

# Dizajn sustava signalizacije Zapadnog kolodvora u Zagreb

---

Ćordaš, Tjaša

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **Algebra University College / Visoko učilište Algebra**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:225:397608>

*Rights / Prava:* [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-09-01**



*Repository / Repozitorij:*

[Algebra University - Repository of Algebra University](#)



# ZAVRŠNI PROJEKTI RAD

NAZIV FAKULTETA: Visoka škola tržišnih komunikacija Agora  
NASLOV TEME: Dizajn sustava signalizacije Zapadnog kolodvora u Zagrebu  
STUDENTICA: Tjaša Čordaš  
VODITELJ: dr. sc. Siniša Bogdanović, prof. v. š.  
MENTORI: Dean Roksandić, g. pred.  
Goran Božić, pred  
AKADEMSKA GODINA: 2017. / 2018.



## SAŽETAK ZAVRŠNOG RADA

Ovaj dokument ima funkciju priručnika u prvom redu za dizajnere, a onda i za zaposlenike Zapadnog kolodvora Zagreb i Hrvatskih željeznica.

Napravljen za potrebe oblikovanja i izbora interpretacijskih, signalizacijskih i obavijesnih ploča unutar područja kolodvora.

Čilj ovog priručnika je omogućiti visoku kvalitetu sustavnog označavanja i interpretiranja u prostoru Zapadnog kolodvora te na takav način obaviti važnu dužnost očuvanja kulturnih vrijednosti kao i navigacije unutar prostora kolodvora ali i njegove okolice. Ovaj priručnik sadrži materijale koji se ne smiju koristiti i distribuirati van sustava Zapadnog kolodvora Zagreb u cijelosti bez dozvole koautora i uprave fakulteta koji su ujedno i vlasnici ovog dokumenta.

Ploče su najučestalije sredstvo komunikacije između posjetitelja i kolodvora. Posjetitelji putem njih dobivaju informacije koje ih navigiraju da se sigurno i u što bržem mogućem roku kreću kroz kolodvor krećući se tako da bi što lakše došli do svojeg odredišta. Ispravna upotreba elemenata grafičkog dizajna i produkt dizajna unutar kolodvora komunicira snažnu i organiziranu ustanovu koja profesionalno i u roku obavlja svoje dužnosti. Dosljedno vodi brigu o zaštićenom području. Znakovi su dizajnirani u više horizontalnih i vertikalnih formata kako bi se omogućila prilagodljivost u oblikovanju sadržaja s obzirom na vrstu i količinu prezentiranog materijala. Materijali za izradu konstrukcija i ploča su odabrani po karakteristikama koje omogućavaju trajnost u vanjskim uvjetima različitih klimatskih prilika, jednostavno održavanje te otpornost na vandalizam.

Ovim priručnikom je definiran princip oblikovanja svih tipova ploča i ostalih znakova

i javnih mobilijara koji se mogu koristiti za interpretaciju i signalizaciju unutar područja kolodvora. U priručniku su zadani standardi, i primjeri prijeloma i postavljanja svih tipova ostalih znakova i javnih mobilijara.

# SADRŽAJ

<b>Uvod</b>					
Opis subjekta	5	logotip + znak		Unutrašnjost 2	40
Opis teme	7	Negativ	23	Prikaz iz smijera parka	41
Istraživanje	8	logotip + znak			
Konkurentski ili slični subjekti	9	Mreža	24	<b>Grafički standardi</b>	
Ciljne skupine	12	logotipa i znaka		Primarna tipografija	43
Postojeći elementi vizualne komunikacije	13	Zaštićeni prostor znaka	25	Sekundarna tipografija	44
Analiza (SWOT analiza)	15	Piktogrami	26	Standardi boja	45
Zaključak istraživanja	16	Putokaz za slijepo i slabovidno	27		
		Mapa	28	<b>Tehnički standardi</b>	
<b>Idejna rješenja</b>		Naslovne ploče	29	Oznaka perona	47
Moodboard	18	Piktogramske ploče	30	Naslovne ploče	48
Skice	19	Piktogramske ploče	31	Tekstualne ploče	50
Razrada idejnih rješenja	20	Oznaka perona	32	Piktogramske ploče	51
		Smjerokaz	33	Smjerokaz	52
		Oznaka stajališta	34	Oznaka stajališta	53
		Oznaka izlaza	35	Oznaka izlaza i ulaza	54
		<b>Prikaz znakova u prostoru</b>		<b>Zaključak</b>	
<b>Finalna rješenja</b>		Peroni	37	Ogledni prikaz znakova	55
Vizualni identitet	22	Bočna strana kolodvora	38	Zaključak	57
		Unutrašnjost 1	39	Izvori	58
				Prijavnica Završnog rada	59





## OPIS SUBJEKTA

Zapadni kolodvor je najstariji zagrebački kolodvor.

Zapadni kolodvor je već 36 godina, od ukidanja Samoborčeka, jedina trešnjevačka željeznička stanica, a oduvijek je bila jedina željeznička stanica na pruži normalnog kolosijeka.

Zapadni kolodvor se pruža cijelom sjevernom granicom Trešnjevke, a željeznička pruga zbog koje je Zapadni kolodvor i nastao, uz rijeku Savu predstavlja najvažniji faktor oblikovanja Trešnjevke i njezine povijesti.

Dana 01.10.1862. otvorena je pruga Zidani Most-Zagreb-Sisak, a zagrebački putnici su vlakove dočekivali na Zapadnom kolodvoru koji se u to doba zvao Zagreb južni kolodvor. Njegov položaj podalje od centra (u doba njegove gradnje on se nalazio na krajnjoj gradskoj periferiji) posljedica je izričite želje grada i vlasnika Željeznice da sadržaji koji su se tada vezali uz željeznicu, industrija i vojska, budu podalje od stambenog dijela grada.

Uz zgradu koja se nije puno promijenila od vremena gradnje sagrađene su još i ložionica, okretnica lokomotiva (vidljiva još i danas u blizini Vodovodne ulice), priručna radionica, vodovodna postaja te stambena zgrada za željezničke službenike. U zgradi se nalazila i kolodvorska gostionica čija se terasa nalazila s istočne strane stanične zgrade. U sklopu kolodvora su uz prugu sagrađene i dodatne kuće za željezničke radnike koje i dan danas postoje i vjerojatni su najstariji objekti koji se nalaze na tlu Trešnjevke. Sto se prometnog dijela tiče, kolodvor je imao šest prolaznih kolosijeka, točno toliko koliko ih ima i danas (iako neki od njih više nisu u upotrebi). Period nakon puštanja željeznice u pogon koincidirao je s periodom kada se gradsko

sajmište nalazilo na mjestu današnjeg HNK (1866.-1891.) i u to vrijeme je težište razvoja grada bilo upravo na području između centra grada i Zapadnog kolodvora te oko njega. Tada su sagrađeni prvi industrijski pogoni i skladišta s trešnjevačke strane, a formirane su i Magazinska cesta kao prometnica koja prati prugu s južne strane te Nova cesta kao najkraća veza kolodvora sa selom Horvati i Savskim mostom.

Dana 04.01.1870. puštena je u promet pruga do mađarskog Zakanya koja je naknadno produžena na jug do Karlovca, a potom i Rijeke. U pripremama za taj novi prometni pravac sagrađen je i drugi gradski kolodvor, Zagreb državni kolodvor (Zagreb MAV), no on je u to doba bio tek neugledna kućica uz koji su bila tri kolosijeka, dok su svi vlakovi stajali i na Zapadnom kolodvoru kao glavnoj gradskoj postaji.

Godine 1892. došlo je do promjena u gradskoj željezničkoj hijerarhiji jer je te godine otvoren novosagrađeni kolodvor, Zagreb glavni kolodvor, koji je preuzeo glavnu ulogu u gradskom željezničkom prometu.

Nakon toga, 16.01.1901. otvorena je i uskotračna pruga do Samobora, poznati Samoborček, s polaznim kolodvorom u današnjoj Adžijinoj ulici. Oba kolodvora bila su povezana kolosijekom u cilju pretovara robe kod skladišta Zapadnog kolodvora u vagone Samoborčeka. Taj je spojnik kolosijek ukinut 1962. kada je izgrađen novi kolodvor Samoborčeka. Tragovi tog kolosijeka su vidljivi još i danas, po njemu vodi prilazna cesta spomenutim željezničarskim kućama Magazinske ceste / Jagičeve ulice.

Godine 1920. otvara se teretna (i ranžirna) žel-

## OPIS SUBJEKTA

jeznička stanica Črnomerec koja se nastavlja na Zapadni kolodvor, a nešto kasnije, između 1923. i 1932. otvara se i Istočni kolodvor (kod Heinzelove ulice). Ta će dva kolodvora nositi sav zagrebački teretni promet do 1978. godine kada se otvara Ranžirni kolodvor kod Buzina i preuzima velik dio teretnog prometa. Posljednjih godina je stanica Črnomerec priključena Zapadnom kolodvoru koji se pruža sve do Zagrebačke ceste odnosno krajnjeg sjeverozapadnog ugla Trešnjevke.

Nakon gradnje teretnog kolodvora Črnomerec planirana je i rekonstrukcija i proširenje Zapadnog kolodvora, a projekt je napravio arhitekt Josip Costaperavia. No, radovi nisu nikad ni započeli.

Godine 1924. podržavljene su sve željezničke pruge, a Zapadni kolodvor je preimenovan u željezničku stanicu Zagreb Sava. To mu je ime ostalo do 1943. kada mu je dano današnje ime.

Tijekom Drugog svjetskog rata sagrađen je i drugi kolosijek između Zidanog mosta i Zagreba, dok je 1972. provedena elektrifikacija pruge izmjeničnom strujom te su iz upotrebe povučene parnjače (parne lokomotive).

Kako je tijekom svih tih desetljeća Zapadni kolodvor predstavljao veliku prometnu barijeru između Trešnjevke i sjevernijih dijelova grada već su se dugo pojavljivali prijedlozi za podizanje pruge na stupove (kao što je već učinjeno u istočnom dijelu grada, između Držičeve i Borongaja 1978.) ili ukapanje pruge pod zemlju. S druge strane, planirana je i izgradnja podvožnjaka koji bi povezivao Hanuševu ulicu s Magazinskom cestom uz prilaze kolodvorskim kolosijecima. Niti jedan

od tih projekata nije ni blizu realizacije, a građani se snalaze prelazeći kolosijeka usprkos zabrani te pronalaze rupa u zidu kojim je Zapadni kolodvor ograđen prema jugu.

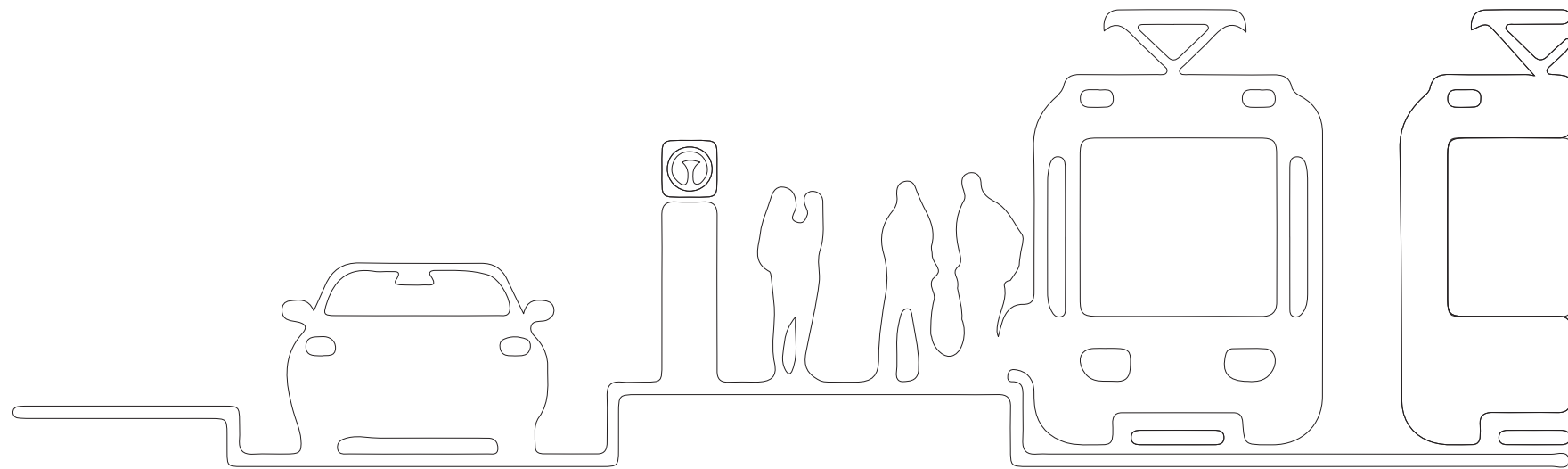
U budućnosti se planira i izgradnja dva nova kolosijeka na trasi od Zapadnog kolodvora prema zapadu koji bi preuzeli gradski/prigradski željeznički promet, a u sklopu tih promjena bi Trešnjevka mogla dobiti i još poneku željezničku stanicu (planirane su stanice kod Ulice grada Vukovara i Savskog mosta na južnom kraju pruge) pa bi time Zapadni kolodvor izgubio monopol na predstavljanje Trešnjevke u željezničkoj mreži.

