



# RIVA | MAKARSKA

Grad Makarska smješten je u prirodnoj luci između dva poluotoka i u podnožju planine Biokovo, koja ga očito odvaja od unutrašnjosti.

Posljednjih pedesetak godina, grad se proširio i spojio s naseljima smještenim ispod Biokova. Širenjem grada, postojeća prometna infrastruktura postaje opterećena i javlja se potreba za pronalazanjem alternativnog rješenja.

Gradska riva je trenutno neproporcionalno opterećena prometom u kretanju i mirovanju kao i ugostiteljskim sadržajima. Pješačke šetnice i javne površine su u neprimjerenom mjerilu za potrebe javnog i društvenog života koji je tijekom cijele godine koncentriran u staroj gradskoj jezgri, a osobito na gradskoj rivi.

Prema PPU grada Makarske, planiraju se javne garaže na svega 5 minuta pješačke udaljenosti od rive. Dodatno, u sklopu uređenja Peškera, planira se izgradnja nadzemne garaže. Kapacitet navedenih objekata za smještaj vozila u mirovanju trebalo bi detaljno razraditi kako bi se zadovoljile potrebe stare gradske jezgre, a parkiranje u mirovanju kroz budući vremenski period u potpunosti disocirao s rive.

Natječajnim zadatkom, kao dugoročni cilj grada, gradska jezgra se planira izdefiniirati kao isključivo pješačka zona, te predloženo urbanističko-arhitektonsko rješenje prati ove smjernice.

Predlaže se jasna diverzifikacija vozila koja se kreću u zoni 1 rive, sa hipotezom da će se gustoća vozila koja ulaze u ovu zonu smanjiti, a Ulica Kralja Zvonimira i Ulica Stjepana Radića ukidanjem uličnog parkiranja postati dvotračne.

Identificirane su tri vrste prometnog kretanja koja se trebaju zadržati u ovoj zoni:

- javni i taxi prijevoz,
- prijevoz u funkciji pomorskog prometa (ukraj/iskraj) vozila u trajekt, minuti iskranj/ukraj pomorskih putnika s osobnom prtljagom *kiss and sail*, pristup sportsko-ribarskoj luci)
- prijevoz u funkciji javnih ustanova (policajska postaja, općinski sud, pošta, financijska agencija)

Predloženo prometno rješenje trebalo bi postići fluidnost svih navedenih vrsta prometnih kretanja, čije se putanje logično razlažu.

Duž zone 2 i 3 nadovezuje se nastavak slobodnog koridora isključivo za potrebe prometa pod posebnim režimom, čitavom dužinom dominiraju pješaci, a koji promet se ukida. Generalno gledano, u gradovima diljem svijeta, potako, ali sigurno, ljudi izlaze iz svojih automobila, počinju hodati, biciklirati i koristiti javni prijevoz. Smanjuje se buka i zagađenje, te se počinje fizička aktivnost kroz šetnju i bicikliranje.

Projektno rješenje uvažava problematiku spore i teže tranzicije ove zone u isključivo pješačku, pa je rješenje nadograđivo kroz različite vremenske etape izvođenja.

Zadržavaju se svi izvorni dužobalni pješački tokovi, a ujedno i svi poprečni tokovi koji proizlaze iz strukturne matrice gradske jezgre. Oblikovanje urbanog parkira rive gradi se iz detaljne analize postojećih prostornih kvaliteta i nedostataka. Novo popločanje, zelenilo i predložene trase kretanja odnose se sa pijetelom prema postojećim ambijentima i uspomena, istovremeno stvarajući novu prostornu mrežu modernog mediteranskog življenja. Riva postaje glavni javni trg, šetnica, prostor za sva društvena događanja, fjeve, festivale i različite manifestacije.

Predloženo rješenje zadržava u najvećoj mogućoj mjeri postojeće dvoredne murvi, koštela i palmi koje su duboko integrirane u memoriju prepoznatljive vizure grada Makarske.

Dužobalna šetnica je oslobođena od bezsadržajnog travnatog pojasa, dok su dvoredni koštela i murvi obogaćeni novim ritmom niske i gmoilke vegetacije.

Kontrastnim oblikovanjem dužobalnih pješačkih pravaca, specifični doživljaj različitih atmosfera se potencira. Uz obalnu liniju još se više ističe vizualni kontakt s morem, a uz ugostiteljske objekte mikroklima zelenog koridora sa dvoredima listopadnog drveća.

Dvoredima je udahnut novi narativ, prilagođen mjerilu i osjetilju čovjeka. Iz puke kulise/dekoracije započinju aktivni dijalog i stvaranje novih mikroambijena.

## POSTULATI:

Generiranje javnog prostora primjerenog mjerila

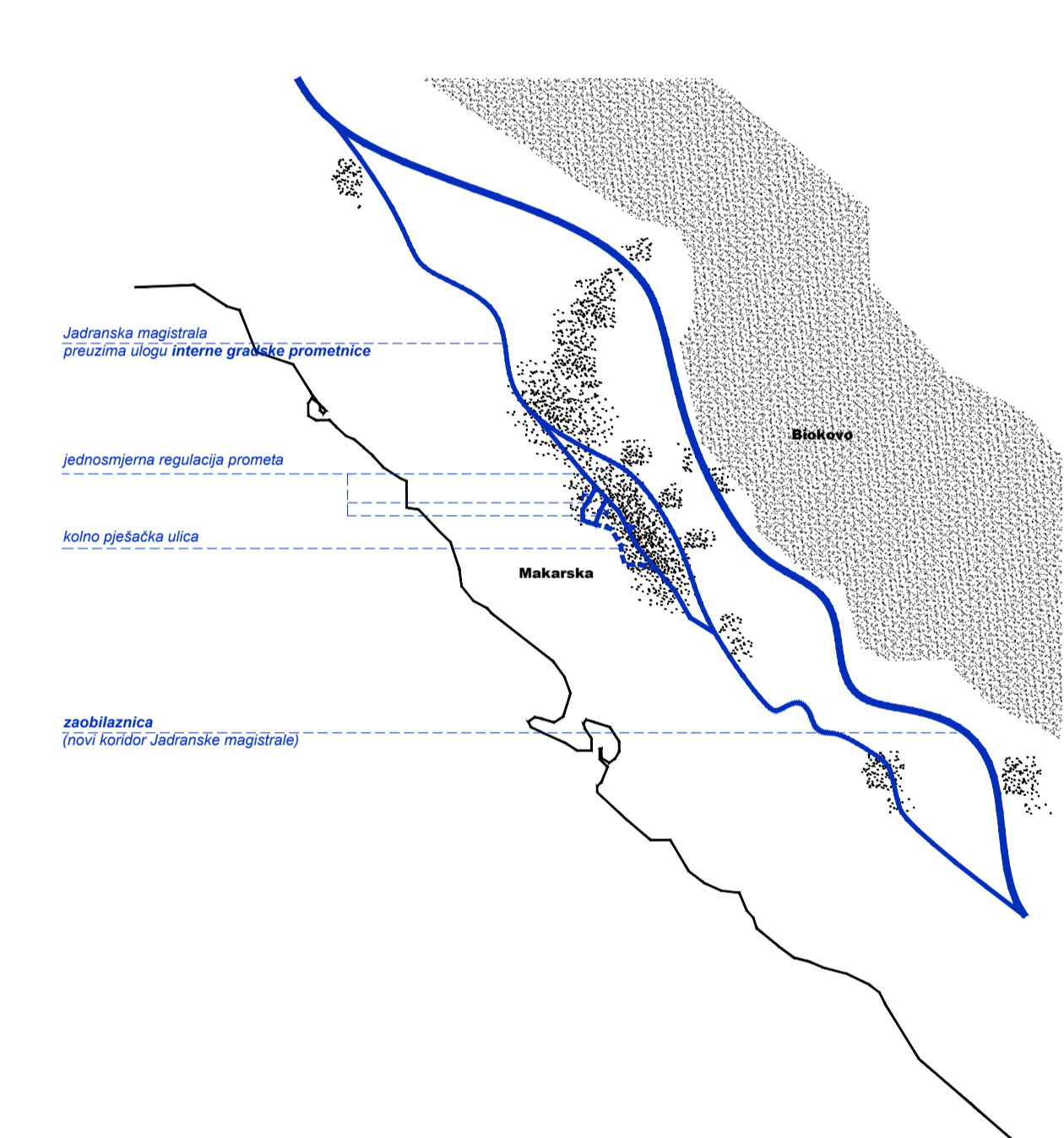
Proširenje pješačkih komunikacija i iščitavanje postojeće logike kretanja

