

Šire, zadani fragment leži na potezu srušenih gradskih bedema i presjeca kružnicu opisanu tvrđavama Sv. Mihovila, Sv. Ivana i Barone, zatim Poljanom (gradski trg) i obalom. Unutar kružnice promatramo organsku matricu stare gradske jezgre i kulturno povijesnu baštinu, a izvan širi gradski prostor, kulturu života i rada, geološke atrakcije, prirodnu baštinu, biljni i životinjski svijet, klimu...

Urbana praznina Starog pazara preživljava u neželjenoj simbiozi s glavnom gradskom prometnicom. Pazar je uključen u organsku mrežu pješačkih komunikacija i trgova starog grada prema obali i šibenskom akvatoriju, a prometnica u razvijenu cestovnu mrežu prema autocesti i šibenskom zaleđu, zračnom prometu u blisko- susjednim gradovima.

Intenzivno interno i tranzitno cestovno strujanje dominira nad javnom plohom pazara unatoč međuprostornoj barijeri. Karakter javnih mediteranskih prostora koji opisuje kapilare, čvorišta i niše starog grada na spornom urbanom fragmentu nestaje. Prometna studija ukazuje na saturaciju longitudinalnog sustava cestovne mreže, a s time i opterećenost grada prometom u mirovanju na neprimjerenim površinama.

Unatoč željene fluktuacije korisnika i scenarija na važnoj gradskoj lokaciji sporni fragment ne funkcionira. U okvirima minimalnih intervencija zadani obuhvat ne traži autonomnost od prometnice već analitičkim slijedom nastoji transformirati simbiozu u homogeni organizam. Simbiozu čini obuhvat umrežen u pješačku fluktuaciju unutar starog grada i transportabilnost u spomenuti širi prostor, atrakcije i manifestacije. Cilj je prostorno usvajanje zakržljale gradske funkcije i istovremeni pozitivni utjecaj odnosno oporavak šireg konteksta. Razvijeni pomorski promet i transportabilnost paralelno se zrcale na zadani fragment.

Promatramo intenzivnu individualnu opterećenost, sljevanje cestovnog prometa u gradsku jezgru, promet u mirovanju i kontrastno neadekvatan, nedostupan, nepouzdan, translokalno nepoznat, zastarjeli... koncept organizacije javnog prijevoza. Odgovornost revitalizacije gradske jezgre, integriranosti izdvojenih djelova grada i atrakcija, ekološke osvještenosti... postepeno rješavamo redefiniranjem zadanog obuhvata.

Početni koraci popularizacije koncepta javne transportabilnosti prema gradu i svijetu uključuje organizaciju, dostupnost i signalizaciju iste. Stari pazar postaje kopnena porta umrežena u lokalno i translokalno. Postojeća segmentna formacija, izljevi prema prometnici i projektirani urbani elementi sposobni su na sebe vezati signalnu i informacijsku infrastrukturu u službi organizacije stajališta javnog prijevoza, samo jednog u nizu razgranate mreže.

Takav splet umreženosti akvatorija i zaleđa preko gradske jezgre nastoji postepeno ublažiti odnos nepovoljne razdiobe gradskog prometa po sredstvima u korist javnog prijevoza s krajnjim ciljem izostanka individualnog prometa u širem centru grada. Prostor se transformira kroz koncept organizacije i popularizacije suvremenog javnog prijevoza. Neprihvaćeni urbani fragment fluktuacijom lokalnog i translokalnog postaje čvorište različitih scenarija i namjena. Istovremeno novi oblik gradske reorganizacije nastoji postojeće površine opterećene prometom/ prometom u mirovanju vratiti mediteranskoj kulturi gradova. Umreženi organizam Starog pazara postaje instrument preslikavanja javnih interakcija starog grada na prometnu infrastrukturu, šire, akvatorija na zaleđe i inverzno.

TEKSTUALNI DIO (DRUGI STUPANJ) >

U kontekstu intervencija na prometnoj infrastrukturi u neposrednoj blizini zadanog obuhvata predlažemo kontinuitet radova i na prometnici uz Stari pazar s ciljem njegova aktiviranja i programiranja. Prema definiranom konceptu redefinira se postojeći ulični profil. Postojeće prometne trake širinom karakteristične za brza strujanja izvan naseljenih dijelova grada sužavaju se na sjevernom rubu obuhvata što je izraženo i u širem kontekstu unutar postojeće gradbene matrice. Predložena planska gimnastika uličnog profila pronalazi opravdanje za optimalno dimenzioniranje u službi budućih intervencija i prometno rasterećenje. Prijedlog je da se brza prometna strujanja i spajanja krajnjeg sjevera s krajnjim jugom grada ostvari planiranim zaobilaznim koridorom.

