

URBANA STRUKTURA

PREDAVANJA 2020.

URBANA STRUKTURA

Termin *urbana struktura* se odnosi na šemu ili raspored gradskih blokova, ulica, zgrada, javnih prostora i elemenata gradskog pejzaža koji čine urbanu sredinu.

Međusobni odnosi svih ovih elemenata, a ne njihove pojedinačne karakteristike, kada se uzmu zajedno – čine jedan prostor, mesto.

Urbana struktura ne podrazumeva ni jedan određeni oblik urbanizma, već se odnosi podjednako na centar grada i na predgrađe, na veliki grad i malo selo.



Plan Abu Dabija za 2030.



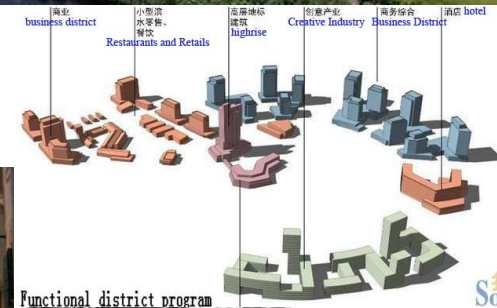
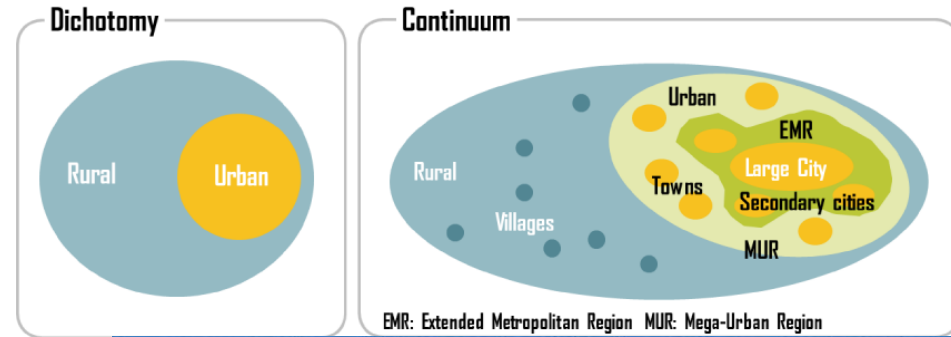
-Integracija

-Funkcionalna efikasnost

-Usklađenost sa životnom sredinom

-Duh mesta

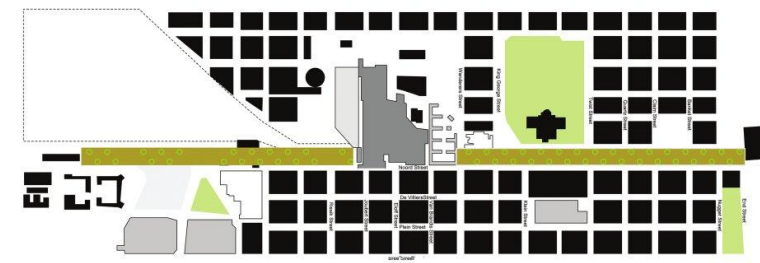
-Komerцијална održivost



OKVIRNO REŠENJE KRETANJA

Uspešnim okvirnim rešenjem kretanja:

- pruža se korisnicima maksimalni broj putanja kojima mogu krenuti,
- uzimaju se u obzir sve vrste kretanja koje će predviđena izgradnja generisati,
- uspostavljaju se jasne veze sa postojećim putanjama i objektima.



Primary Interventions



Main pedestrian routes

● Bus stop ⇄ Principal routes ⇄ Internal streets



Mreža saobraćajnica treba da učini **pešačenje, vožnju bicikla i vožnju gradskim autobusom** podjednako lakim i zanimljivim kao putovanje kolima, gde god je to moguće i primenljivo.

To znači da treba predvideti odgovarajuće **trase putanja** koje će **prolaziti pored** onoga što korisnici žele da vide tokom šetnje - putovanja.



