

Županija:

Primorsko-goranska

Grad:

Rijeka

Naziv Prostornog plana:

DETAJNI PLAN UREĐENJA POMORSKOG PUTNIČKOG TERMINALA

Program mjera za unapređenje stanja u prostoru:

Službene novine Primorsko-goranske županije, br. 33/01,
13/02

Odluka predstavničkog tijela o donošenju Plana:

Službene novine Primorsko-goranske županije, br. 5/03

Javna rasprava (datum objave):

5. studenoga 2002. god.

Javni uvid održan:

od 14.studenoga do 14.prosinca 2002.god.

Pečat tijela odgovornog za provođenje javne rasprave:

Odgovorna osoba za provođenje javne rasprave:

Lorella Mekić, dipl.ing.građ.

Tomica Štivić, dipl.ing.arh.

M.P.

vlastoručni potpis

Suglasnost na Plan prema članku 28. Zakona o prostornom uređenju ("Narodne novine", br. 30/94, 68/98 i 61/00);
broj suglasnosti klasa: _____ datum: _____

Pravna osoba koja je izradila plan:

studio 3lhd d.o.o. za arhitekturu i urbanizam

Pečat pravne osobe koja je izradila Plan:

Odgovorna osoba:

Tatjana Grozdanić Begović, dipl.ing.arh

M.P.

vlastoručni potpis

Koordinator Plana:

Tatjana Grozdanić Begović, dipl.ing.arh
ovlašteni arhitekt

Stručni tim u izradi Plana:

Koraljka Brebrić, dipl.ing.arh.
Silvije Novak, dipl.ing.arh.
prof.dr.sc. Ivan Dadić, dipl.ing.prom.

Lovro Matković, dipl.ing.el.

Vasiljko Puharić, ing.

Petar Brusić, dipl.ing.građ.

Bojan Jurdana, dipl.ing.

Pečat predstavničkog tijela:

Predsjednik predstavničkog tijela:

mr.sc. Željko Glavan

M.P.

vlastoručni potpis

Istovjetnost ovog Prostornog plana s izvornikom ovjerava:
Milorad Milošević, dipl.ing.arh.

Pečat nadležnog tijela:

vlastoručni potpis

M.P.

SADRŽAJ:

1. Tekstualni dio

I. Obrazloženje

1. Polazišta
 - 1.1 Značaj, osjetljivost i posebnosti područja u obuhvatu Plana
 - 1.1.1 Obilježja izgrađene strukture i ambijentalnih vrijednosti
 - 1.1.2 Prometna, telekomunikacijska i komunalna opremljenost
 - 1.1.3 Obveze iz planova šireg područja
 - 1.1.4 Ocjena mogućnosti i ograničenja uređenja prostora
 2. Plan prostornog uređenja
 - 2.1 Program gradnje i uređenja površina i zemljišta
 - 2.2 Detaljna namjena površina
 - 2.2.1 Iskaz prostornih pokazatelja za namjenu, način korištenja i uređenja površina i planiranih građevina
 - 2.3 Prometna, ulična, telekomunikacijska i komunalna infrastrukturna mreža
 - 2.3.1 Prometna mreža
 - 2.3.2 Telekomunikacijska mreža
 - 2.3.3 Vodoopskrbna mreža
 - 2.3.4 Kanalizacijska mreža
 - 2.3.5 Elektroenergetska mreža
 - 2.3.6 Energetska mreža
 - 2.4 Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina i građevina
 - 2.4.1 Uvjeti i način gradnje
 - 2.4.2 Zaštita prirodnih i kulturno-povijesnih cjelina i građevina i ambijentalnih vrijednosti
 - 2.5 Sprječavanje nepovoljnih utjecaja na okoliš

II. Odredbe za provođenje

1. Uvjeti određivanja namjene površina
2. Detaljni uvjeti korištenja, uređenja i gradnje građevnih čestica i građevina
 - 2.1 Veličina i oblik građevnih čestica
 - 2.2 Veličina i površina građevina
 - 2.3 Namjena građevina i površina s programskim pokazateljima
 - 2.4 Smještaj građevina na građevnoj čestici
 - 2.5 Oblikovanje građevina
 - 2.6 Uređenje građevnih čestica
3. Način opremanja zemljišta prometnom, uličnom, komunalnom i telekomunikacijskom infrastrukturnom mrežom
 - 3.1 Uvjeti gradnje, rekonstrukcije i opremanja cestovne i ulične mreže
 - 3.1.1 Glavne gradske ulice
 - 3.1.2 Gradske ulice
 - 3.1.3 Površine za javni prijevoz
 - 3.1.4 Javna parkirališta
 - 3.1.5 Javne garaže

- 3.1.6 Pješačke površine
- 3.1.7 Zelene površine
- 3.2 Pomorski promet
- 3.3 Uvjeti gradnje, rekonstrukcije i opremanja telekomunikacijske mreže
- 3.4 Uvjeti gradnje, rekonstrukcije i opremanja komunalne infrastrukturne mreže i vodova unutar prometnih i drugih javnih površina (vodnogospodarski, energetski i elektroenergetski sustav i javna rasvjeta)
- 4. Uvjeti uređenja i opreme zaštitnih površina
- 5. Mjere zaštite prirodnih, kulturno-povijesnih cjelina i građevina i ambijentalnih vrijednosti
- 6. Mjere provedbe Plana
- 7. Mjere sprječavanja nepovoljnih utjecaja na okoliš
- 7.1 Uklanjanje i rekonstrukcija građevina čija je namjena protivna planiranoj namjeni

Grafički dio

01	Detaljna namjena površina	
01.1_	Detaljna namjena površina_ faza 1	1:1000
01.2_	Detaljna namjena površina_ faza 2	1:1000
02	Prometna, telekomunikacijska i komunalna infrastrukturna mreža	
02.1_	Prometna infrastrukturna mreža_ faza 1	1:1000
02.2_	Prometna infrastrukturna mreža_ faza 2	1:1000
02.3_	Vodnogospodarski sustav_ vodoopskrba	1:1000
02.4_	Vodnogospodarski sustav_ odvodnja	1:1000
02.5_	Elektroenergetski sustav	1:1000
02.6_	Pošta i telekomunikacije	1:1000
02.7_	Energetski sustav	1:1000
03	Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina	
03.1_	Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina_ faza 1	1:1000
03.2_	Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina_ faza 2	1:1000
04	Uvjeti gradnje	
04.1_	Uvjeti gradnje_ faza 1	1:1000
04.2_	Uvjeti gradnje_ faza 2	1:1000
05_	Prikaz građevnih čestica	1:1000
06_	Idejno-arhitektonsko 1:1000/1:500	rješenje

1. TEKSTUALNI DIO

I. Obrazloženje

1. Polazišta

1.1 Značaj, osjetljivost i posebnosti područja u obuhvatu Plana

1.1.1 Obilježja izgrađene strukture i ambijentalnih vrijednosti

Ovaj Plan obuhvaća današnji akvatorij putničke luke, pripadajuće gatove Gat Karoline Riječke, Adamićev gat i Istarsko pristanište, s uskim obalnim pojaskom, Ulicu Riva, Ulicu Riva Boduli, te Riječki lukobran.

Granica obuhvata prikazana je na svim kartografskim prikazima. Sjeverna granica prati frontu pročelja Ulice Riva uključujući Zanonovu ulicu, istočna granica frontu pročelja Ulice Riva Boduli, zapadna granica pružena je duž ruba Gata de Franceschi (te isti nije uključen u predmetni Plan), dok južnu granicu definira Riječki lukobran s dijelom mora s vanjske strane lukobrana izvan akvatorija putničke luke.

Područje obuhvata dijeli se na kopneni i morski dio. Najveći dio površine čini morski (akvatorij), a manji kopneni dio.

kopno	62.358 m ²	35.0%
more	115.990 m ²	65.0%
ukupno	178.348 m²	100.0%

Tablica_1

Osnovna namjena u zoni, iz koje proizlaze najvažnije karakteristike prostora, jest infrastrukturna funkcija gradskog, županijskog i državnog značaja - infrastrukturni sustav Luke Rijeka.

