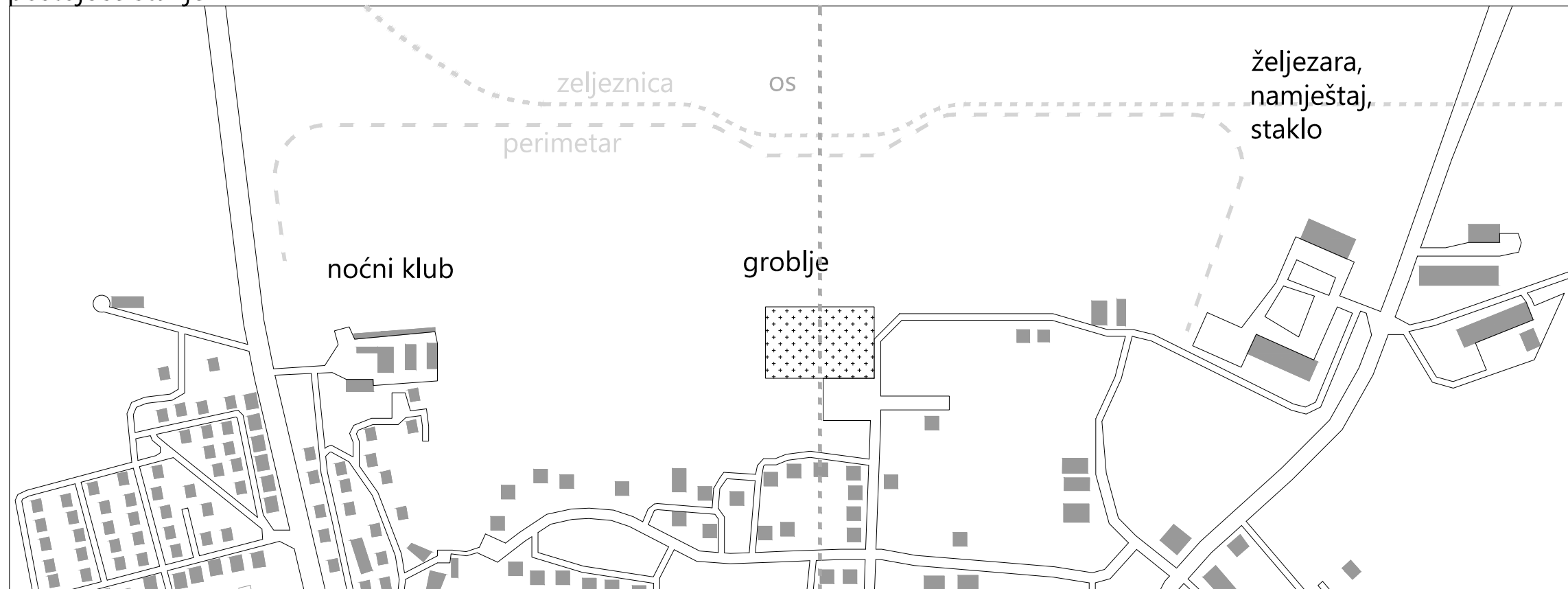


Byker Wall, Ralph Erskine, Newcastle, UK



Horizontalni neboder, Steven Holl
Phoenix, Arizona, SAD

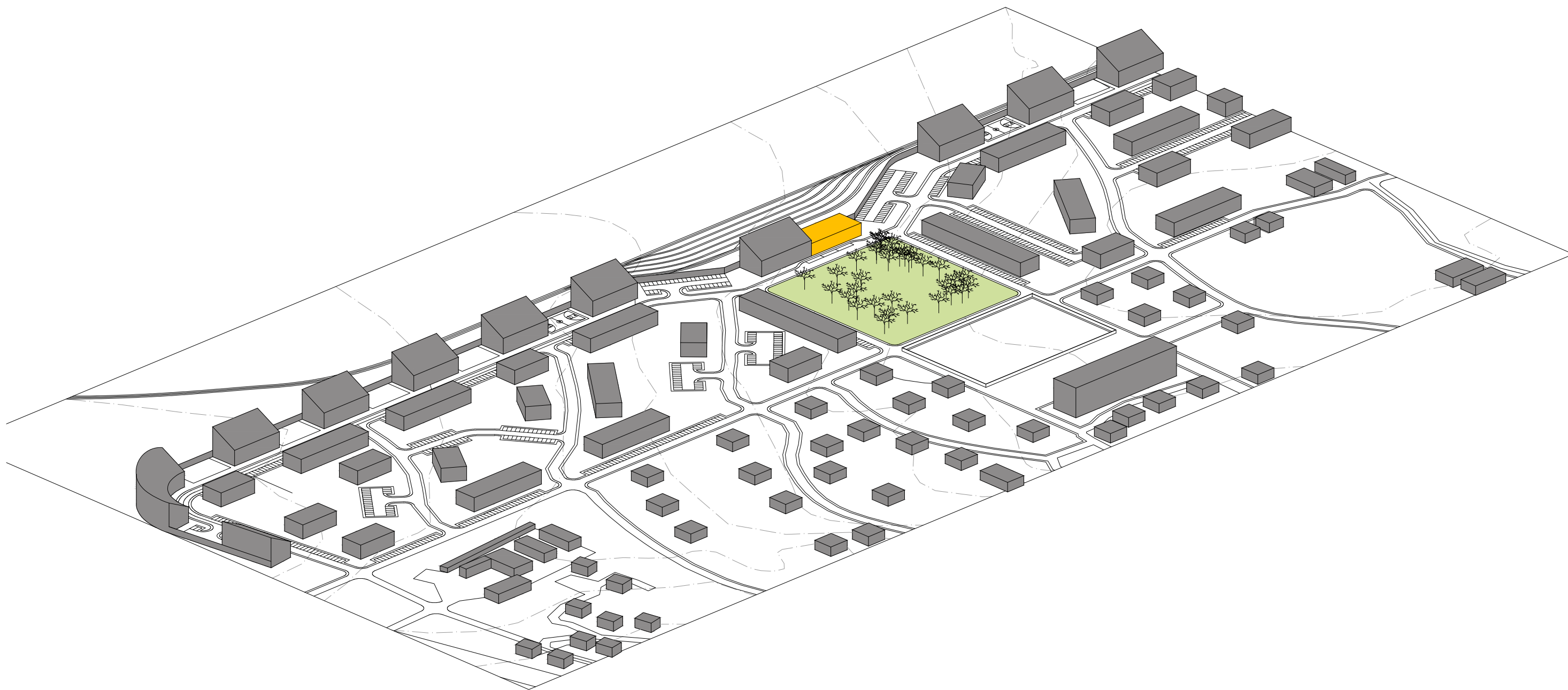
postojeće stanje

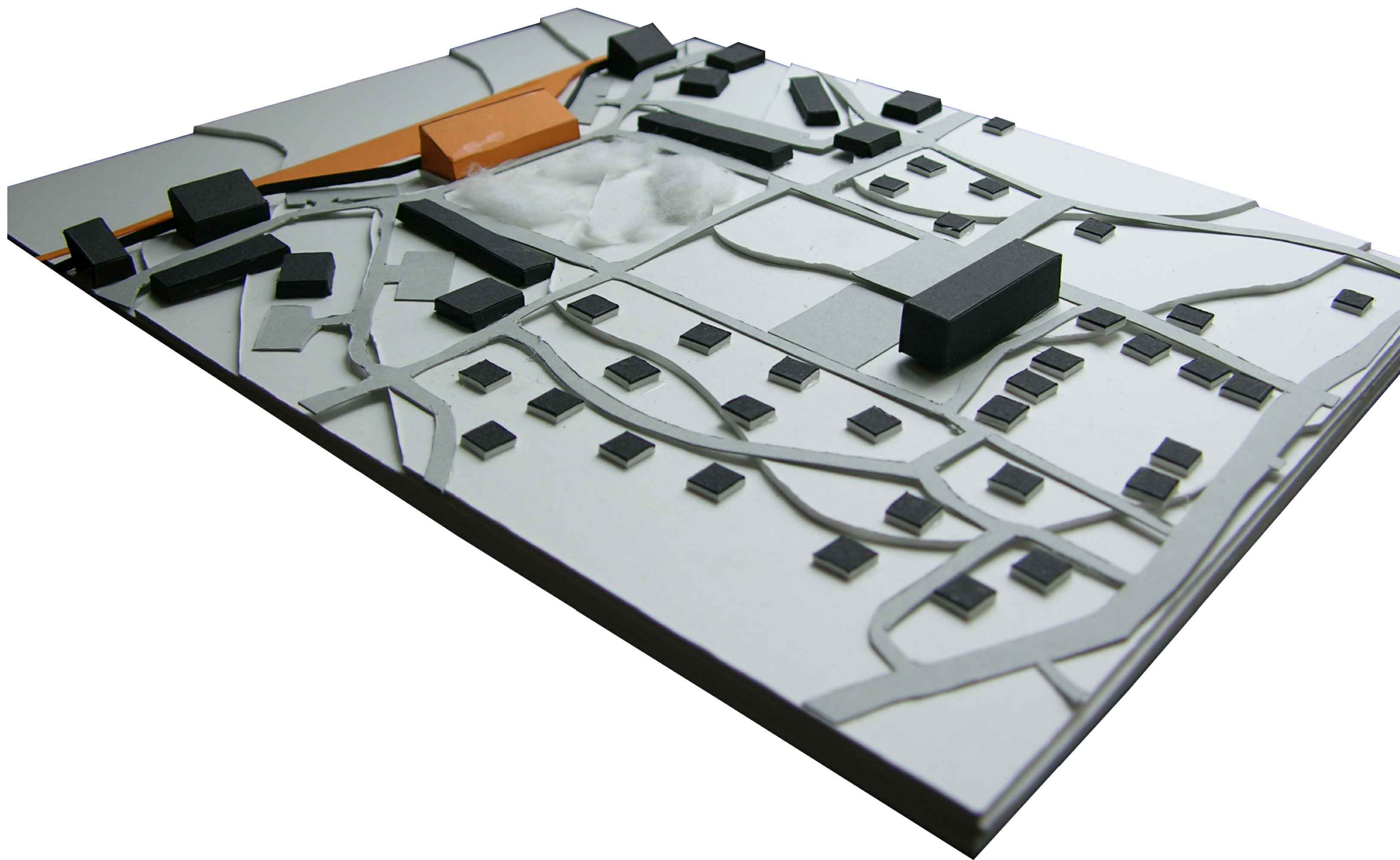


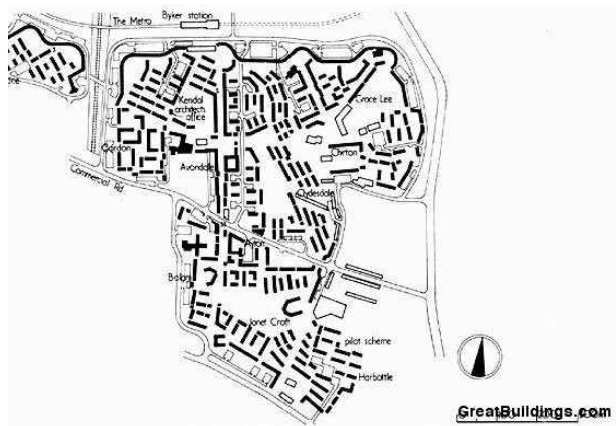
planirano stanje



m 1:2000
0 20 50 100



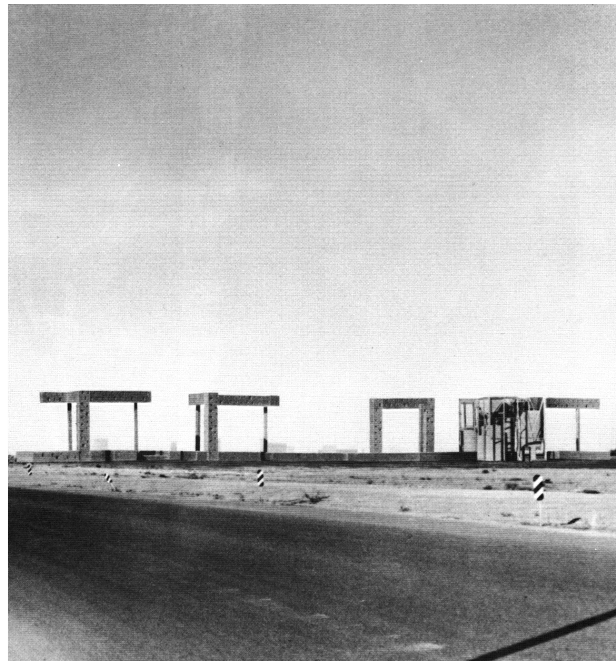




Byker Wall, Ralph Erskine, Newcastle, UK

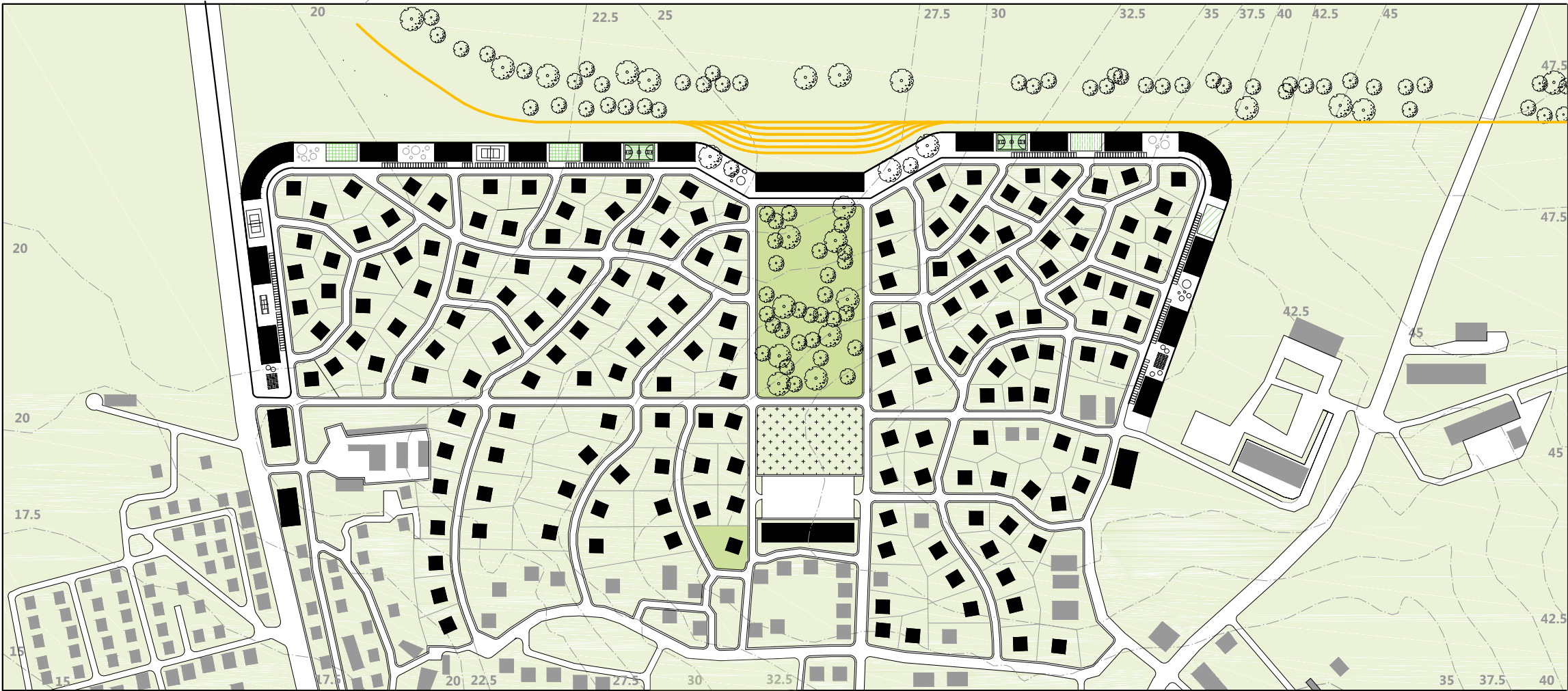
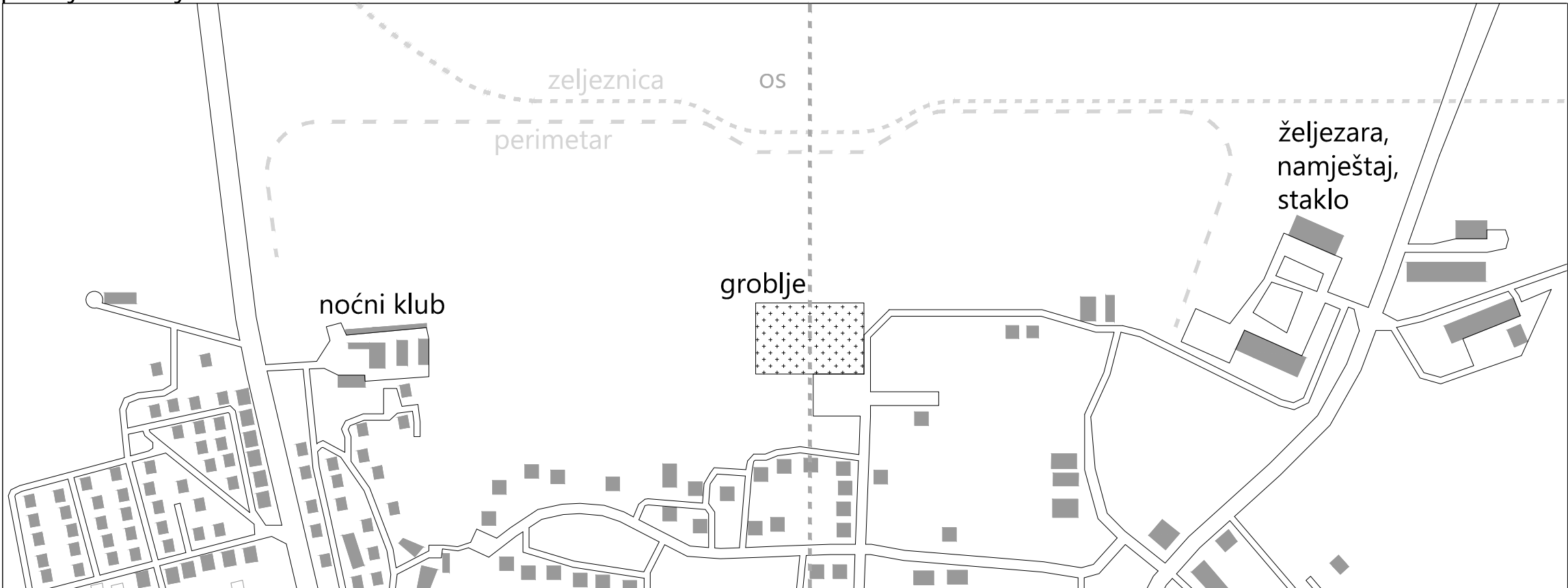