“Na kraju treba spomenuti da se od Zapadnog kolodvora (njegovog teretnog dijela nekada zvanog TK Črnomerec) odvajaju svi industrijski kolosijeci koji su nekad vodili Trešnjevkom, a sada su izvan upotrebe (osim kolosijeka za Toplanu): kolosijek za kasarnu Prečko, Končar te Ferimport. Sa sjeverne strane, od Zapadnog kolodvora su se nekad odvajali kolosijeci za Franck i Ciglane Zagreb, no i oni već dugo nisu u funkciji i većim dijelom ne postoje.”  
(M. S. Altić 2002.)

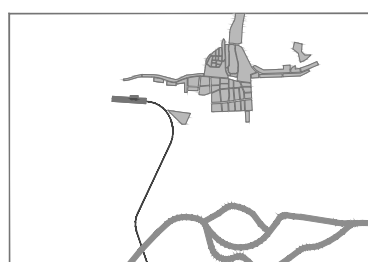
## OPIS TEME

Željezničke i autobusne postaje kao i terminali na zračnim i morskim lukama, zahtijevaju kompleksni i dobro razrađen sustav znakova. "Jasna i jednostavna komunikacija omogućava lakšu i bržu tranziciju te je zato od iznimne važnosti. Tranzitni centri mogu biti znamenitosti u prostoru, ali očaravajuća arhitektura ne bi smjela opstruirati bazične funkcije tranzitnih centara - očito ograničenje koje se može očekivati i poštivati svugdje. Nažalost, to nije uvijek slučaj." - (Calori,2002.) Nivo signalizacijskog dizajna na mnogim je mjestima na kolodvoru, još uvijek ispod profesionalnog standarda.

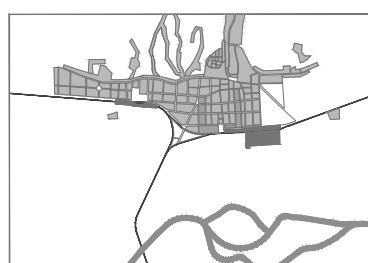
U ovome projektu zadatak dizajnera je osmisлити kreativni koncept Zapadnog kolodvora u Zagrebu i dizajnirati sustav signalistike kojem bi se služili putnici i zaposlenici željeznica. Sustav bi služio za što efikasniju i sigurniju navigaciju u prostorima same zgrade kolodvora ali i u njenoj neposrednoj blizini s posebnim naglaskom na područje ukrcaja i iskrcaja te ostalih dijelova gdje prometuju vlakovi. Nužno je posebnu pozornost obratiti na iznad navedena mjesta jer je opasnost od težih i teških ozljeda višestruko veća. Nadalje, od prijeko je važnosti zadržati integritet povijesne prijemne zgrade Zapadnog kolodvora jer je zaštićena kao kulturno dobro. Pritom se ne misli u potpunosti izbjeći bilo kakve nove intervencije u prostoru, već u prostor intervenirati tako da se sadašnja struktura prijemne zgrade naglasi i tako poveća ukupna estetska vrijednost prostora. Krajnje dizajnersko rješenje i svi pripadajući elementi moraju biti sadržani u knjizi standarda.



## ISTRAŽIVANJE



1864.



1898.



1930.



danas

Kompleks Zapadnog kolodvora je izgrađen u sklopu izgradnje same pruge na relaciji Zidani most (središnja Slovenija) - Zagreb - Sisak - Galdovo (riječna luka). Kolodvor je u promet pušten 01. listopada 1862. godine, a kolodvorska zgrada je do današnjeg dana gotovo u potpunosti zadržala svoje prvobitno "lice", zbog čega je 1986. zaštićena kao kulturno dobro.

Gradnju Zapadnog kolodvora, kao i same pruge, preuzelo je (temeljem koncesijskog ugovora) Carsko i kraljevsko društvo Južnih željeznica, prema čemu je kolodvor dobio svoje prvo ime - Južni kolodvor. Za vrijeme izgradnje kolodvora, probijena je i kolodvorska cesta (danas Ulica Republike Austrije). 01. siječnja 1924. godine, uslijed vlasničke promjene nad željezničkim prugama i održavanju, kolodvor je dobio novo ime - Zagreb - Sava, te ga zadržava sve do 1943. kada dobiva današnji naziv - Zapadni kolodvor. Zgrada je obnovljena u rujnu 2007. godine.

Komunikacija u prostorima Zapadnog kolodvora Zagreb mora biti jasna i dokučiva ljudima s različitih društvenih polja i stupnja obrazovanja. Poruke moraju biti slikovno i jezično čitljive ljudima s različitim kulturološkim pozadinama. Također, poruke moraju stajati na sigurnim mjestima na kojima ih se ne može lako oštetiti, što slučajno, što namjerno (opasnost od vandalizma) te biti sačinjene od izdržljivih materijala. Jezgrovitim i univerzalno razumljivim porukama žele se spriječiti moguće ozljede ili zabune pri korištenju usluga kolodvora ili njegovim razgledavanjem. Ton komunikacije mora biti čvrst i jasan, no u sebi mora imati i vizualne naznake duge povijesti kolodvora. Sadržaji zanimljivi turistima moraju imati i edukativnu

komponentu, dok poruke za zaposlenike moraju biti što jezgrovitije kako ne bi došlo do moguće zabune u njihovoj interpretaciji. Krajnji cilj u dizajniranju sustava signalizacije je i iskomunicirati poruku profesionalnosti, efikasnosti i duge povijesti kolodvora.

## KONKURENTSKI ILI SLIČNI SUBJEKTI

Wallace Henning - Ujedinjeno Kraljevstvo  
 Nacionalna mreža željeznica Ujedinjenog  
 Kraljevstva (MA projekt)





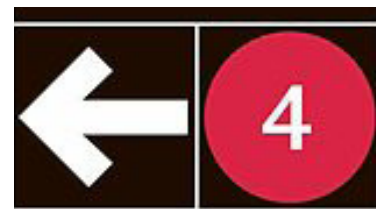
## KONKURENTSKI ILI SLIČNI SUBJEKTI

Mihaela Panayotova Metodijka - Rusija  
redizajn Sofijske podzemne željeznice.



## KONKURENTSKI ILI SLIČNI SUBJEKTI

Massimo Vignelli  
podzemna željeznica u New Yorku



Downtown  
& Brooklyn

Broadway Nassau





## CILJNE SKUPINE



## PRIMARNA CILJNA SKUPINA

Korisnike zapadnog kolodvora Zagreb možemo podijeliti u tri ciljne skupine različitih hijerarhija. Primarna ciljna skupina kojoj bi se trebali obratiti kada je u pitanju signalizacija jesu radnici na kolodvoru. Oni moraju moći razumjeti apsolutno sve znakove, te im se pomoću njih mora olakšati rad na radnom mjestu. Zaposlenici su srednje i više stručne spreme, upoznati s cjelokupnim funkcioniranjem željeznica. Imaju od 25-50 godina, bave se kontroliranjem željezničkog prometa, održavanjem tračnica i zgrade kolodvora, a pomažu i putnicima u snalaženju po kolodvoru. Govore hrvatskim jezikom, a mogu se i služiti engleskim izrazima. U primarnu ciljnu skupinu također ubrajamo i vozače teretnog i putničkog željezničkog prometa koji prolaze kroz Zapadni Zagrebački kolodvor.

## SEKUNDARNA CILJNA SKUPINA

Sekundarna ciljna skupina su putnici. Oni su raznih dobnih skupina i stupnja obrazovanja. Stanovnici su Zagreba i njegove okolice te prolaze kolodvorom na svojim dnevnim putovanjima. Nižeg su do srednjeg imovinskog statusa, a željeznicom se koriste kako bi dolazili na posao ili u obrazovnu instituciju na lakši i ekonomičniji način od primjerice taksija ili osobnog automobila. Cijene točnost i profesionalnost usluge važni su elementi željezničkog prometa. Cilj im je što brže i lakše proći kroz kolodvor kako bi stigli do

krajnje destinacije. U ovoj ciljnoj skupini mora se i obratiti pozornost na različite fizičke mogućnosti putnika (visina, slabovidnost, starija dob, invaliditet).

## TERCIJARNA CILJNA SKUPINA

Već je u prijašnjim poglavljima spomenuto kako je povijesna prijemna zgrade Zapadnog kolodvora pod zaštitom kao kulturno dobro. Iz tog razloga, u interesne skupine moramo ubrojiti i tercijarnu ciljnu skupinu, turiste u gradu Zagrebu. Turisti u Zagreb dolaze na nekoliko dana u sklopu većeg putovanja te im Zagreb služi kao svojevrsna postaja za odmor na tom putovanju. U gradu nemaju određene točke koje namjeravaju posjetiti, no u sklopu razgledavanja grada moguće je da navrate i u zapadni dio grada, gdje će se susresti sa zgradom Zapadnog kolodvora. Oni su višeg do visokog obrazovanja i znaju se služiti engleskim jezikom. Dobi su od 25 do 45 godina, većinom iz istočnih azijskih zemalja ili sjevernog i srednjeg dijela Europe. Cilj im je razgledati povijesne i kulturne znamenitosti koje karakteriziraju grad.

## POSTOJEĆI ELEMENTI VIZUALNE KOMUNIKACIJE

Na Zapadnom kolodvoru Zagreb trenutno se nalazi nekolicina oznaka. Od vanjskih oznaka nalaze se samo naslovna ploča ispred ulaza na strani perona te oznaka za izlaz, preko puta ceste. U unutrašnjosti zgrade ne nalaze se nikakvi znakovi osim znaka za zabranu pušenja te trenutnih obavijesti na isprintanim papiru koje stoje na staklu šaltera, odnosno blagajne. Znakovi nemaju nikakvu međusobni vizualnu ni konceptualnu povezanost.



POSTOJEĆI ELEMENTI  
VIZUALNE KOMUNIKACIJE



## SWOT ANALIZA



duga povijest i tradicija, jedina željeznička postaja u tom dijelu grada, glavna postaja za teretni promet.



zapuštenost i devastiranost, velika prosječna kašnjenja vlakova



prilika da kolodvor postane jedna od turističkih ponosa grada Zagreba



opasnost od potpunog gašenja prometa



## ZAKLJUČAK ISTRAŽIVANJA

Komunikacija u prostorima Zapadnog kolodvora Zagreb mora biti jasna i dokučiva ljudima s različitih društvenih polja i stupnja obrazovanja. Poruke moraju biti slikovno i jezično čitljive ljudima s različitim kulturno-ološkim pozadinama. Također, poruke moraju stajati na sigurnim mjestima na kojima ih se ne može lako oštetiti, što slučajno, što namjerno (opasnost od vandalizma) te biti sačinjene od izdržljivih materijala. Jezgrovitim i univerzalno razumljivim porukama žele se spriječiti moguće ozljede ili zabune pri korištenju usluga kolodvora ili njegovim razgledavanjem. Ton komunikacije mora biti čvrst i jasan, no u sebi mora imati i vizualne naznake duge povijesti kolodvora. Sadržaji zanimljivi turistima moraju imati i edukativnu komponentu, dok poruke za zaposlenike moraju biti što jezgrovitije kako ne bi došlo do moguće zabune u njihovoj interpretaciji. Krajnji cilj u dizajniranju sustava signalizacije je i iskomunicirati poruku profesionalnosti, efikasnosti i duge povijesti kolodvora.

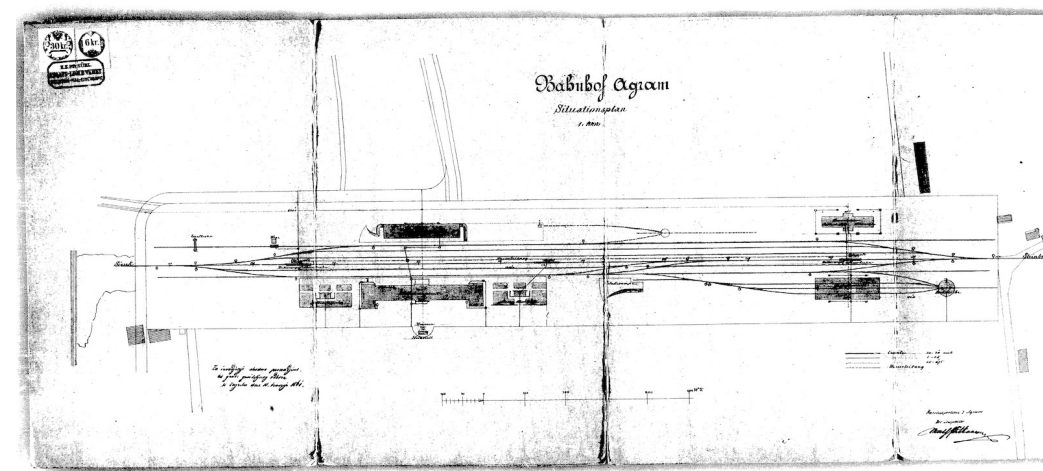
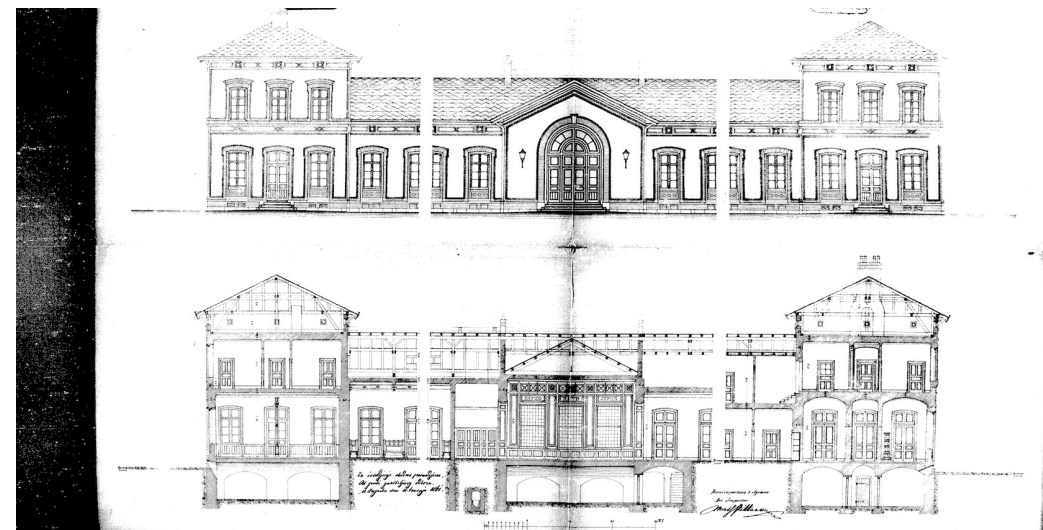
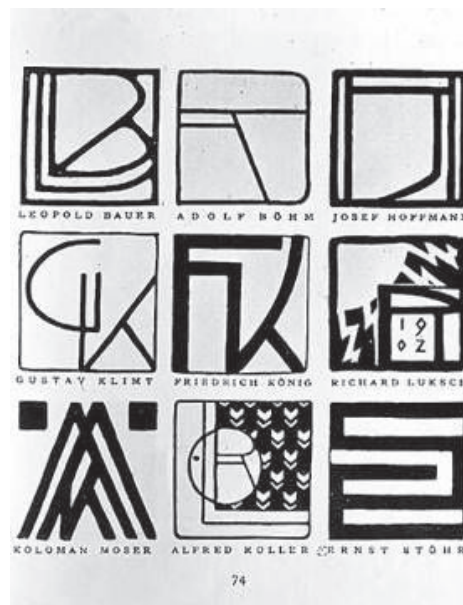
IDEJNA RJEŠENJA