Pored lošeg funkcioniranja pomorskog prometa i nedostatne kapacitiranosti bazena putničke luke Rijeka, najveći problemi i konflikti u prostoru uvjetovani su prvenstveno sučeljavanjem nekvalitetno organiziranog automobilskeg prometa unutar same putničke luke i njemu tangencijalnog gradskog prometa. Postojeći konflikti povećavaju se iz godine u godinu naročito u ljetnim mjesecima u jeku turističke sezone. Ne-postojanje strukovno definiranog i službeno prihvaćenog rješenja funkcioniranja prometa u zoni rezultiralo je parcijalnim rješavanjem i *ad hoc* intervencijama, a pješaci ostaju ugroženi na površinama koje im tradicionalno pripadaju.

Prostor putničke luke s obalama i gatovima je zona koja je kroz povijest proživjela brojne transformacije: od prvotnog *osvajanja* Predgrada, rušenja zidina i *curenja* građanskog života na Rivu, dolaska lučke industrije i narušavanja reprezentativnog pročelja Rijeke... faze su koje ukazuju na visoki stupanj atraktivnosti zone, njen urbani potencijal, a prije svega na izuzetnu fleksibilnost i prilagodljivost prostora kontradiktornim programima. Najveća izvorna vrijednost ovog prostora jest upravo njegov urbani, centralni i reprezentativni karakter - direktna ekstenzija najuže jezgre Starog Grada i Korza, a osnovna funkcija putničke luke međunarodnog značaja upotpunjava karakterizaciju tog prostora kao mjesta prometne, kulturne i informativne razmjene i interakcije.

Prostoru riječkog akvatorija time i obalnoj zoni intervencije velikog mjerila nisu strane. Obzirom na to intervencije unutar ovog Plana na prvi pogled činiti će se malenima no one su odraz s jedne strane trenutnih potreba i mogućnosti a s druge otvorenosti prema planovima višeg reda. Međutim koliko god se fizički aspekt ovog Plana činio neznan, programska osnova Plana jest osnovno sredstvo organizacije i artikulacije predmetne zone u svrhu unaprijeđenja i obogaćenja života kako lokalne riječke zajednice tako i šireg jadranskog tj mediteranskog prostora. Međutim, ne smije se smetnuti s uma i činjenica da je Grad Rijeka,

obzirom na utjecaj političkog i graditeljskog austro-ugarskog konteksta, ustvari srednjeeuropski grad u mediteranskom dominantnom ambijentu.

Prostor obuhvata se može podijeliti u nekoliko prostornih i ambijentalnih cjelina, ovisno o osnovnim obilježjima i položaju u prostoru.

> Riva i Riva Boduli_ obale i gatovi s akvatorijem putničke luke

Putnička luka sastavni je dio Riječke luke i njen najatraktivniji dio obzirom da je smještena na samom rubu najužeg centra Grada Rijeke - Starog Grada i u direktnom kontaktu s Korzom. Na sjeveru je određuje željeznička pruga pružena s južne strane a duž Ulice Riva, na zapadu De Franceschijev gat tj. njegov istočni rub koji istovremeno ima i značenje funkcionalne granice između putničke i teretne luke, na istoku Riva Boduli i na jugu Riječki lukobran. Površina akvatorija putničke luke malena je i iznosi cca 11 ha. Površina pripadajućeg kopna (zajedno s dijelom lukobrana u zoni obuhvata) iznosi cca 4 ha.

Gatovi Karoline Riječke i Adamićev gat te pripadajuća im obala zauzeti su javnim parkiranjem u režimu naplate. Duž Rive Boduli također je organizirano javno parkiranje koje se u određenim terminima reorganizira u trajektno parkiranje (u funkciji ukrcaja vozila na brodove dužobalnih linija). Istovremeno, veliki brodovi dužobalnih linija ('Marko Polo', 'Dubrovnik', 'Liburnija', 'Slavija'...) prisiljeni su zbog zauzetosti obala pristaništa parkiralištima pristajati dijagonalno na improviziranom 'terminalu' - plutajućoj rampi u krajnjem kutu akvatorija, između Gata Karoline Riječke i Rive Boduli. Dubine gazova uz gatove i obalu kreću se od 3 metra (Istarsko pristanište) do 6 metara (Gat Karoline Riječke i južni dio Rive Boduli).

Unutar ove prostorne cjeline nalaze se slijedeće građevine: historicistička upravna zgrada 'Lučke uprave Rijeka' i longitudinalni objekt, nekad skladišni a danas u funkciji kazališta 'Porat', oba na Istarskoj obali, paviljon poslovne namjene na Gat Karoline Riječke, te paviljon-kiosk na sjeveru Rive Boduli u funkciji informacija i ostalih servisnih sadržaja pomorskog putničkog prometa.

> Riječki lukobran s objektima 'Viktor Lenac'

Riječki lukobran, iako s juga definira akvatorij Riječke putničke luke, ne funkcionira kao mjesto pristajanja brodova u putničke svrhe. Njegove površine zauzete su dokom 3 i sadržajima remontnog brodogradilišta 'Viktor Lenac'.

Na samom korijenu lukobrana nalaze se radione, kovačnica, otvorena i zatvorena skladišta, uredski prostori, restoran društvene prehrane, servisni sadržaji i trafostanice - sve u funkciji brodogradilišta 'Viktor Lenac'. (Pojedini objekti i hale kompleksa trenutno su u fazi pražnjenja i demontaže proizvodne i servisne opreme.) Preostali dio lukobrana konstantne širine cca 14 metara zauzima infrastruktura potrebna za remont brodova (obalne dizalice, brojna mehanizacija, željezničke tračnice i dr.). Danas je, obzirom na smanjenje brodogradilišnih aktivnosti na lukobranu, površina istog pretrpana vozilima.

Dužina cijelog Riječkog lukobrana iznosi 1754 metara, a dio pripadajući akvatoriju putničke luke, iznosi cca 400 metara. Dubina gaza u akvatoriju putničke luke duž lukobrana kreće se oko 7 metara.

S odlaskom 'Viktora Lenca' s prostora Riječkog lukobrana otvaraju se brojne mogućnosti za uključivanje tog vrlo specifičnog i atraktivnog prostora u život Grada Rijeke.

> Ulica Riva

Prostorna cjelina Ulice Riva obuhvaća cestu nadmjesnog značenja tj. državnu cestu oznake D-8, u cijeloj njenoj dužini od cca 470 metara. Prosječni razmak raskrižja iznosi 145 metara. Maksimalni uzdužni nagib iznosi 2%. Koridor iste seže od fronte pročelja gradskih kuća na Rivi do željezničke pruge, uključujući široki nogostup s pretežito dvostrukim drvoredom, jednu traku dijagonalnog parkiranja uz drvored na sjevernoj strani ulice, dvije vozne trake u smjeru istoka, jednu traku za javni gradski prijevoz te uski potez zaštitnog zelenila koje su 'nagrizla' parkirna mjesta u sklopu javnog parkinga na gatovima i obali, dva autobusna stajališta s nedavno postavljenim čekaonicama, te

željezničku prugu. Stanice su međusobno udaljene cca 200 metara. Takvim tretmanom ovaj potez sve manje možemo nazivati 'zelenim'.

Spomenuta željeznička pruga jest pruga Rijeka-Brajčica koja spaja dva lučka bazena Rijeka zapad i luku Sušak. Pri svom prolasku u potpunosti paralizira odvijanje prometa u cijeloj zoni.

Prostornoj cjelini Ulice Riva pripada i Zanonova ulica dužine cca 38 metara. Koridor predmetne ulice uključuje obostrani nogostup širine 2 metra i kolnu površinu prosječne širine 5 metara. Po režimu ulica je slijepa s kolnim pristupom iz Ulice Riva i u istoj je organiziran rezervirani parking za potrebe Primorsko-goranske županije - jednostrano dijagonalno parkiranje na pločniku i kolniku.