Byker Wall, Ralph Erskine, Newcastle, UK



Horizontalni neboder, Steven Holl
Phoenix, Arizona, SAD

postojeće stanje



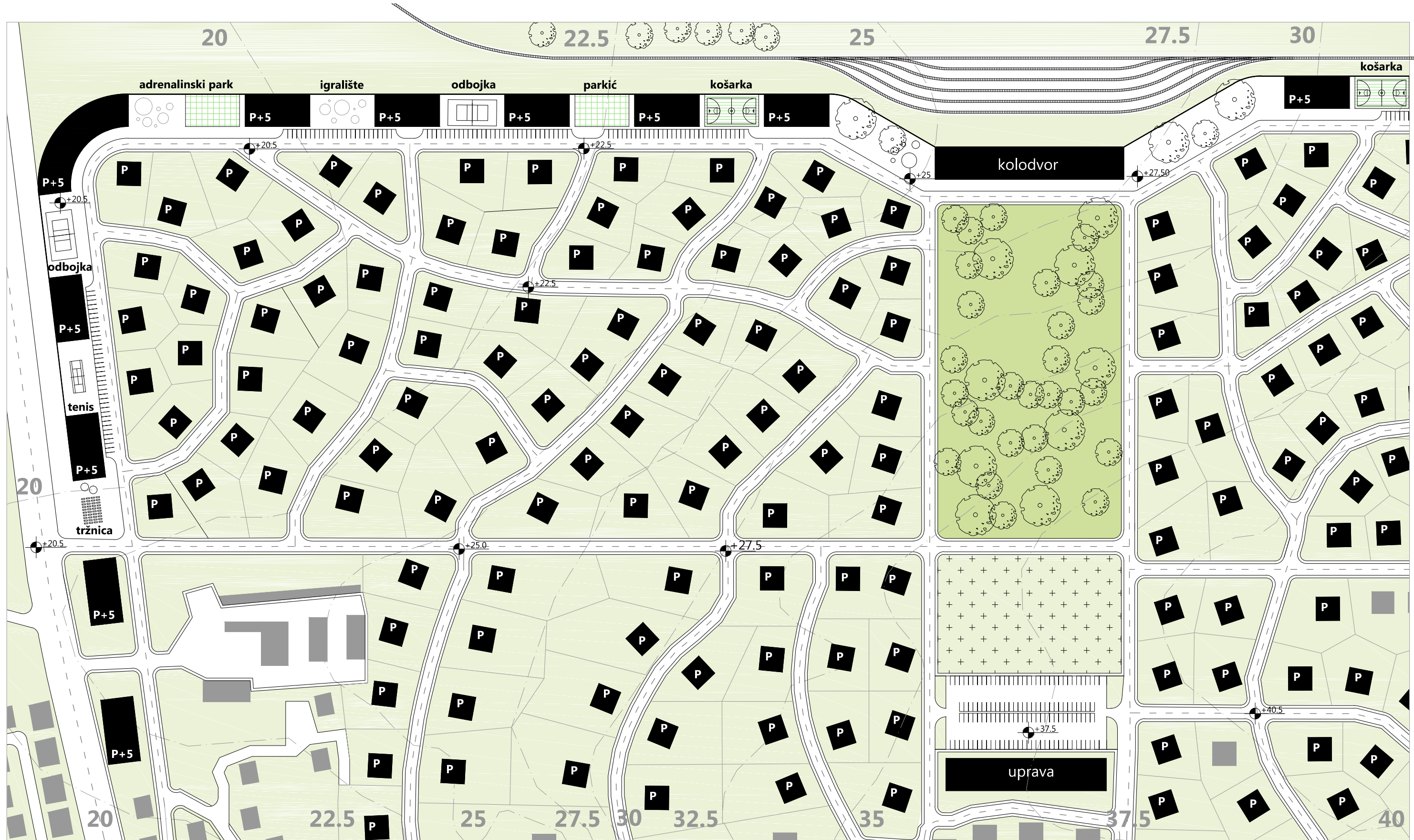
planirano stanje

PERIMETAR - Novigrad - verzija 2 - stroga barokna simetrija bez gradacije naselja

S
m 1:5000
0 50 100 250

situacija_1:5000_verzija 2 59

PERIMETAR - Novigrad



m 1:2000
0 20 100 150

situacija_1:2000_verzija 2 60

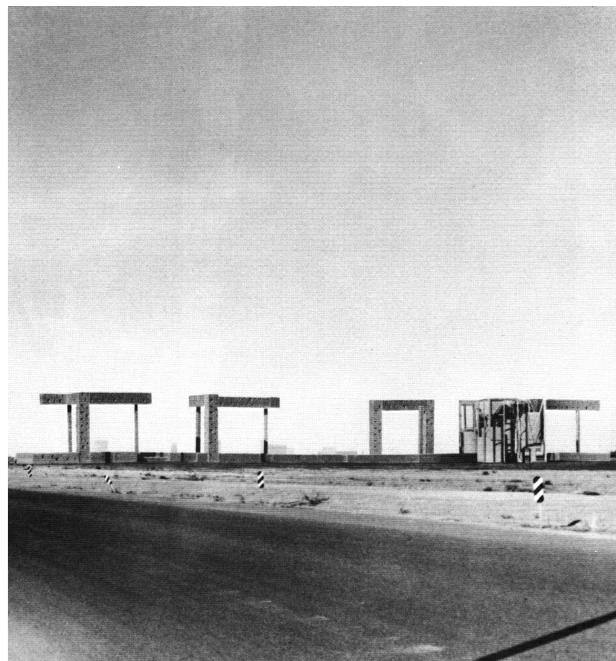
PERIMETAR - Novigrad



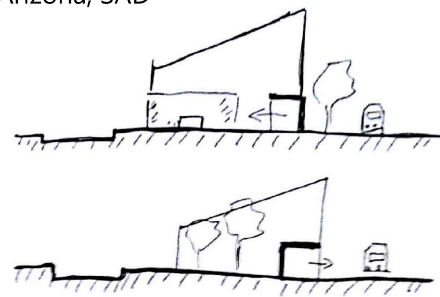
Byker Wall, Ralph Erskine, Newcastle, UK



Byker Wall, Ralph Erskine, Newcastle, UK

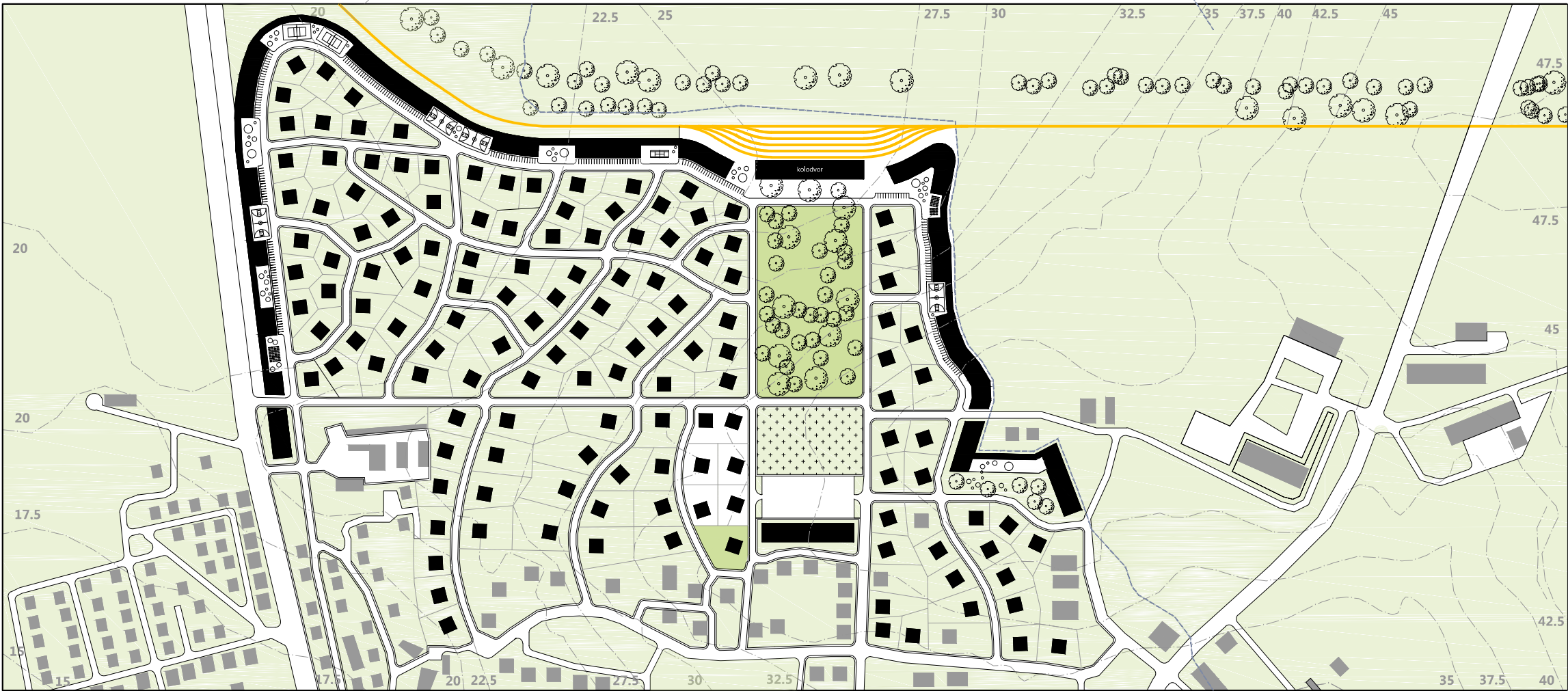
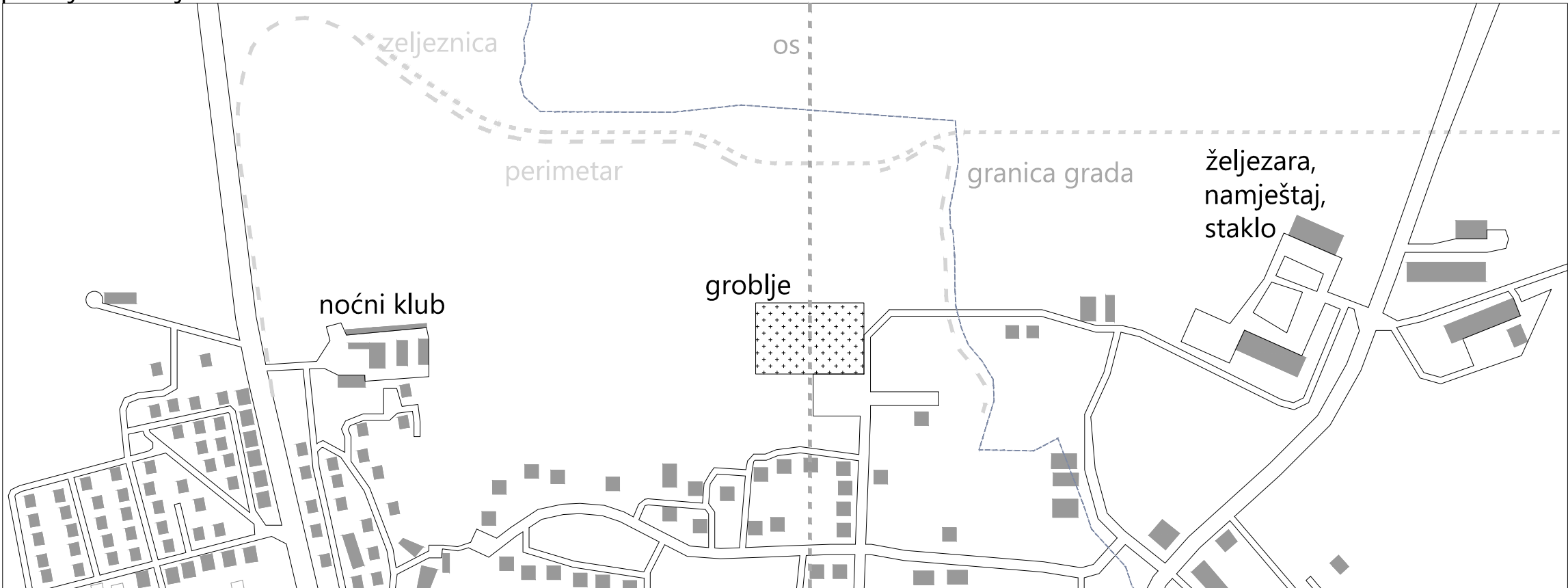