ZAVRŠNI PROJEKTI RAD

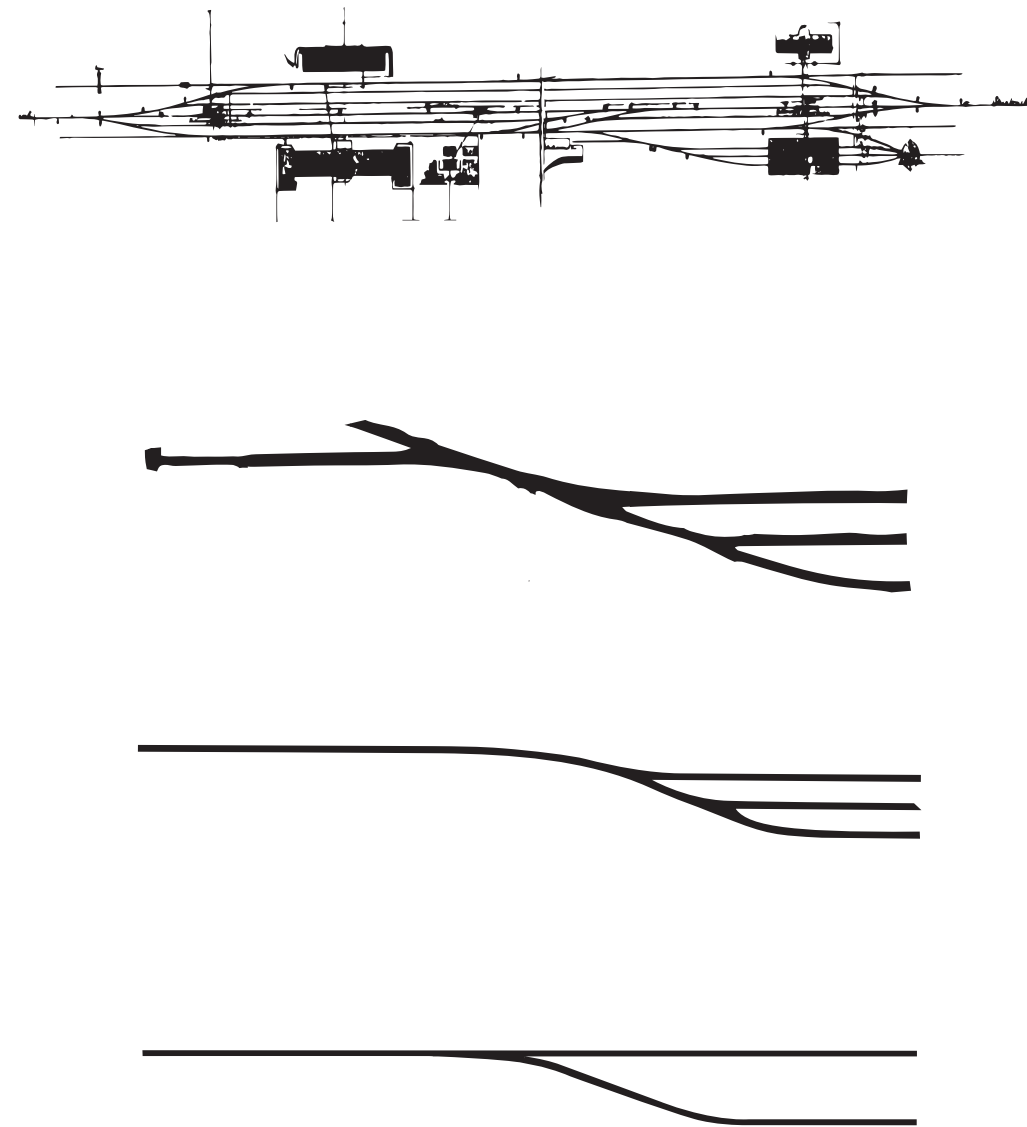
ZAPADNI KOLODOVOR ZAGREB

## MOODBOARD

Inspiracija novih vizuala, koji bi se protezali u cjelokupnom sustavu signalizacije, preuzeta je iz duge povijesti zapadnog kolodvora i njegove važnosti u razvoju grada Zagreba tijekom prošlog stoljeća. Uz povijesnu važnost, također je bitno naglasiti profesionalnost, točnost i sigurnost kao bitne poruke koje se trebaju prenijeti u dizajnu signalizacijskog sustava Zapadnog kolodvora Zagreb.



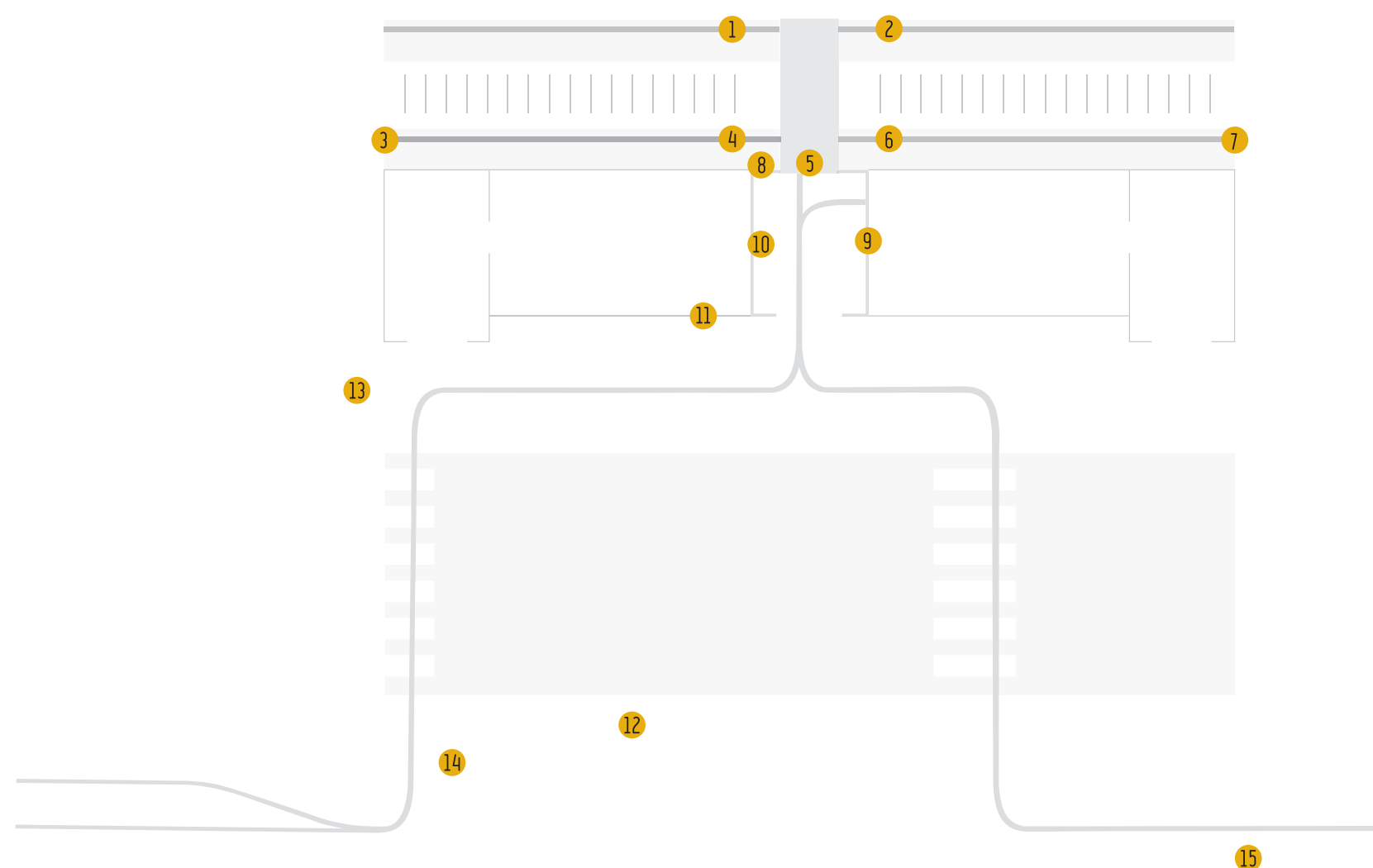
## SKICE



Znak zapadnog kolodvora Zagreb izvučen je iz njegovog tlocrta, točnije, iz tlocrta njegovih perona i željezničkih pruga, sastoji se od dvije linije iste debljine. Dulja linija je u potpunosti ravna te se na njenoj polovici "račva" na dva kraka odnosno dvije linije, od kojih je donja zakrivljena kako bi se mogla vizualno odvojiti od prve linije. Znak je potpuno pojednostavljen i geometriziran i iz tog razloga daje dojam odmjerenosti, jasnoće i profesionalnosti. Vodoravno postavljen, s prikazom račvanja linija s lijeve na desnu stranu, prikazuje horizontalnu putanju vlaka i kretanja unaprijed. Kut račvanja, odnosno odvajanja linija oštrije je od 45 stupnjeva i tako stvara dojam brzine i pokreta. Znak je žute boje kako bi se dodatno naglasila priroda željeznice a to je kretanje, brzina i novitet.



## RAZRADA IDEJNIH REŠENJA



Znakovi na zapadnom kolodvoru postavljeni su planski, svaki broj na lijevoj fotografiji prikazuje položaj jednog od osmišljenih znakova. Sive linije koje prolaze kroz tlocrt označavaju putanju kretanja putnika ali također prikazuju predviđenu stazu, odnosno oznake za slijepo i slabovidne putnike. Na prostoru kolodvora u trenutnom stanju ukupno bi se nalazilo 15 znakova. 5 znakova nalazi se s prednje strane kolodvora dok je u samoj zgradi samo tri znaka, s dodatnim znakovima zabrane, odlaganje smeća i sl. u obliku piktograma. Na strani kolodvora s peronima nalazi se osam znakova u različitim formama. Svaki od brojeva na karti označava jedan znak te se ti brojevi referiraju na pojedinačno objašnjene znakove kasnije u priručniku.

1,2	peron2
4,6	peron1
3,7,5,11	naslovne oznake
6	smjer okaz
9	blagajna
10	čekaonica
12	taxi stajalište
13, 14, 15	oznaka izlaza s kolodvora



FINALNA RJEŠENJA

ZAVRŠNI PROJEKTI RAD

ZAPADNI KOLODOVOR ZAGREB

## VIZUALNI IDENTITET LOGOTIP + ZNAK

# ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

Znak zapadnog kolodvora Zagreb, sastoji se od dvije linije iste debljine. Dulja linija je u potpunosti ravna te se na njenoj polovici "račva" na dva kraka odnosno dvije linije, od kojih je donja zakrivljena kako bi se mogla vizualno odvojiti od prve linije. Znak je potpuno pojednostavljen i geometriziran i iz tog razloga daje dojam odmjerivosti, jasnoće i profesionalnosti. Vodoravno postavljen, s prikazom račvanja linija s lijeve na desnu stranu, prikazuje horizontalnu putanju vlaka i kretanja unaprijed. Kut račvanja, odnosno odvajanja linija oštrije je od 45 stupnjeva i tako stvara dojam brzine i pokreta. Znak je žute boje kako bi se dodatno naglasila priroda željeznice a to kretanje, brzina i novitet.

Tipografija odnosno logotip u svojoj je glavnoj inačici povezan sa znakom. Zadnja riječ u naslovu kompanije "Zagreb" dodatno je naglašena zadebljanim rezom kako bi se što jasnije odredila lokacija na kojoj se kolodvor nalazi. Tipografija je neserifna, ali zbog svoje niske srednje linije (linija x) i visokih slovnih znakova podsjeća na tipografije 20-ih godina prošlog stoljeća i tako znak povezuje s velikim povijesnim značenjem kolodvora i kolodvorske zgrade u razvojnoj povijesti Zagreba.

# ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

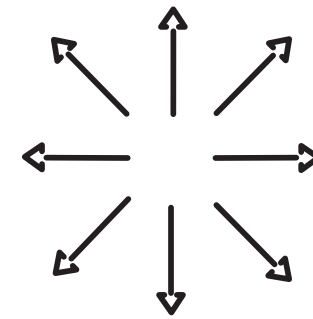
ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

## ZAŠTIĆENI PROSTOR ZNAKA

U zaštićeni prostor znaka ne smiju ulaziti dodatni vizuali bez obzira na veličinu, boju ili sl. Zaštićeni prostor oko znaka određuje se pomoću veličine početnog slova "Z" u znaku. Znak se sa svih strana odrađuje debljinom dvostrukog slova "Z" u proporcionalnim veličinama kao što se nalaze u upotrijebljenom znaku.



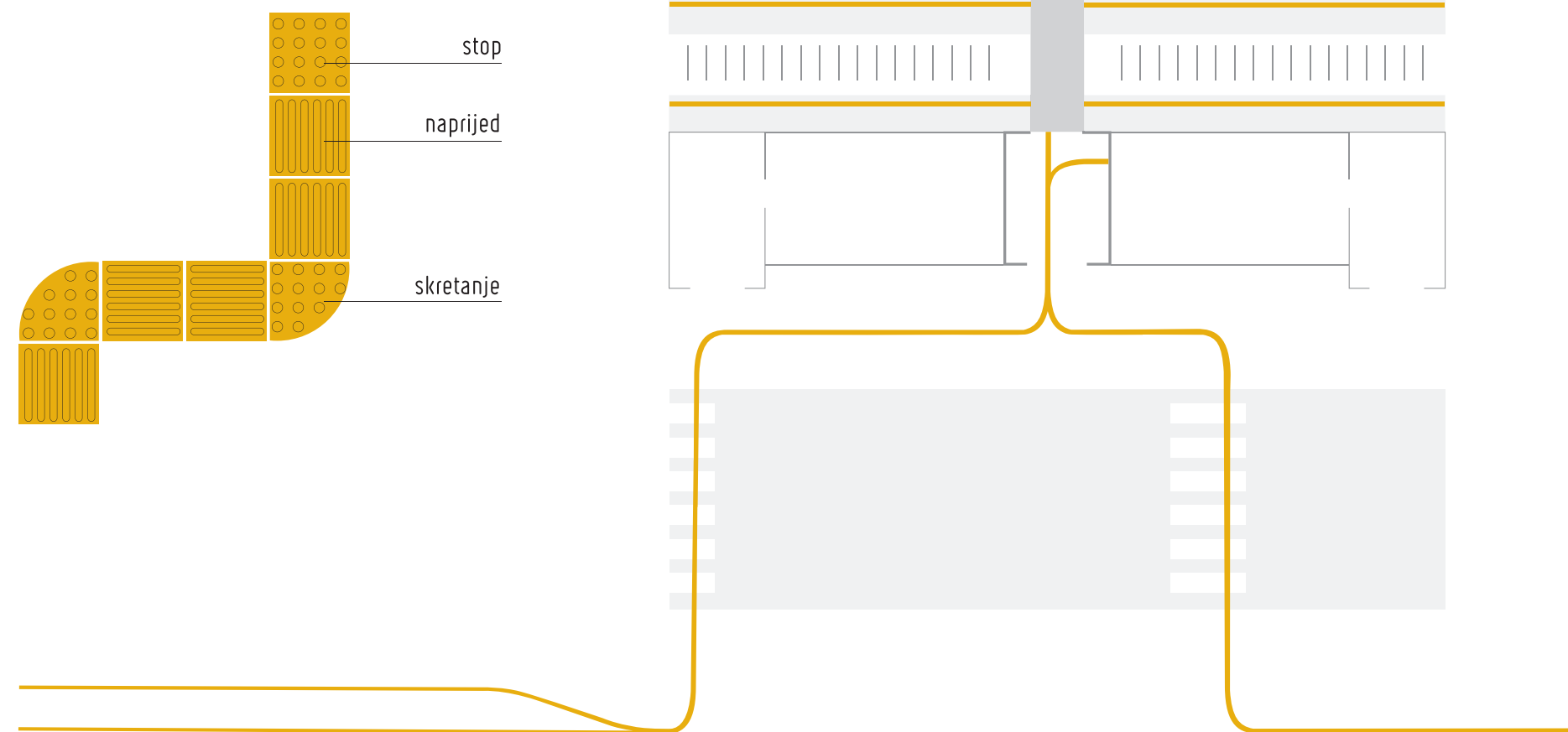
## PIKTOGRAMI



Piktogramski znakovi označavaju mjesta i radnje na prostoru kolodvora bitne za komunikaciju. Oblikovani su tako da ih se lako može iscrtati pomoću šablone ili perforirati ploču tako da dosljedno ocrta piktoگرامe. Zona iscrtana kvadratima oko piktoGRAMa minimalni je prostor u kojem nije dopušteno pojavljivanje ni jednog drugog grafičkog elementa, teksta ili slike.

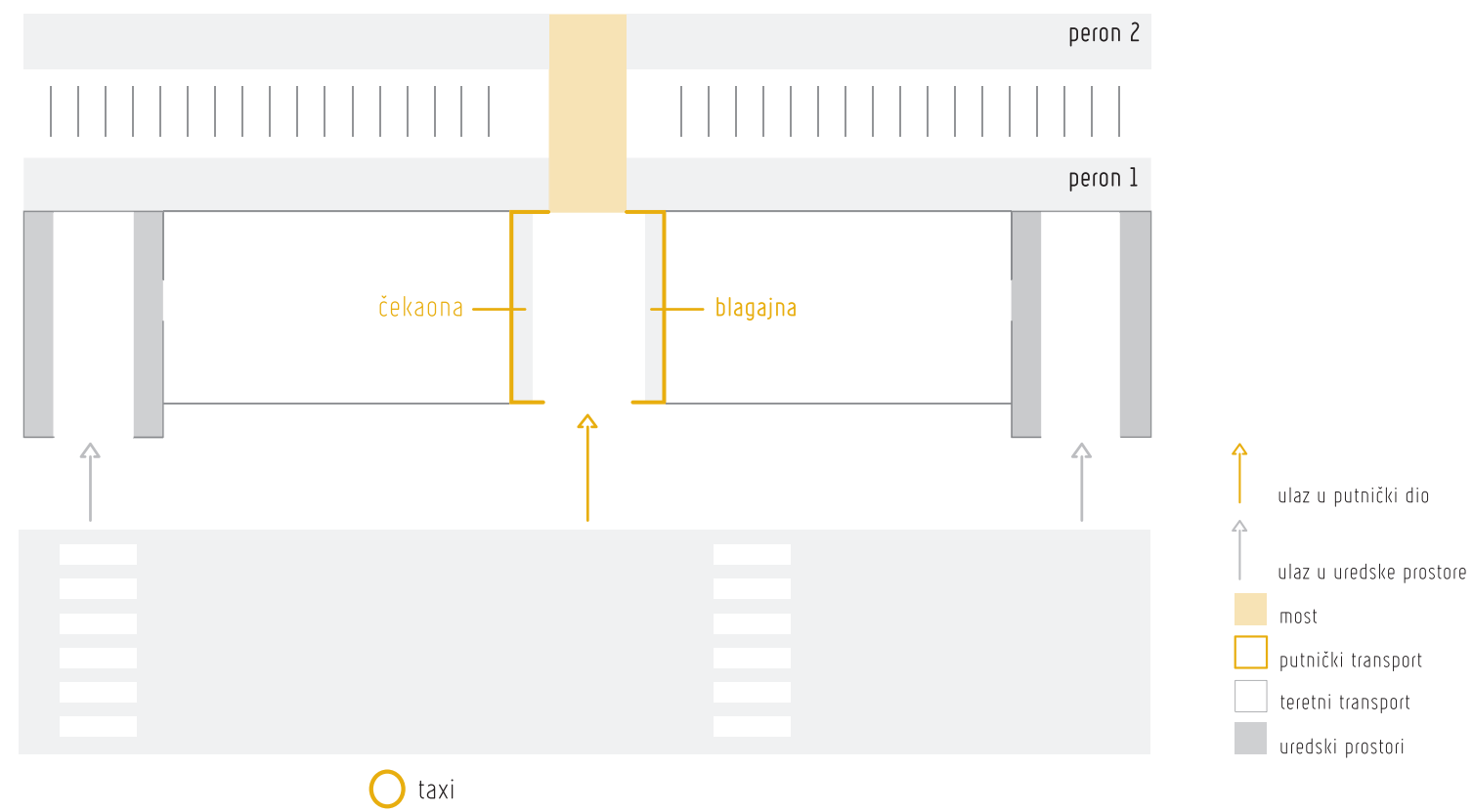
## PUTOKAZ ZA SLIJEPE I SLABOVIDNE

Narančaste linije prikazane na tlocrtu označavaju putokaz za slijepo i slabovidne osobe. Do kolodvora vode dvije trake s istočne strane (tramvajska stanica Jagličeva i tramvajska stanica zapadni kolodvor) i jedna traka sa zapadne strane (autobusna stanica Relkovičeva) koja prolazi kroz park na Trgu Francuske republike. Spajaju se ispred ulaza te se račvaju na traku za blagajnu te traku koja vodi prema peronima. Na rubovima perona također su postavljene trake koje označavaju kraj pješačke zone i početak tračnica.





## MAPA



Pojednostavljena mapa služi za što lakšu navigaciju kroz kolodvor. Na mapi se prikazuju svi putnicima bitni punktovi- peroni, blagajna, čekaonica, taxi stajalište i dakako, glavni ulaz. Postavljena je na ploči od pleksiglasa koja je pričvršćenom vijcima, iznad čekaonice.

## NASLOVNE PLOČE

Naslovne ploče ustvari prikazuju logotip samog kolodvora. Postavljene su na glavnom ulazu i izlazu s kolodvora te na bočnim stranama prvog natkrivenog perona. Pomaže putnicima kako bi potvrdili lokaciju na kojoj se nalaze odnosno njihov cilj putovanja.

ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB



## NATPISNE PLOČE

Natpisne ploče označavaju određene sadržaje u sklopu kolodvora. Dijele se na dvije vrste. Piktogramske ploče i tekstualne dvojezične ploče na hrvatskom i engleskom jeziku (prikazane na lijevoj strani). Ploča koja označava mjesto čekaonice postavljena je na visinu od 3 metra (visina stropa), dok je ploča koja označava mjesto blagajne na visini od 2 m (obrub šaltera koji dijeli djelatnike i putnike). Obije su ploče građene od metala s crnim premazom i perforacijama tipografije (u slučaju dvojezičnih ploča) piktograma (u slučaju piktogramskih ploča). Za strop su pričvršćene vijcima te prelomljene tako da perforirani dio ploče ne leži na samom zidu već se ispod njega nalazi izvor svjetla, odnosno halogena žarulja.



## NATPISNE PLOČE

Kraće piktogramske ploče u sebi ne sadrže tekst i označavaju mjesta koja su od iznimne važnosti za brzo i opće razumljivo shvaćanja. Postavljaju se na bočne zidove na visinu od 3 metra (visina stropa). Obije su ploče građene od metala s crnim premazom i perforacijama piktograma. Za strop su pričvršćene vijcima te prelomljene tako da perforirani dio ploče ne leži na samom zidu već se ispod njega nalazi izvor svijetla, odnosno halogena žarulja.



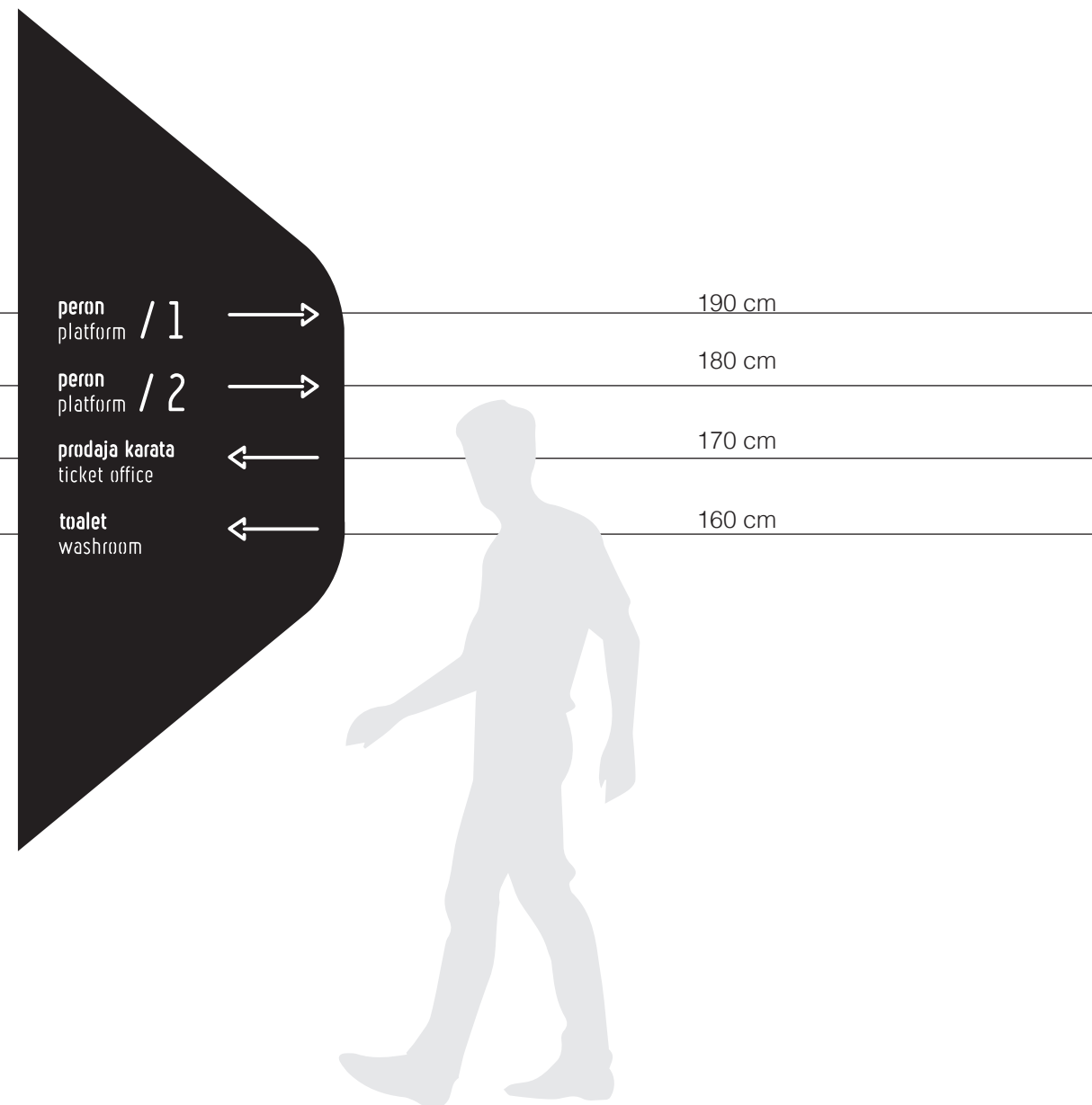
## OZNAKA PERONA

Oznaka perona, osim namjene označavanja prostora, također ima namjenu "navoditi" putnike na ulaz u zgradu kolodvora preko takozvanog "mosta". Ograde ili oznake građene su od metala crnog premaza s perforacijama koje se čitaju kao tekst.



