

Š

ire, 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 dijelova 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 (Poljana...).

Umreženi organizam Starog pazara postaje instrument preslikavanja javnih interakcija starog grada na prometnu infrastrukturu, šire, akvatorija na zaleđe i inverzno.