> Ulica Riva Boduli

Prostorna cjelina Ulice Riva Boduli obuhvaća gradsku ulicu, dužine cca 200 metara, s prosječnim razmakom raskrižja 60-ak metara. Koridor iste seže od fronte pročelja gradskih kuća bloka oko Hrvatskog narodnog kazališta 'Ivana pl. Zajca' do žičane ograde koja razgraničava ulicu od parkirališta na samoj obali Rive Boduli. Koridor obuhvaća jednostrani nogostup dvije vozne trake i parking.

1.1.2 Prometna, telekomunikacijska i komunalna opremljenost

> Promet

Na prostoru unutar obuhvata Plana morski putnički promet i sustav gradskog prometa konstantno se isprepliću.

Trajekti, putnički, turistički i ribarski brodovi uplovljavaju kroz akvatorij teretne luke (u kojem se vrše okretanja i ostali manevri velikih brodova) kako bi pristigli do vezova na Rivi Boduli, Gatu Karoline Riječke, Adamićevom gatu i Istarskom pristaništu. Zauzeće obala i gatova javnim parkiranjem otežava korištenje svih navedenih površina u svrhu pristajanja i privezivanja. Spomenuti gatovi su premali za prihvat velikih brodova, te oni pristaju dijagonalno na improviziranom terminalu - plutajućoj rampi u gornjem dijelu Rive Boduli. Preostali prostor akvatorija time biva znatno smanjen. Realnost je da se danas u riječkoj putničkoj luci može privezati samo jedan brod maksimalne dužine 150m.

Pomorski promet čine:

- > dužobalne linije: Rijeka-Rab-Zadar-Split-Korčula-Dubrovnik;
Rijeka-Rab-Zadar-Split-Stari Grad-Vis-Korčula-Sobra-Dubrovnik-Bari
(Italija)-Igumenitsa (Grčka);
- > brze i turističke linije: Rijeka-Zadar-Split, u turističkoj sezoni;
Rijeka-otoci, prema potrebi;
- > kružne linije jedrenjacima, turistički obilasci.

	tip i naziv broda	br. putnika (br.kreveta)	broj vozila	dimenzije/m	gaz/m	brzina/čvor
BL	jednotrupni brod	250	-	-	1.71	16.5
TL	'Lara'	346	-	-	1.2	28
	'Iris'					
BL	katamaran	218	-	-	1.3	26
TL	'Olea'	164	-	-	1.2	25
	'Mediteran'	164	-	-	1.2	25
	'Milna'					

BL TL	hidrogliser 'Mirta'	149	-	-	3.5	34
DL ML	trajekt 'Marko Polo'	1500 (675)	270	21x128	5.8	19.5
	'Dubrovnik'	1600 (500)	320	-	6	20
	'Istra'	800 (82)	130	-	3.75	16.5
	'Ivan Zajc'	910 (308)	100	-	4.2	16.5
	'Ilirija'	950 (119)	70	-	4.1	15
	'Liburnija'	500 (200)	110	-	4.2	15
	'Slavija'	525 (200)	90	-	4.22	16

Tablica_ 2: pregled brodova u prometu s osnovnim karakteristikama, izvor 'Jadrolinija' Rijeka, 1997

period	učestalost	odlazak (h)	dolazak (h)
van-sezona	2 x tjedno	18.00	07.00
pred/post-sezona	4 x tjedno	18.00/20.00	07.00
sezona	7 x tjedno	18.00/20.00	07.00/07.15

Tablica_ 3: red vožnje dužobalnih linija, izvor 'Jadrolinija' Rijeka, 2002

Ulica Riva, frekventna gradska magistralna prometnica D-8 i Adamićeva ulica (izvan obuhvata Plana) čine par višetračnih jednosmjernih gradskih prometnica - okosnicu riječkog obalnog longitudinalnog prometnog koridora i to u najužem centru grada. Taj prometni isječak karakterizira velika prometna opterećenost, zastoji, međusobni konflikti automobilskog prometa, javnog gradskog putničkog prijevoza, pješačkog prometa te prometa u mirovanju.

Raskrižje ulica Riva-Riva Boduli-Ivana Zajca-I. Henckea prekapacitirano je, no obzirom na zadani obuhvat Plana, konkretni zahvati i promjene predmetnog raskrižja svesti će se na minimum. Ipak će se nastojati djelovanjem u zoni obuhvata eliminirati konflikte koji uvjetuju na slabu protočnost raskrižja.

Centar Grada Rijeke kronično pati od nedostatka parkirnog prostora. U zoni obuhvata parkiranje je organizirano uzduž ulica u sistemu naplate (Ulica Riva i Ulica Riva Boduli) te izvanulično također u sistemu naplate (Riva obala i gatovi). Trend povećanja broja osobnih vozila i dalje se nastavlja te predstavlja veliki problem u daljnjem planiranju kapaciteta parkirnih mjesta.

ulica	br voznih traka	max uzdužni nagib	prosječni razmak raskrižja	javni gradski promet
Ulica Riva D-8	3+P+ž	2%	145	bus
Ulica Riva Boduli	2+P	-	59	-
Ulica Ivana Zajca	3+P+ž	2%	95	bus
Ulica I. Henckea	4	2%	60	-
Zadarska ulica	1+P	<4%	-	-
Splitska ulica	1+P	<4%	-	-
Demetrova ulica	1+P	-	60	-
Zanonova ulica	-	-	-	-

Tablica_ 4: pregled gradskih prometnica unutar obuhvata Plana i u kontaktnoj zoni

lokacija	broj PM	način i režim parkiranja
Ulica Riva	122	dijagonalno-naplata
Ulica Riva Boduli	72	uzdužno-naplata

Riva obala i gatovi i Riva Boduli obala	545	organizirano parkiralište-naplata + trajektno parkiranje
Zanonova ulica	12	dijagonalno-rezervirano - Primorsko-goranska županija

Tablica_ 5: broj parkirnih mjesta u zoni obuhvata Plana

Javni gradski putnički prijevoz (JGPP), u Rijeci - autobusni, unutar granice obuhvata ovog Plana, prisutan je u Ulici Riva. Njome prometuju gotovo sve gradske linije. Općenito je u Gradu Rijeci koncentracija broja autobusnih linija na istoj putanji prevelika što je tek jedna od posljedica opće nekoordiniranost autobusnog prijevoza. Situacija je dodatno otežana prometnim zastojsima u zoni. Taj problem nadilazi zadatak i kompetentnost ovog Plana zbog neorganiziranosti sveukupnog gradskog autobusnog prijevoza koji najblaže rečeno ne funkcionira.

Pješački promet u potpunosti je paraliziran. S jedne strane zbog velike frekventnosti Ulica Riva i Riva Boduli, a s druge zbog toga što su gotovo sve 'ne-kolne' površine zauzete prometom u mirovanju. Planiranom eliminacijom parkirališta s obale i gatova Rive velika površina biti će prepuštena i na raspolaganju pješacima. Obzirom na činjenicu da će Ulica Riva i dalje ostati izrazito frekventna, biti će potrebno organizirati i pažljivo artikulirati pješačke smjerove kretanja kao i mjesta njihovog zadržavanja kako bi se neutralizirao međusobni konflikt. Jedino intenzivno pješačko usmjerenje u zoni obuhvata nalazi se na relaciji između prometnih kopnenih kolodvora s jedne strane i morskog terminala s druge.

Željeznička pruga preko Rive jest spojna pruga Rijeka Brajdica-Rijeka. Ona povezuje lučke bazene Rijeke i Sušaka. Prolazak vlaka Rivom teoretski bi pri brzini vlaka od 15 km/h trebao trajati 8 minuta. Međutim obzirom na zagušenje obale automobilima i parkiranjem pri svakom prolasku vlaka dolazi do zastoja i gužve. U takvoj situaciji prolazak vlaka traje i do 30 minuta. Činjenica je da vlak na pruzi Rijeka Brajdica-Rijeka ne prometuje prema unaprijed uređenom rasporedu a i potreba za prevozom tereta tim koridorom posljednjih godina znatno je pala. Iz tih razloga moguće je teretni promet ovom prugom svesti na minimum; unutar noćnog režima.