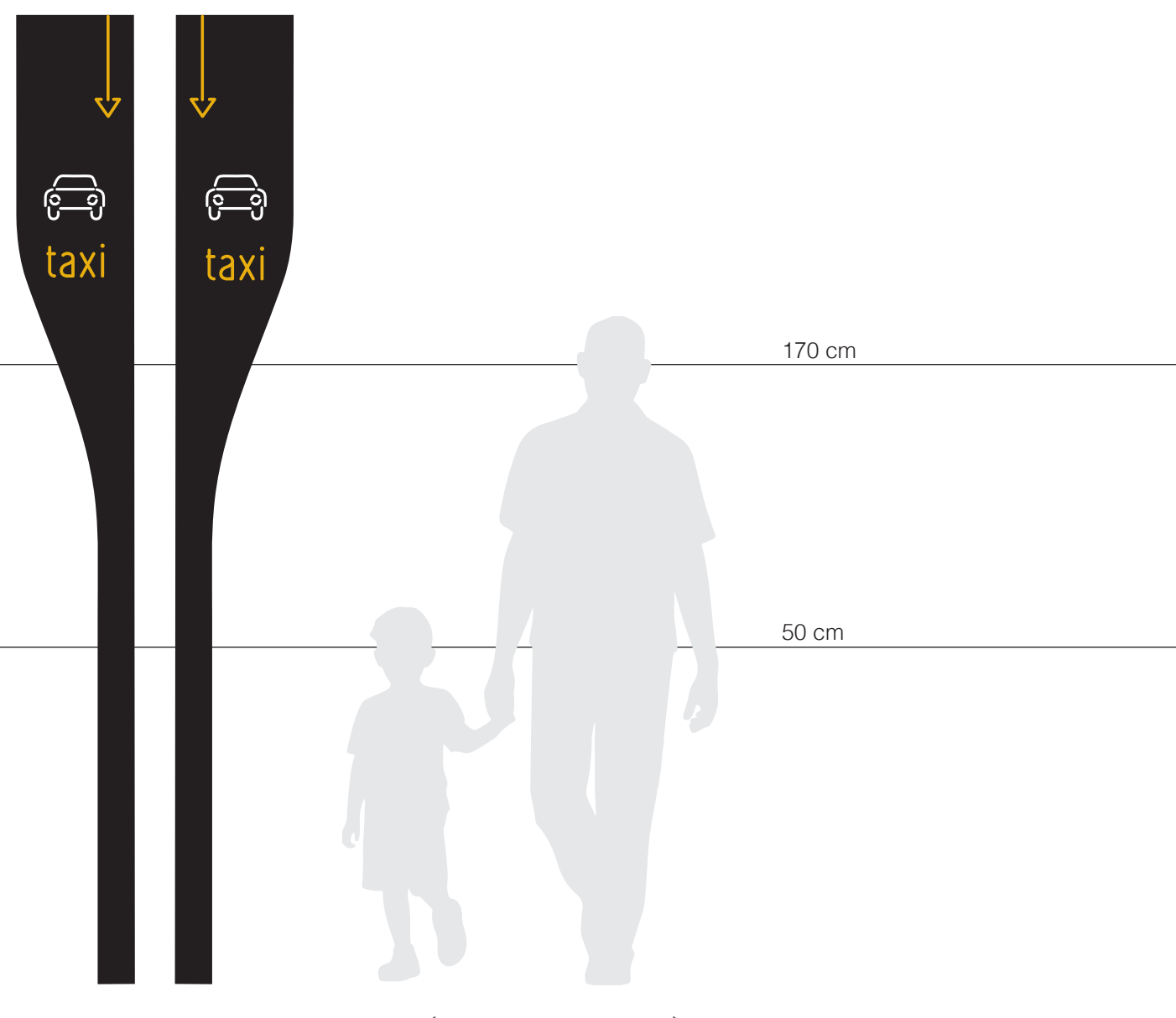
## SMJEROKAZ

Putokaz označava određene sadržaje u sklopu kolodvora. Putokaz je dvojezičan na hrvatskom i engleskom jeziku. Rađene su od metala, crnog premaza s perforacijama koje se čitaju kao tekst.



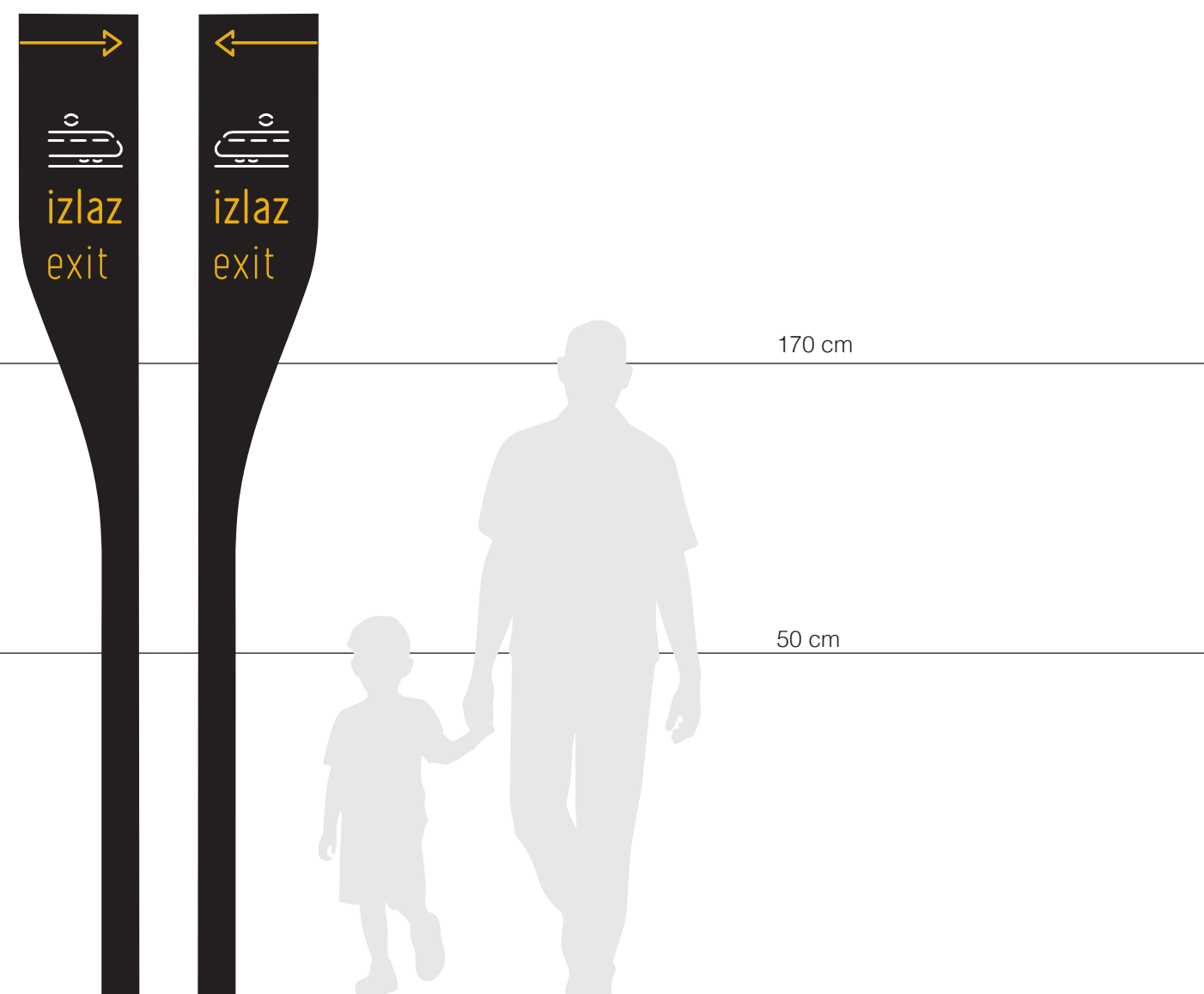
## OZNAKA TAXI STAJALIŠTA

Oznaka taxi stajališta je samostojeći znak sa žutim tekstom i strelicama koje se zbog jakog crno- narančastog kontrasta lako vide.. Znak može se čitati s obje strane, a pikto-gram taxi vozila je perforiran.



## OZNAKA IZLAZA

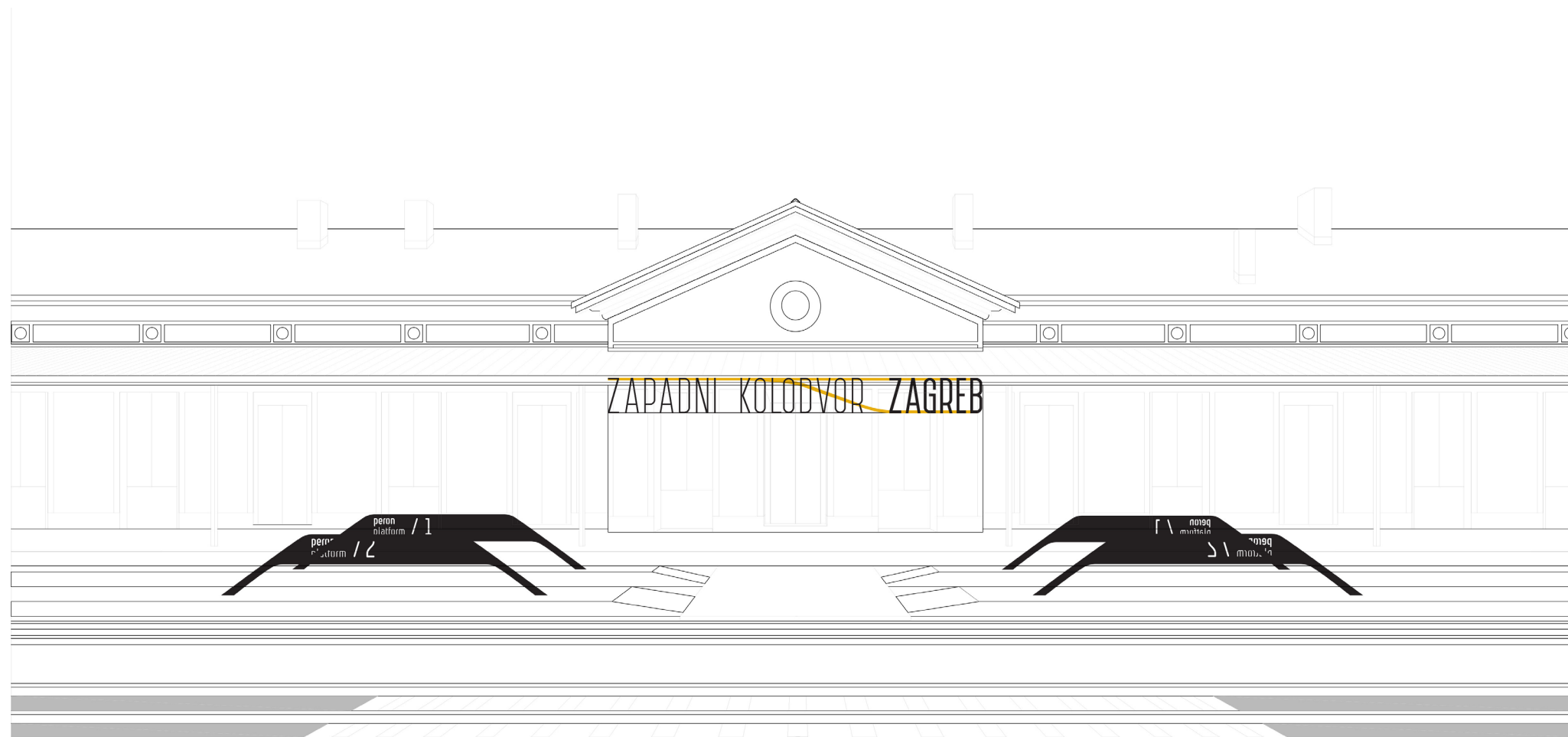
Oznaka ulaza stajališta je samostojeći znak sa žutim tekstom i strelicama koje se zbog jakog crno- narančastog kontrasta lako vide.. Znak može se čitati s obje strane, a pikto-gram vlaka je perforiran.