Horizontalni neboder, Steven Holl
Phoenix, Arizona, SAD



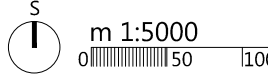
skica autora funkcionalni zid, duži i pliniji i drugoj strani

postojeće stanje



planirano stanje

PERIMETAR - Novigrad - verzija 3 - mekša simetrija, prati granicu grada



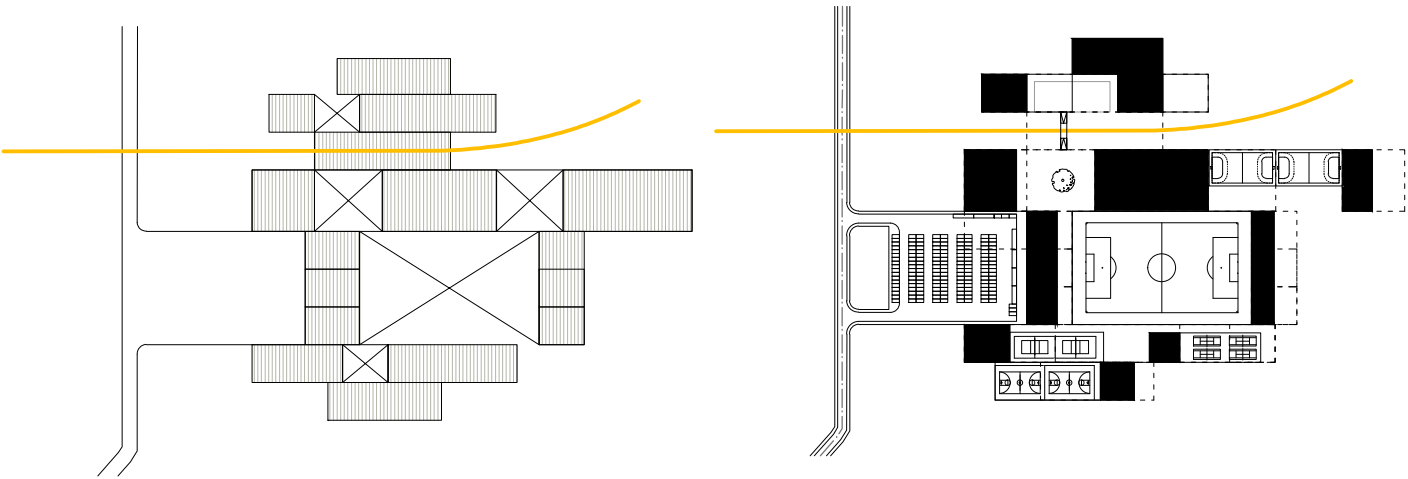
situacija_1:5000_verzija 3 61

PERIMETAR - Novigrad

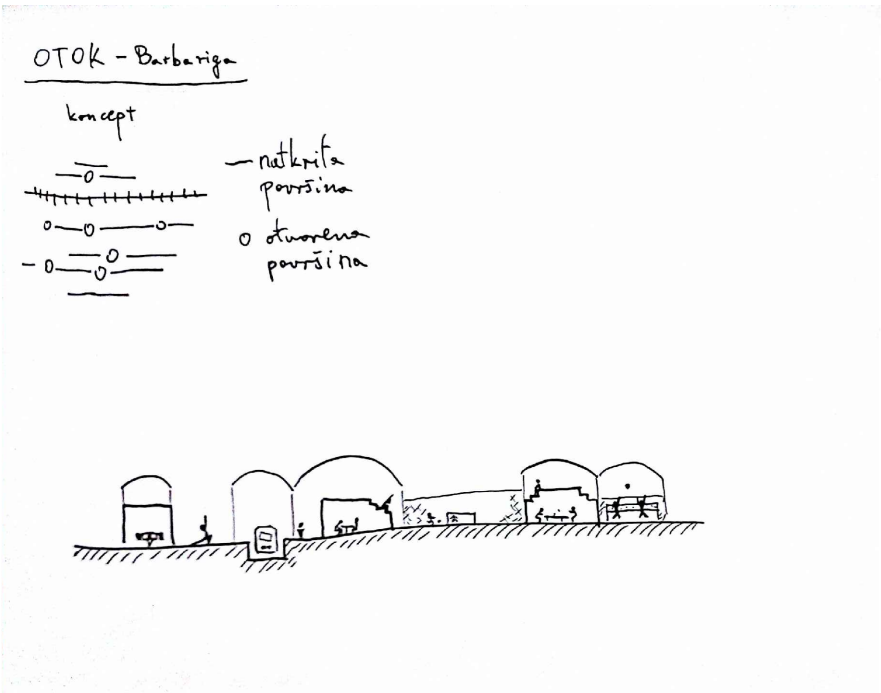




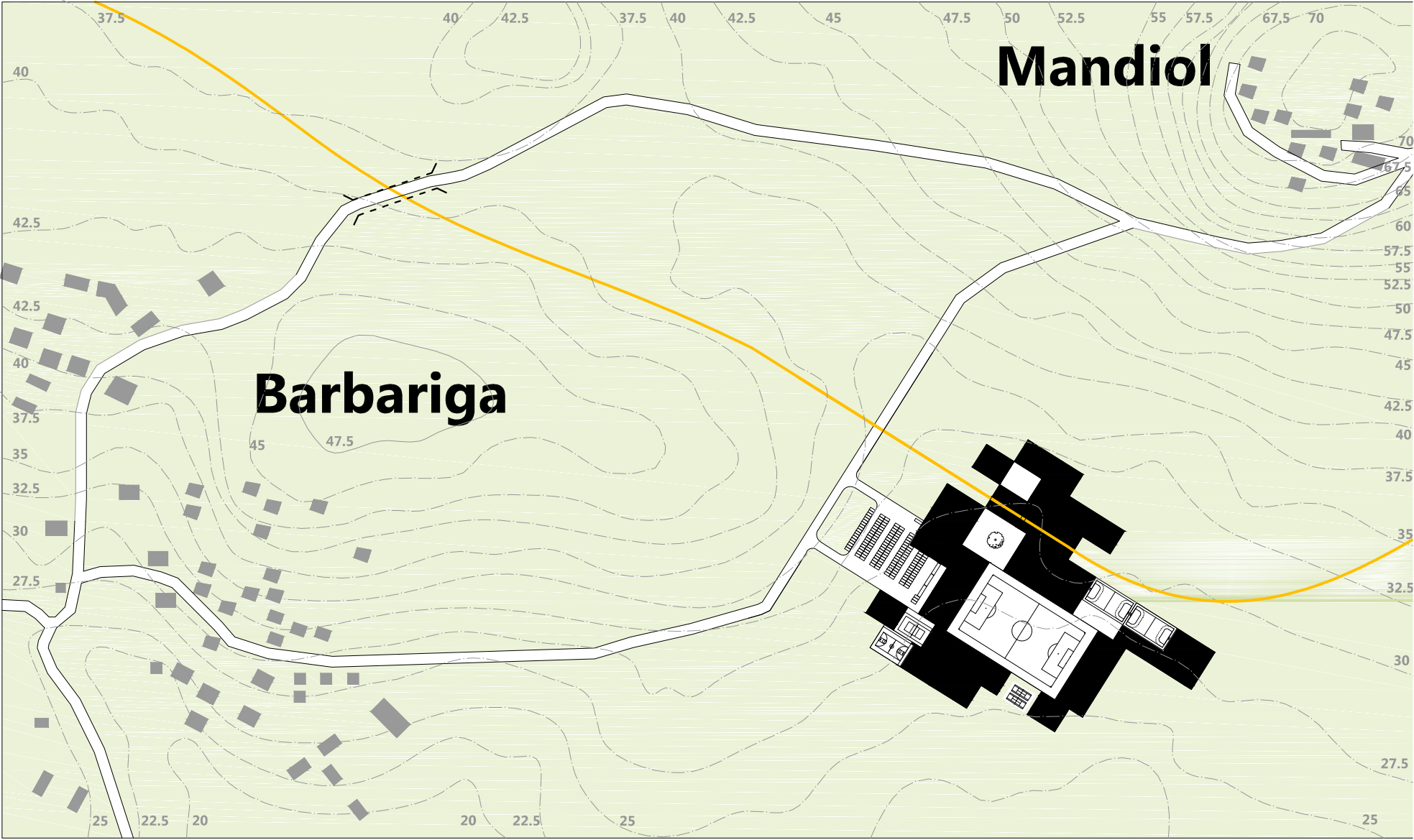
vrtić Katarina Frankopanska, Randić-Turato arhitekti, Krk

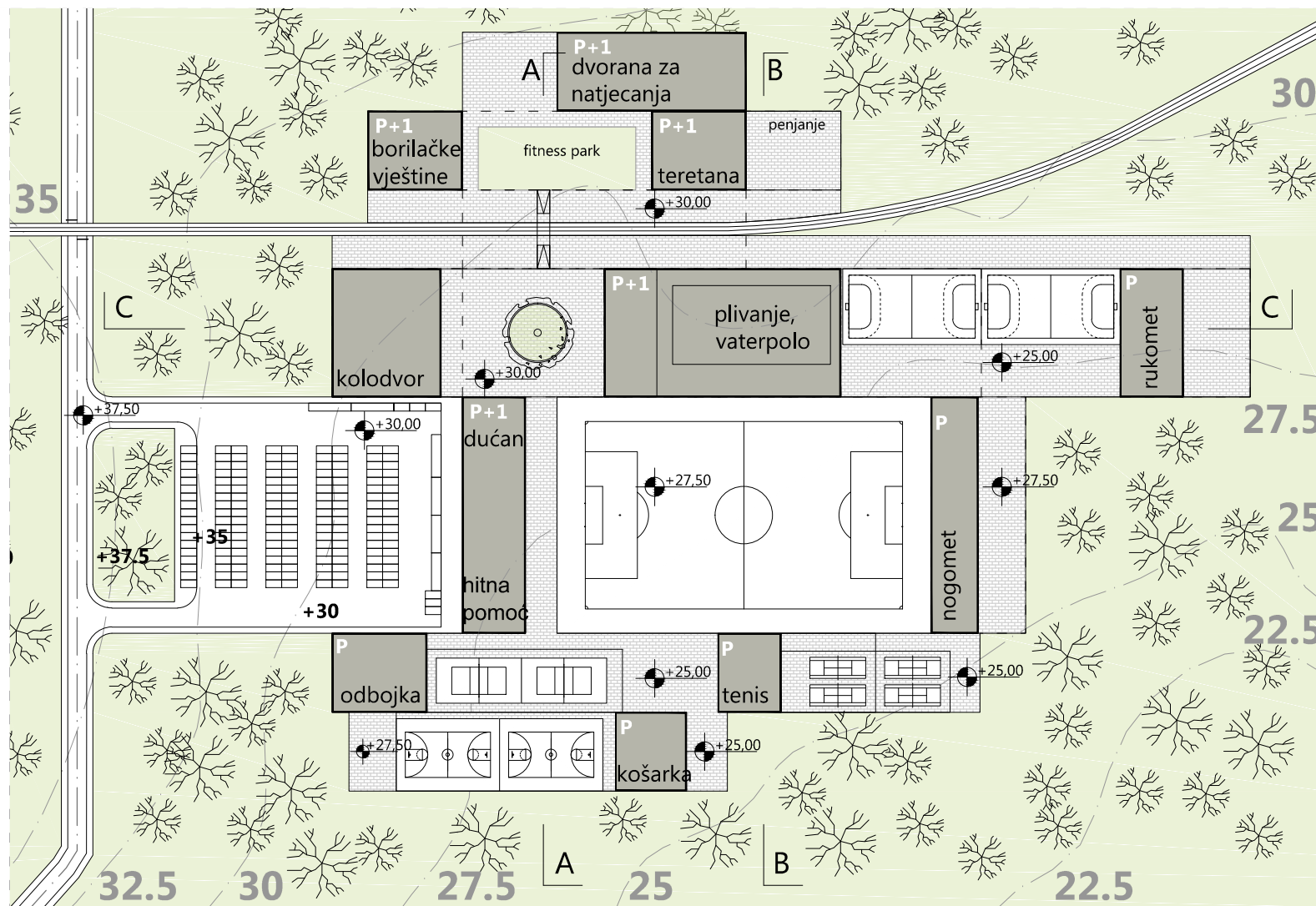


Dome over Manhattan, Buckminster Fuller

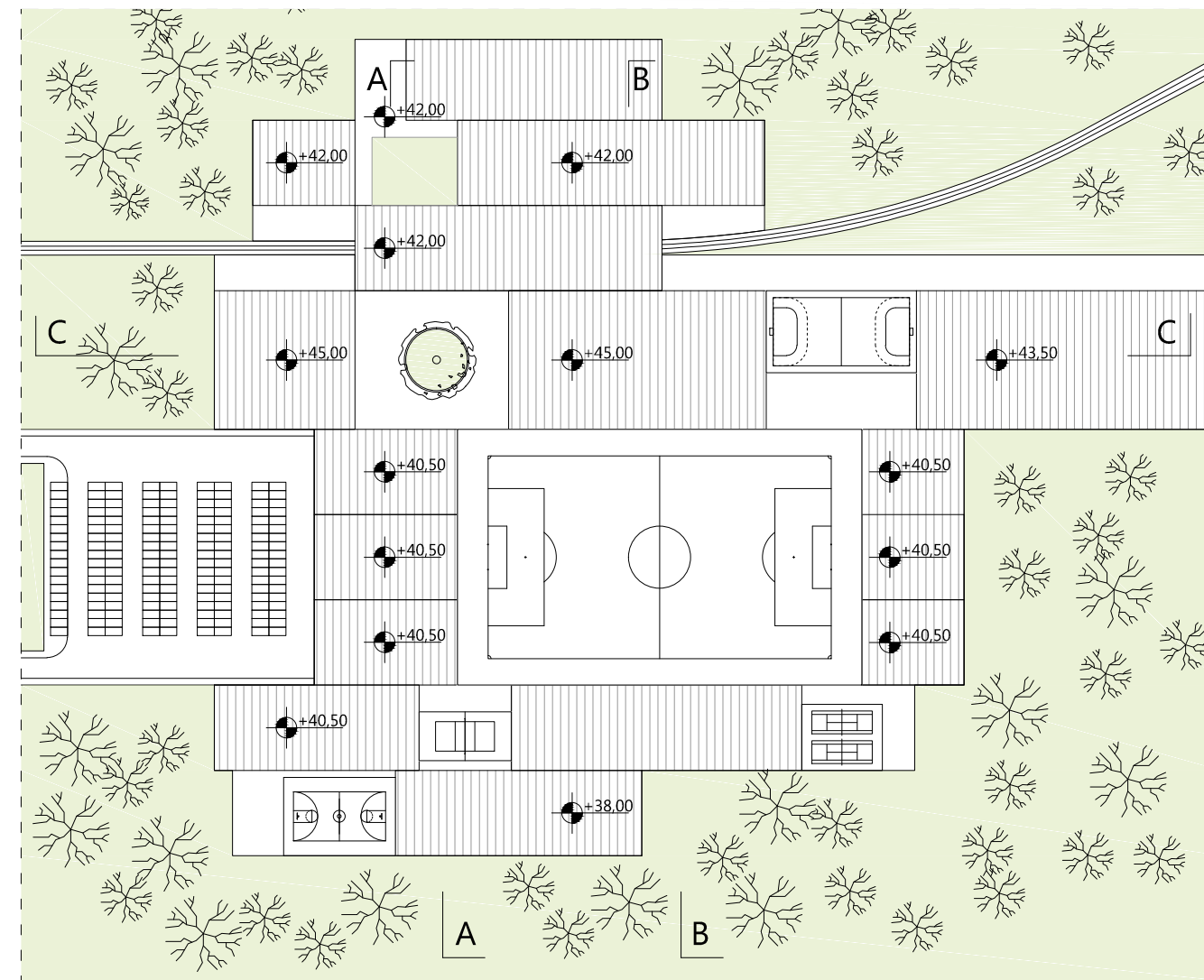


koncept, skica autora

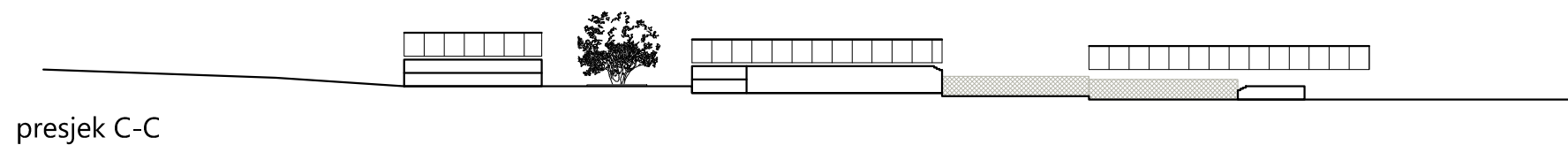
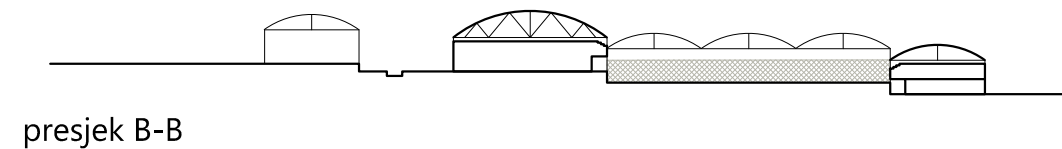
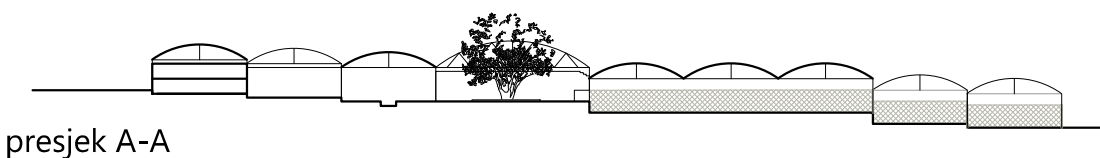