Optimalno dimenzionirani ulični potez uz Stari pazar blago meandrira i formira stajališta javnog prijevoza u oba smjera prometnice. Tri u smjeru sjevera i tri u smjeru juga. Ovisno o godišnjem dobu u kontekstu sezonalnosti i frekventnosti domaćih stanovnika, odnosno posjetitelja, mijenja se kapacitet javnog prijevoza i njegovo usmjerenje. Uvjetovanim velikim brojem posjetitelja organiziraju se linije brze gradske veze, međugradske veze integrirane u zračni promet zadarskog i splitskog aerodroma, te linija umrežena u atrakcije i manifestacije šireg konteksta. U službi domaćeg stanovništva, najizraženije zimi, stanice se umrežavaju u pretežito gradski i prigradski promet. Odnos smještajnih jedinica nasuprot stanovnika grada je 2:1, dok broj vozova na obali od oko 5000 također čini važan čimbenik u transportabilnosti posjetitelja s akvatorija u grad i zaleđe. Javni prijevoz ne promatramo isključivo kroz gradske autobuse, već kroz sve suvremene oblike, tehnološke organizacije i umrežene sustave prijevoza. U smislu prometnog zagađenja i opterećenja cilj je istisnuti kulturu individualnog prijevoza u širem prostoru grada.

Niše stajališta javnog prijevoza organizirane su u otisnutom negativu novoformiranog, meandriranog uličnog profila i direktno se vežu na postojeće prekide u međuprostornom zelenom pojasu. Sedam segmenata Starog pazara prekidaju se sa šest postojećih izlaza, odnosno ulaza u javna prometala, tri sa zapadne strane direktno i tri s istočne strane preko pješačkih prijelaza.

Meandriranjem profila i presjecanjem pješačkim vezama rješava se problem brzog cestovnog strujanja, buke i pješačka razdvojenost istočnog i zapadnog dijela grada. Jedna od šest planiranih stanica je već definirana na krajnjem jugu obuhvata i u svom je okruženju već generirala nekoliko prostornih namjena i frekventnost što promatramo kao model uspjele namjere prijedloga koji se u suvremenom obliku ocrta duž cijelog Starog pazara.

U kontekstu maksimalne planirane frekventnosti i slikovitom omjeru gustoće prolaznika na Starom pazaru kapacitet od šest stanica s maksimalnim brojem smještajnog kapaciteta jedinice javnog prijevoza odgovara kapacitetu sjedećih mjesta u šibenskom HNK-u na južnom dijelu obuhvata. Konceptualna strategija nije stvaranje impulsa koji generira frekventnost, već organiziranje frekventnosti koja generira prostorne impulse, scenarije, različite namjene i direktno odgovara na problematiku prostora. Predlaže se intervencija u uličnom profilu i nova cestovna grafika s organiziranjem kopnene porte na logičnom spoju starog grada s širim kontekstom, akvatorija sa zaleđem. Faznost predloženog modela postepeno aktivira pozitivne ekonomske etape prometne infrastrukture i organizacijske djelatnosti. Osim kategoriziranja Starog pazara kao prometnog terminala ili kopnene porte, unutar okolnog izgrađenog tkiva formiraju se namjene generirane algoritmom novonastale fluktuacije lokalnog i translokalnog.

Klasična infrastruktura prometnog terminala određena sjedenjem i zaštitom od atmosferilija u ovom slučaju poprima višedimenzijskosti i uključuje se u postojeću prostornu konfiguraciju. Statičnost pri dolasku javnog prijevoza se transformira u brojne aktivnosti uzrokovane novoformiranim namjenama i istovremeno se isprepliće s različitim konzumacijama, socijalizacijom, informiranjem, medijima i kulturom kako na otvorenim tako i u zatvorenim prostorima okolne gradnje. Signalna i informacijska infrastruktura u službi transportabilnosti i informiranja parazitira na elementima postojećeg tkiva Starog pazara. Prezentiraju se informacije o znamenitostima, pješačkim i biciklističkim rutama, događajima i scenarijima. Element ekološke osvještenosti se osim inverzije s individualnog na suvremeni javni prijevoz temelji i na pametnom informacijskom sustavu opskrbljenom obnovljivim izvorima energije.

Poetska komponenta prostora ocrta se u zasjenjenosti u dopodnevnom i popodnevnom satima, a predlaže se intenzivnija vegetacija u međuprostornom pojasu s ciljem cjelodnevnog zasjenjenosti i ugodnijem boravku.

Umreženi sustav kopnene porte s ciljem popularizacije i aktivacije javnog prometa gdje javni prijevoz ima puno veći značaj od samog prijevoza postaje mjerilo kvalitete života u zajednici i važna ocjena stupnja razvoja grada. Inverzija konzumacije s individualnog prijevoza na javni generira nove vrijedne prostore dosada opterećene prometom u mirovanju poput Poljane, parkinga podno Tvrđave Sv. Mihovila i brojne u širem kontekstu.