Uvažavanje komercijalnih sadržaja

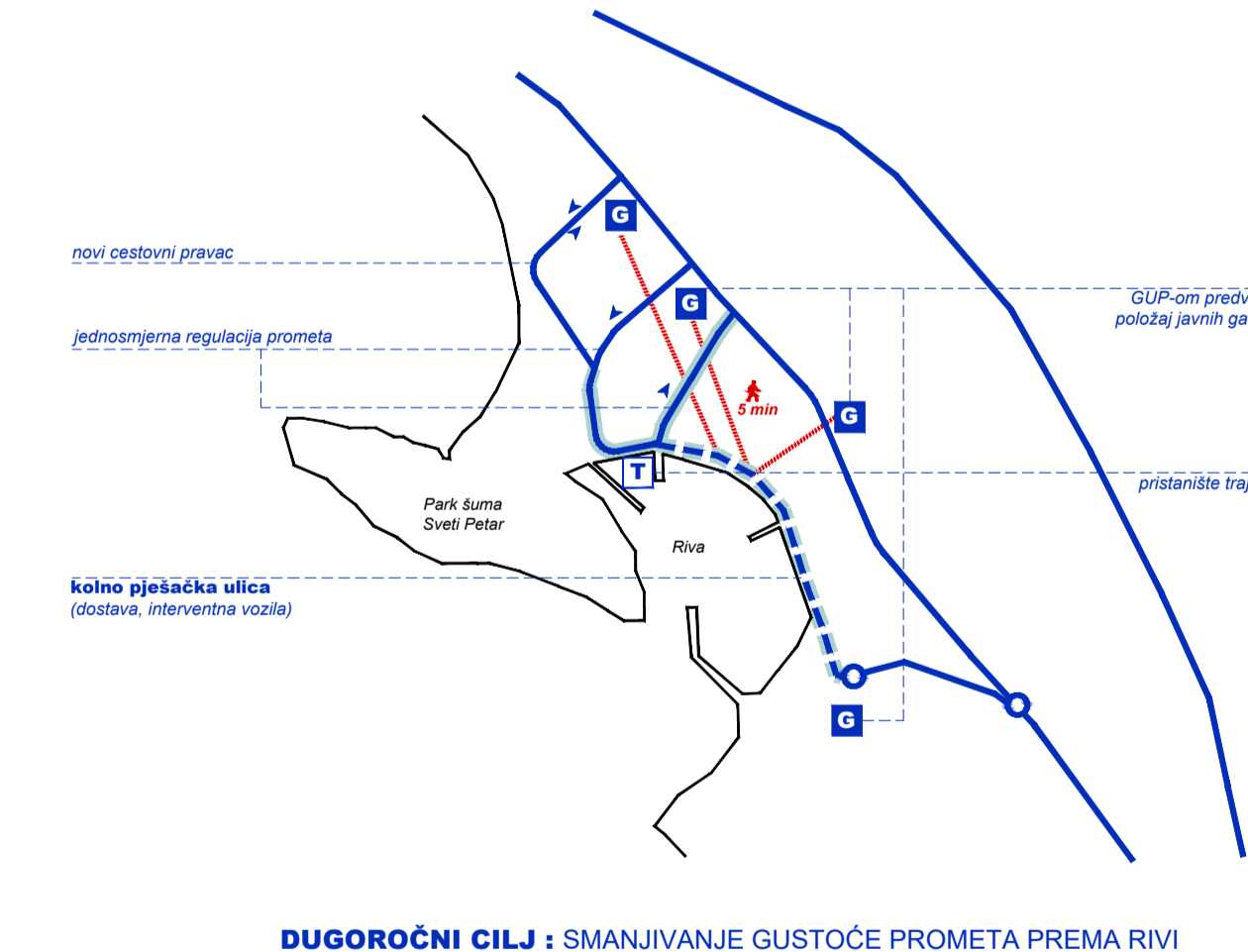
Integracija zatečenih memorija u mrežu novih mikroambijena



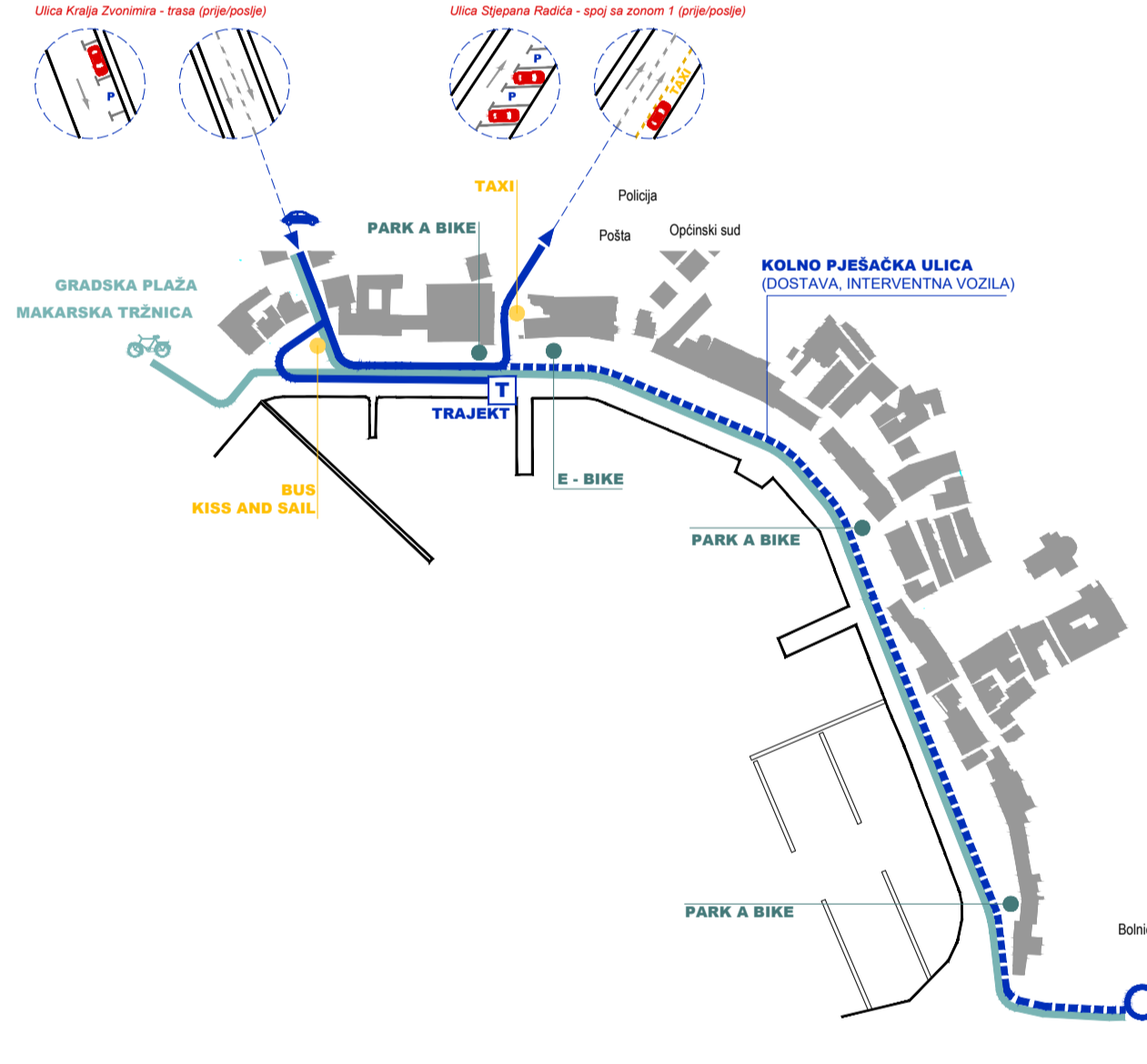
## PROMET "L"



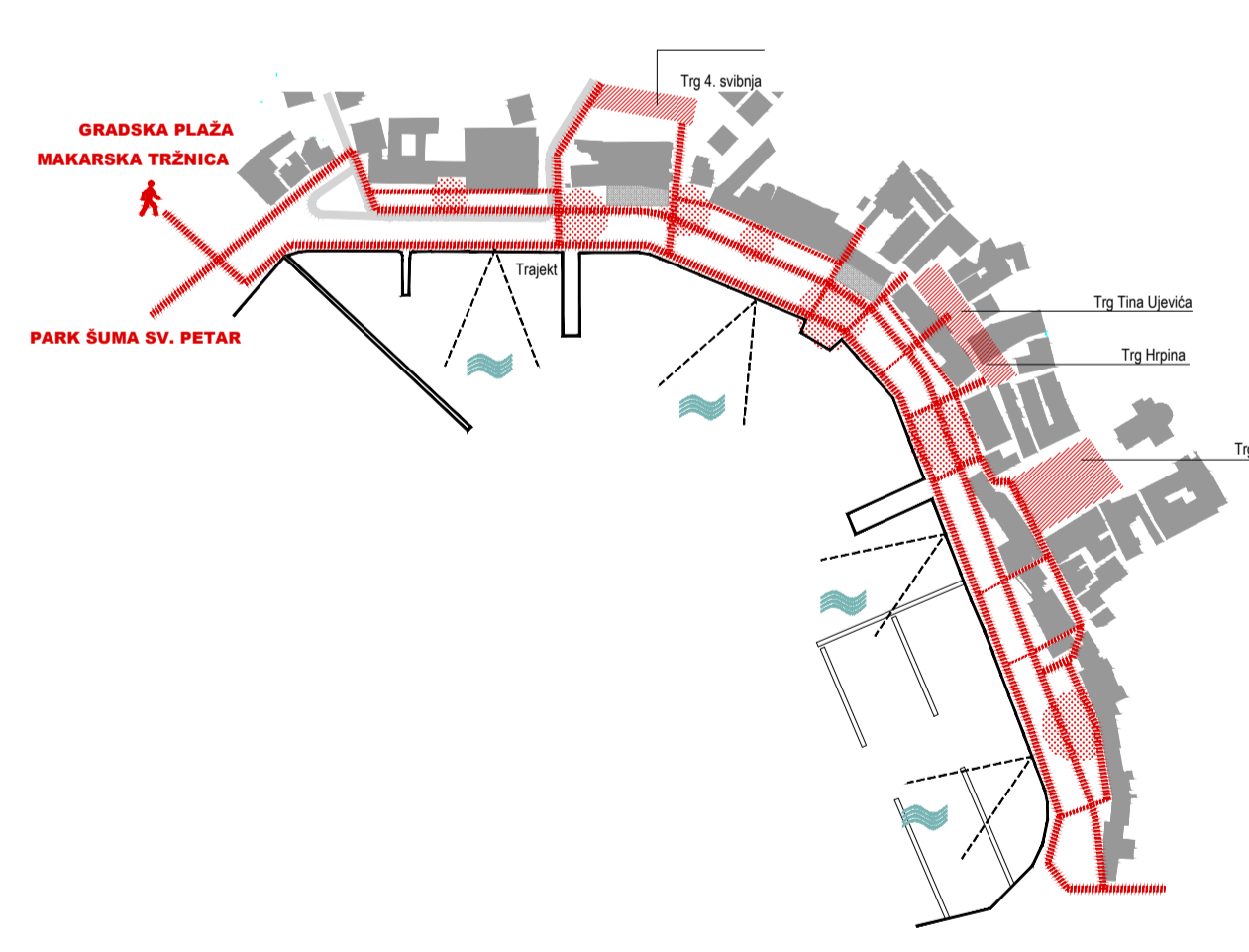
## PROMET "M"