> Telekomunikacijska mreža

Podaci o postojećoj telekomunikacijskoj mreži u zoni obuhvata prikazani su u kartografskom prikazu **02.6_ Pošta i telekomunikacije.**

Područje zahvata pokriva jednim dijelom Pristupna telekomunikacijska mreža UPS-a 'TRANSADRIA' i to primarni telekomunikacijski kabel PK-2, početnog kapaciteta 200x4x0.4, (ulice Riva Boduli i zona Lukobrana), a drugim dijelom Pristupna telekomunikacijska mreža UPS-a 'CENTAR' i to primarni kabel PK-1 tipa i početnog kapaciteta TK 59-50 300X4X0.4 GM, te kabel PK- 10 tipa TK-00 Ipočetnog kapaciteta 200x4x0.6 (napaja Upravnu zgradu 'LUKE'.

Svi navedeni TK kabeli (osim primarnog kabela sPK-10 UPS-a 'CENTAR') su kabeli sa izolacijom i plaštem od pjenastog polietilena punjeni petrolatom, novijeg su datuma , te svojim karakteristikama pružaju sigurnost u pogledu kvalitete prijenosa za sve veze koje po njima rade. Rezerve u postojećim TK kabelima omogućavaju, uz potrebnu rekonstrukciju i proširenje TK mreže, ukopčanje odgovarajućeg broja novih TK priključaka.

Treba reći da je postojeća TK mreža u zoni zahvata izgrađena isključivo kao podzemna TK mreža i to kao kabelska kanalizacija, čime se izbjegava naknadno oštećenje uređenih asfaltno-betonskih površina.

Trasa postojeće TK mreže vidljiva je na priloženom situacijskom nacrtu datom u prilogu.

> Vodoopskrbna mreža

Podaci o postojećoj vodoopskrbnoj mreži u zoni obuhvata prikazani su u kartografskom prikazu **02.3_ Vodnogospodarski sustav - vodoopskrba.**

U granicama DPU-a Pomorskog putničkog terminala postoje dvije vodovodne mreže:

- > Javna vodovodna mreža u vlasništvu KD Vodovod i kanalizacija d.o.o. Rijeka;
- > Interna vodovodna mreža Lučkog vodovoda spojena na javnu vodovodnu mrežu kod Upravne zgrade Lučke uprave i interna vodovodna mreža Lučkog vodovoda spojena na javnu vodovodnu mrežu kod zgrade Lučke kapetanije.

Javna vodovodna mreža položena je neposredno uz sjeverne i istočne granice promatranog DPU-a a izvedena je iz ljevano-željeznih cijevi ϕ 100 mm (uzduž Ulice Riva) i iz PVC cijevi ϕ 125 mm (uzduž Ulice Riva Boduli). Na javnoj vodovodnoj mreži izvedeni su hidranti svakih 80-100 m i kućni vodovodni priključci za pojedine zgrade.

Interna vodovodna mreža luke Rijeka 1. prati liniju obale (gatova) i na promatranom području izvedena je od Upravne zgrade Lučke uprave do zgrade Lučke kapetanije. Interna vodovodna mreža luke Rijeka 2. spojena je na javnu mrežu kod zgrade Lučke kapetanije (ljevano-željezne cijevi) ϕ 125 mm, prolazi mostom na Riječki lukobran (alkaten cijevi ϕ 125 mm) i dalje po Riječkom lukobranu do granice promatranog DPU-a (ljevano-željezne cijevi ϕ 125 mm). Glavni vodovodni priključak s vodomjerom Luka Rijeka prema gradskom vodovodu ima kod Upravne zgrade Lučke uprave van zone zahvata. Drugi vodovodni priključak na javni vodovod je neposredno prije Riječkog lukobrana. Na interni lučki vodovod priključeni su objekti koji spadaju pod Luku Rijeka (Lučku upravu). Hidrantska mreža je dosta gusta i hidranti se nalaze na svakih 40 m.

> Kanalizacijska mreža

Podaci o postojećoj kanalizacijskoj mreži u zoni obuhvata prikazani su u kartografskom prikazu **02.4_ Vodnogospodarski sustav - odvodnja**.

U promatranj zoni postoje slijedeći kanalizacijski podsustavi:

1. Rasteretni kolektori na Glavnom kolektoru grada Rijeke:
 - > rasteretni kanal Roda ϕ 190/120 cm s ispustom u lučki bazen;
 - > rasteretni kanal Cloaca ϕ 120/150 cm s ispustom u lučki bazen.Ovim kolektorima se višak oborinskih voda s preljevnih građevina na Glavnom kolektoru Grada Rijeke (RG-5 i RG-6) direktno ispuštaju u more. Na ove kolektore spojene su i oborinske vode prometnica i krovova zgrada.
2. Oborinski kolektori ϕ 400 mm u trupu Ulice Rive koji prikuplja oborinske vode prometnice Riva i ispušta ih u rasterene kolektore, uključujući i dio novog kolektora ϕ 700 mm.
3. Novi sanitarno-potrošni kolektor Riva (ductil cijevi) ϕ 300 mm koji započinje uz Upravnu zgradu Lučke uprave i završava u kanalizacijskoj crpnoj stanici Tržnica ($q= 29/44$ l/s).
4. Mješoviti kolektor u Ulici Riva Boduli ϕ 800/1000 mm koji završava ispod zgrade Lučke kapetanije (ϕ 1200 mm) u moru. Projektom dokumentacijom kanalizacije zone Tržnica predviđena je rekonstrukcija dijela oborinskog kolektora novog profila ϕ 1000 mm, a sanitarno-potrošne vode ostalih objekata spajaju se na novu mrežu sanitarno-potrošnih voda u zoni tržnice koja je u planu za izvedbu.
5. Parkime površine na lučkom dijelu uz Ulicu Riva Boduli imaju izveden lokalni kolektor koji je spojen na mješovitu kanalizaciju u Ulici Riva Boduli. Na ovaj kolektor spojene su sanitarno-potrošne vode postojeće prodavaonice.

Sanitarno-potrošne otpadne vode upravne zgrade Lučke uprave spojene su na javni kanalizacijski sustav u Ulici Riva. Podaci o spoju nisu evidentirani.

Uslužni objekt na Gatu Karoline Rječke ima izvedenu septičku jamu. Podaci o eventualnom spoju na javni kanalizacijski sustav u ulici Riva nisu poznati.

Lučki kontrolni centar koji se nalazi uz planirani objekt Pomorskog putničkog terminala svoje sanitarno-potrošne vode iz sanitarnog čvora kratkim ispustom ispušta u more s vanjske strane lukobrana.

> Elektroenergetska mreža i mreža javne rasvjete

Podaci o postojećoj elektroenergetskoj mreži na nivou trasa vodova i lokacije trafostanica u zoni obuhvata prikazani su u kartografskom prikazu **02.5_ Elektroenergetski sustav**.

Unutar granica Plana postoje tri sustava elektroenergetske mreže.

Prvi je sustav elektroenergetske mreže u vlasništvu elektrodistribucije, a čine ga 10 i 0,4 kV podzemni kabelski vodovi. Izuzev napajanja poslovnog objekta na Gatu Karoline Riječke on je u funkciji napajanja poslovnih i poslovno-stambenih građevina uz Ulice Riva i Riva Boduli, odnosno šireg područja centra grada Rijeke. Osnovno i rezervo napajanje za njega osigurano je iz trafostanice 35/10 kV Školjić. Unutar granica Plana danas nema izgrađenih distributivnih trafostanica 10/0,4 kV. Navedena elektroenergetska postrojenja zadovoljavaju današnje potrebe.