PROCENA KRETANJA

Neki od faktora koje treba razmotriti u odnosu na različite načine kretanja (pešačenje, vožnja bicikla, vožnja autobusom, automobilom i dr.) su:

-sigurnost,	-razdvajanje staze,
-kvalitet vazduha,	-buka,
-pogodnost putovanja,	-zagađenje,
-brzina,	-vizuelne atrakcije,
-spuštanje sa ili penjanje na ivičnjak,	-raznovrsnost vizuelnih doživljaja,
-pešački prelazi,	-zakrčenost trotoara,
-pešački i biciklistički prelazi,	-zakrčenost puteva,
-odvajanja na stazi,	-kvalitet popločanja,
-kvalitet prevoza,	-kvalitet puteva,
-nadvožnjci i pešački mostovi,	-biciklistička mreža i punktovi.
-podzemni prolazi,	

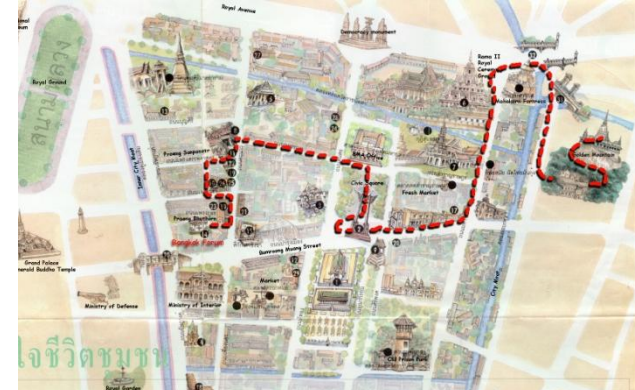




Figure 3-95: Minneapolis Town and Event Entertainment Center



PEŠAČKO SUSEDSTVO

Planiranje za lako kretanje pešaka

Treba omogućiti korisnicima da za 2-3 min. (250m) pešačenja stignu do poštanskog sandučeta ili telefonske govornice,

do prodajnih mesta za novine za 5 min. (400m).

Treba da postoje lokalne prodavnice, autobuska stanica, ambulanta, a negde čak i osnovna škola u pešačkom radijusu od 10 min. (800m).