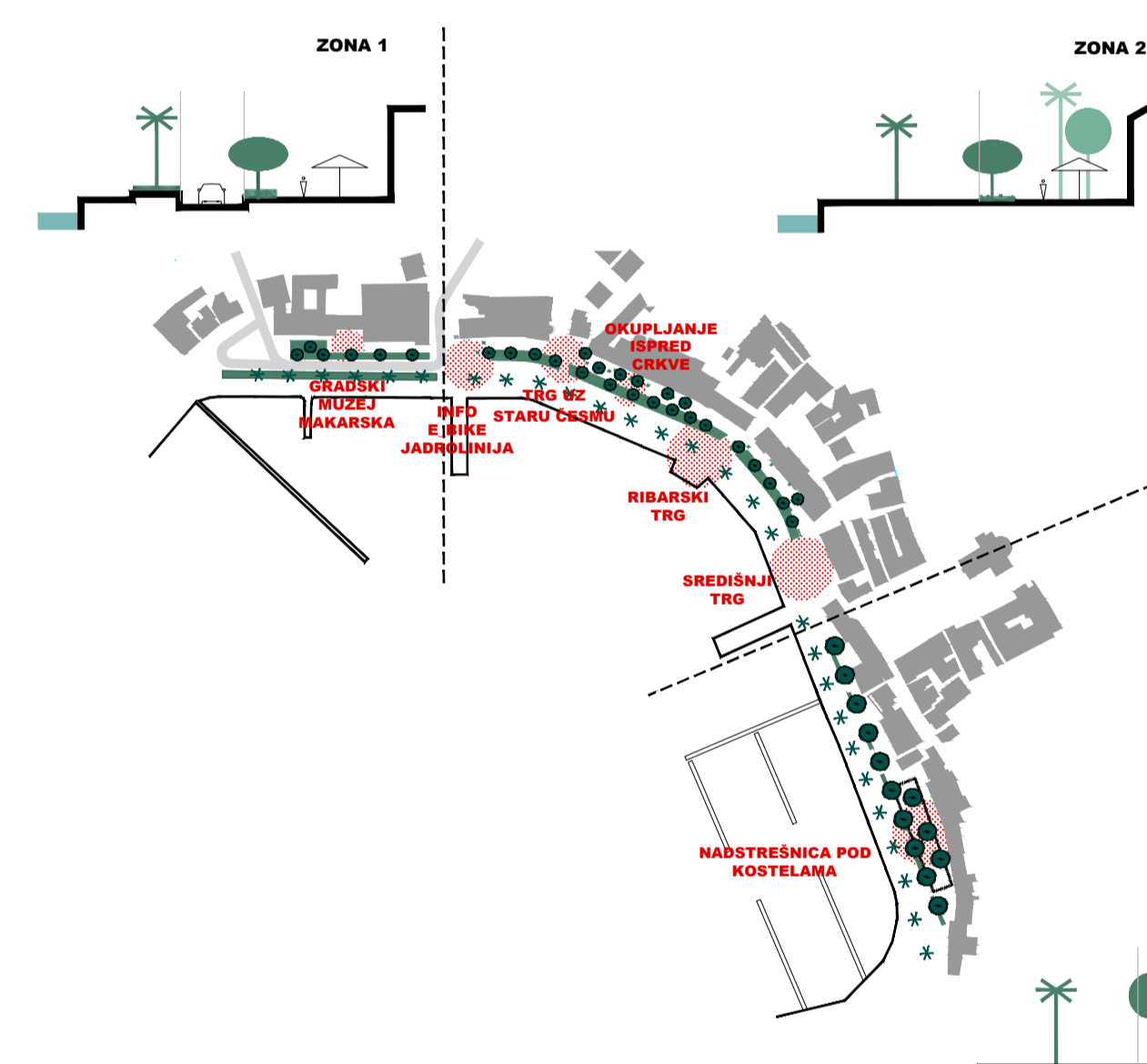
## PROMET "S"