Drugi je sustav elektroenergetske mreže u vlasništvu Lučke uprave Rijeka, a u funkciji je napajanja potrošača Luke Rijeka. Čine ga 10 - 10(20) kV kabelski vodovi, trafostanice 10/0,4 kV i podzemni 0,4 kV kabelski vodovi, preko kojih je izvedeno napajanje svih potrošača u riječkom i sušačkom dijelu luke. Napaja se na 10 kV naponskom nivou iz trafostanice 35/10 kV Turnić u osnovnom napajanju, a rezervno napajanje je osigurano iz trafostanice 35/10 kV Školjić. Dio ovog sustava smješten je unutar obuhvata ovog Plana. Potrošači Luke Rijeka, smješteni unutar granica ovog Plana, napajaju se 0,4 kV podzemnim kabelima iz tri trafostanice 10/0,4 kV. Trafostanica 10/0,4 kV De Franceschijev gat, smještena je izvan granica Plana, a napaja električnom energijom upravnu zgradu Lučke uprave Rijeka, rasvjetu i postrojenja na platou Istarskog pristaništa. Trafostanica 10/0,4 kV Magazin 40, smještena je izvan granica Plana, a napaja električnom energijom potrošače u funkciji luke na obalnom dijelu Ulice Riva Boduli (privežišta, ulazna porta, kiosk). Trafostanica 10/0,4 kV Lukobran 1, jedina je smještena unutar granica Plana, a napaja potrošače u funkciji luke smještene na lukobranu i rasvjetu lukobrana. Izvedena je u sklopu postojeće građevine. Do nje je smještena i trafostanica 10/0,4 kV Viktor Lenac, koja se također napaja iz 10 kV mreže Luke Rijeka, a koristila se za potrebe napajanja istoimenog remontnog brodogradilišta (dok, prateći sadržaji smješteni na korijenu lukobrana). Trafostanica je smještena u postojećem objektu, a kako je u toku napuštanje ove lokacije za potrebe remontnog brodogradilišta, prestaje i potreba za njenim daljnjim korištenjem u funkciji koju ima danas. Trafostanicu će preuzeti Lučka uprava Rijeka i po potrebi koristiti u svrhu napajanja potrošača Luke Rijeka. Navedena elektroenergetska postrojenja zadovoljavaju današnje potrebe.

Treći sustav elektroenergetske mreže je u vlasništvu Grada, a odnosi se na javnu rasvjetu Ulica Riva i Riva Boduli, te Adamićevog gata i Gata Karoline Riječke. Javna rasvjeta je izvedena na zasebnim metalnim stupovima, napajanje je izvedeno podzemnim kabelima iz postojećih distributivnih trafostanica 10/0,4 kV, smještenih izvan granica Plana. Javna rasvjeta zadovoljava sadašnje uvjete osvijetljenosti.

> Energetska mreža

Podaci o postojećoj energetskoj mreži u zoni obuhvata prikazani su u kartografskom prikazu **02.7_ Energetski sustav**.

Unutar granica DPU-a Pomorskog putničkog terminala postoji plinska mreža gradskog plina. Plinovod je položen neposredno uz sjeverne i istočne granice obuhvata promatranog DPU-a (ulicama Riva i Riva Boduli).

Sjevernom stranom ulice Riva prolazi glavni distributivni plinovod gradskog plina za potrebe istočnog dijela grada (područje Sušaka, Vežice i Trsata). Plinovod je izgrađen iz lijevano-željeznih cijevi promjera ϕ 375 mm, bez ogranaka.

Paralelno sa navedenim u nogostupu položen je i opskrbeni plinovod gradskog plina također iz lijevano-željeznih cijevi promjera ϕ 150 mm sa izvedenim priključcima za objekte uzduž ulice Riva, te ograncima za poprečne ulice (Zadarska, Splitska, Zanonova, Trg Republike Hrvatske, I. Henckea, Riva Boduli).

Ulicom Riva Boduli, njenom istočnom stranom, položen je opskrbeni plinovod gradskog plina iz lijevano-željeznih cijevi promjera ϕ 150 mm sa priključcima za objekte uzduž ulice Riva Boduli i ograncima za ulice Verdijeve, Zagrebačka i Demetrova koji su na istočnom dijelu spojeni na plinovod u Wenzelovoj ulici, a taj plinovod je dalje spojen s ulicom I. Zajca tvoreći mrežu prstenastog tipa.

Cjelokupna plinska mreža u vlasništvu je KD Energo d.o.o. Rijeka.

1.1.3 Obveze iz planova šireg područja

Za područje obuhvaćeno ovim prostornim planom važeći su:

- > Prostorni plan Primorsko-goranske županije ('Službene novine' br. 14/00);
- > Prostorni plan Općine Rijeka ('Službene novine' br. 8/86, 27/88, 12/95, 19/95, 12/98);
- > Provedbeni urbanistički plan centra Grada Rijeke ('Službene novine' br. 16/92, 24/92, 3/93, 17/95).

Navedeni planovi primarno definiraju prostor obuhvaćen Detaljnim planom uređenja kao putničku luku s pripadajućim putničkim terminalom smještenim na De Franceschijevom gatu (koji zajedno s autobusnim i željezničkim terminalima čini glavno gradsko prometno čvorište).

U daljnjem tekstu dati su izvaci iz Provedbenog urbanističkog plana centra Grada Rijeke, a koji se prvenstveno odnose na prostor obuhvaćen Detaljnim planom uređenja pomorskog putničkog terminala.

U PUP-u centra prostor u granicama obuhvata ovog detaljnog plana primarno se nalazi u zoni gradske luke. Prostorna koncepcija PUP-a centra grada u funkciji je afirmacije Rijeke kao regionalnog centra, glavne hrvatske luke i europskog prometno-trgovačkog centra. Jedne od glavnih ciljeva predstavljaju širenje centra i izlazak grada na more s jedne strane te koncepcija vođenja prometa kroz centar grada uključujući oslobađanje od suvišnog prometa, afirmaciju javnog gradskog prometa i rješavanje problema parkiranja. Strategija uređenja prostora uzima u obzir valorizaciju postojećih radnih zona lučke i industrijske djelatnosti kako bi se postepeno prepustile gradu za izgradnju novih urbanih struktura i sadržaja, a Rijeci omogućio izlazak na more.

U sklopu gradske luke PUP planira organiziranje međunarodne i tuzemne putničke trajektne luke za istovremeni prihvata maksimalno pet brodova najvećih plovnih karakteristika, dužine do 140 m i kapaciteta cca 600 automobila. Nakon iseljenja doka 'Viktor Lenac' postojeća gradska luka koristila bi isključivo za putničke brodove, brodove za kružna putovanja, ribarske brodove i sl. Neophodni parkirni prostor za potrebe trajektne i gradske luke PUP rješava lociranjem broda-garaže uz Riječki lukobran.

Sjeverni rub prostora obuhvata Detaljnog plana uređenja sastavni je dio povijesne i ambijentalne cjeline Starog grada čiju južnu granicu čini linija morske obale neposredno uz Ulicu Riva.

1.1.4 Ocjena mogućnosti i ograničenja uređenja prostora

Temeljem Zakona o prostornom uređenju (N.N. br. 30/94) i Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prostornom uređenju (N.N. br. 68/98) svaki zahvat u prostoru provodi se u skladu s dokumentima prostornog uređenja, posebnim propisima i drugim Zakonima relevantnim za problematiku koja je predmet ovoga Plana.

Odjel gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem - Direkcija za urbanizam i ekologiju - temeljem zaključaka Poglavarstva Grada Rijeke sa sjednice održane

08. svibnja 2001. godine pristupila je izradi Detaljnog urbanističkog plana za područje putničke luke. U programskom zadatku za izradu navedenog Plana naglasak je stavljen na prostornu organizaciju i uređenje pomorskog putničkog terminala u narednom desetogodišnjem razdoblju:

Promjenom koncepcije koju donosi Desetogodišnji plan razvitka luke Rijeka kojom se pomorski putnički terminal smještava uz Riječki lukobran, neophodno je osmisliti prometno i funkcionalno cjelovito rješenje, jasne lokacije u centru grada i luci, koncentriran na jednom mjestu, jasno uočljiv, bez izazivanja nepotrebnih kretanja ljudi i vozila.