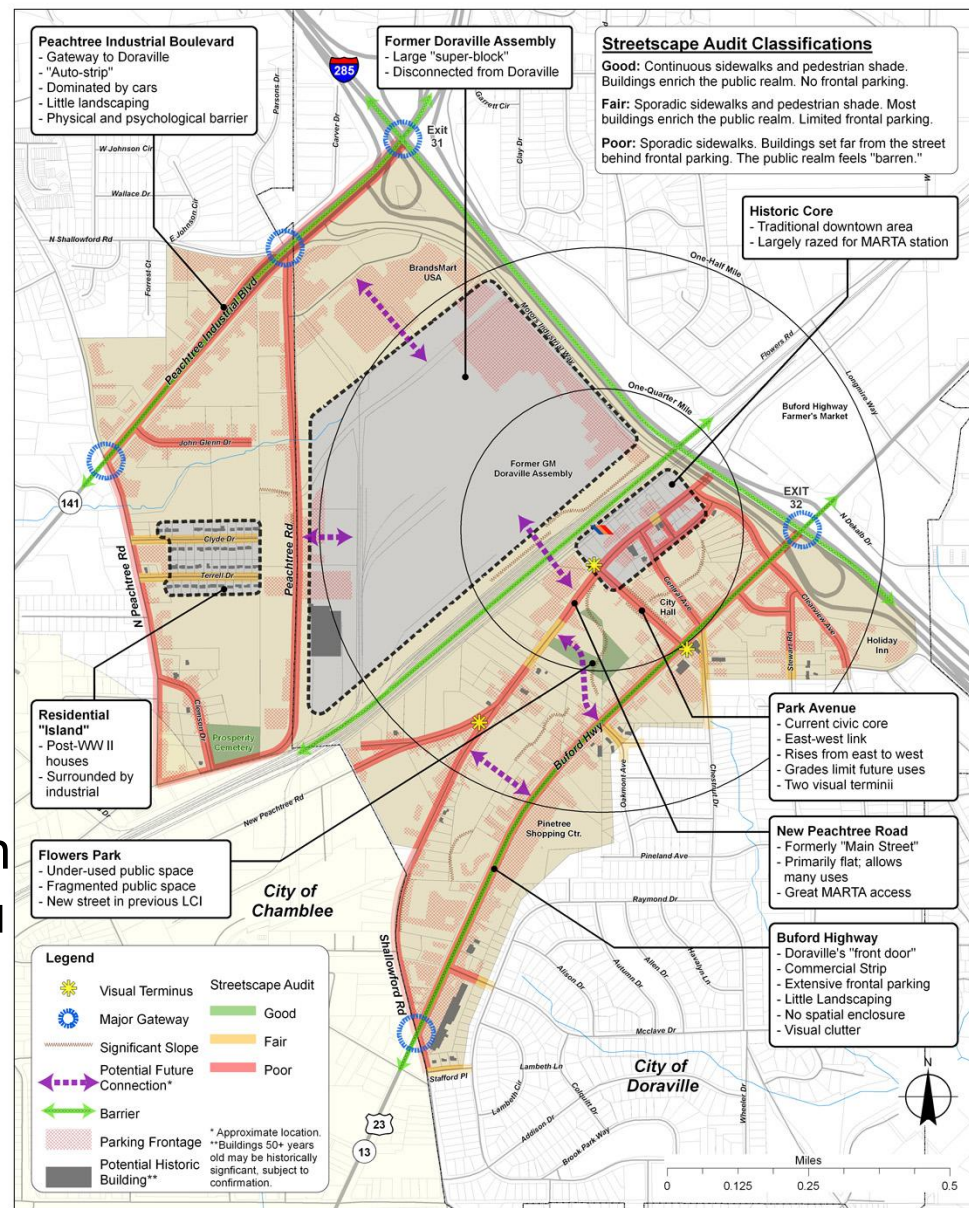


MREŽA ULICA

Povezivanje sa postojećom mrežom

Direktne, atraktivne veze između ključnih sadržaja, uz izbegavanje slepih ulica, pomažu stvaranju primerenih i udobnih mesta.

Projektant treba da odluči koje od ovih veza je najvažnije produžiti i ugraditi u projekat, kako bi stvorio osnovu za internu strukturu kretanja.



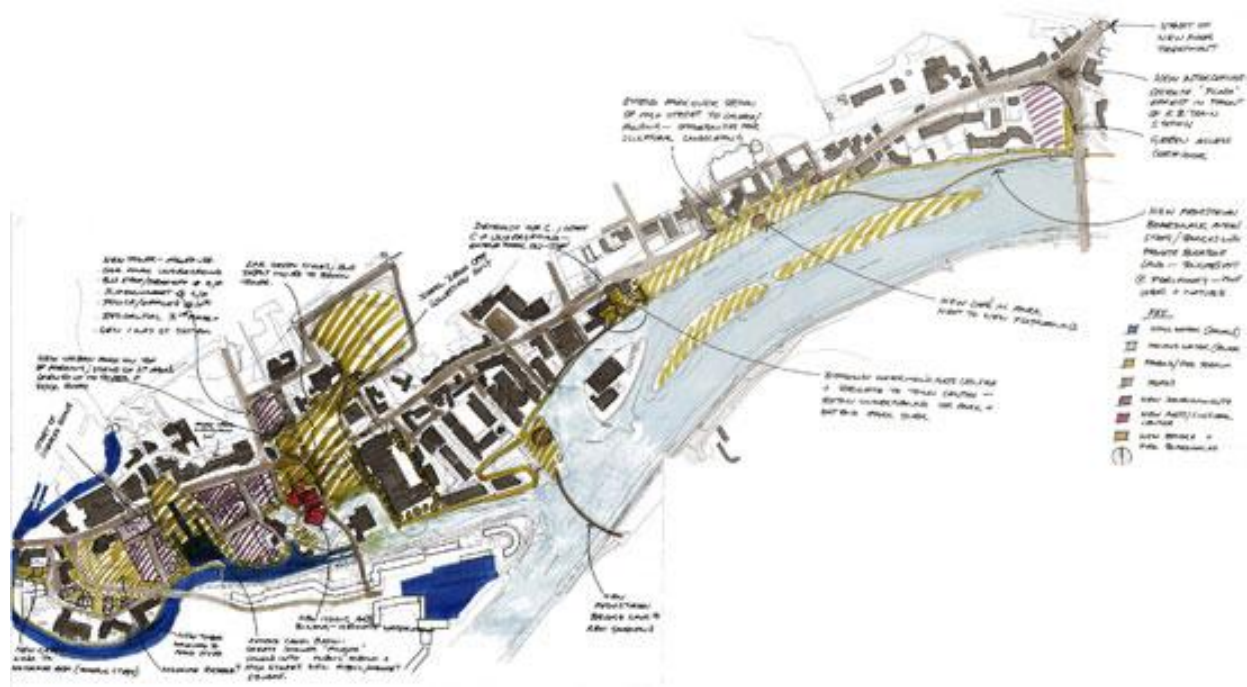
Urban Design Analysis

Prepared for:
City of Doraville

Prepared by:
Tunnell-Spangler-Walsh & Associates
with Keck & Wood, Inc. and
Arnett Muldrow & Associates

Stvaranje ili probijanje granica

Linearni elementi koji definišu granice mesta – ivice – mogu se koristiti za definisanje granica lokacije u izgradnji ili područja koje je predmet obnove.