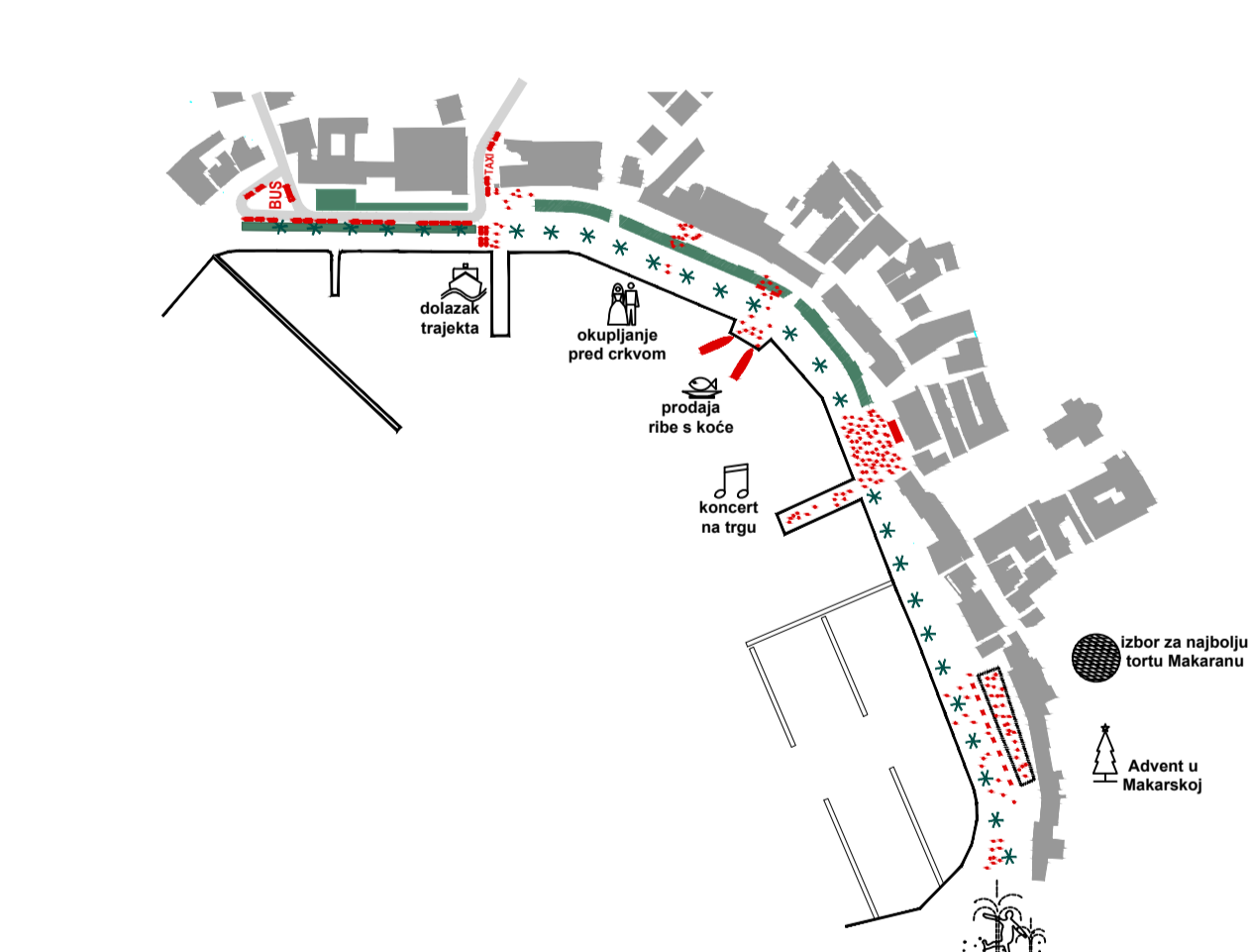
## PJEŠAČKE KOMUNIKACIJE



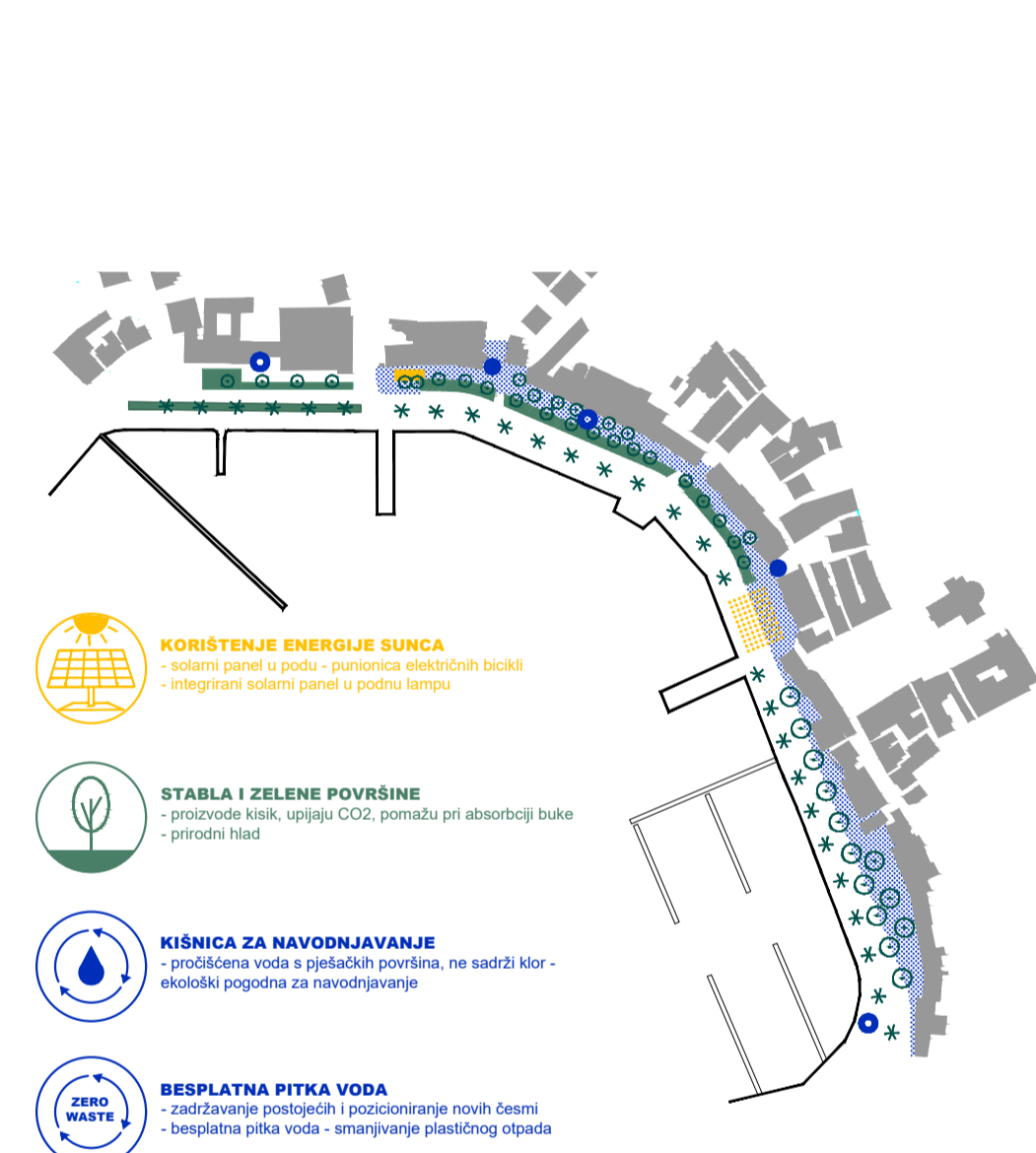
## ZONE I MIKROAMBIJENTI



## RAZLIČITI SCENARIJI KORIŠTENJA