Realizacija konačnog rješenja predstavlja obiman zahvat, koji uključuje značajne prostorne, tehnološke i prometne promjene na prostoru putničke ali i teretne luke, kao i velika financijska sredstva, te je potrebno za naredno razdoblje predvidjeti i realizirati 'privremeno' rješenje, koje će zadovoljavajuće funkcionirati i biti lako uklopljivo u konačno rješenje.

Osnovni ciljevi ovog Plana mogu se sažeti u slijedećem:

- a) utvrditi elemente za rješenje pomorskog putničkog terminala unutar prostora tradicionalne putničke luke;
- b) utvrditi elemente za uređenje Riječkog lukobrana u cijelosti s težištem na prenamjeni postojećeg kompleksa 'Viktor Lenac' u pomorski putnički terminal sa pratećim sadržajima;
- c) utvrditi elemente za višenamjensko korištenje prostora obala i gatova;
- d) utvrditi elemente za rekonstrukciju Ulice Riva;
- e) utvrditi elemente za rekonstrukciju Ulice Riva Boduli;
- f) utvrditi elemente za reorganizaciju prometa u mirovanju uključujući stacioniranje vozila na trajektnom parkiralištu;
- g) utvrditi elemente za korekciju raskrižja Riva-Ulica I. Henckea-Ulica Ivana Zajca-Riva Boduli, u kontaktnoj zoni obuhvata;
- h) valorizirati i na odgovarajući način tretirati elemente (građevine, infrastrukturu, obale...) lučkog i industrijskog ambijenta u svrhu zaštite kulturno-povijesnog naslijeđa, ambijentalnih vrijednosti te u svrhu odgovarajuće edukativno-turističke prezentacije Grada Rijeke;
- i) utvrditi programe koji bi podigli razinu atraktivnosti prostora obzirom na postojeće potencijale i doprinjeli razvoju novih urbanih vrijednosti u zoni i time, danas neartikulirani, prostor gradske luke, promaknuli u prostor identiteta Grada Rijeke;
- j) utvrditi stanje i mogućnosti priključaka objekata na komunalnu infrastrukturu;
- k) osigurati dogradnju/rekonstrukciju/adaptaciju građevina funkcionalno i oblikovno u skladu s okruženjem i položajem u prostoru;
- l) utvrditi mjere zaštite obzirom na namjenu građevina i prostora.

Zona unutar koje je planiran zahvat obuhvaća slijedeće čestice ili dijelove čestica zemljišta: 3329/1, 3329/4, 4126/2 (Franceschiev gat), 4112 (Zanonova ulica), 4126/3 (Istarsko pristanište), 4127 (upravna zgrada Lučke uprave), 4128 (Kazalište Porat), 4129/1 (Ulica Riva), 4129/2 (obala Rive, Adamičev gat, Gat Karoline Riječke), 4129/3 (objekt na Gat Karoline R.), 4129/4 (Ulica Riva od Robne kuće RI do križanja s Ulicom Riva Boduli), 4729/1 (Ulica Riva Boduli), 4729/2 (Riva Boduli), 4729/3 (produžetak Ulice Riva B.), 4781 (pomoćni objekt na Rivi Boduli), 4786/1 (pomoćni objekt Carinarnice na Rivi Boduli), 4786/2 (Senjsko pristanište), 4788 (radionice 'Viktor Lenac' i pristanište), 4789 (svjetionik), 4790 (pomoćni objekti lukobran), 4791/1 (operativna obala lukobrana), 4791/2 (nasip lukobrana), 4792 i 4793 (pomoćni objekti lukobran), 4794, 4795, 4796/1, 4796/2 (servisni i uredski objekti 'Viktor Lenac' lukobran), te pomorsko dobro.

Mogućnosti i ograničenja prostora koji je predmet osnovnih ciljeva Plana:**> Riva i Riva Boduli_ obale i gatovi s akvatorijem putničke luke**

Uklanjanjem improvizirane rampe za privez trajekata iz samog ugla akvatorija putničke luke te izmještanjem doka 3 s korjena lukobrana zadovoljiti će se osnovni preduvjet za optimalno funkcioniranje putničkog pomorskog prometa - s jedne strane za manevriranje velikih putničkih brodova u akvatoriju i s druge raspoloživost prostora obale za privez istih.

Djelomičnim oslobađanjem od parkinga i reorganizacijom prometa u mirovanju, gatovima i obalama Rive i Rive Boduli također se pruža prilika da evoluiraju u atraktivan javni otvoreni socijalni prostor s urbanotvornim programima u režimu višenamjenskog korištenja. *Kopneni* konflikt na relaciji vozilo (parkirano, u prometu ili na trajektnom parkiralištu)-vlak (gradska željeznica)-bus-pješak (u tranzitu ili 'korisnik'), obzirom na karakter prostora, planirane programe i gustoću korisnika koju ti programi povlače za sobom, predstavlja veliki problem zone. Budući da na širem nivou još uvijek nisu ostvareni preduvjeti za prihvatanje vozila s parkirališta gatova i obala (planirani garažno-parkirališni objekti na obodu najužeg centra), te da se danas servisna pruga položena Rivom prenamjenjuje u trasu gradske željeznice, a cjelokupna zona namjerava vratiti pješacima u vidu otvorenog dnevnog boravka grada, promjene tj. predviđena rješenja svode se na reorganizaciju prometnih tokova, pregrupiranje postojećih resursa, neutralizaciju konflikata i artikulaciju dobivene praznine.

Karakter novog javnog prostora grada, i obrade partera i apliciranih urbanotvornih programa, osim ulogom reprezentativnog predvorja grada za dočekivanje posjetitelja s mora i njihovo ispraćanje, uvjetovan je i rubnim programima, kako sadašnjim tako i budućim: sa zapadne strane ostaje područje teretne luke pomaknuto iza linije gata De Franceschi - u planovima višeg reda međunarodni terminal putničke luke, sa sjeverne pročelje Korza tj. Starog Grada kao zaštićena povijesna cjelina, s istoka bloka oko Hrvatskog narodnog kazališta 'Ivana pl. Zajca' i tržnica, a s juga putnički brodovi - pokretno i promjenjivo pročelje grada.

> Riječki lukobran s objektima 'Viktor Lenac'

Izmještanje doka 3 ('Viktor Lenac') iz bazena putničke luke, s korjena lukobrana, osnovni je uvjet za organiziranje vezova za brodove dužobalnih linija na Riječkom lukobranu. Temeljita studija položaja plutajućeg garažno-parkirnog objekta rezultirala je potpunim uklanjanjem doka 3 (tj. bilo kojeg zamjenskog doka) iz akvatorija putničke luke. Detaljna analiza mogućih lokacija unutar granice obuhvata ukazala je na kontaktni prostor korjena lukobrana i bazena luke Baroš kao na optimalno mjesto za privez istog. Smješten uz morsko pročelje kompleksa remontnog brodogradilišta 'Viktor Lenac', namijenjenog adaptaciji u pomorski putnički terminal, funkcionalno korespondira sa budućim sadržajima terminala. Uzimajući u obzir činjenicu da je smještanje plutajuće garaže na toj poziciji privremeno u tom smilu ne bi se smjelo zanemariti oblikovni aspekt spomenutog pročelja budućeg terminala.

Odlazak lučke industrije s lukobrana i prepuštanje lukobrana pješacima, u sklopu budućih urbanotvornih programa, uvjetuje zabranu parkiranja automobila zaposlenih (ali i ostalih građana) koji su danas preplavili manipulativnu površinu lukobrana. Zastarjelu tehnologiju i zapuštenu infrastrukturu upitne upotrebljivosti (dizalice, tračnice, strojevi...), kao zatečeno tehnološko naslijeđe, potrebno je valorizirati i tretirati u svrhu kulturne i turističke prezentacije lučkog i industrijskog ambijenta te, kako je rečeno u osnovnim ciljevima ovog Plana, promaknuti predmetnu zonu u prostor identiteta Grada Rijeke.