Reke, kanali, parkovi, saobraćajnice sa gustim saobraćajem, vijadukti i dr. mogu jasno da odrede prostor, što doprinosi jačanju osećaja celovitosti mesta.



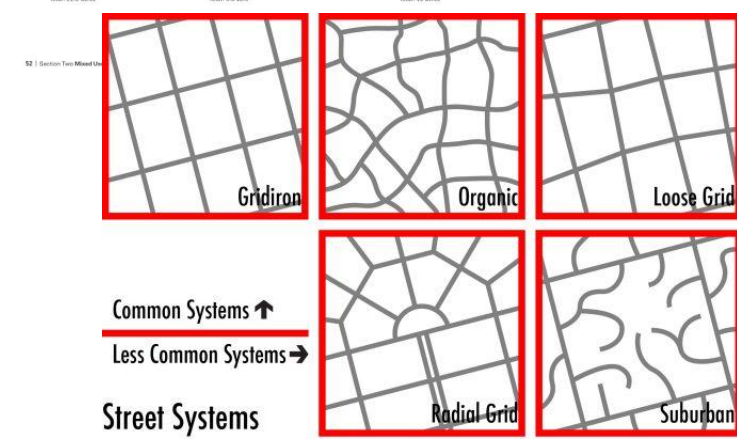
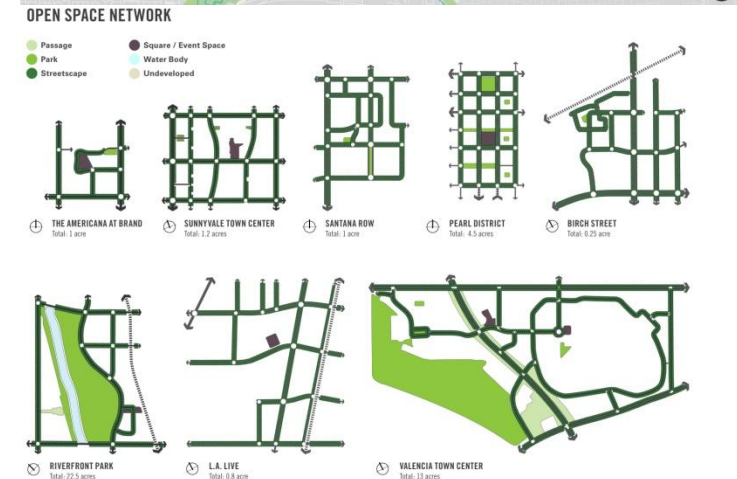
Tipovi mreža – mreža pruža izbor

Mreža može biti ortogonalna ili nepravilnog oblika, sa podjednakim uspehom.

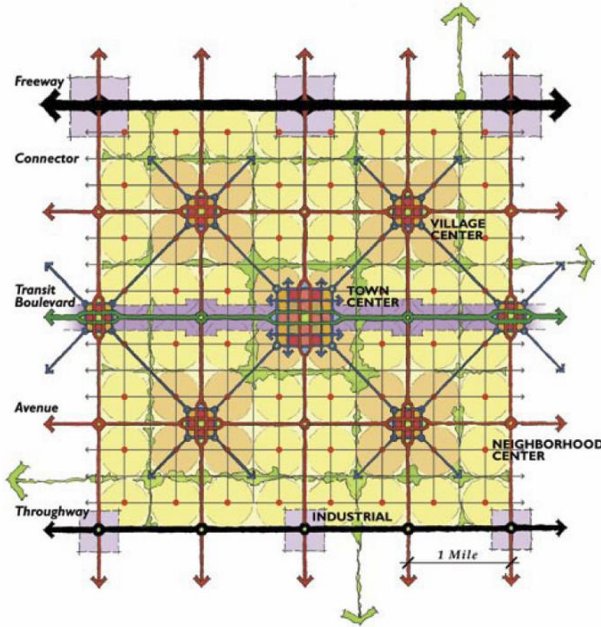
Kada je sistem ulica rešen mrežno, može se uvesti i mogućnost za upravljanje saobraćajem kroz ograničenje pristupa vozilima u pojedinim ulicama.