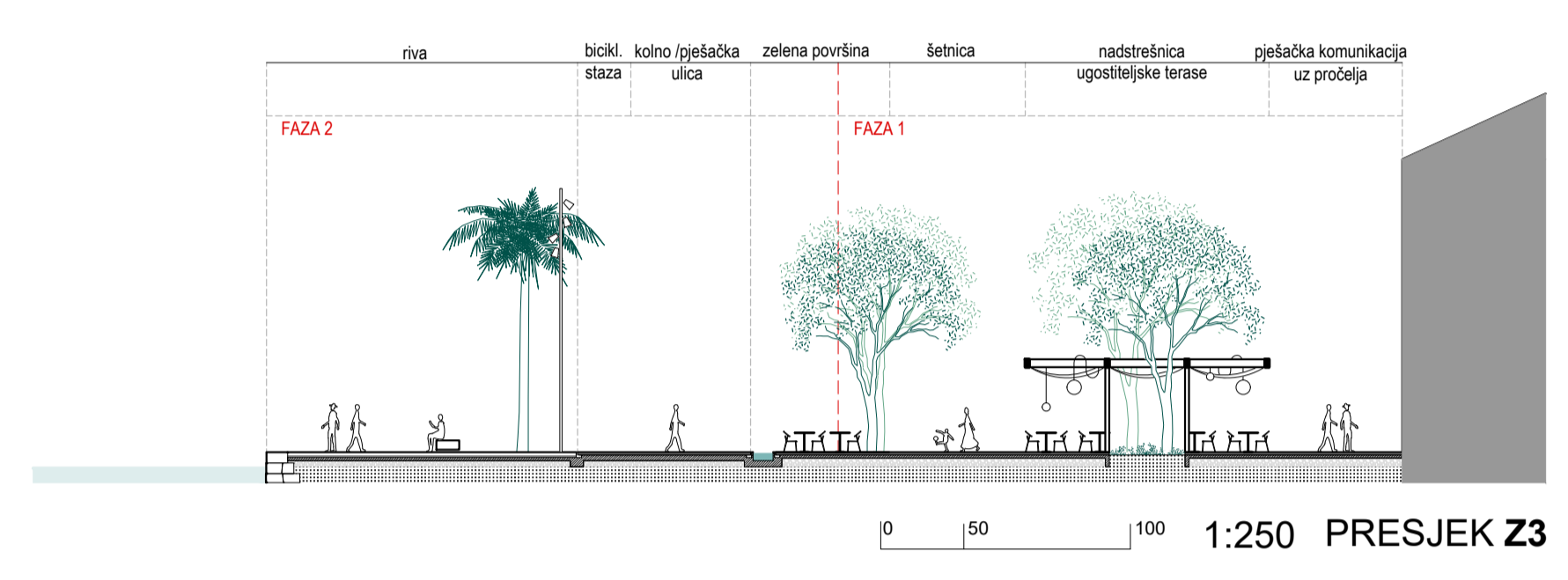
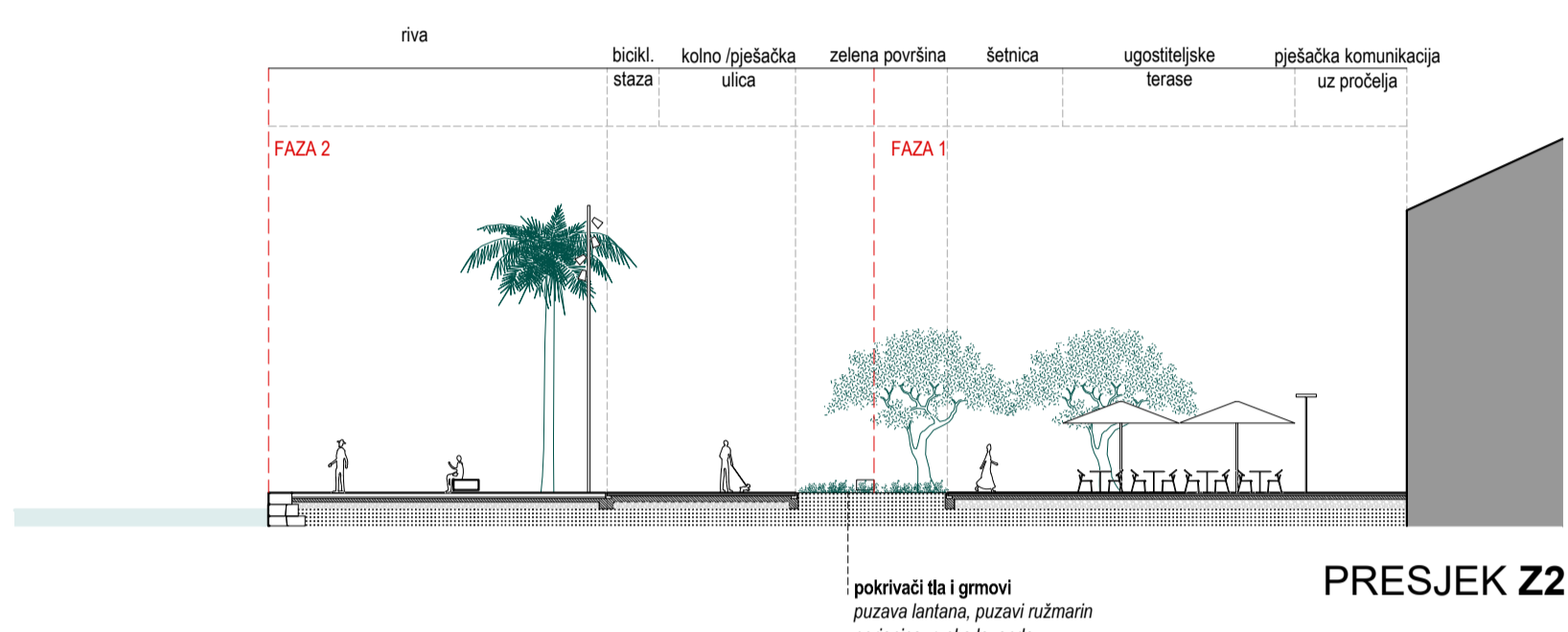
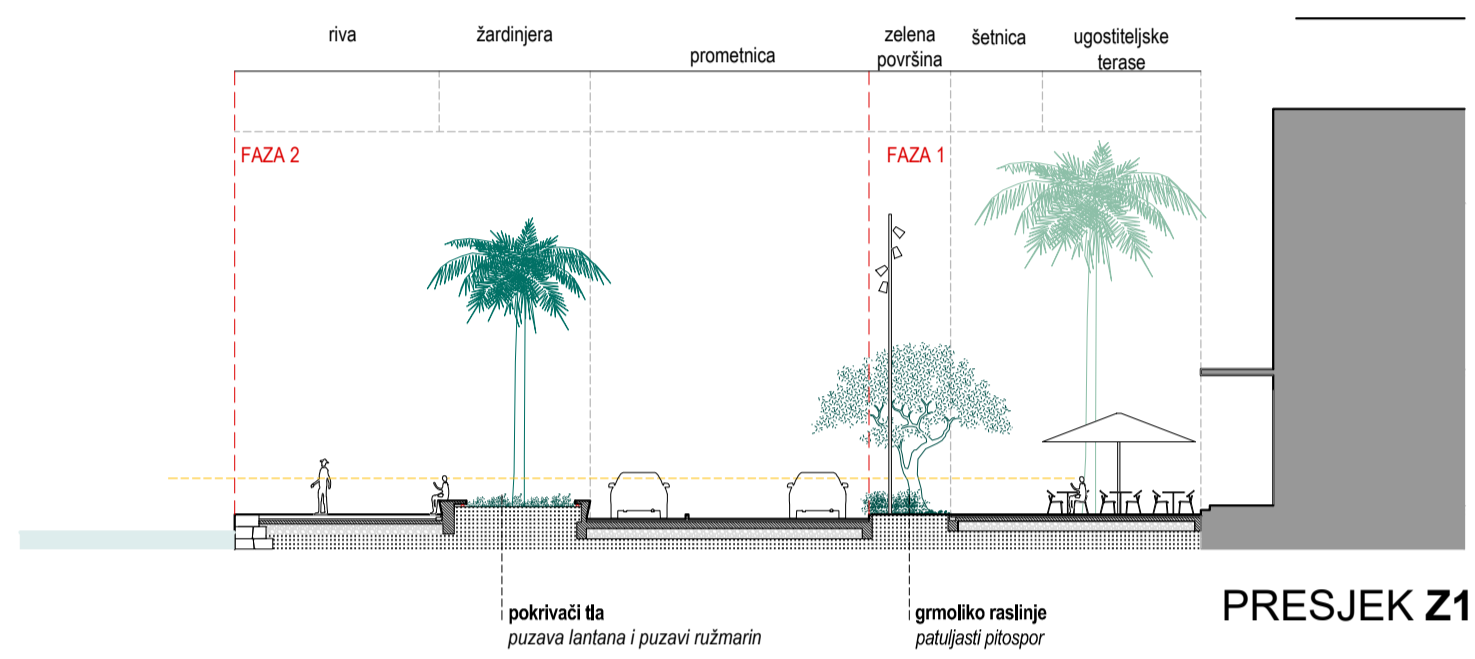
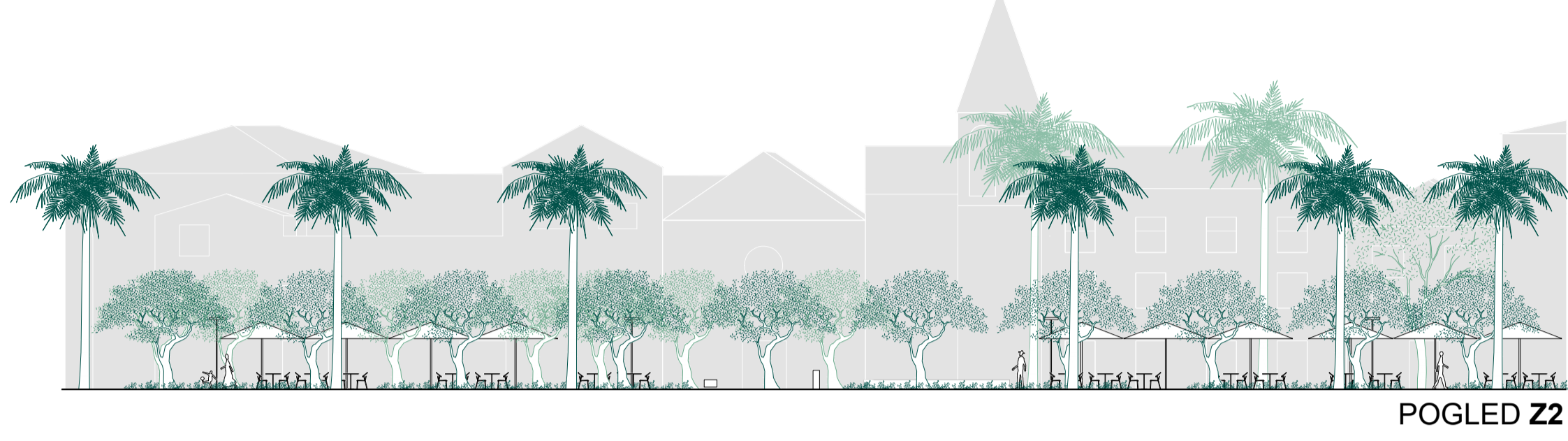