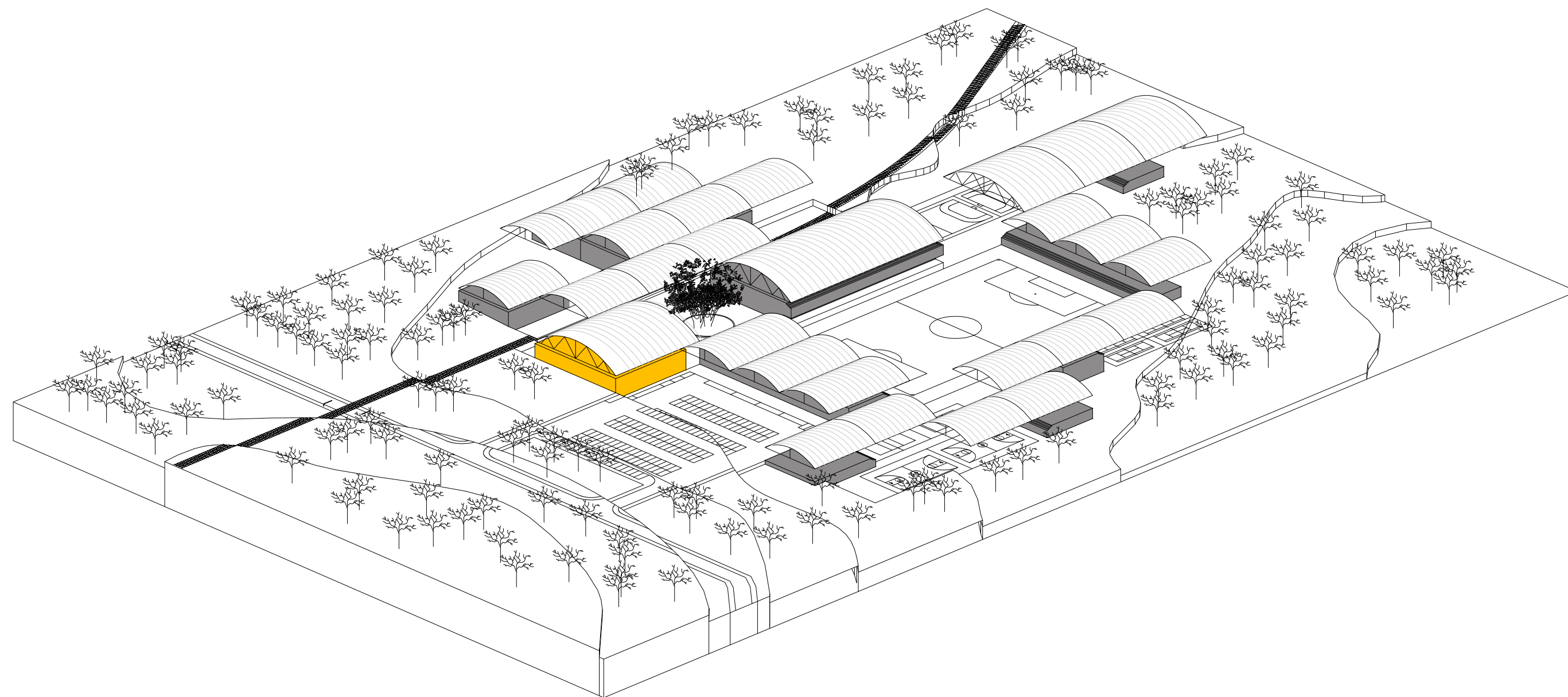
tlocrt programa

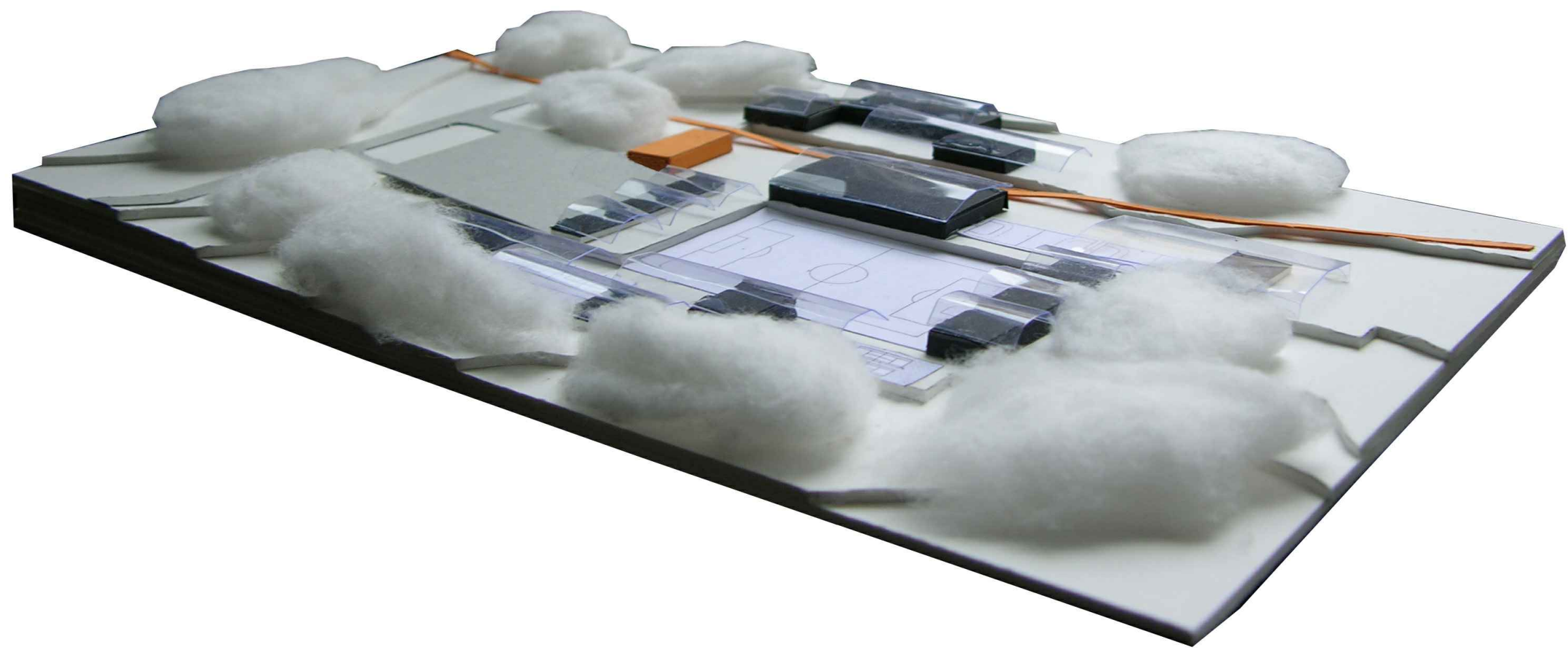


tlocrt krovova



m 1:2000
0 20 50 100

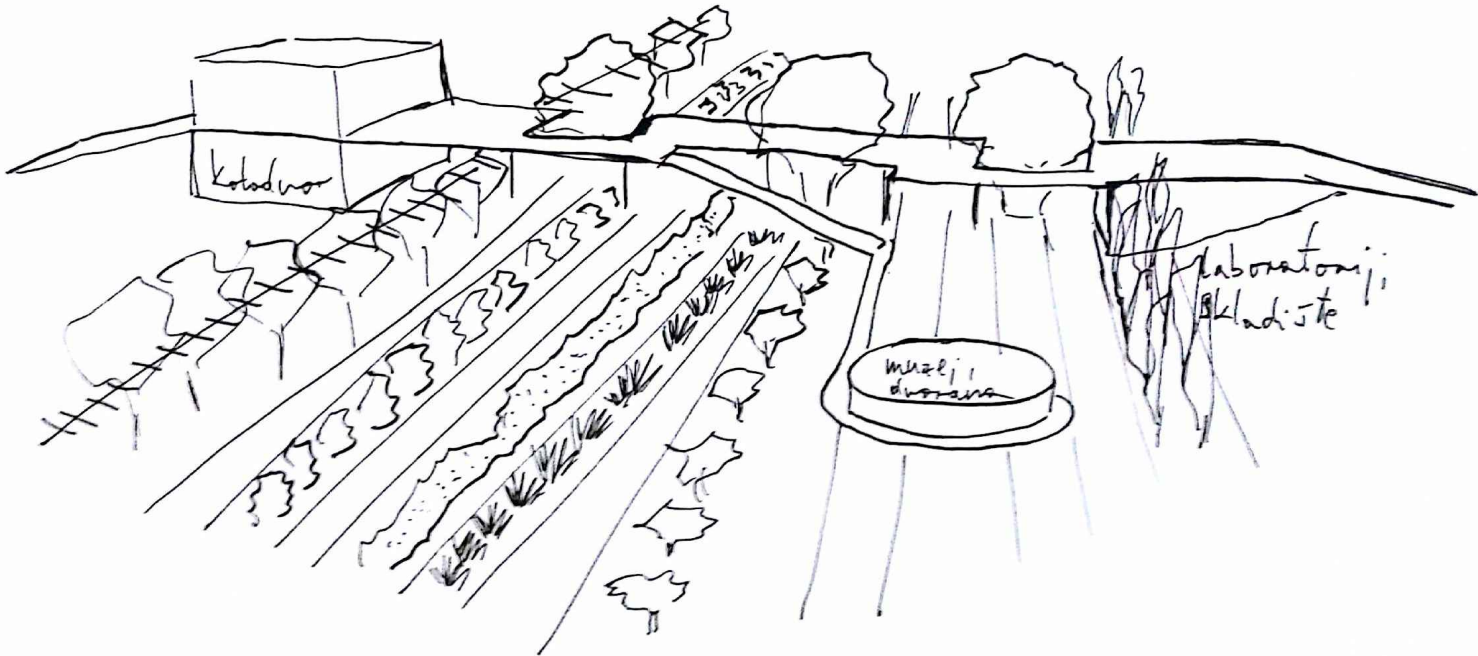




KONCPET:

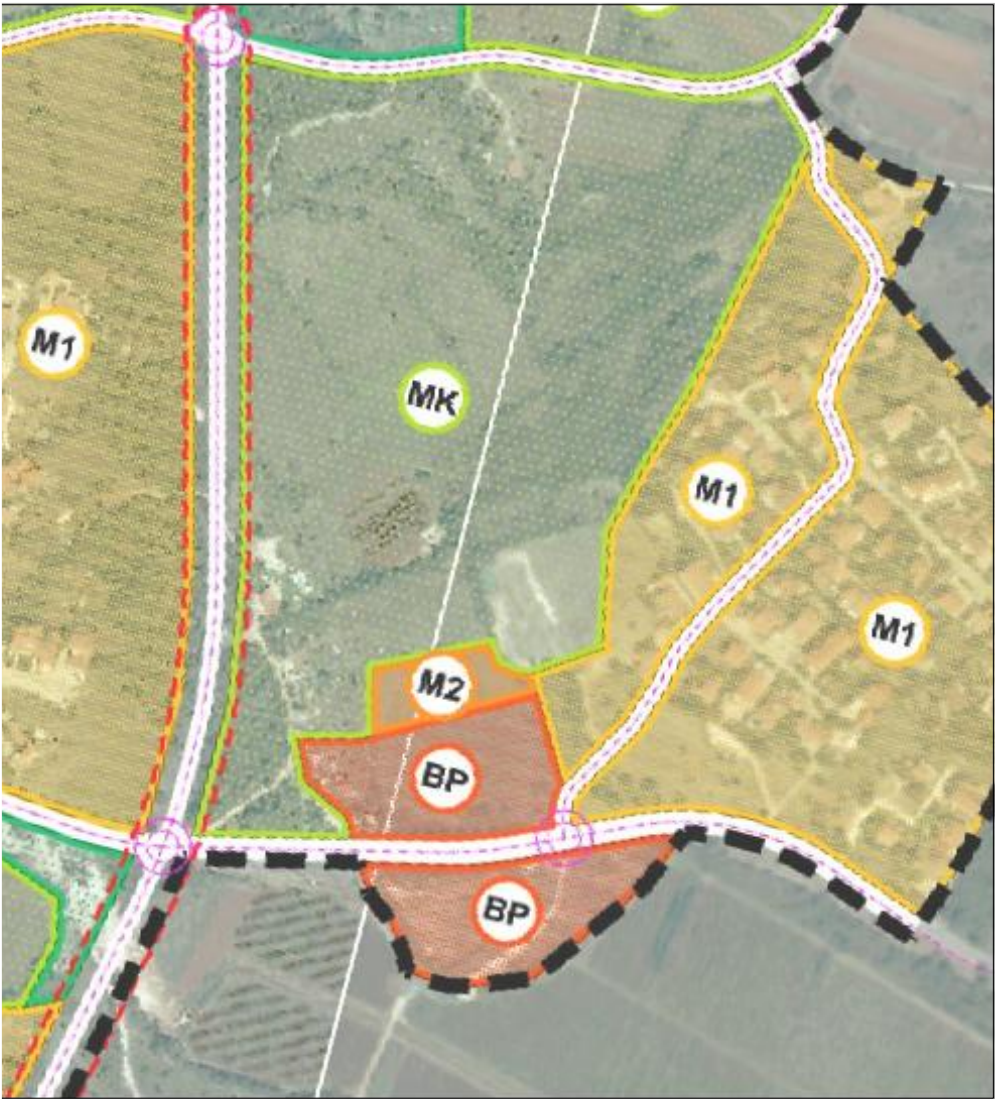
Koncept nastaje kao ideja potencijiranja već postojeće namjene određene protorno planskom dokumentacijom grada Rovinja. Zona "kultiviranog mediteranskog krajolika" pretvara se u agrikulturni centar mediteranskog bilja. Zamišljen je kao trakasti park, gdje je svaka traka ispunjena određenim raslinjem različitih sori.

Park sječe pješačka promenada odignuta iznad parka, koja povezuje komercijalnu zonu grada Rovinja, sa obližnjim naseljem Monfiorenzo.



