

1

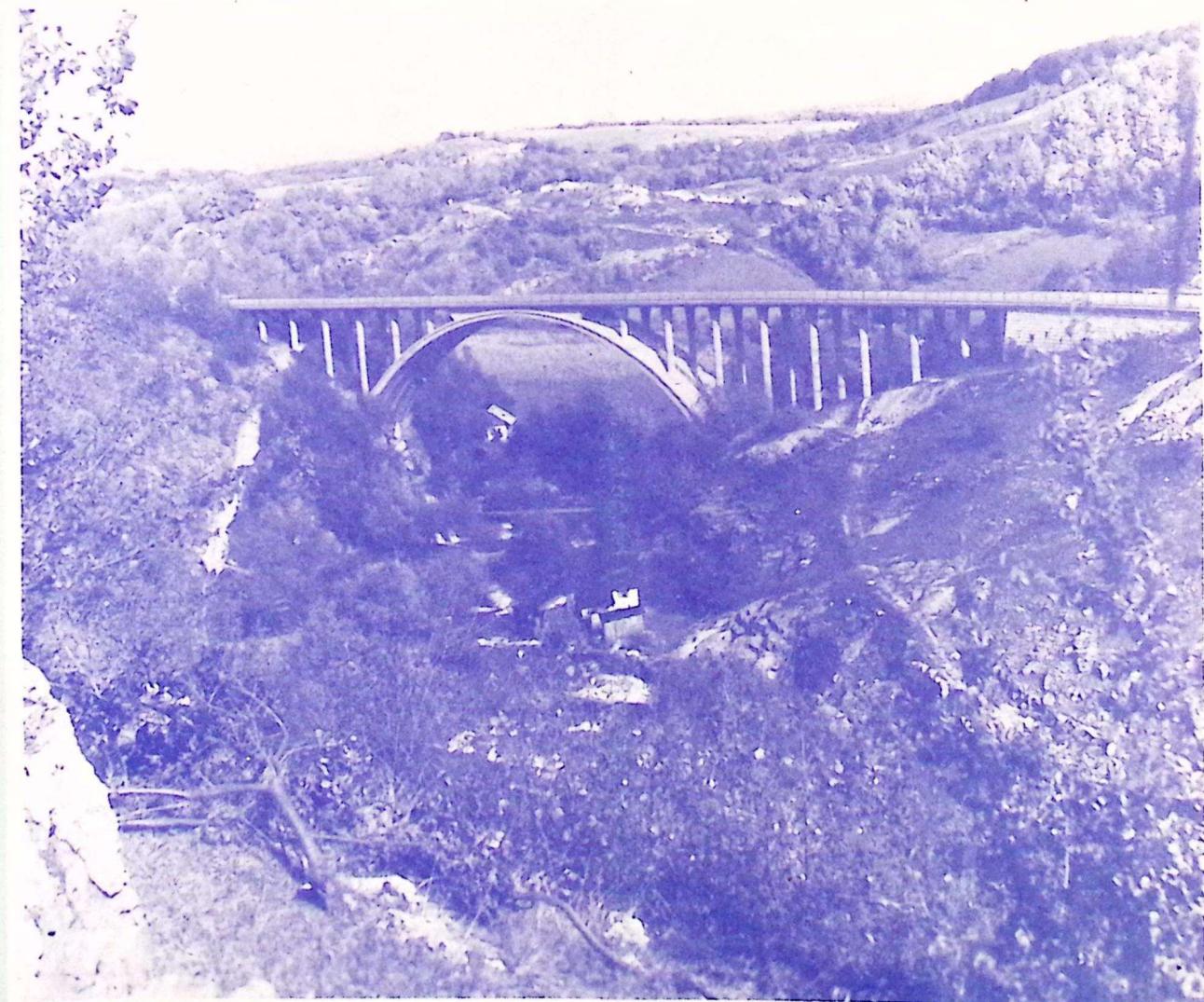
Ceste i mostovi

GLASILO JUGOSLAVENSKOG DRUŠTVA ZA PUTOVE

ZAGREB

SIJEČANJ 1975.

GODINA XXI BROJ 1



“CESTE I MOSTRI”

vora, a nivo usluga na njemu svakim je danom sve tužniji, te njegovo dolinčno preuređenje, ometaće u svrhom okolnim zahvatima, sve teže.

Zanimljivo je spomenuti neke podatke iz prometnih analiza o tome kolodvoru, koje su da je u željeznički stručnjaci. Ustanovljeno je da je u tom kolodvoru od ukupnog broja putnika čak oko 70% prigradsko stanovništvo. Predviđa se da će se taj karakter kolodvora zadrižiti i u budućnosti, da će za to biti potrebno opisrlikle udvostručiti površinu prostorija s kojima danas Glavni kolodvor raspolaže. Red veličina, pri tome spomenut, iznosi oko 9000 qm za potrebe u budućnosti. Nakon manjkih i podaci o vezanom prometu putnika, sa željeznicu na tramvaj, autobuse i taksi vozila te ostala razlaženja i obratno. Također manjkaju podaci o putnikima puštenim u kolodvor i analiza rasporeda potrebnih sadržaja.

S obzirom na to, a i zbog toga što nisu dani podaci o novim prevcima sadržajima kolodvora te poslušničkoj usluzi, moramo gornju površinu smatrati znatno premašenom. Usput možemo spomenuti da zapadni prolaz sadrži oko 4000 qm. Za znatno povećanje sadržaja prostorija na kolodvoru, da klijenti nisu potrebljni ni golemi zahvaljujući Medutini, drugi su nam problemi zanimljiviji, naime i mi smatramo da se taj kolodvor mora uključiti u izgradnju javnih priljeva putnika u centralnom dijelu grada te da ta željeznička postrojenja i mreža kolodvora u danasnjem gradu treba funkcionalistički prigradiškom području.