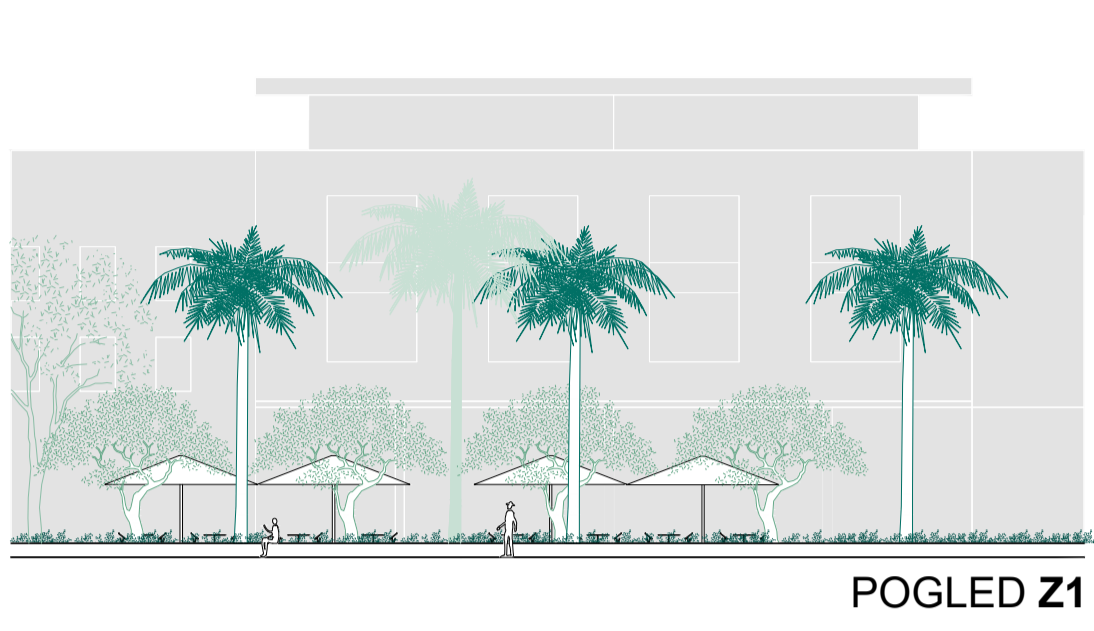
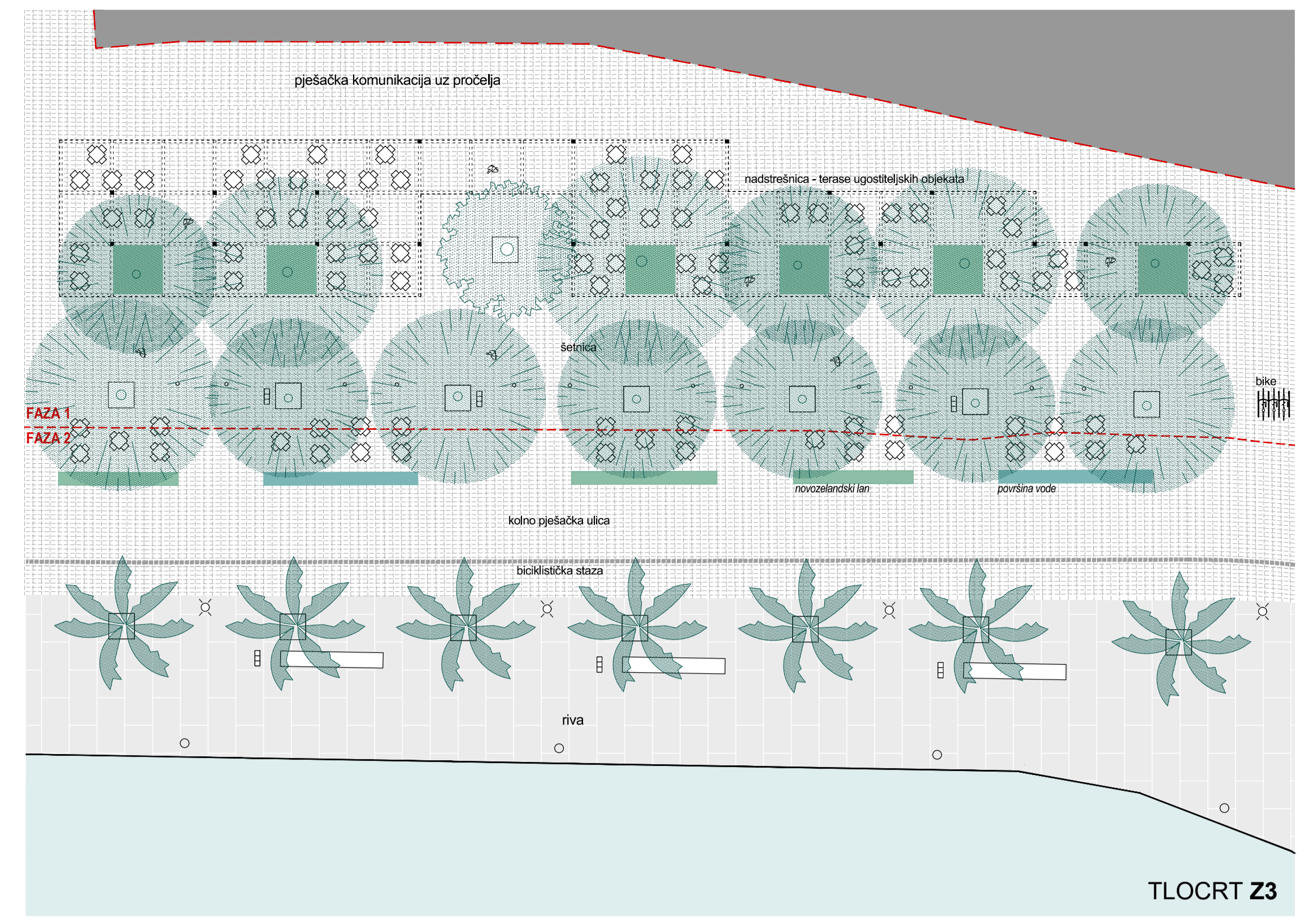
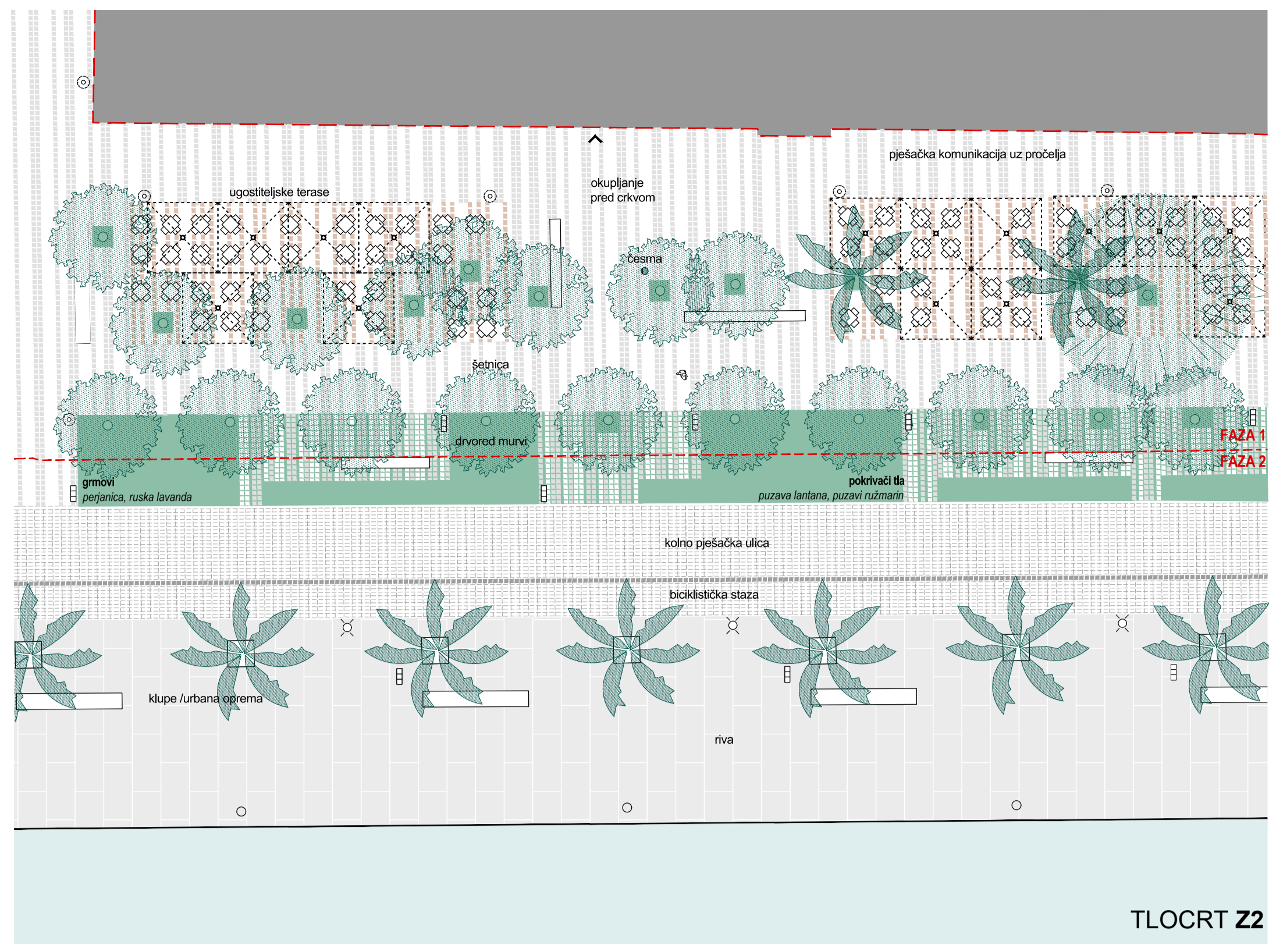
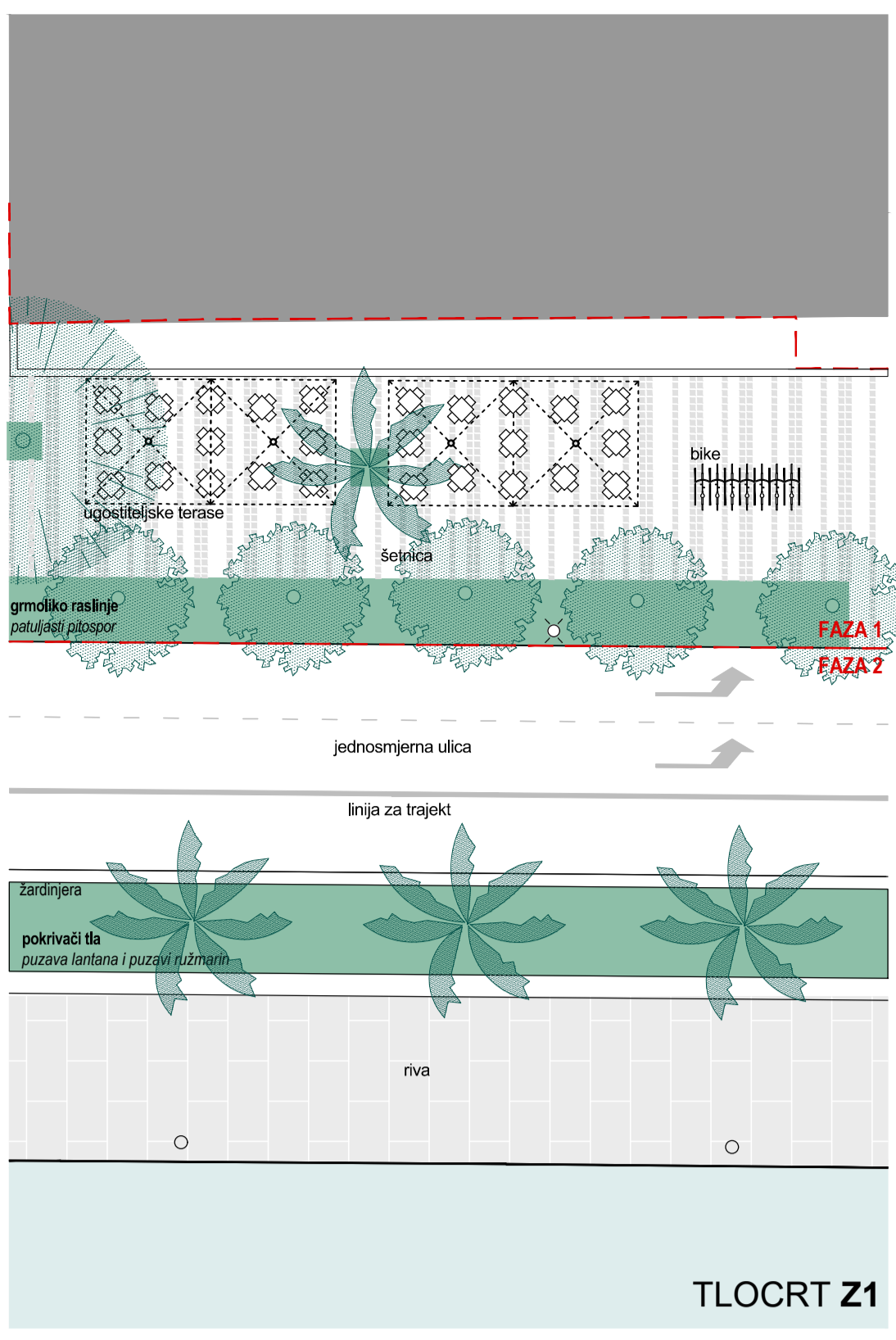