Mreža sa modulom od 80 do 100m u najvećem broju slučajeva predstavlja optimalan standard za potrebe pešaka i kretanje vozila.

U centralnim delovima, sa intenzivnim pešačkim aktivnostima, modul od 50 do 70m obezbeđuje optimalnu mrežu kretanja.



Osnovni gradski blokovi mogu imati dimenzije od preko 200m, sa manjim poprečnim ulicama i pešačkim stazama duž bloka.



Pitanja topografije, orijentacije, susednih namena i dr. su sastavni delovi definisanja odgovarajuće strukture mreže za određenu lokaciju.

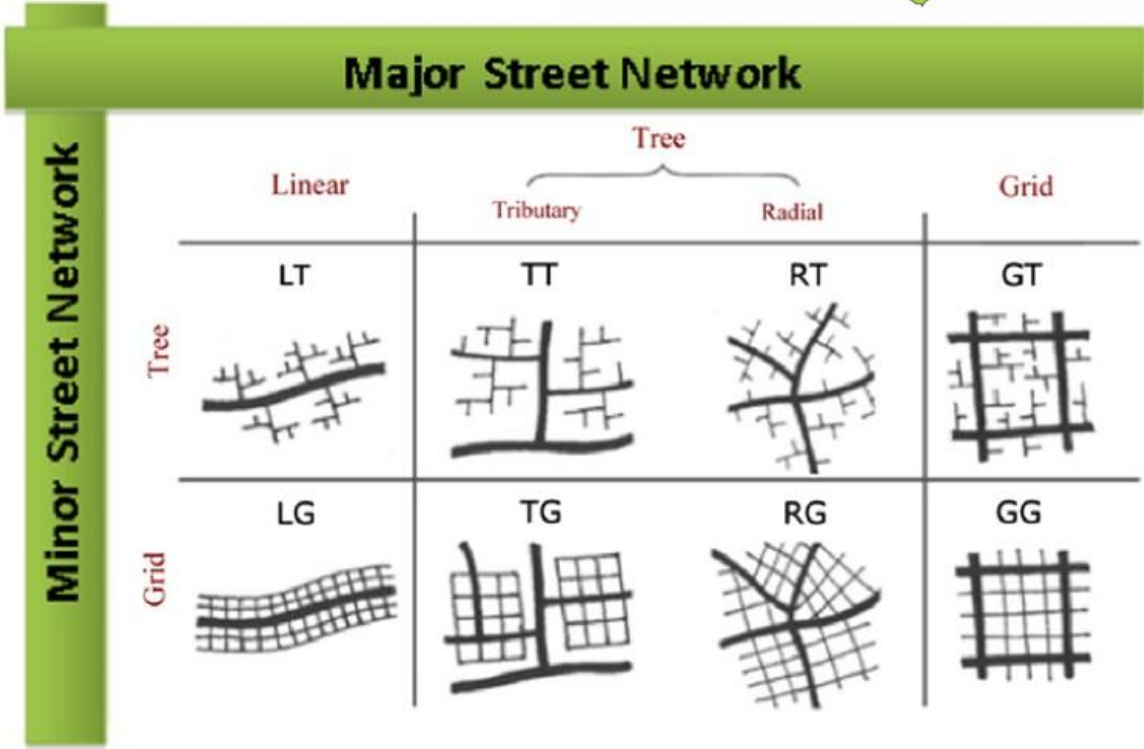


Fig. 3. Street Configuration Classifications, Adapted from S. Marshall [65].