Postojeći objekti kompleksa 'Viktor Lenac' prostorno zadovoljavaju zahtjeve koje osnovni program pomorskog putničkog terminala nameće. No obzirom na značaj koji zona ima za Grad, ali i za šire područje javlja se potreba i za nadgradnjom osnovnih sadržaja terminala dodatnim gradskim programima. Potrebno je osigurati pretpostavke za izgradnju pomorskog putničkog terminala koji bi mjerilom i sadržajima odgovarao značaju lokacije, a uključivao bi prodaju karata, turističke urede, urede turističkih agencija, restoran(e), barove, trgovine...

Prilično važan aspekt, općenito u tretmanu Riječkog lukobrana a naročito njegovog korjena s pomorskim putničkim terminalom, predstavlja karakter rubnih programa. Prvenstveno se to odnosi na

kontaktnu zonu luke Baroš i Senjskog pristaništa - danas carinarnica i skladišni prostor, sutra riječki *waterfront* - iz kojeg prirodno izrasta i programatski se nadovezuje na njega sam pomorski putnički terminal.

> Ulica Riva

Ulica Riva kao cesta nadmjesnog značenja tj. kao državna cesta oznake D-8, vitalnog je karaktera za širi gradski obuhvat. Prometne gužve i konflikti mnogoznačnih sudionika u prometu svakodnevna su pojava što dodatno biva otežano prilivom velikog broja vozila u turističkoj sezoni. Moglo bi se reći da slaba protočnost Ulice Riva stoga ne ovisi isključivo o vlastitom koridoru i o prometnoj situaciji u širem centru, već je dodatno uvjetovana tangencijalnim programima. Potrebno je inaugurirati Ulicu Riva kao gradsku aveniju reprezentativnog karaktera ali prije svega funkcionalnu prometnicu visokog stupnja protočnosti, uvažavajući i pješaka i gatove u režimima višenamjenskog korištenja te blizinu gradske željeznice kao novog elementa u prostoru, konkretno neutralizirati i postojeće i potencijalne prometne konflikte u kontaktnim zonama s tangencijalnim programima.

> Ulica Riva Boduli

Ulica Riva Boduli opterećena je direktnim kontaktom s Ulicama Riva i Ivana Zajca. Također preko raskrižja sa spomenutim prometnicama preuzima sav promet usmjeren ka lukobranu i bloku oko Hrvatskog narodnog kazališta 'Ivana pl. Zajca'. Potrebno je s jedne strane dodatno proanalizirati samo raskrižje obzirom na blizinu ulaska na trajektno parkiralište (u određenim i vremenski ograničenim periodima). Obzirom na širinu koridora ulice i uski obalni pojas Rive Boduli, nastoji se ta dva elementa sagledati kao cjelinu, prometno i oblikovno usklađenu.

> Mogućnost priključka na postojeću infrastrukturu

Postojeća infrastruktura načelno zadovoljava buduće potrebe. Glavni infrastrukturni koridori položeni u Ulice Riva i Riva Boduli neće doživjeti značajnu rekonstrukciju. Međutim, dijelove postojećih infrastruktura kao i same priključke na objekte biti će potrebno provjeriti, dopuniti i uskladiti s planiranim zahvatima i programima Plana u predmetnoj zoni.

Ocjena mogućnosti i ograničenja uređenja prostora temelji se na detaljnoj analizi postojećeg stanja i osnovnim ciljevima uređenja prostora unutar granice obuhvata.

postojeće stanje_ namjena površina

osnovna namjena	površina/ m2	%
površina infrastrukturnog sustava- Luka Rijeka, slobodne površine+parking	24.698,0	13,85%
površina infrastrukturnog sustava-plutajuća rampa (trajekt. pristanište)	377,0	0,21%
površina infrastrukturnog sustava-'V. Lenac', slobodne površine	10.128,0	5,68%
javna i društvena namjena-upravna	1.388,0	0,78%
javna i društvena namjena-kultura	401,0	0,22%
gospodarska namjena-proizvodna-pretežito zanatska 'V. Lenac'	2.740,0	1,54%
gospodarska namjena-proizvodna-dok 3 'V. Lenac'	3.640,0	2,04%
gospodarska namjena-poslovna-pretežito uslužna	319,0	0,18%
zaštitne zelene površine	808,0	0,45%
ostale javne površine-kolnik, nogostup i sl.	16.744,0	9,39%
preostali akvatorij, bez plutajuće rampe i doka 3	117.105,0	65,66%
	178.348,0	100,00%

Tablica_ 6: postojeće stanje - namjena površina

2. Plan prostornog uređenja

Plan se zasniva na integraciji prostora obuhvata u jednu prostornu i funkcionalnu cjelinu koja je primarno definirana kao reprezentativna 'čvrsta' praznina namjenjena građanima - 'dnevni boravak' grada u sklopu putničke luke, te na optimalnom korištenju akvatorija i obala u funkciji pomorskog putničkog terminala luke Rijeka. Na temelju preliminarne analize postojećeg stanja težište je stavljeno na preispitivanje postojećih činjenica i odnosa, njihovo podešavanje i usaglašavanje kada je to moguće, odnosno uspostavljanje novih odnosa koji bi unaprijedili stanje u prostoru i generirali bolja funkcionalna i oblikovna rješenja u samoj zoni obuhvata, a i šire.

Budući da još uvijek nisu ostvareni preduvjeti kako bi se površine putničke obale u potpunosti mogle osloboditi od stacioniranih vozila, čemu teži cjelokupna javnost Grada Rijeke, ovaj Plan predpostavlja dvije faze svog provođenja:

- > **faza 1**, u kojoj se djelomično zadržava parkiranje na površinama putničke obale i to na Adamićevom gatu i lstarskom pristaništu, a u potpunosti ukida na Gatu Karoline Riječke (od toga se dio usmjerava u plutajuću garažu na korjenu lukobrana);
- > **faza 2**, u kojoj se površine putničke obale u potpunosti oslobađaju od parkiranja (uz iznimku periodično organiziranog trajektnog parkirališta na Rivi Boduli); osnovni preduvjet je izgradnja jednog od garažno-parkirališnih objekata planiranih na perimetru Starog Grada.

Faznost se očituje isključivo u segmentu zauzimanja površina gatova putničke obale vozilima u mirovanju tj. oslobađanja putničke obale od istih. Općenito, organizirani parking na putničkoj obali, u sklopu faze 1, predstavlja tek jedan od aspekata višenamjenskog korištenja predmetnih površina unutar uređenja i korištenja pojedinih cjelina Plana. Stoga osnovne postavke i tretman prostora koji se tiču gradnje i uređenja površina unutar zone, definirani od strane ovog Plana, ne bivaju ugroženi eventualnim vremenskim odgađanjem realizacije faze 2.

Program gradnje i uređenja površina i zemljišta odnosi se na prostorne cjeline utvrđene u dijelu ovoga plana **2.2. Detaljna namjena površina**.

2.1 Program gradnje i uređenja površina i zemljišta

Detaljnim planom uređenja predviđaju se slijedeći programi:

> Riva i Riva Boduli_ obale i gatovi

Osnovno ishodište programa Riva i Riva Boduli predstavljaju Korzo s kojeg se građanin upućuje prema Rivi u potrazi za novim gradskim atrakcijama na otvorenom - primjenjenima ambijentu grada-luke, te blok oko Hrvatskog narodnog kazališta 'Ivana pl. Zajca' kao urbana struktura velikog potencijala. Dodatno je uvjetovan blizinom lokacije budućeg pomorskog putničkog terminala (zajedno sa željezničkim i autobusnim terminalima) planiranog na De Franceschijevom gatu (danas zauzetom sadržajima teretne luke). Bitno je napomenuti da Riva i Riva Boduli ne predstavljaju programsku konkurenciju Korzu (*caféima*, barovima i trgovinama) ili Kazališnoj promenadi. One se profiliraju kao svojevrsni poligoni za propitivanje novih urbanotvornih programa na mjestu spoja centralne gradske strukture i *hiperaktivne* morske zone.