## KOCEPT ODRŽIVOSTI



## HEMA RASVJETE

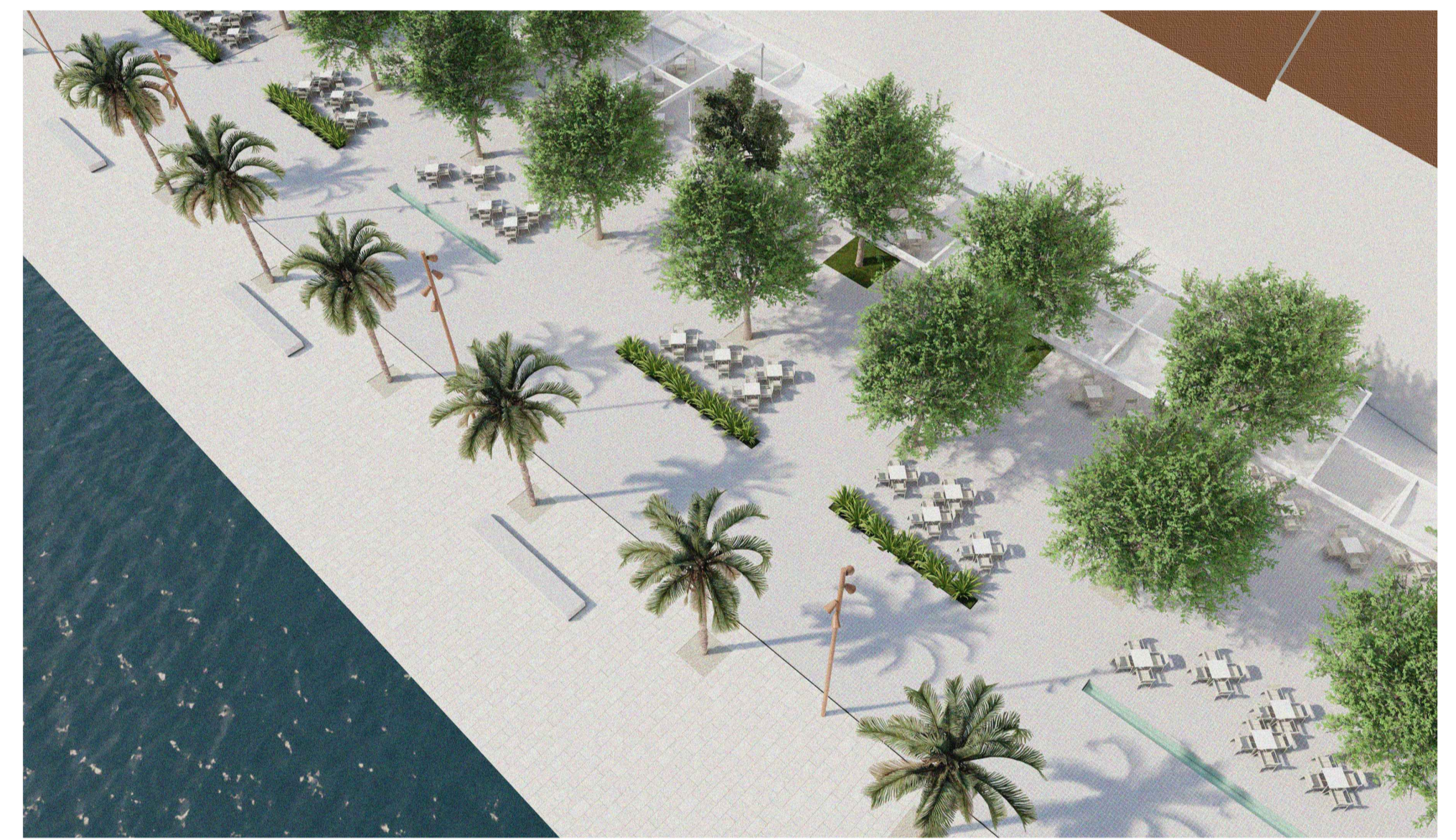
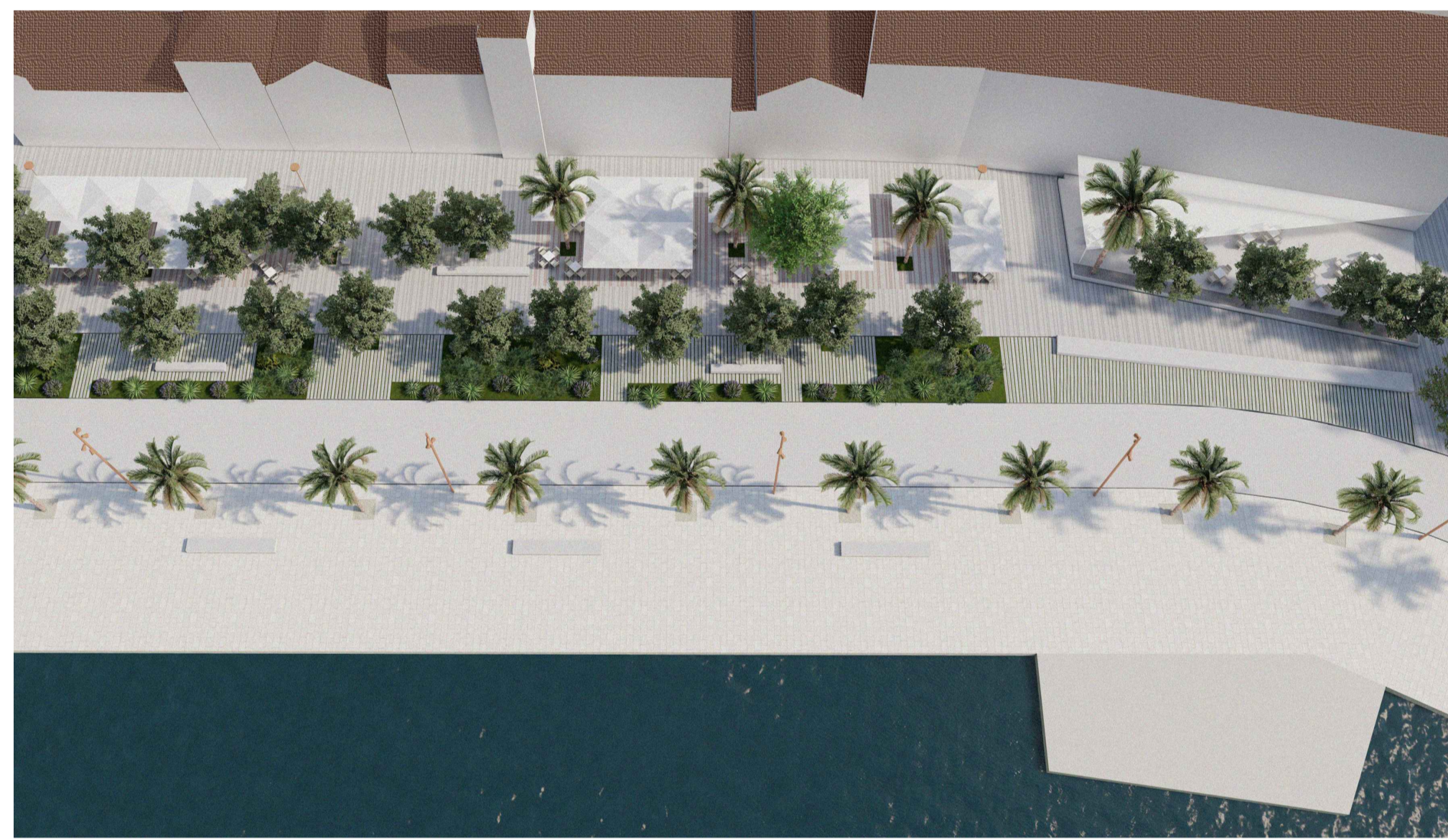