MEŠANJE NAMENA

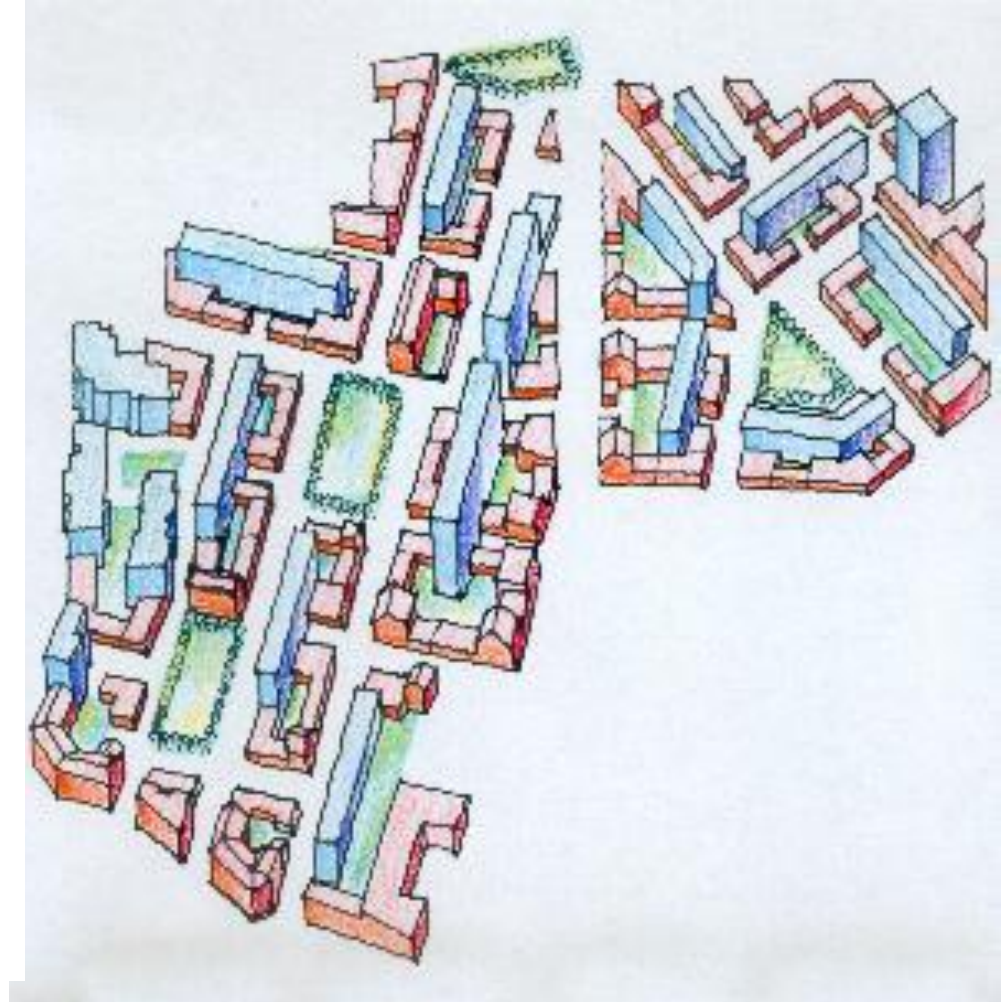
Uspešnim lokalnim zajednicama potreban je čitav spektar lokalnih usluga i ustanova, uključujući komercijalne, obrazovne, zdravstvene, religijske i društvene sadržaje.

Ove sadržaje potrebno je locirati tako da budu sigurnim i prostranim komunikacijama povezane sa stambenim delovima naselja.



Prednosti mešanja namena	
-pristup različitim sadržajima	-povećana bezbednost, sa praćenjem zbivanja na ulici “eyes on the street”
-smanjenje saobraćajnih gužvi, prilikom odlaska na posao	-veća energetska efikasnost kroz efikasnije korišćenje prostora i objekata
-povećan broj prilika za društvenu interakciju	-veća mogućnost personalizacije, usklađenost životnog stila sa izborom lokacije i tipa objekta
-socijalno raznovrsne zajednice	-urbana vitalnost i život ulice
-vizuelna stimulacija i raznovrsnost oblika i formi objekata u neposrednoj blizini	Bolja održivost gradskih sadržaja i podsticanje malih biznisa (lokalnih prodavnica)





Uspešne i održive zajednice proizilaze iz: udaljenosti koju stanovnici moraju da pređu da bi došli do svakodnevnih sadržaja;

prisustva dovoljnog broja takvih sadržaja koji ispunjavaju potrebe stanovništva;

kao i mesta i prostora u/na kojima se mogu odvijati različite aktivnosti.