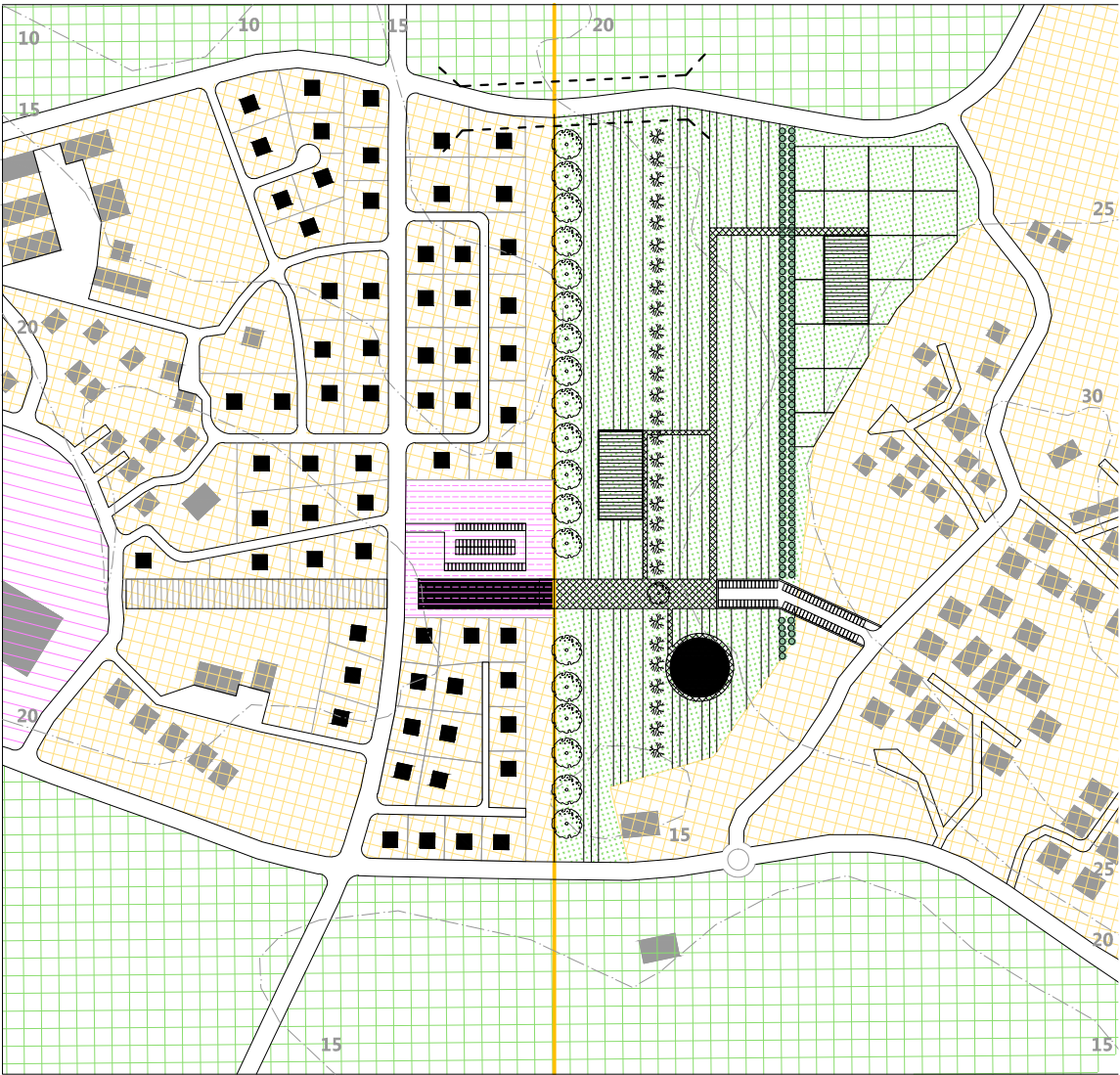
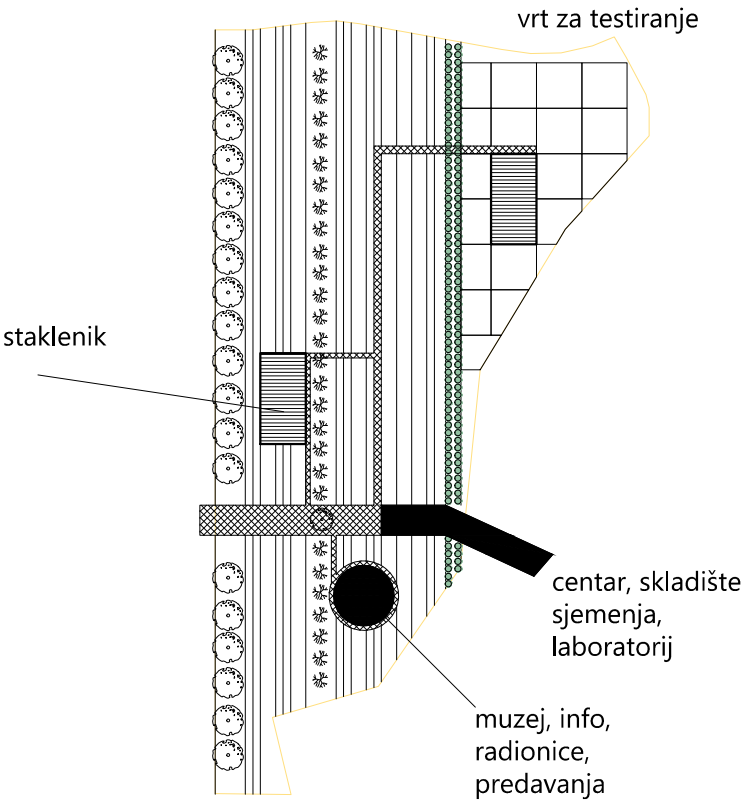
- pothodnik
- most
- željeznica
- kultivirani mediteranski krajolik
- zelenilo
- mješovito
- komercijalno
- željeznički kolodvor

skica autora



Monfiorenzo

shema polja



Rovinj

Monfiorenzo

mediteransko raslinje:

nisko

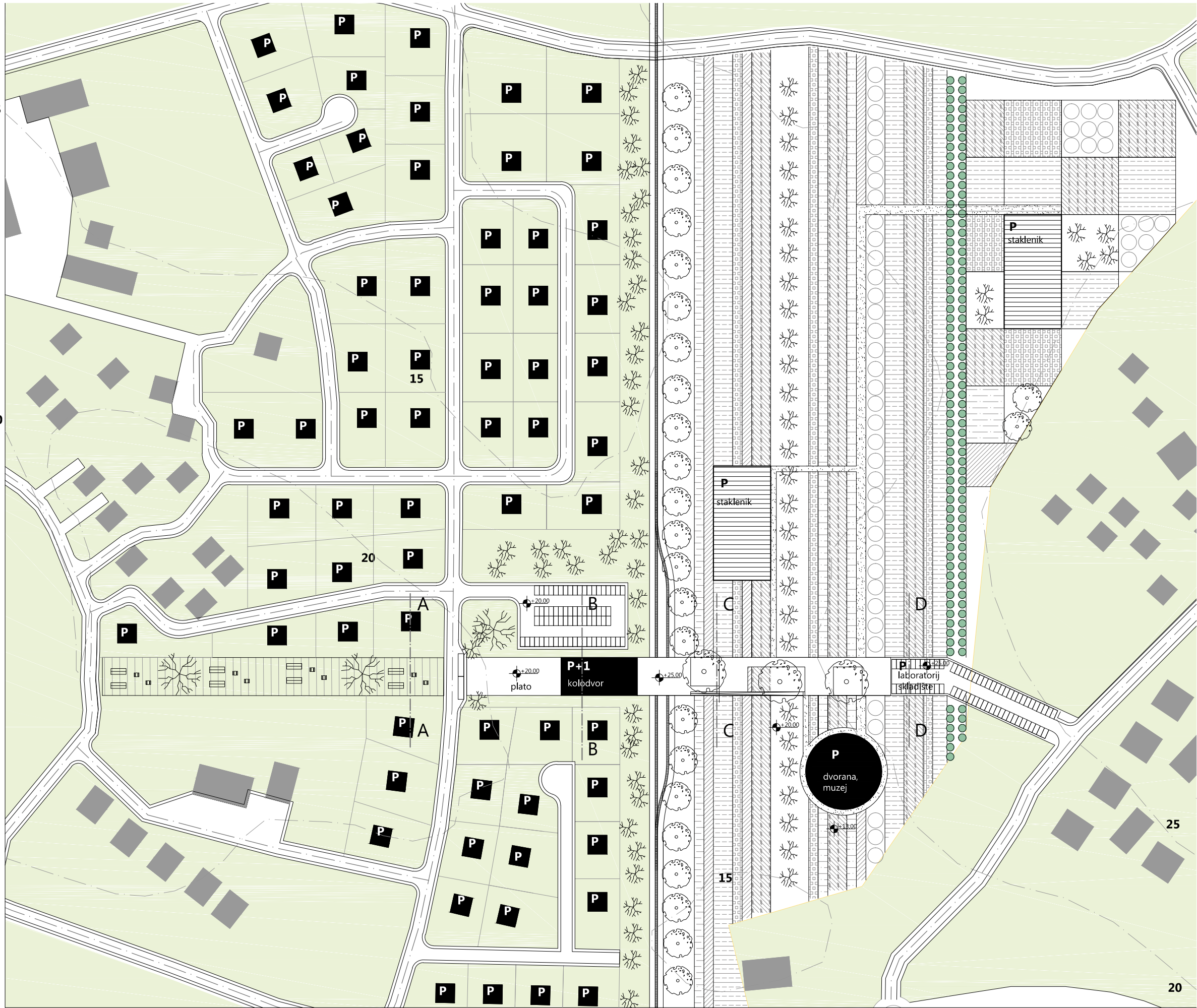
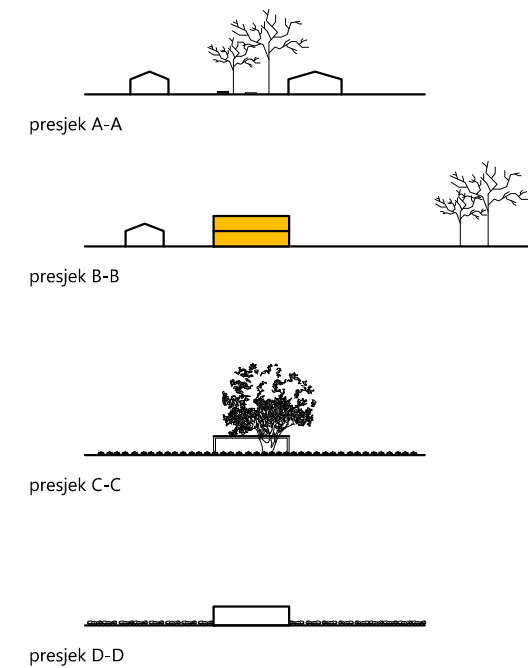
- lavanda - 5m
- ružmarin - 5m
- timijan - 5m
- šparožina - 5m
- malvazija - 10m
- teran - 10m