Očekujemo stoga da će se, u najskorije vrijeme, uvesti gradski i prigradski vlakovi, recimo na ovim relacijama:

- Velika Gorica; Klara; Trnsko; Savska cesta;
- Glavni kolodvor
- Zapresić; Podsused; Vrapče; Zapadni kolodvor;
- Glavni kolodvor
- Sesvete; Maksimir; Glavni kolodvor, a moguće su i kružne pruge po zagrebačkoj mreži kolosijek.

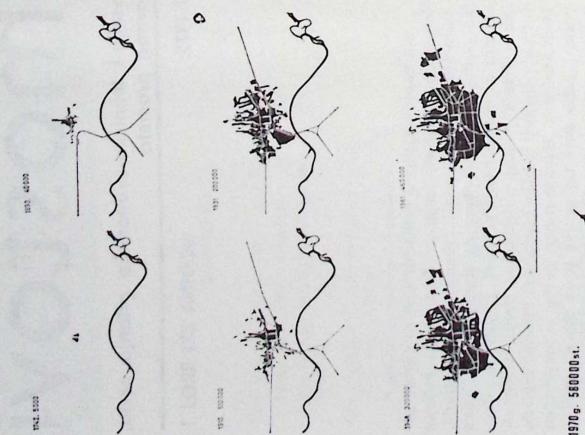
Pri tom nije bitno da li treba negdje izgraditi još neki novi kolosijek ili most, pa i onaj na Savu za još koji kolosijek. Bitno je da su to neusporедivim manje investicije, znatno brže gotove recimo da izgradnje metroa. Brzina i svakodnevna pouzdanja.

ANSWER

tei11

Zájazd Jednotka času motorové

The chart displays the population of Zagreb over five centuries. The y-axis represents the population in thousands, ranging from 0 to 1,000,000. The x-axis represents time in years, from 1500 to 2000. The population starts at approximately 10,000 in 1500, remains relatively stable until the late 18th century, then begins a rapid exponential increase, reaching about 500,000 by 1900, and finally leveling off at approximately 1,000,000 by 2000.



Slika 1 — Tlocrtni prikaz razvoja Zagreba kroz stoljeća

(iz *Urbanističkog programa 1963. i plana 1970)*
željezničke sadržaje u gradu treba pročistiti, osta-

Viti ono što je projekto potrebito, te dodati nove koji će omogućiti moderno funkcioniranje željeznice i visok nivo usluga za putnike.

Nas pravni korodvor će biti — mislimo — i u budućnosti pretežno namijenjen gradskom i privrednom prometu. To je njegovo obilježje, jer je on kao takav unaprjeđen i smiješten

Nesrećna je okolinost da, u stanovitim krugovima urbanista, postojala dugogodišnja težnja da se taj kolodvor premesti sa svojeg sadašnjeg položaja.

ja nekamo drugamo — na istok ili na zapad. Karakteristično je pri tome da su ta »premeđeštanja« za veličinu Zagrebačkog polja većinom bila sas-

vim beznačajnih dimenzija, nekoliko stotina metara lijevo ili desno. Ali, na tim su se tezama razbijale sve težnje za preuređenjem Glavnog kolodvora.



Slika 3 — Položaj Zagreba u njegovom Polju i Vratima Zagreba, s prodorom na rijeku Kupu, podnici urbanog trokuta: Zagreb — Karlovac — Sisak

nost s kojom se Željeznicom može stići u Centar i izvan njega teško da će se na bilo koji drugi način moći ostvariti. No tada bi svakako bila drukčija primarna uloga Glavnog kolodvora od one koju on ima danas.

Postoji još jedna značajna okolnost koju treba imati pred očima kad se govori o izgradnji nekih prolaza ispod ili iznad Glavnog kolodvora u Zagrebu. Nas grad sadrži tri u svojem jezgri tri markantne linije u smjeru sjever-jug. To su:

greba. Na loj liniji moramo njegovati gradske pješake vrednote te izbjegavati sve objekte koji po svojem karakteru nisu uključeni u najvrijednije oblike života, promet pješaka. Iz toga područja treba na primjer isključiti raznolike cestovne pješake i slična rješenja koja onemogućuju — oblikovno i stvarno — maksimalno iskoriscenje zemljišta pod koridora. No, naravno, ne znači da iz toga prostora moramo izbaciti sve što se kreće, nego da razmisljanja trebaju početi i završiti na doživljajima.

— Mesnička ulica—Kazalište—prodiženje Marnuljivog trga

— Trg Republike—Zrinjevac—Glavni kolodvor

— Most slobode

— Ribnjak—Draškovićeva ulica i njeno buduće izgradnje.

Magistralni je pojas u tom smjeru onaj koji leži na liniji:

Dodata bismo time još primjedbu da spomenute tri markantne linije izgledaju tako različite i razmalknute samo kad ih se promatra na sektoru od recimo Trga Republike do Save. Ako zahvatimo prostor vec do željezničke pruge, na jugu, one čine cijelinu a ako ih produžimo na Vukomericke gorice one se stapaju u jedan pravac.

U smjeru istok-zapad, u kojem se pruža i željeznička pruga kod Glavnog kolodvora, neposredno uz prugu leži važna cestovna arterija grada, Branimirova ulica kojom se kreće i tramvaj. Danas ta ulica završava na istočnoj strani zgrade kolodvora, a dalje se prema zapadu nastavlja u Milanovečku ulicu. Prije loga čini tlocrnu akrobaciju u obliku brodskog clava.⁷