A thick yellow line starts from the left edge of the page, runs horizontally, then turns 90 degrees upwards, and finally curves to the right to form a horizontal line at the top right. The text 'PRIKAZ ZNAKOVA U PROSTORU' is positioned on this top horizontal segment.

PRIKAZ ZNAKOVA U PROSTORU

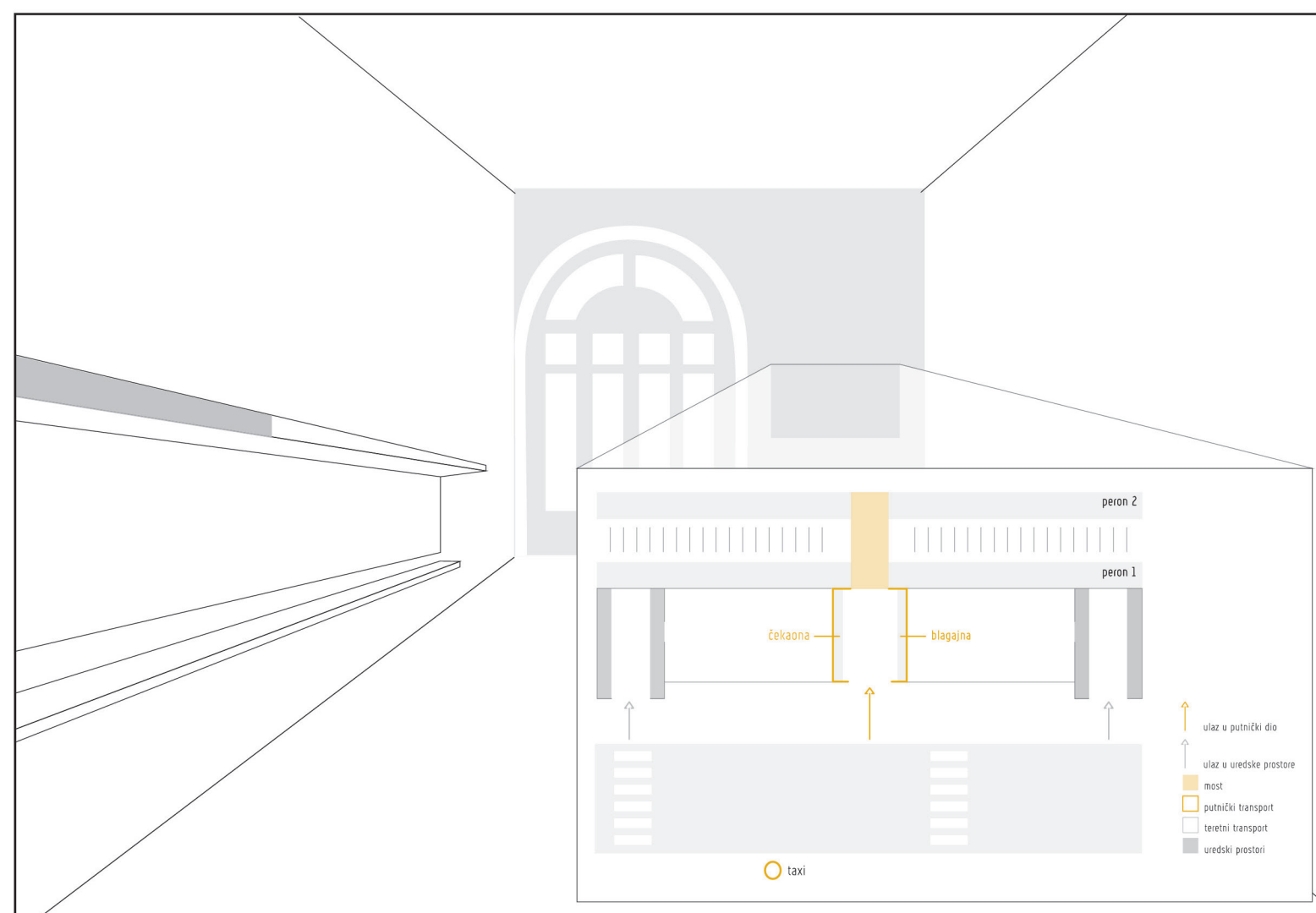


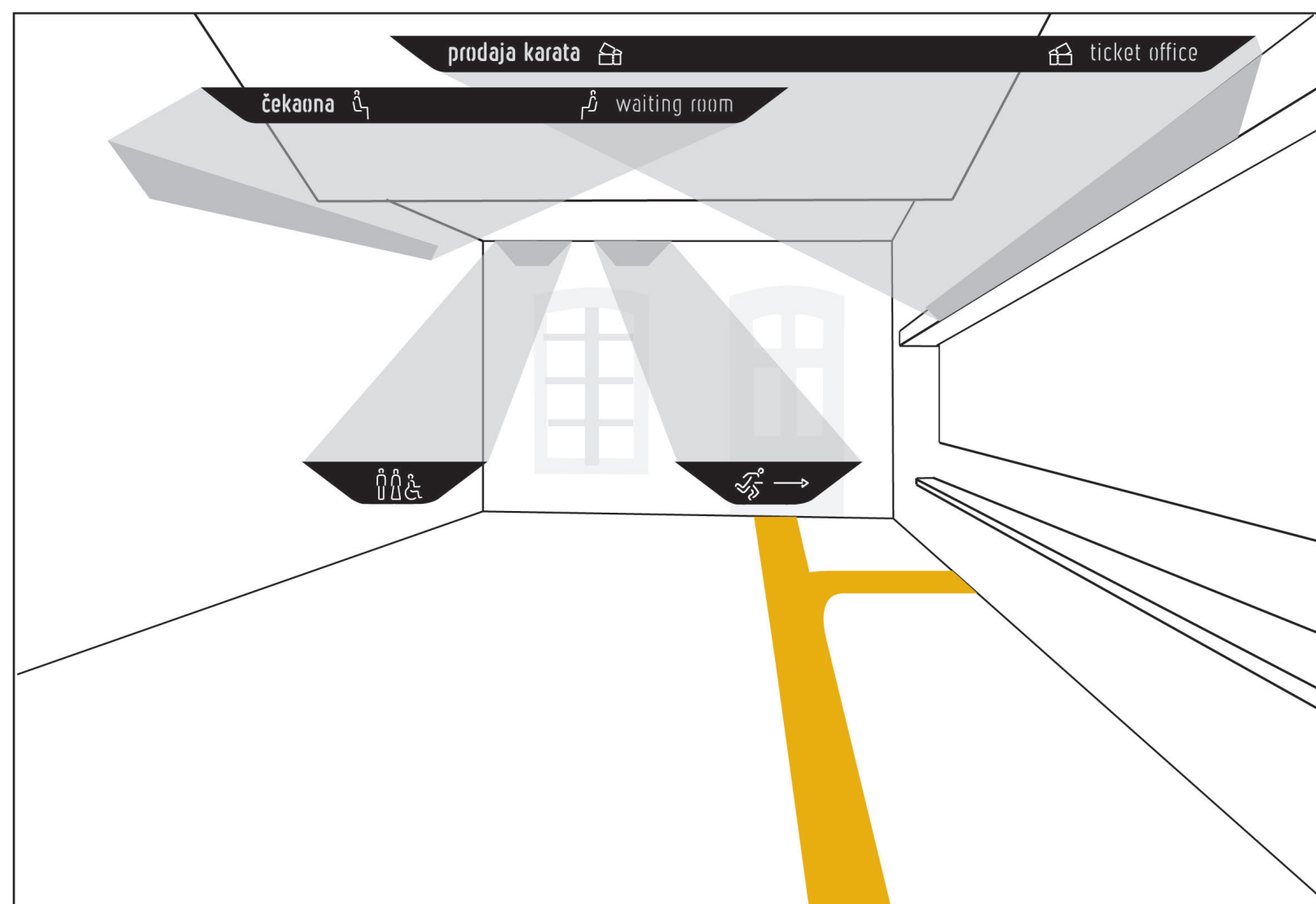
BOČNA STRANA KOLODVORA



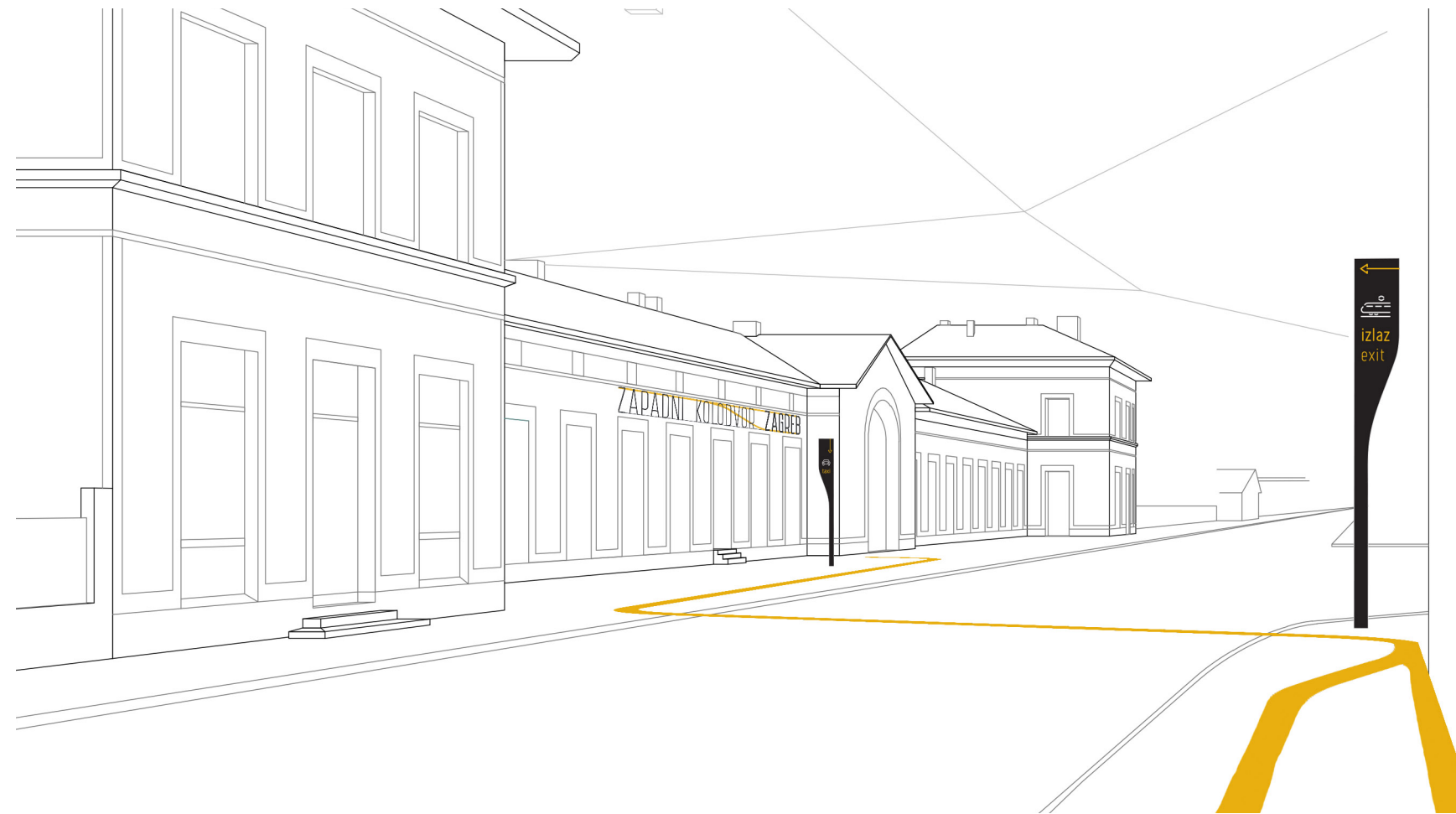
## UNUTRAŠNOST 1

Prikaz unutrašnjosti kolodvora s pogledom na sjevernu stranu. Mapa kolodvora leži na zidu, dimenzija 50x90cm





PRIKAZ IZ SMIJERA PARKA





## PRIMARNA TIPOGRAFIJA

Primarna tipografija je Post Scriptum. Tipografija, odnosno tipografija je neserifna, ali zbog svoje niske štednje linije (linija x) i visokih slovnih znakova podsjeća na tipografije 20-ih godina prošlog stoljeća i tako znak povezuje s velikim povijesnim značenjem kolodvora i kolodvorske zgrade u razvojnoj povijesti Zagreba.

## Post Scriptum

ABCČĆDDŽEFGHIJKLLJMNNJOPRSŠTUVZŽ  
abcčćddžefghijklmnnjoprsštuvzž



## SEKUNDARNA TIPOGRAFIJA

Sekundarna tipografija je Ruler. dolazi u standardnom i stencil obliku, kada se primjenjuje u standardnom obliku koriste se rezovi regular i light, dok se u stencil obliku primjenjuju u debljim, heavy i regular obliku zbog lakšeg čitanja.