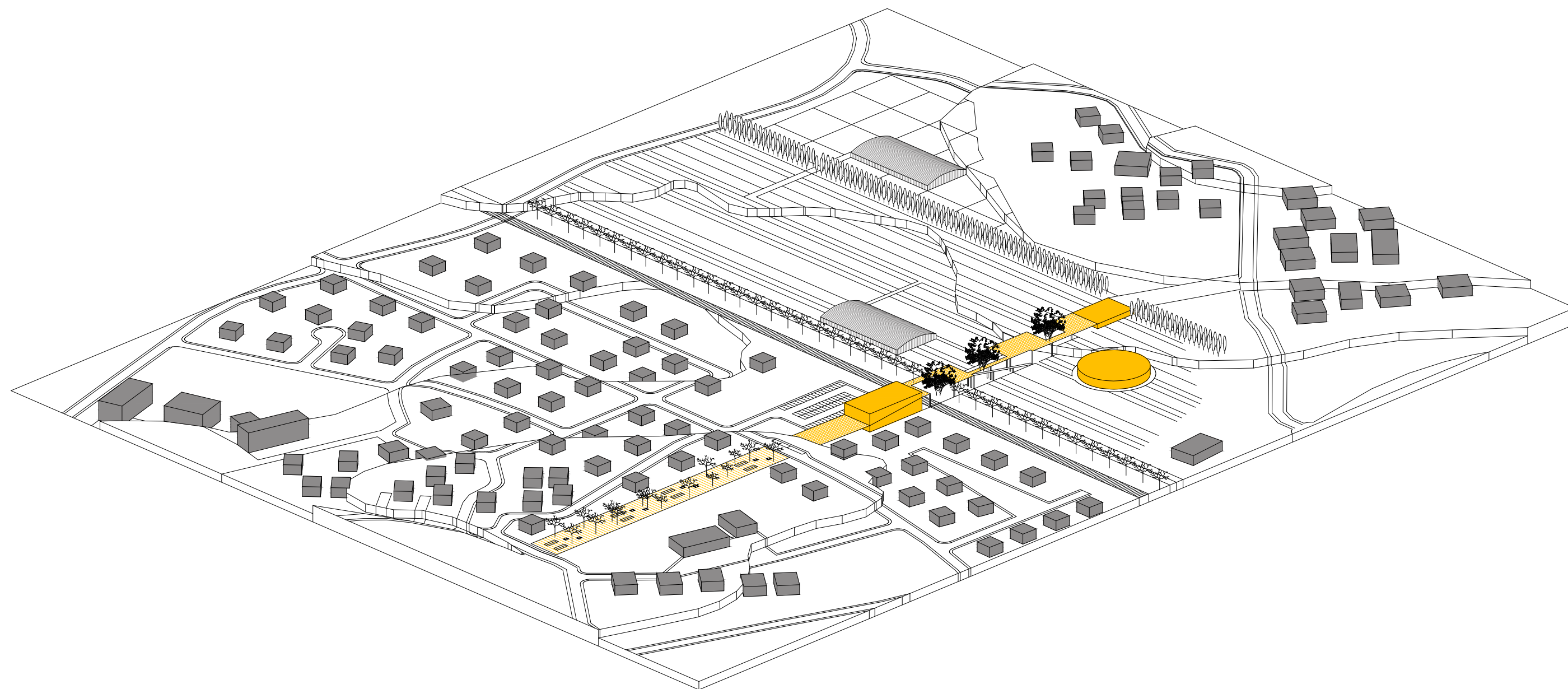
visoko

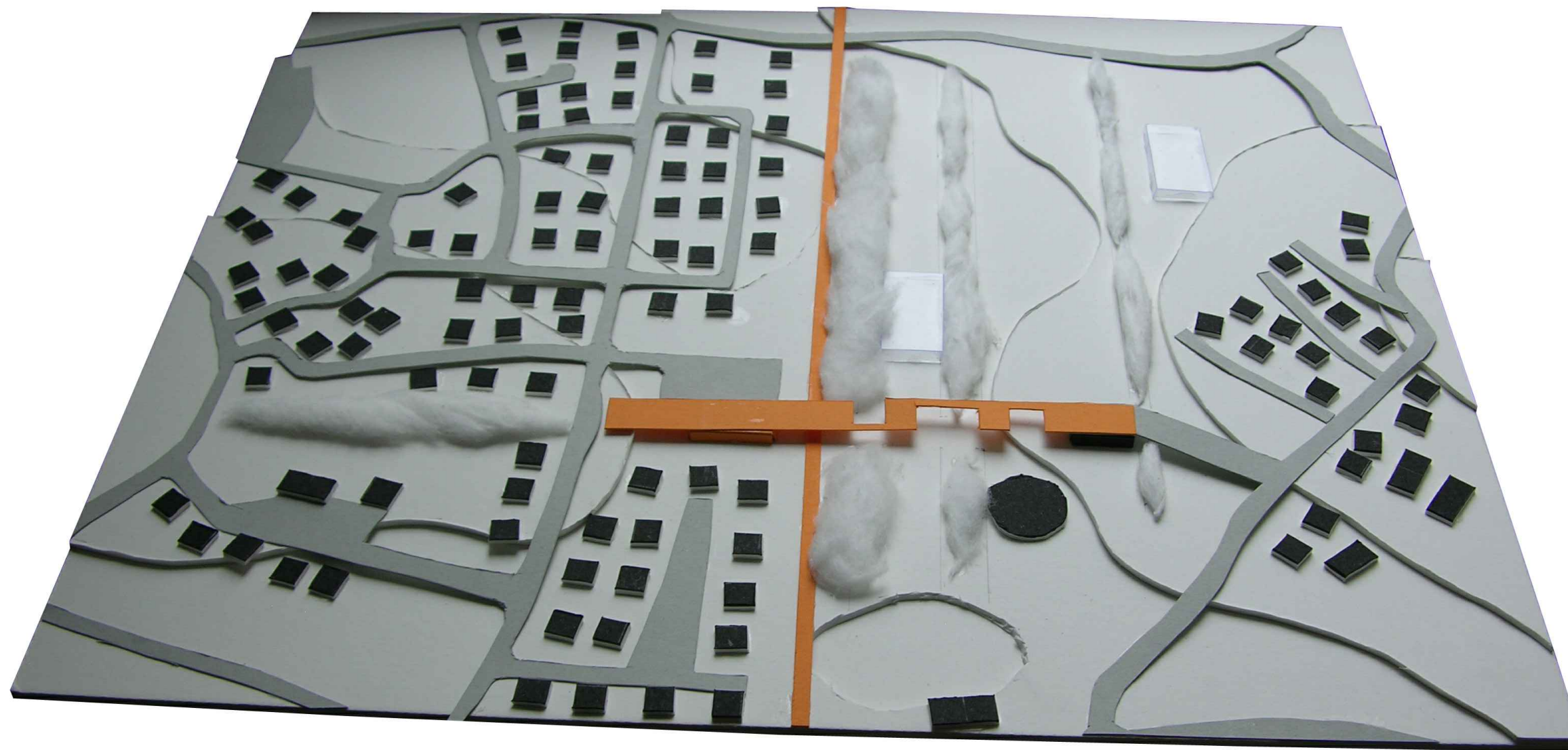
- maslina - 15m
- čempres - 10m
- hrast - 20 m
- nar - 10m

glavni putevi

PRESJECI







arhitektonski projekt

- 1) uloga kolodvora
- 2) koncept
- 3) tlocrti
- 4) presjeci
- 5) pročelja
- 6) perspektivni prikazi



Estacion de Madrid Atocha, Madrid, Španjolska - smanjivanje stresa putovanja pomoću zelenila



Hector Guimard, metro stanice, Pariz, Francuska - arhitektonski identitet željeznice

Dvije su najbitnije uloge koje kolodvor pri putovanju:

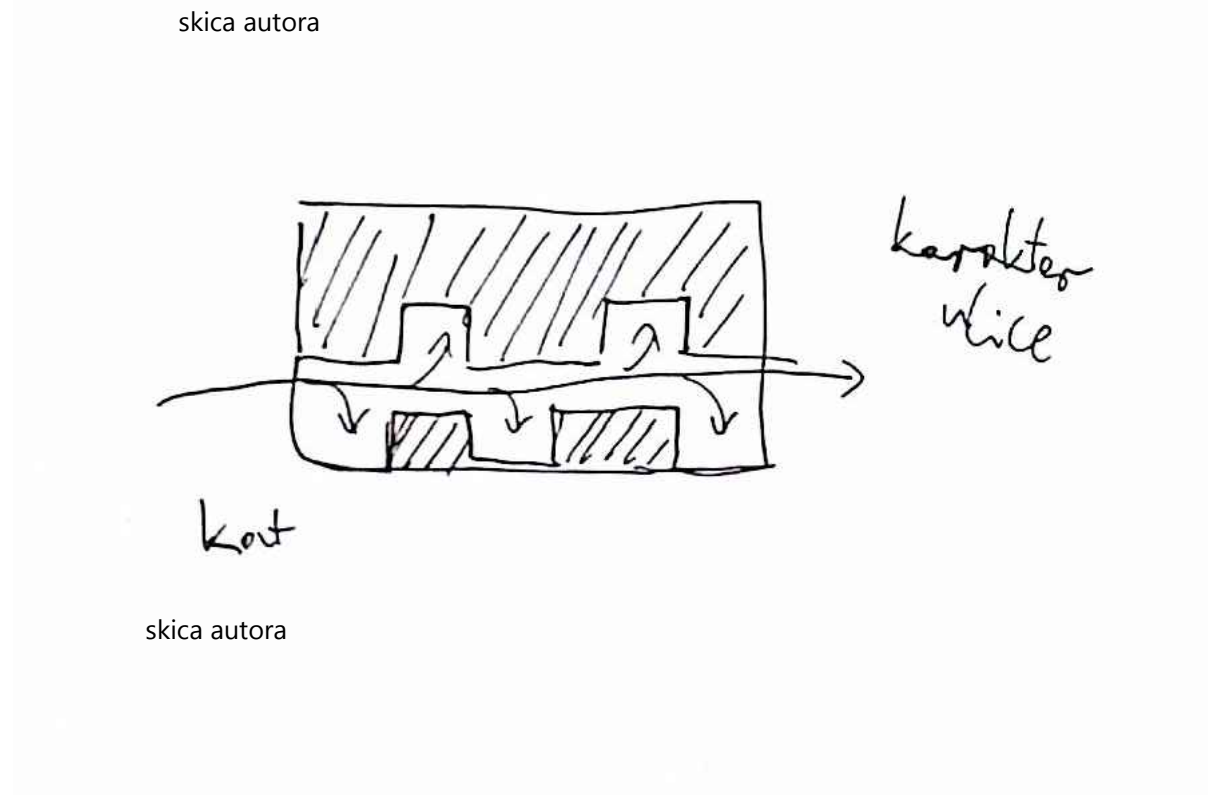
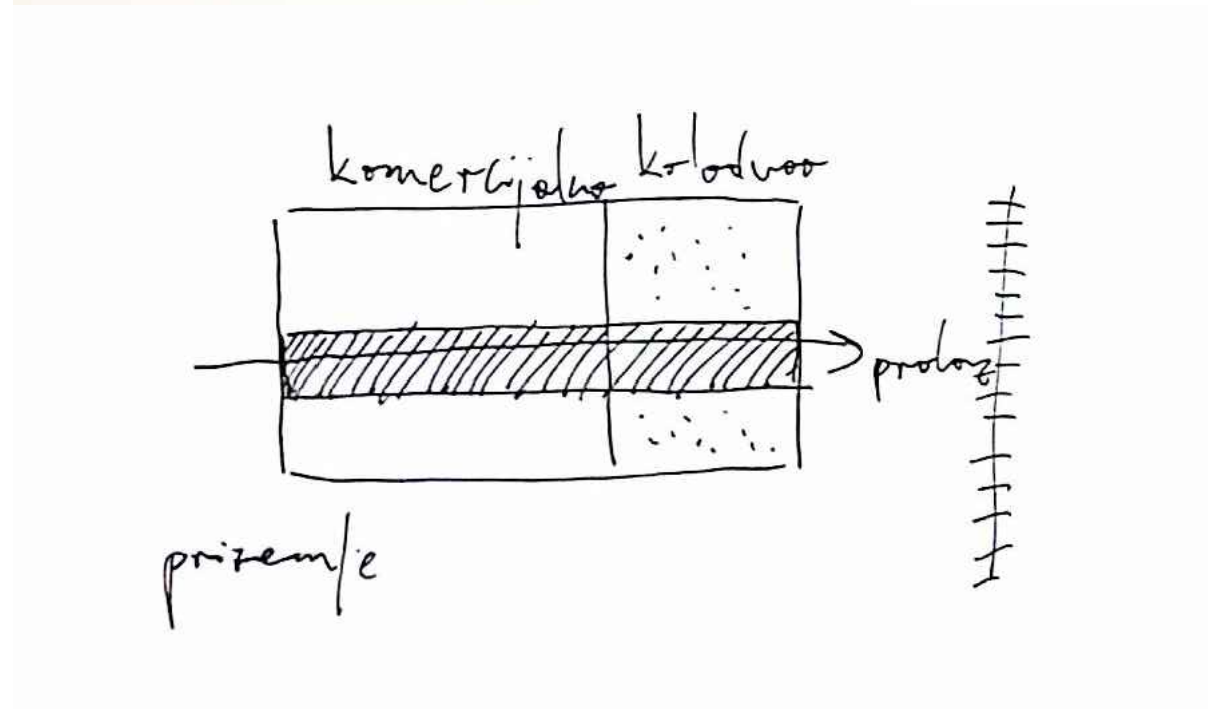
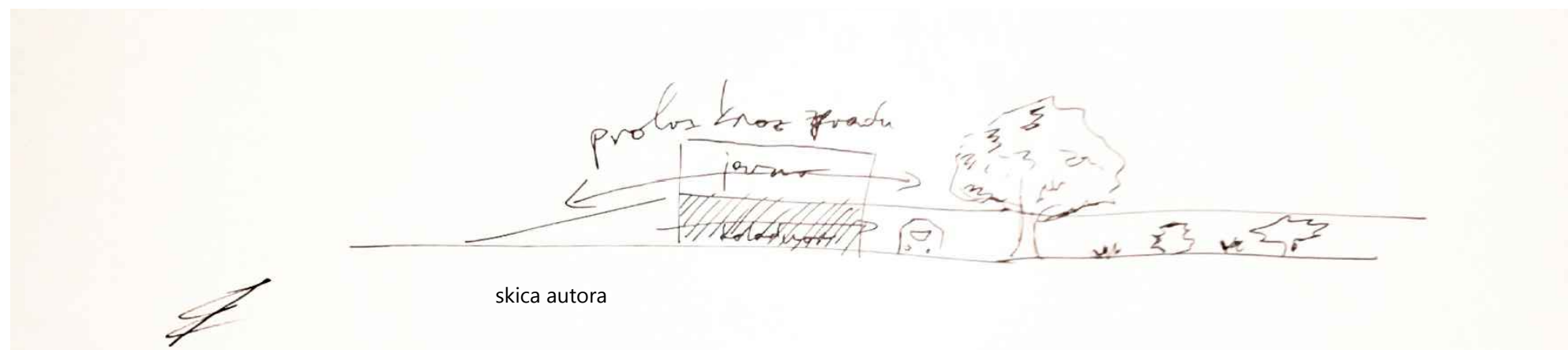
- 1) jasnoća informacija i snalaženja u prostoru
- 2) smanjenje stresa putovanja

Naravno da kolodvor ne smije imati kompleksnu tlocrtnu dispoziciju prostorija, jer je cilj što jednostavnije i jasnije doći do prijevoza, pogotovo ako je putnik blizu zakašnjenja.

Za putnike koji iščekuju putovanje i osjećaju nervozu i stres, treba osigurati opuštajuće sadržaje, poput kafića, restorana, knjižare, i slično. Dobar kolodvor spoj je jasnoće prostorne dispozicije sa dobro raspoređenim opuštajućim sadržajima kao distrakcijom.

Kolodvorima također treba osigurati dobro mjesto unutar grada, sa javnim prostorom, jer je kolodvor mjesto prvog doticaja sa gradom, te on na neki način predstavlja to mjesto, ili taj grad.

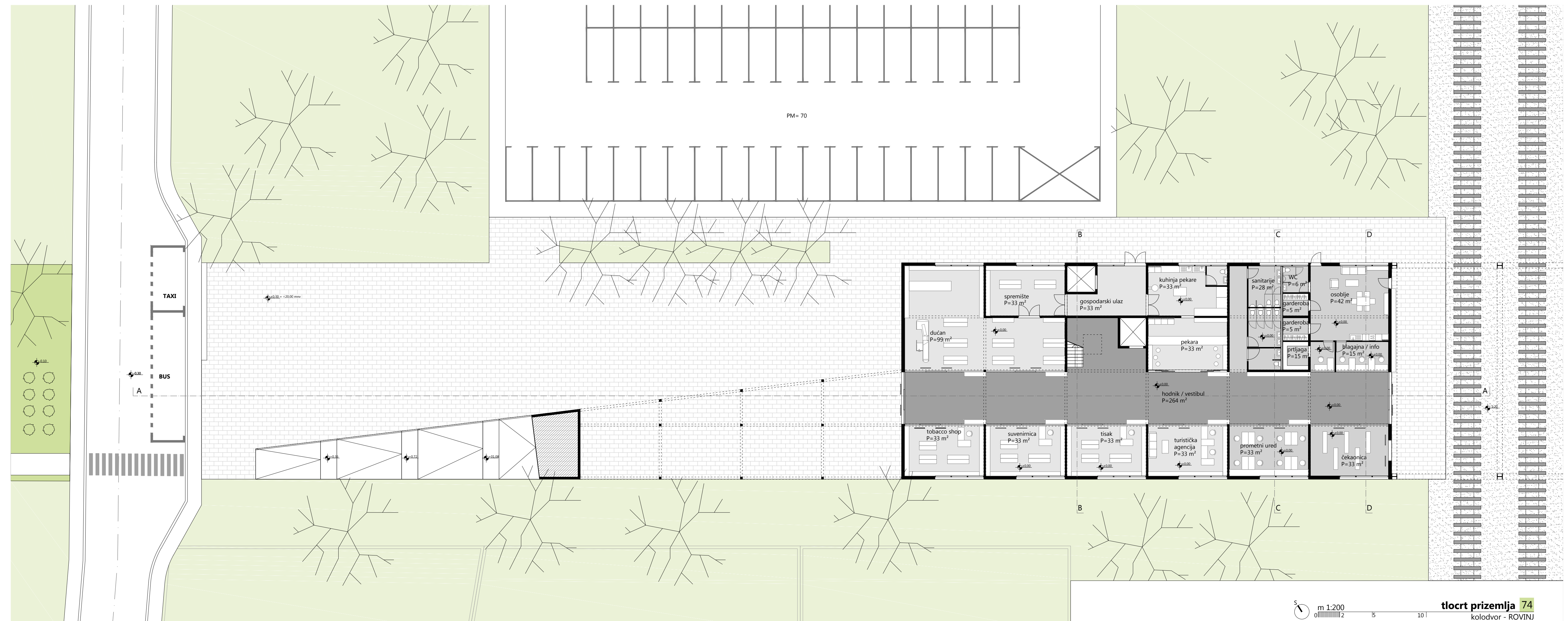
Kolodvor kao jedinstvena točka u gradskom tkivu mora biti prepoznatljiv, te sadržavati neki vlastiti identitet, kako bi se putnici lako orijentirali, prepoznali ga i uputili se prema njemu.