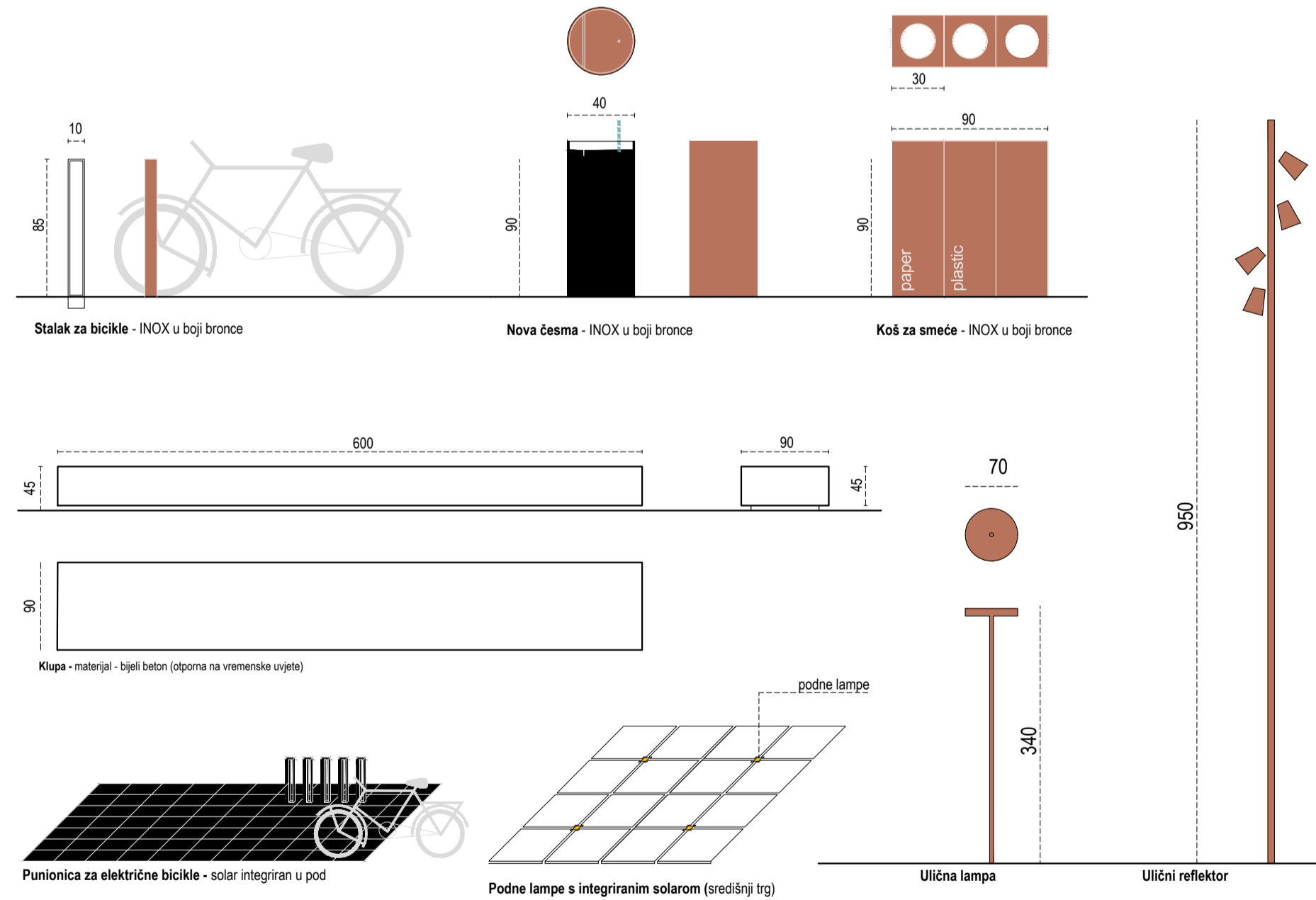
ZONA 1

ZONA 2

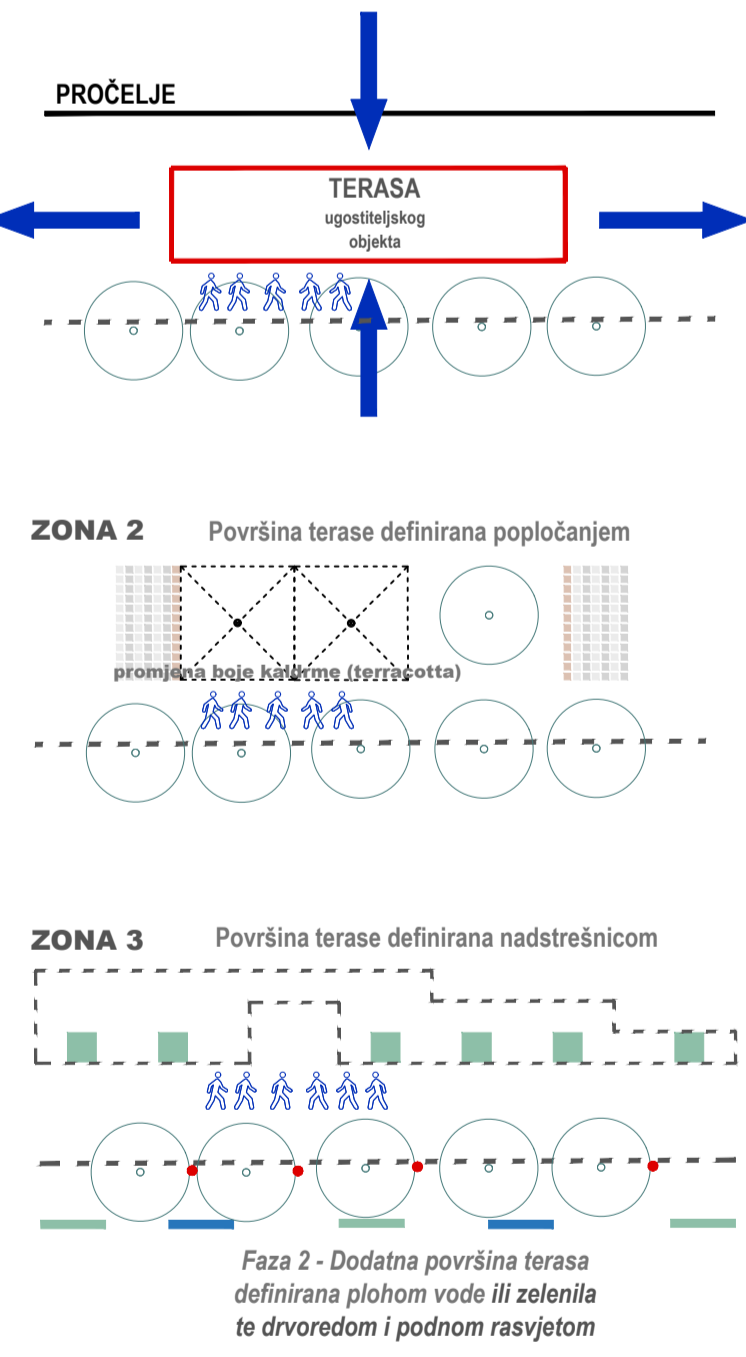
ZONA 3



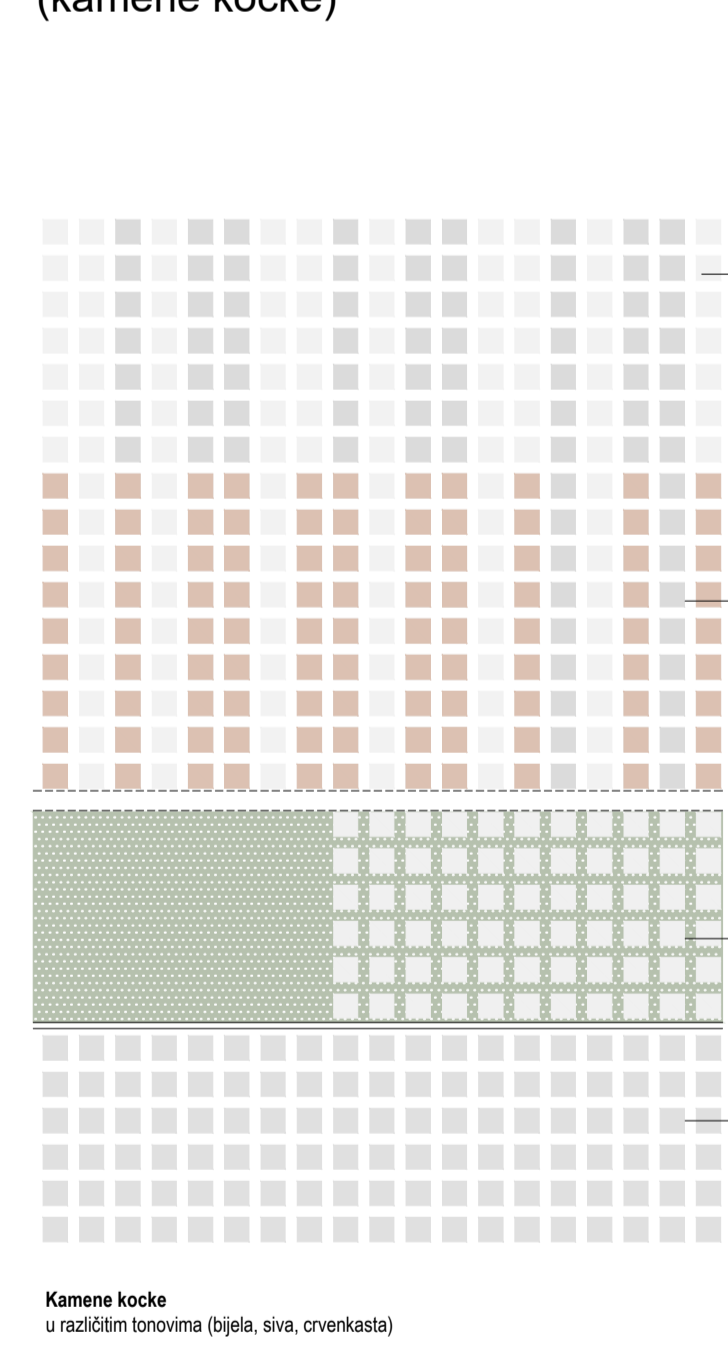
URBANA OPREMA



HEMA ŠTEKATIRANJA



HEMA POPLOČANJA



OPREMA I NATKRIVANJE UGOSTITELJSKIH OBJEKATA