## Ruler regular

ABCČĆDDŽEFGHIJKLLJMNNJOPRSŠTUVZŽ  
abcčćddžefghijkljmnnpjopršštuvzž

## Ruler light

ABCČĆDDŽEFGHIJKLLJMNNJOPRSŠTUVZŽ  
abcčćddžefghijkljmnnpjopršštuvzž

**Ruler Stencil heavy**

**ABCČĆDDŽEFGHIJKLLJMNNJOPRSŠTUVZŽ  
abcčćddžefghijkljmnnpjopršštuvzž**

## Ruler Stencil regular

ABCČĆDDŽEFGHIJKLLJMNNJOPRSŠTUVZŽ  
abcčćddžefghijkljmnnpjopršštuvzž

## STANDARDI BOJA



CMYK 0%, 27%, 100%, 9%  
RGB 232, 169, 0  
Lab 78, 7, 74  
RAL 1004  
PANTONNE P 10-8 c  
#FBA00

Boje odabrane za dizajn signalizacije su narančasta i crna. Njihov veliki kontrast poboljšava vidljivost i čitkost znakova. Nadalje, crna boja korištena za ploče, iako upadljiva ne odvraća od povijesne arhitekture zgrade kolodvora. Narančasta boja koristi se u manjem omjeru i to samo kako bi naglasila bitne poruke u signalizaciji.



CMYK 0%, 0%, 0%, 95%  
RGB 17, 17, 17  
Lab 7, -0, -0  
RAL 9017  
PANTONNE P 179-15 c  
#101010

A thick yellow line starts from the left edge of the page, runs horizontally, then turns 90 degrees upwards, then curves to the right, and finally runs horizontally to the right edge of the page. The text 'TEHNIČKI STANDARDI' is positioned on the upper horizontal segment of this line.

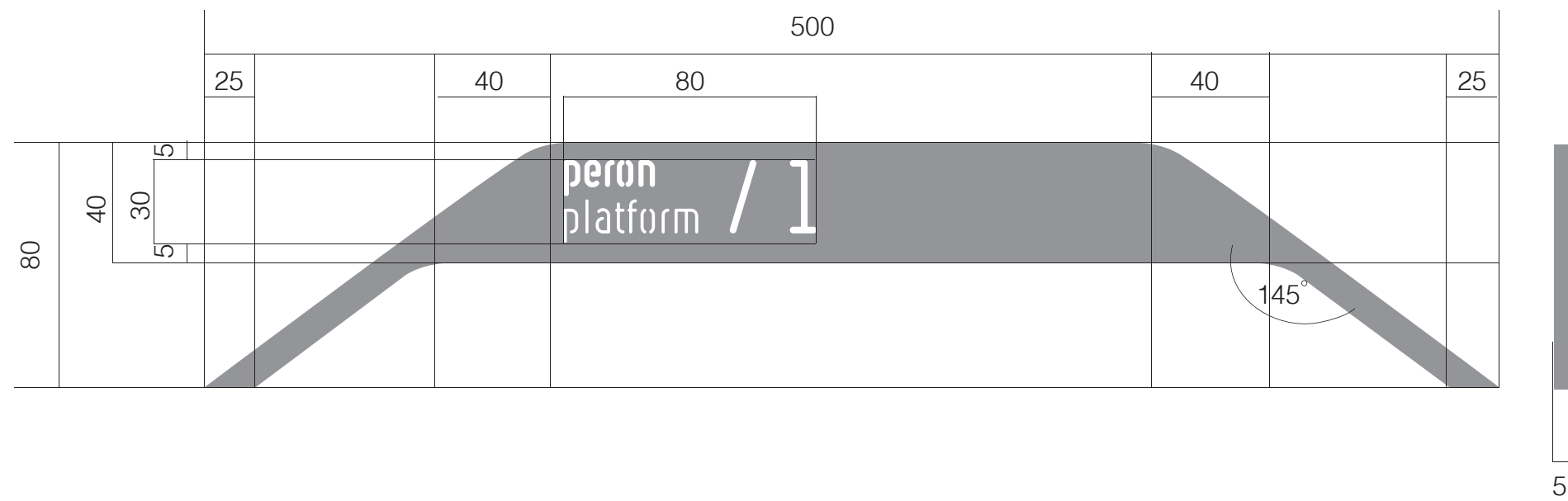
TEHNIČKI STANDARDI

ZAVRŠNI PROJEKTI RAD

ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

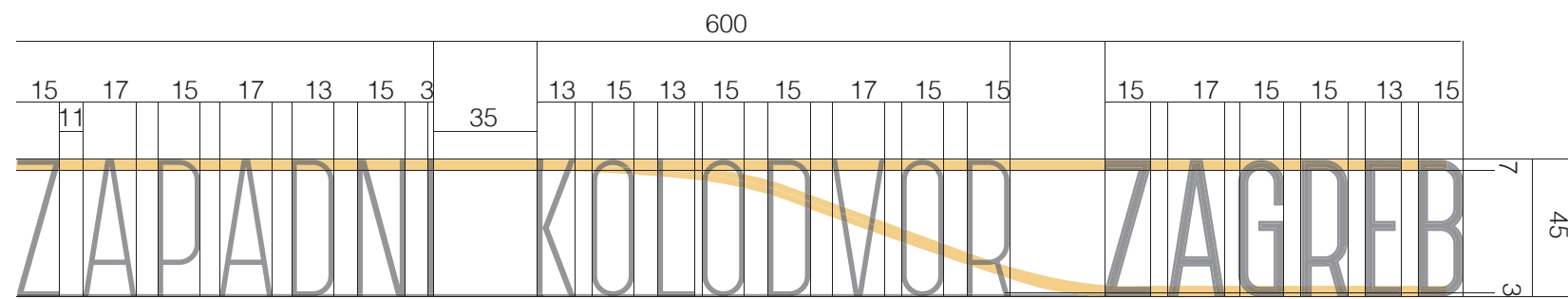
### OZNAKA PERONA

Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je 1:60



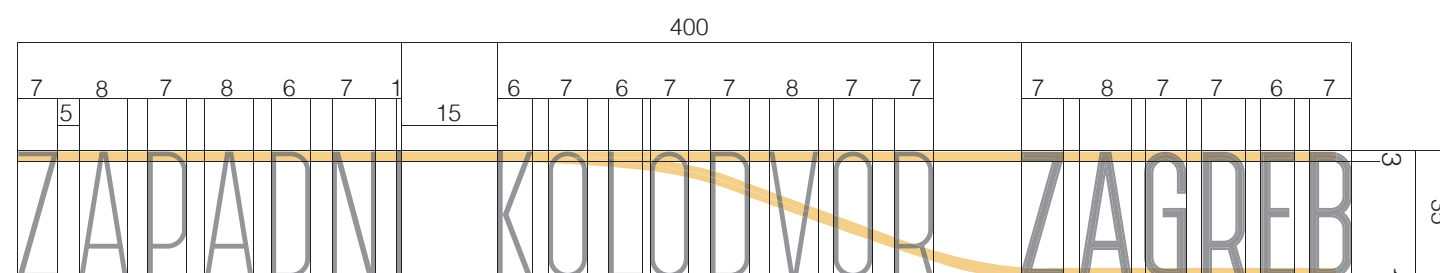
NASLOVNE PLOČE

Naslovna ploča na ulazu u zgradu kolodvora.  
Debljina svakog pojedinog elementa je 4 cm.  
Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je  
1:100



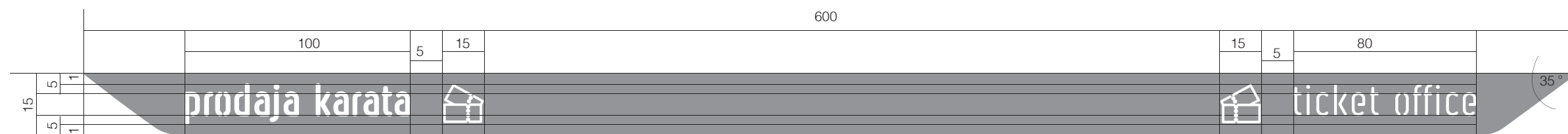
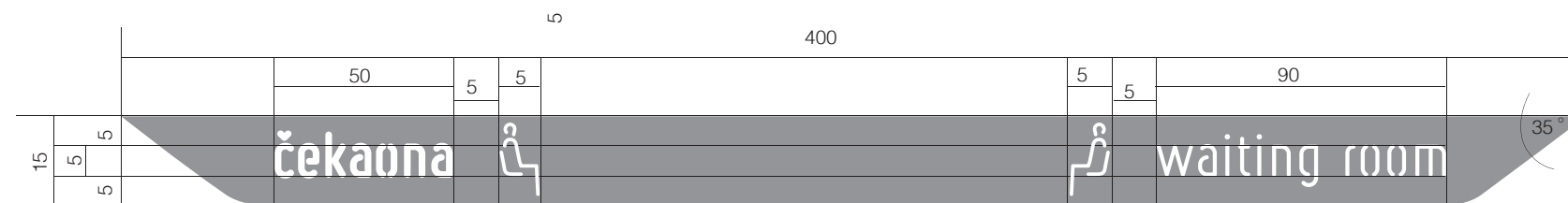
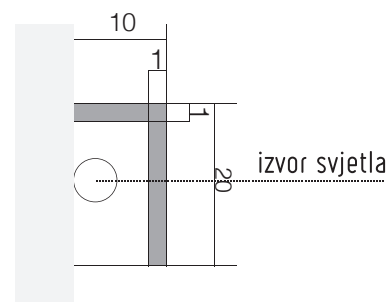
## NASLOVNE PLOČE

Naslovne ploče na bočnim stranama kolodvorske zgrade. Debljina svakog pojedinog elementa je 4 cm.  
Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je 1:100



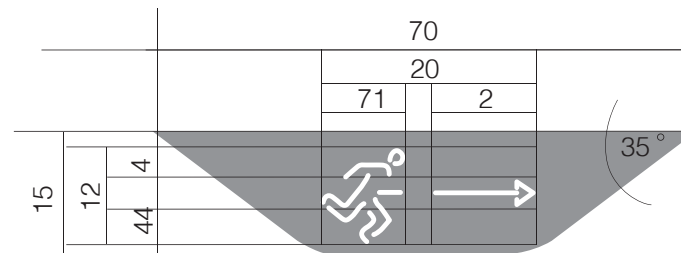
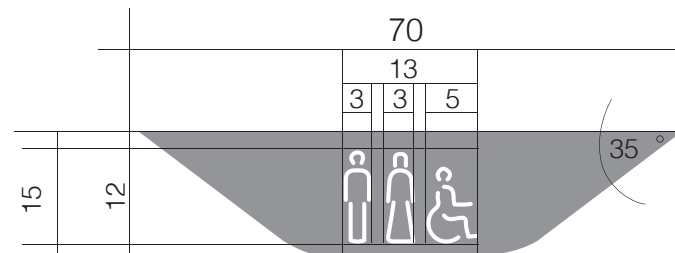
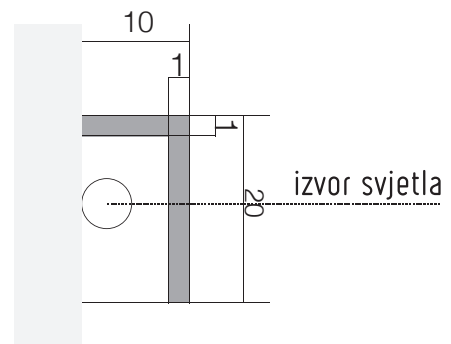
## TEKSTUALNE PLOČE

Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je 1:60



PIKTOGRAMSKE PLOČE

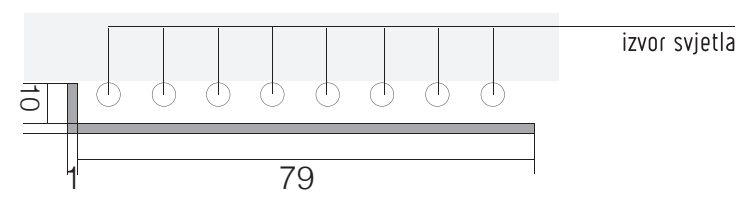
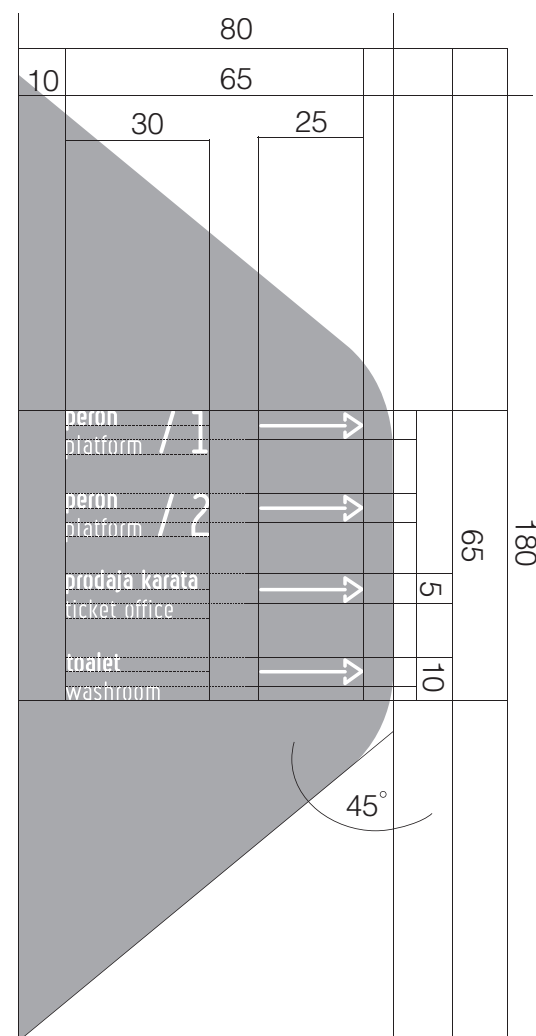
Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je 1:60