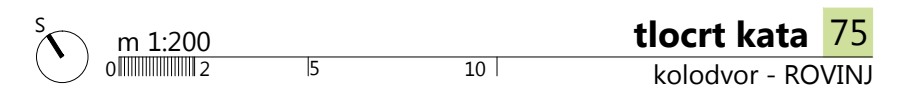


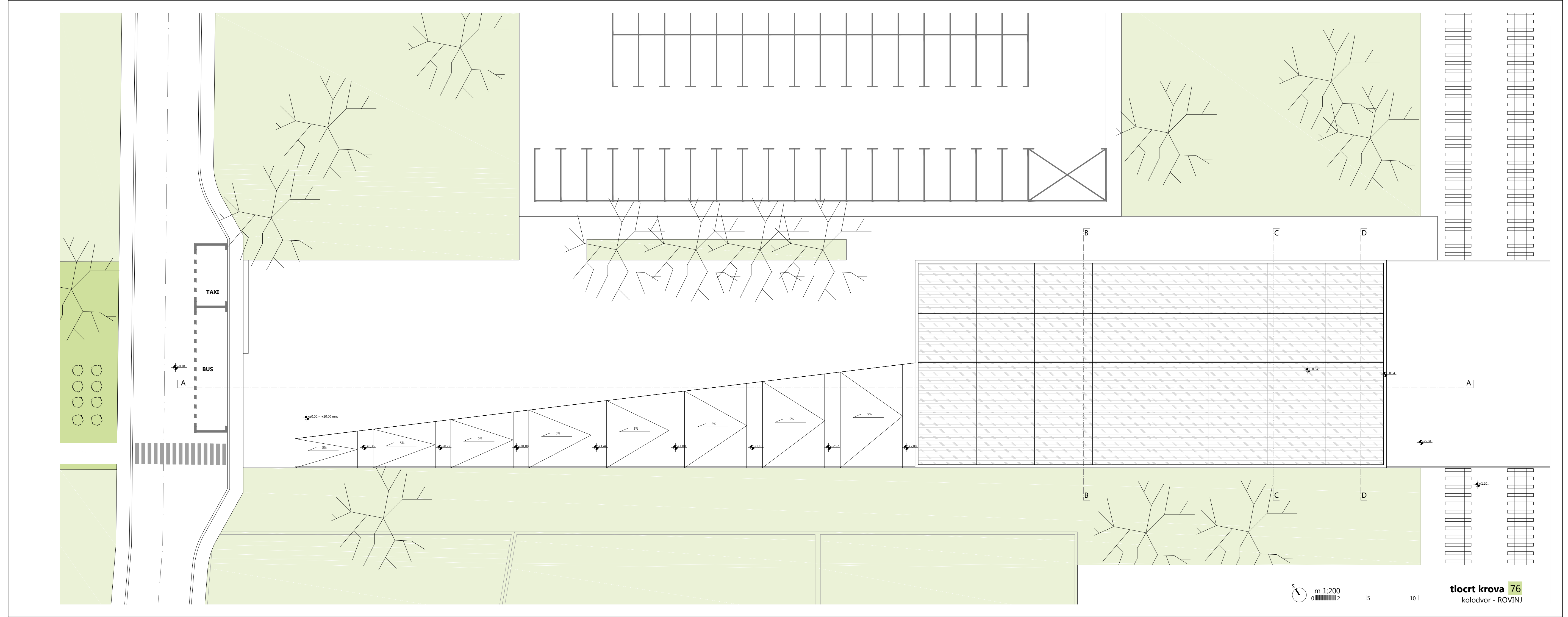
Koncept proizlazi iz predhodnog urbanističkog planiranja željeznice. Potez koji veže naselje Monfiorenzo sa komercijalnom zonom grada Rovinja prolazi kroz zgradu kolodvora. Taj prolaz nalazi se na prvom katu zgrade, iznad željeznice.

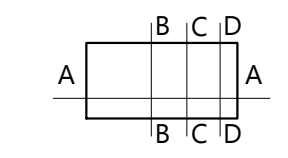
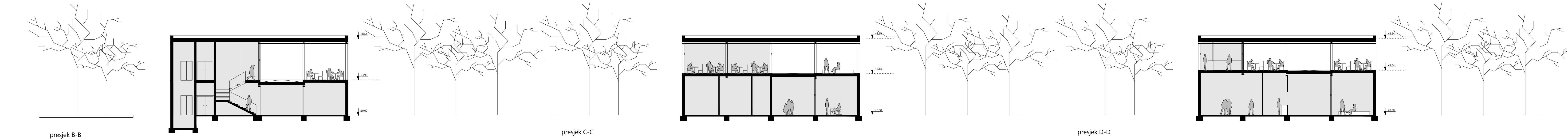
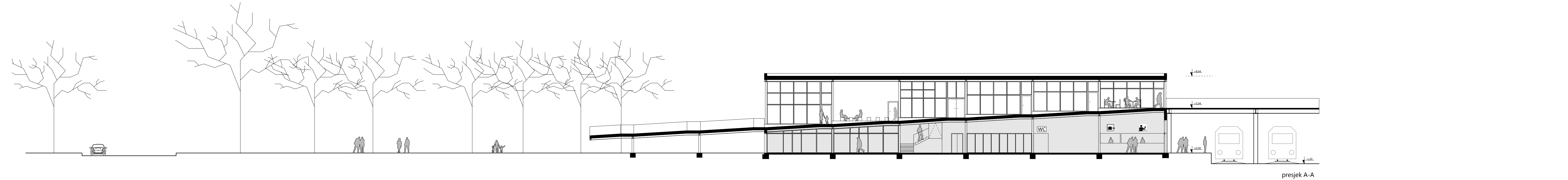
Na tom katu se na taj način stvara atmosfera pješačke ulice, te su komercijalni sadržaji otvorenijeg i javnijeg karaktera (poput kafića, fast fooda,...) smješteni na katu. Na katu se također nalaze i odmorišta, gdje osoba može sjesti bez obaveze da koristi neku od usluga u kolodvoru, kao i što bi takva mogućnost postojala u pješačkoj ulici.

U prizemlju kroz zgradu vodi hodnik, koji je ujedno i vestibul kolodvora. Jedna linija direktno vodi prema peronu, i time je jasnoća kolodvora uspostavljena. Programski se prizemlje podjeljuje na komercijalni dio (prema gradu) i dio samog kolodvora (prema kolosjecima). Komercijalni dio u prizemlju čine programi vezani za putovanje: dućan, pekara, turistička agencija (Rovinj je turistička destinacija), suvenirnica, i slično.







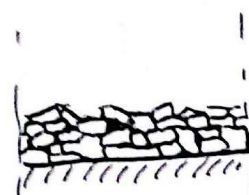


IDENTITET ISTRE

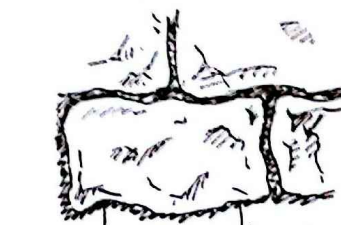
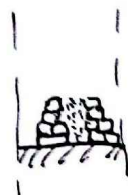
arhitektonski



kažun



suhozid



kamen kao materijal
grubo obrađeni



građi se
na vrhu
brda, ili uz
more

životinje



tovar

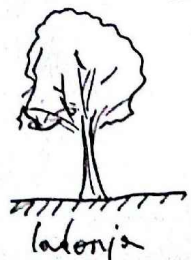


koza

zelenilo



mekina



lampion

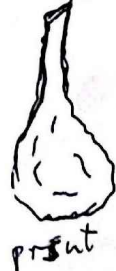
hrana i piće



maslinovo
ulje



liha



pršut



fantuži

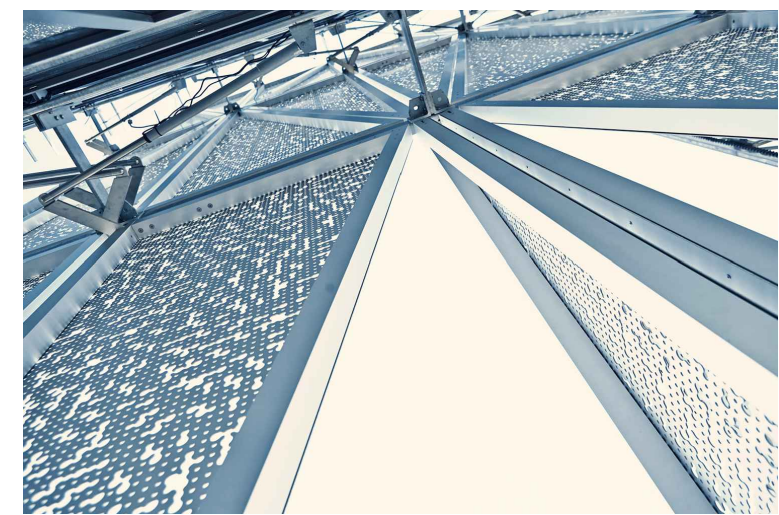
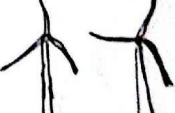
naodmak

"Zelena Istra"

- nekada zbog motiva

- danas zbog šuma

- sutra zbog energije?



pročelje zgrade Kolding Campus Building, Henning Larsen Architects, fotografirao Matias Bager - primjer mrežaste strukturalne fasade

Istra definitivno slovi kao veoma pitoreskan kraj. No malo je zavodljivih šarenih gradova poput Rovinja. Većinu istarskih mjesta krasi stara oronula, gotovo bezbojna, a nerijetko i ispucala fasada. Pročelja istarskih kuća nose breme povijesti, i na njima se vide njihove rane. Arhitektonski izričaj na pročeljima je grub i surov. Iz tog razloga kao materijal za pročelje u prizemlju postavlja se goli beton. Materijal jednako surov i gub kao i kamen, i kao i stare istarske fasade. I također može nositi zub vremena na sebi.

Na katu pak, prozračnijem i otvorenijem, pročelje je obučeno jednim uniformnim materijalom. Predviđa se gušća mreža kao zaštita od jakog sunca, ali koja isto tako dozvoljava prozračnost i lakoću da se osjete u javnom prolazu na katu. Na nosače mreže, preko nje, se također omogućuje postavljanje reklamnih plakata kao dodatna dobit i isplativost kolodvora.