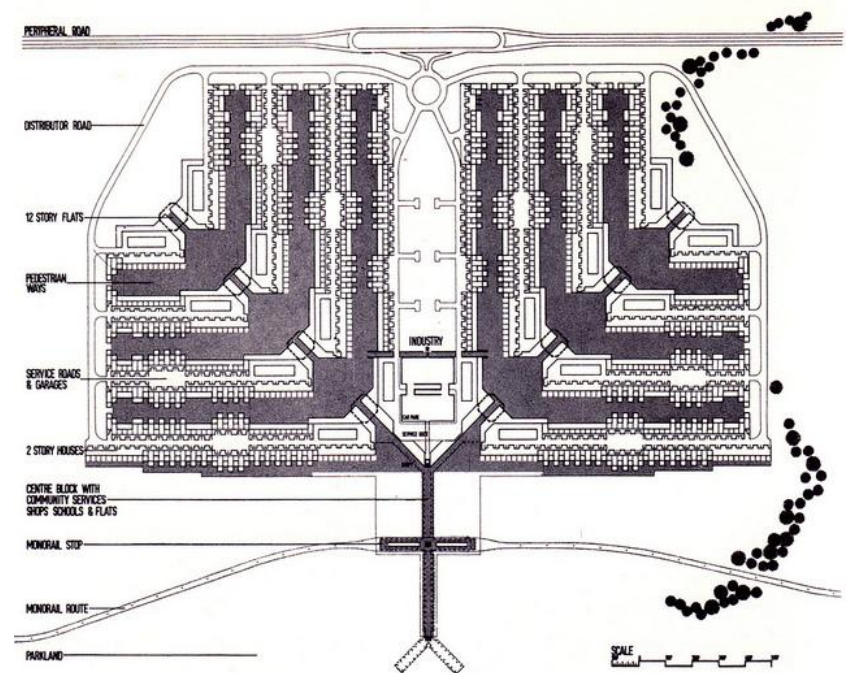
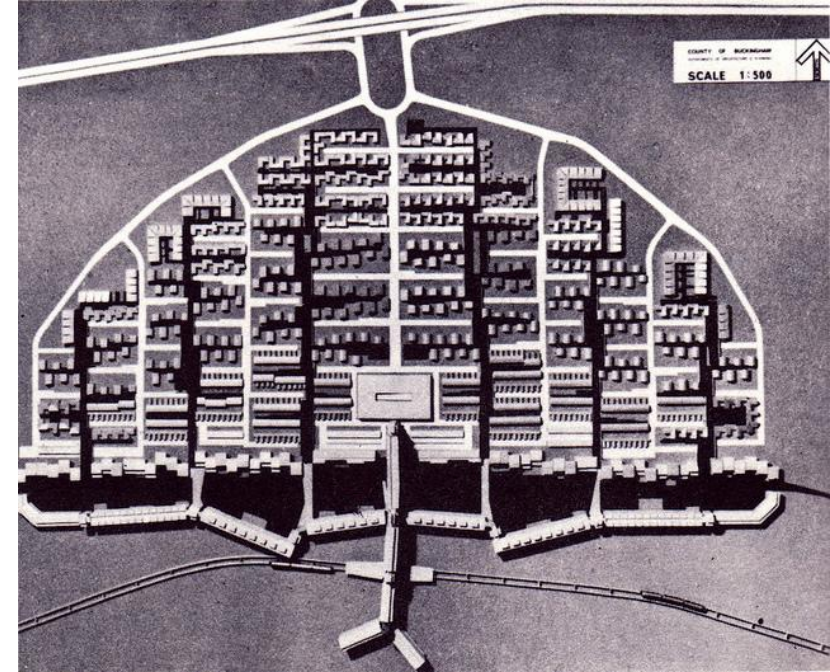
Zoniranje ne stvara zajednicu

Na tipičnim, prostranim, lokacijama namene obuhvataju: stanovanje, osnovnu školu, prodavnice, poslovne prostore, i ponekad industrijsku delatnost.

U procesu klasičnog planiranja ove namene se zoniraju i dodeljuju im se nepomerljive granice, pre bilo kakvog ozbiljnijeg projektantskog rada.

U nekim slučajevima, sama lokacija se deli na građevinske parcele oko najjednostavnijeg uličnog sistema, bez prethodno jasno definisane planske strukture.

U ovoj fazi, često se unapred odlučuje o gustini naseljenosti i postavljaju se fiksni zahtevi, poput obezbeđivanja slobodnih prostora.



Pokušaji da se na ovaj način stvori **osećaj zajednice** kod stanovnika, i **duh mesta** oko **žične tačke**, često propadaju.

Trendovi zoniranja se mogu promeniti uvođenjem raznolikosti u smislu:

- oblika izgradnje,
- namene površina,
- gustine,
- prava korišćenja (javno privatno) i
- zakona tržišta.