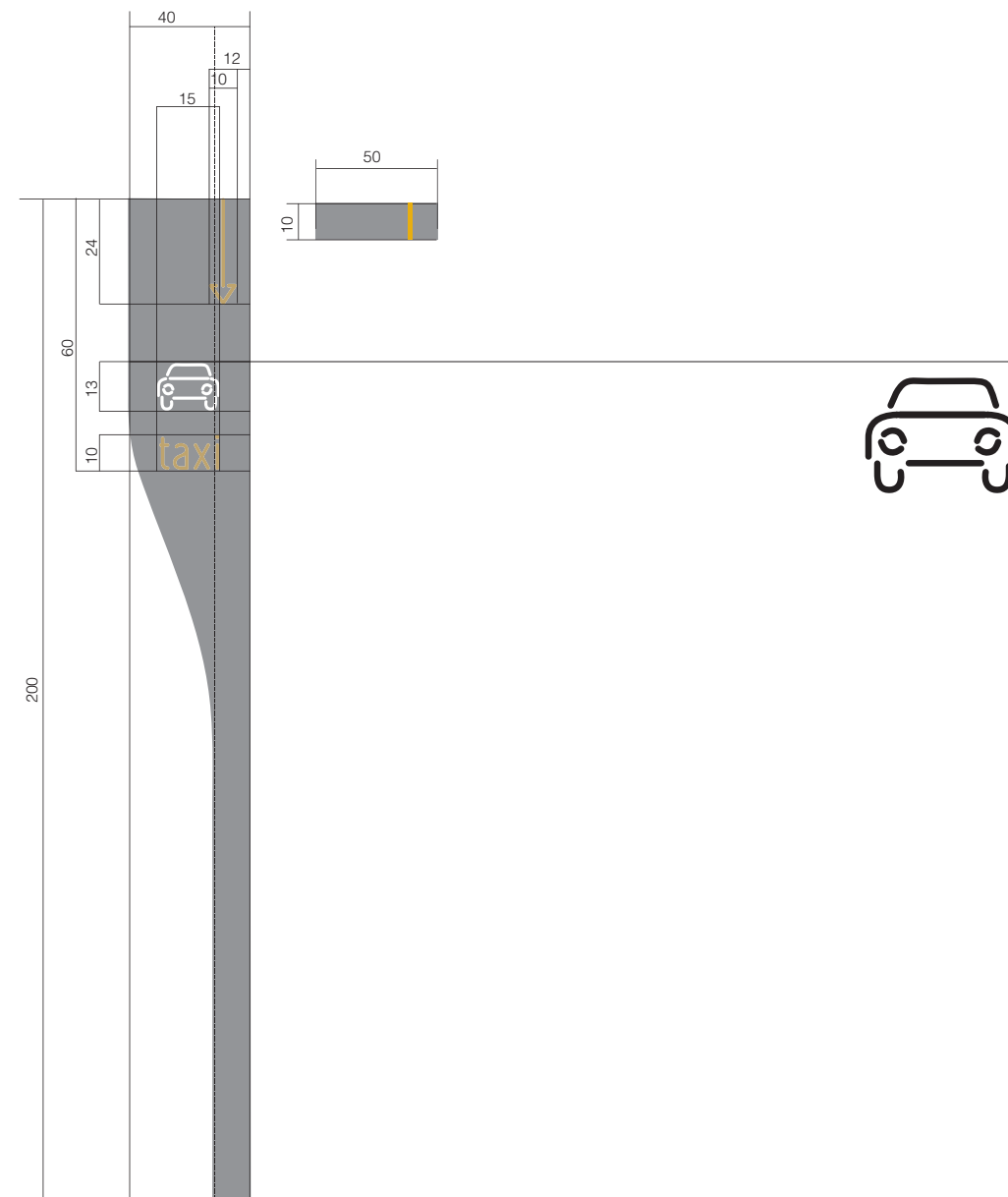
## SMJEROKAZ

Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je 1:60



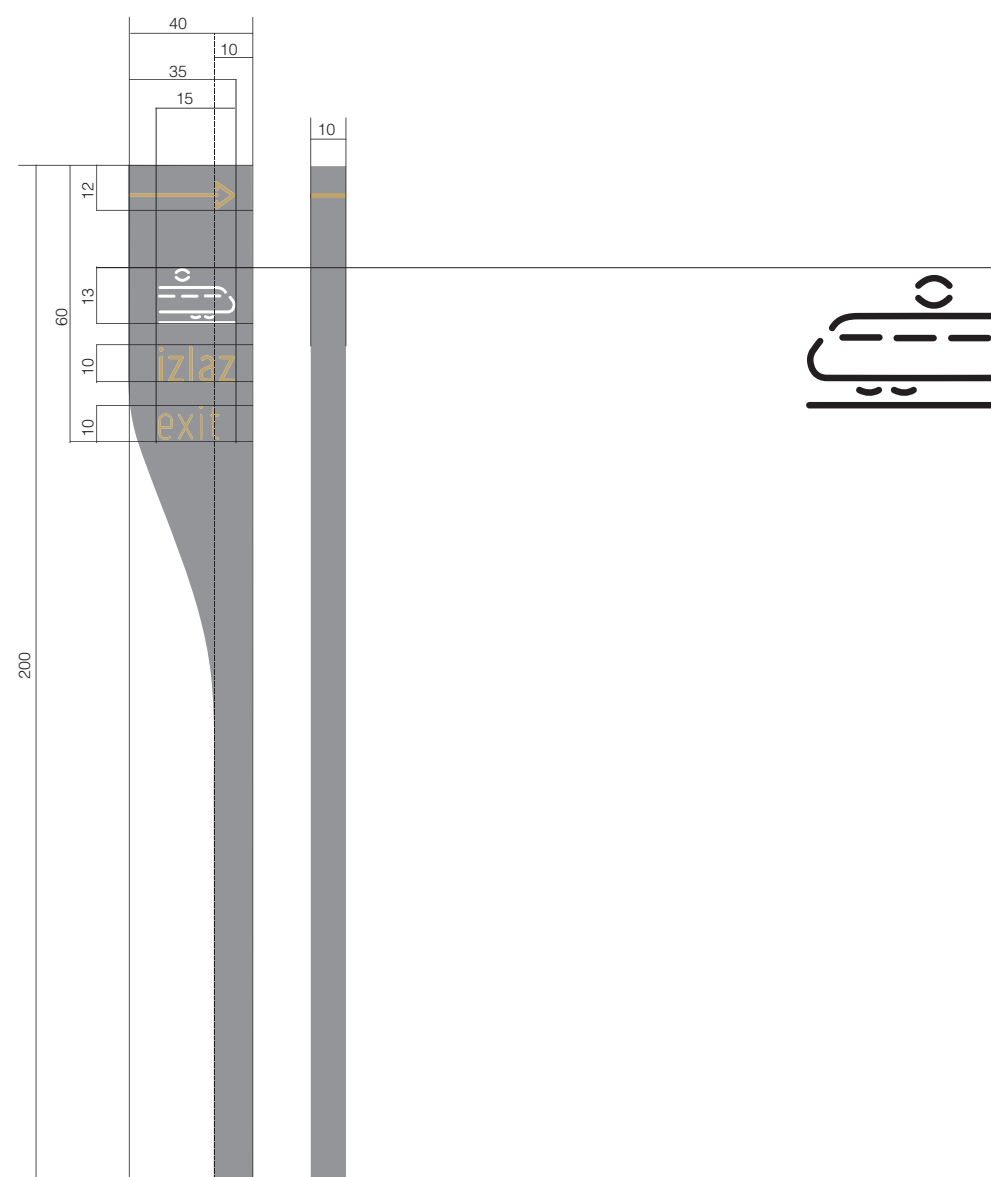
## OZNAKA STAJALIŠTA

Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je 1:60



## OZNAKA IZLAZA

Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je 1:60



ZAKLJUČAK

ZAVRŠNI PROJEKTI RAD

ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

# ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

# ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB



## ZAKLJUČAK

Komunikacija u prostorima Zapadnog kolodvora Zagreb mora biti jasna i dokučiva ljudima s različitih društvenih polja i stupnja obrazovanja. Poruke moraju biti slikovno i jezično čitljive ljudima s različitim kulturološkim pozadinama. Također, znakovi su postavljeni na sigurnim mjestima na kojima ih se ne može lako oštetiti, što slučajno, što namjerno (opasnost od vandalizma) te su sačinjeni od izdržljivih materijala (metal).

Ploče su najučestalije sredstvo komunikacije između posjetitelja i kolodvora. Posjetitelji putem njih dobivaju informacije koje ih navode da se sigurno i u što bržem mogućem roku kreću kroz kolodvor krećući se tako da bi što lakše došli do svojeg odredišta. Ispravna upotreba elemenata grafičkog dizajna i produkt dizajna unutar kolodvora komunicira snažnu i organiziranu ustanovu koja profesionalno i u roku obavlja svoje dužnosti i dosljedno vodi brigu o zaštićenom području. Znakovi su dizajnirani u više horizontalnih i vertikalnih formata kako bi se omogućila prilagodljivost u oblikovanju sadržaja s obzirom na vrstu i količinu prezentiranog materijala. Materijali za izradu konstrukcija i ploča su odabrani po karakteristikama koje omogućavaju trajnost u vanjskim uvjetima različitih klimatskih prilika, jednostavno održavanje te otpornost na vandalizam. Ovim priručnikom je definiran princip oblikovanja svih tipova ploča i ostalih znakova i javnih mobilijara koji se mogu koristiti za interpretaciju i signalizaciju unutar područja kolodvora.

U priručniku su zadani standardi, i primjeri prijeloma i postavljanja svih tipova ostalih znakova i javnih mobilijara.

Boje odabrane za dizajn signalizacije su

narančasta i crna. Njihov veliki kontrast poboljšava vidljivost i čitkost znakova. Nadalje, crna boja korištena za ploče, iako upadljiva ne odvrća od povijesne arhitekture zgrade kolodvora. Narančasta boja koristi se u manjem omjeru i to samo kako bi naglasila bitne poruke u signalizaciji.

Jezgrovitim i univerzalno razumljivim porukama žele se spriječiti moguće ozljede ili zabune pri korištenju usluga kolodvora ili pri njegovom razgledavanju.

Komunikacija na prostoru kolodvora mora biti je jasna, i jezgrovita. Ne sadržava nikakve opise ili sugestije, već jasno označava mjesta. Krajnji cilj u dizajniranju sustava signalizacije bio je iskomunicirati poruku profesionalnosti, efikasnosti i duge povijesti kolodvora.

## LITERATURA I OSTALI IZVORI:

**Bunijevac Helena:**

"Izgradnja pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak kao početak razvoja zagrebačkog željezničkog čvorišta"

**Calori Chris:**

"Signage and Wayfinding Design"

**Gibson David:**

"The Wayfinding Handbook"

**Kolar Mira:**

"Uključivanje Zagreba u željezničku mrežu Europe 1862. godine"

**Slukan Altić Mirela:**

"Željeznička pruga i kolodvori u regulacijskim osnovama grada Zagreba"

**Vrančić Josip:**

"Znakovita"

<http://www.zeljeznice.net/forum/>

[index.php?topic/15673-zagreb-zapadni-kolodvor-iz-malo-duge-i-jeg-ugla-16-veljace-2017/](http://index.php?topic/15673-zagreb-zapadni-kolodvor-iz-malo-duge-i-jeg-ugla-16-veljace-2017/)

**Razgovor s Gordanom Ilkovsim,**  
zaposlenikom Hrvatskih  
željeznica

VISOKA ŠKOLA TRŽIŠNIH KOMUNIKACIJA AGORA  
Studij OBLIKOVANJA TRŽIŠNIH KOMUNIKACIJA

## Završni rad 2018

Ime i prezime: TIJAŠA ČORDAŠ

**1. Tema**  
Za završni rad treba izabrati proizvod/uslugu za koji je moguća izrada iscrpne koncepcije vizuelnoga oblikovanja.

Tema A: ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

**2. Opis proizvoda/usluge:** ŠEŠEŽMIČKI KOLODVOR - TRANSPORT

POTRIKA I ROBE

**3. Obrazloženje zašto je odabrana ova tema:**

INTERES U OBLIKOVANJU JAVNIH KOMUNIKACIJA,

IZ OVAJ KREATIVNOG KONCEPTA

**4. Pričuvne teme:**

Tema B: .....

Tema C: .....


**5. Težište interesa** (odnosi se na temu A)  
OBLIKOVANJE SUSTAVA SIGNALISTIKE, KREATIVNI KONCEPT, KNJIGA STAND

**6. Mentor/ica:**  
SIVIŠA BOGDANOVIĆ

Ovime potvrđujem da ova tema nije u vezi sa interesima meni bliskih osoba. Pravo daljnega korištenja zadržava Visoka škola tržišnih komunikacija AGORA, koja se obvezuje da bez pismenog pristanka studenta/ice neće koristiti rad u komercijalne svrhe. S druge strane smije publicirati rad i bez dopuštenja.

Datum: 05.02.2018. Potpis: Tijaša Čordaš

Ove podatke ispunjava tajništvo i njima potvrđuje temu završnoga rada!

Tema: <u>MAPSKI KOLODVOR ZAGREB</u>	Težište: <u>signalizacija</u>	Dodatna zadaća:
Datum: <u>28.02.2018.</u>	žig 	Dekan: <u>[Signature]</u>