suhozid kažuna



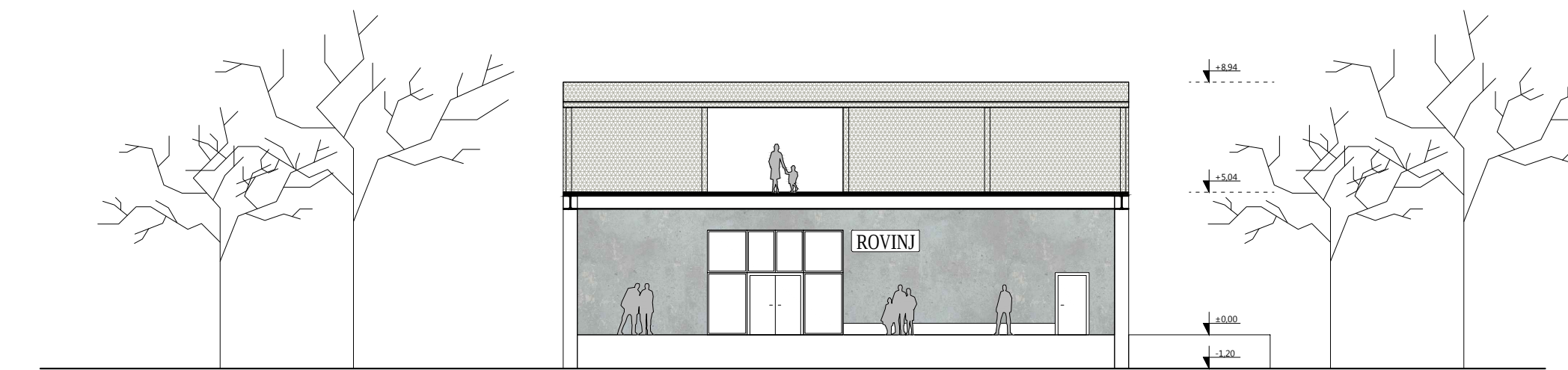
fasade u Bujama



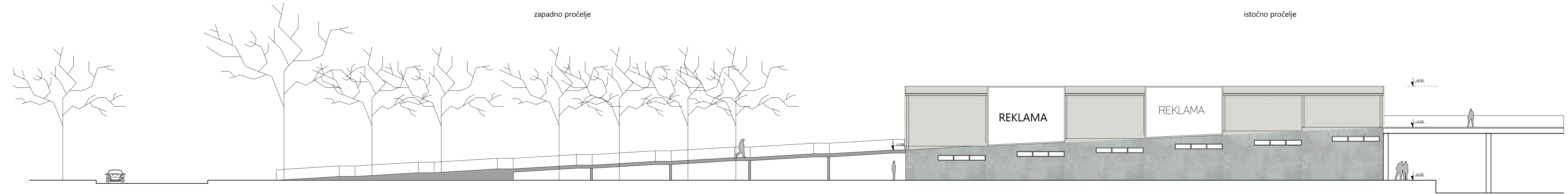
goli beton



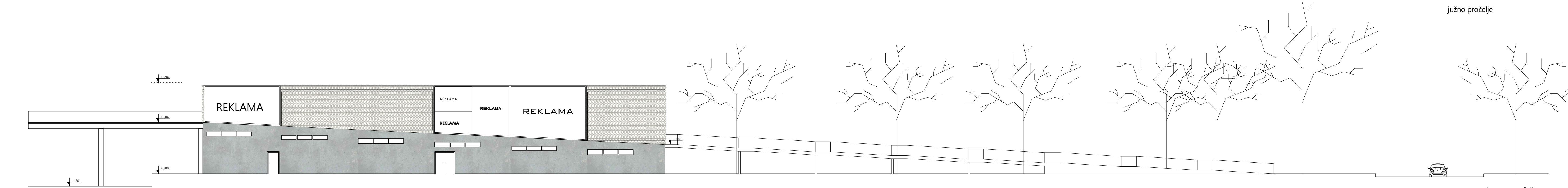
zapadno pročelje



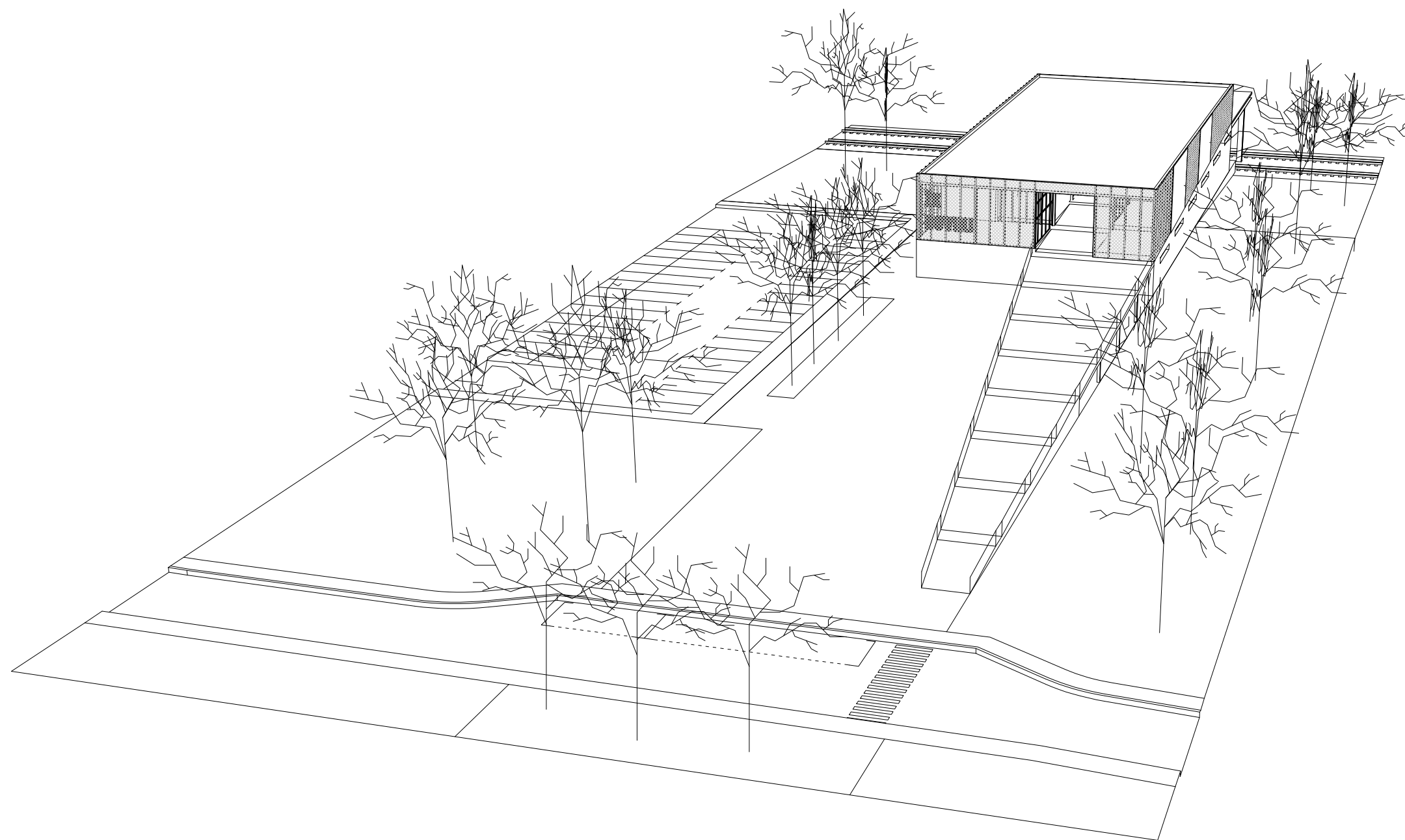
istočno pročelje

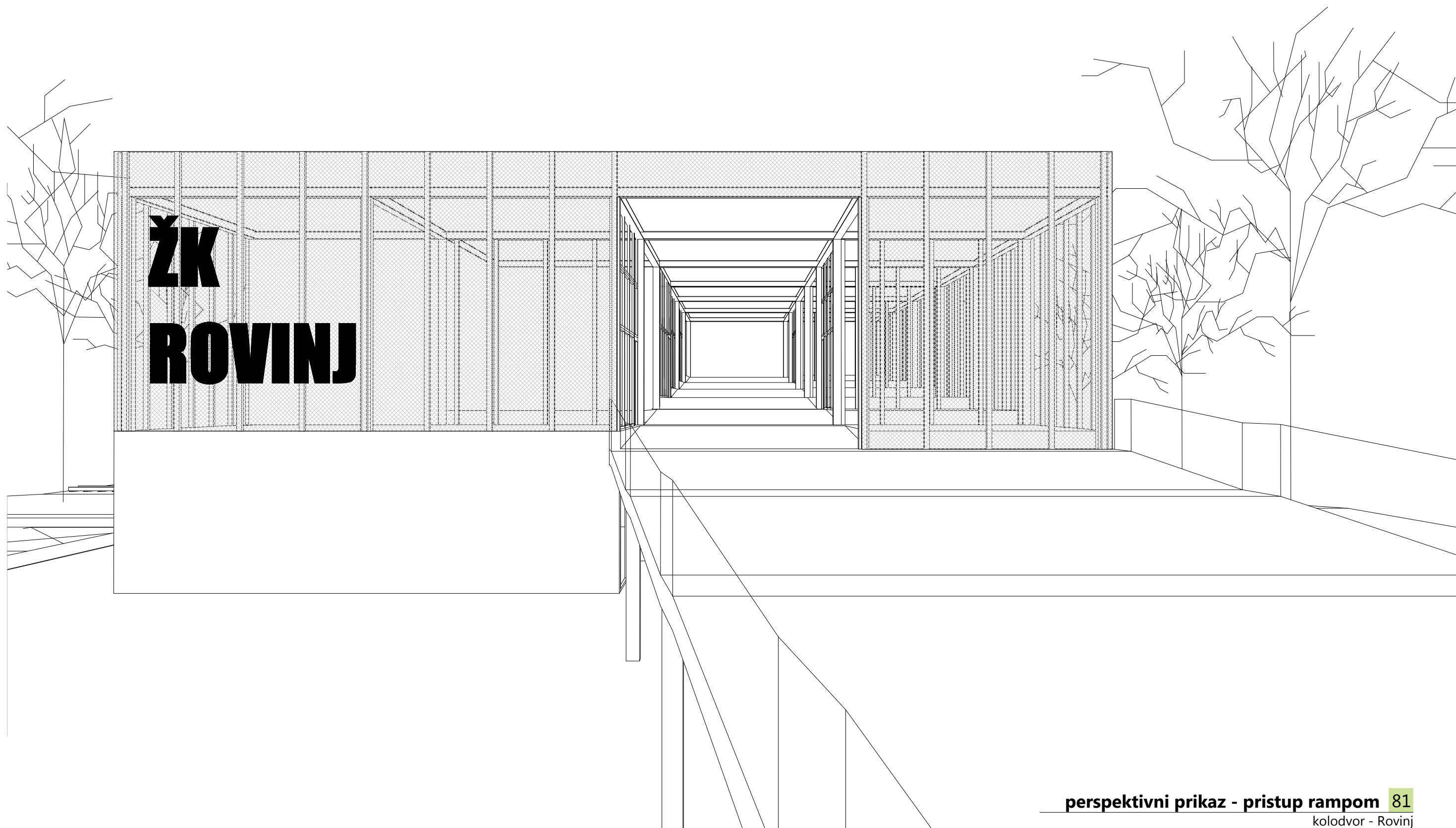


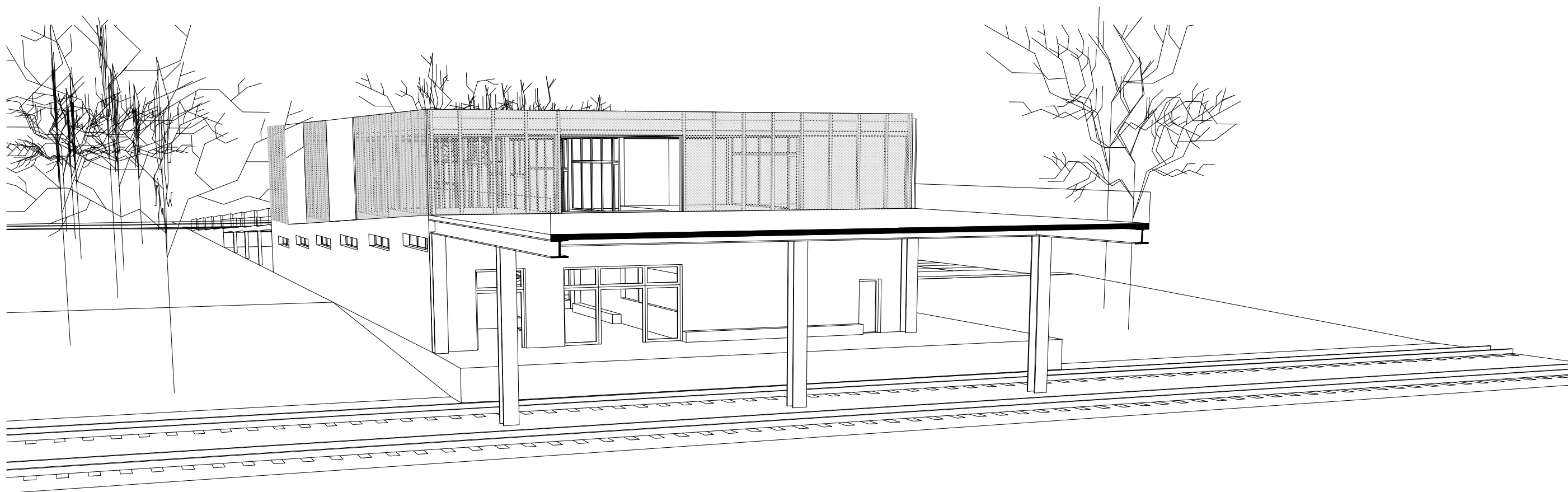
južno pročelje

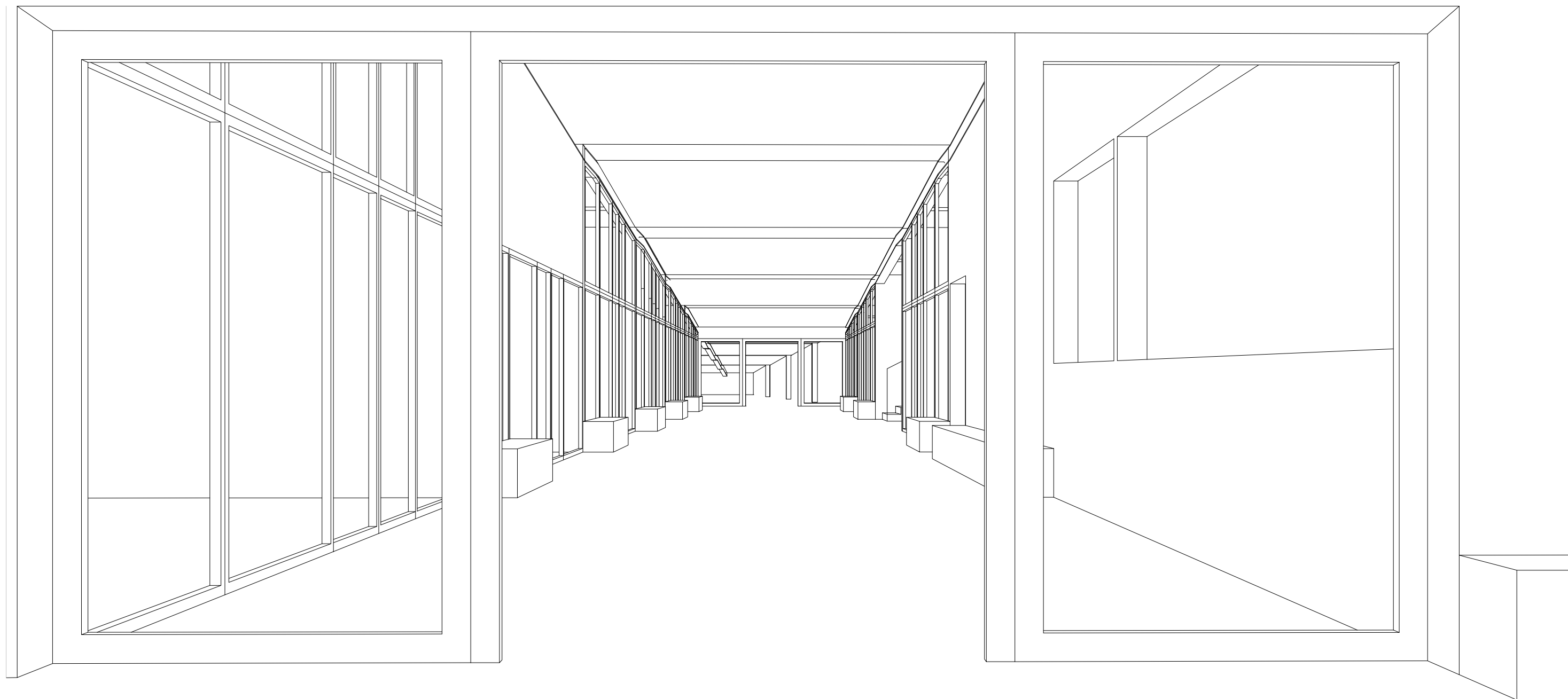


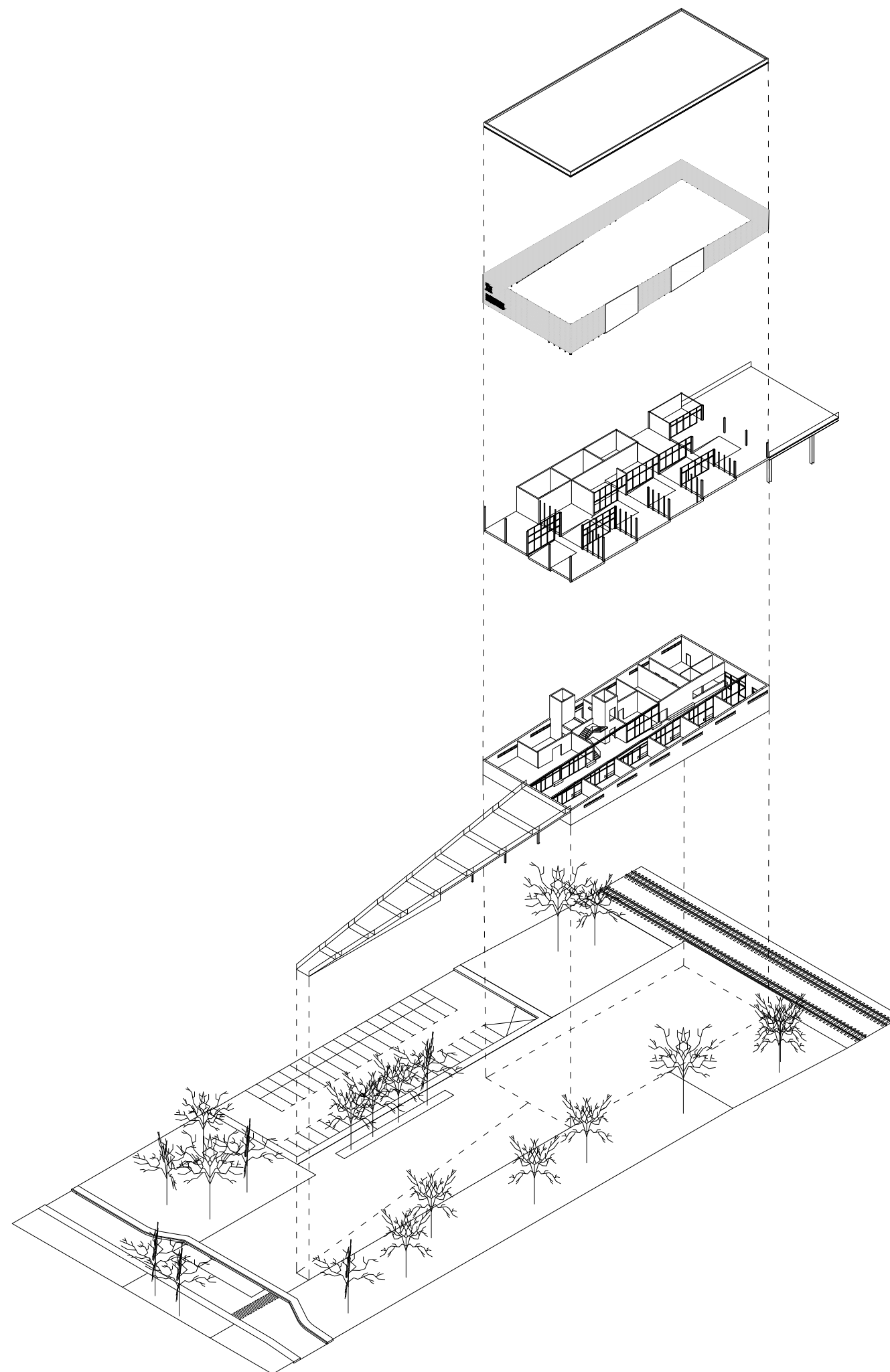
sjeverno pročelje











krov

pročelje kata

kat

prizemlje

parter

Literatura:

dr. sc. Helena Alfirević Arbutina, doktorska dizertacija - *Sustainable Development and Functional Aesthetics of Railway Stations* (Case study Croatia), Technische Universität Graz, 2005.

Carroll L.V. Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, Dover, 1995.

URL:

<http://istra.lzmk.hr/> - istarska online enciklopedija

http://www.maratonumag.hr/Parenzana/parenzana_HR.html - službena stranica muzeja o Parenzani

Mentor:

Prof. Hrvoje Njirić, dipl. ing. arh.

Komentor:

dr. sc. Ana Šverko, dipl. ing. arh.

Prikupljanje građe:

Zavičajni muzej grada Rovinja

Knjižnica grada Rovinja

voditelj gradske knjižnice u Rovinju, Marija Smolica

Povijesni i pomorski muzej Istre, Pula

Državni arhiv u Pazinu

Državna geodetska uprava

Petar Moscatello

Damir Matošević

dr. sc. Helena Alfirević Arbutina, dia..

dodatne zahvale:

Filip Kobzinek, mag. ing. arh.