Obale i gatovi primarno su namjenjeni pješacima više ili manje u vezi s putničkim brodovima u Riječkom akvatoriju. Na njihovim površinama ne predviđa se izgradnja novih objekata. Od postojećih objekata zadržavaju se zgrada Lučke uprave te poslovni objekt na gatu Karoline riječke prenamjenjen u ugostiteljski sadržaj. Plan postavlja strategiju korištenja obala i gatova unutar izmjenjivih i fleksibilnih scenarija: svakodnevna šetnja i odmor, te periodični programi ograničenog trajanja: priredbe, sajmovi, karneval, promocije..., tranzit putnika željeznički/autobusni kolodvor-

pomorski terminal, parkirališta striktno ograničena na određeno doba dana (na Adamićevom gat u prijedodnevnom terminu - faza 1, tj na Rivi Boduli trajektno parkiralište uvjetovano redom prometovanja brodskih linija). U svrhu realizacije navedenih scenarija (ali računajući, u budućnosti, i na Rivu bez automobila - faza 2), u sklopu parternog uređenja gatova uspostavljen je osnovni organizacijski linijski raster. On s jedne strane predstavlja osnovu za raspored pokretne urbane opreme (klupe, koševi za otpatke, drveće u *kazetama*...) a s druge 'pomaže' u organiziranju različitih urbanotvornih programa (u vrijeme odvijanja razl. manifestacija urbana oprema se ukloni na stranu). U predjelu obala, na 3.5 metra od ruba same obale, zonirana je fiksna urbana oprema istovjetna pokretnoj na gatovima. Plan predviđa upotrebu postojećih elemenata popločenja (granitne kocke, bijeli kamen), neku vrstu 'recikliranja', te djelomičnu rekonstrukciju radi jasnijeg prostornog i funkcionalnog definiranja kako partera tako i 'praznine'. Cijelom dužinom ruba obala i gatova ostavljen je prostor za privez brodova različitih veličina i linija prometovanja, prvenstveno brzih i turističkih linija.

Cijeli potez obala i gatova u zoni putničke luke - u službi pješaka - uključujući Ulice Riva i Riva Boduli tretirani su u istom nivou kao svojevrsna memorija tradicionalne rive (s izuzetkom rubnjaka u zonama autobusnih i stajališta gradske željeznice).

> Riječki lukobran s pomorskim putničkim terminalom

U narednom desetogodišnjem razdoblju program-okosnica Riječkog lukobrana biti će pomorski putnički terminal. Realizacijom pomorskog putničkog terminala na doku De Franceschi, u skladu s prostornim planovima višeg reda, sam lukobran i sadržaji na njemu poprimat će funkciju atraktivnog industrijskog parka dopunjenog zabavno-rekreativnim programima. Kao polazište tim idejama poslužila je zatečena tehnološka infrastruktura tretirana kao povijesno-industrijsko naslijeđe, unutar granica vitalne strukture Riječke luke.

Objekti remontnog brodogradilišta 'Viktor Lenac' na samom korijenu lukobrana prenamjenjuju se u pomorski putnički terminal s popratnim sadržajima; usluge, ugostiteljstvo, zabava. Postojeći prostorno i konstruktivno kvalitetni dijelovi industrijskog kompleksa, prvenstveno proizvodne hale, konsolidirati će se i 'pripremiti' za prihvat novih elemenata: funkcionalnih modula-paviljona za prodaju karata, informacije i popratne sadržaje, konstruktivno neovisnih o 'matičnoj' hali; te *T/lobby* na koti +1 kao osnovne komunikacije terminal-pristup brodovima-južno krilo kompleksa (namijenjeno gastronomiji i zabavi). Spomenuti *T/lobby* logički se produžuje u vidu djelomično otvorene platforme-šetnice na rekonstruiranoj kruni lukobrana duž privežišta za brodove dužobalnih linija. Preostali dio kako krune tako i osnovnog nivoa lukobrana sa postojećom lučkom infrastrukturom (s naglaskom na obaveznom zadržavanju i prezentaciji dizalica) prenamjenjuje se, obzirom na potencijalni javni interes, u industrijski park ili lučki muzej na otvorenom, sa sadržajima koji koriste spomenutu infrastrukturu. Sami sadržaji tj. pojedinačni programi unutar cjeline lučkog-industrijskog parka - edukativna i turistička prezentacija, lučke atrakcije, gastronomija i barovi, osnovni servisi... - bili bi grupirani u manje cjeline-punktove te *točkasto* raspoređeni duž lukobrana, kao žarišta interesa međusobno udaljena cca 250 metara. Lukobran je cijelom svojom dužinom definiran kao pješačka površina, s izuzetkom za servisna i opskrba vozila, pa je stoga vođenje automobila zasnovano na sistemu horizontalne signalizacije - iscrtanim prometnim oznakama u parteru.

U funkciji optimalizacije komunikacije pomorskog putničkog terminala s autobusnim tj željezničkim kolodvorom predlaže se uvođenje javne linije brodića koji bi pristajao na samom korijenu lukobrana, tj. Istarskom pristaništu u zoni Rive. Pristup lukobranu olakšan je dogradnjom dviju premošćujućih ploha - mostova - s obje strane postojećeg mosta koji zadržava svoju utilitarnu funkciju (u promjenjivom režimu korištenja) dok je istovremeno prepoznat kao artefakt industrijskog naslijeđa. Također su planirane dvije plutajuće rampe za prihvat tj. privez trajekata tj. brodova dužobalnih linija.

> Zaštitne površine

Kao zaštitna površina između frekventne gradske prometnice Ulica Riva i otvorene pješačke površine gatova i obala Rive, na tragu ideje arhitekta Sile, definirana je ambijentalna tampon-zona, primarno

'ne-zelena', materijalom doslovno proizrasla iz pješačkog partera. Iako su unutar nje planirane dva autobusna stajališta i jedno stajalište gradske željeznice, svojim većim dijelom, ne narušavajući poprečne pješačke tokove, izrasta do maksimalne visine od 25 cm ne zaklanjajući izuzetno vrijedne vizure grada na riječku luku i dalje, na Kvarner.

2.2 Detaljna namjena površina

Detaljna namjena površina prikazana je u kartografskim prikazima **01.1_ Detaljna namjena površina_ faza 1** i **01.2_ Detaljna namjena površina_ faza 2**.

U najvećoj mogućoj mjeri poštuje zatečeno stanje, jer osnovni konflikti u prostoru ne proizlaze iz postojeće namjene nego iz oblika u kojem se ona do sada materijalizirala. Novim se planom ne dolazi do prenamjene prostora, nego se postojeća namjena dodatno specificira i minimalno modificira te točnije uklapa u mogućnosti koje proizlaze iz programskog zadatka te iz konkretnih uvjeta na samom terenu. Prostor je generalno podijeljen na kopneni dio i pripadajući akvatorij. Ukupna površina obuhvata iznosi cca 17.8 ha, od toga kopnenog dijela 6.2 ha, i morskog 11.6 ha. Kao što se vidi u kartografskim prikazima **01.1_ Detaljna namjena površina_ faza 1** i **01.2_ Detaljna namjena površina_ faza 2**, površine obuhvaćene ovim Planom definirane su slijedećim namjenama:

1. Površine/građevine infrastrukturnog sustava luke Rijeka:
 - > Pješačke površine unutar infrastr. sustava putničke luke Rijeka (IS);
 - > Željeznička pruga unutar infrastr. Sustava putničke luke Rijeka (IS);
 - > Pomorski putnički terminal (ISt);
 - > Plutajuće rampe (ISpr1, ISpr2, ISpr3);
 - > Plutajući most (ISpm);
 - > Most (ISm);
 - > Paviljoni na kruni lukobrana (ISp1, ISp2, ISp3);
 - > Dizalice (ISd1, ISd2);
 - > Šetnica (ISš);
 - > Plutajuća garaža (Gpl).
2. Površine za građenje i izgrađene površine:
 - > Gospodarska namjena-poslovna-pretežito uslužna (K1);
 - > Javna i društvena namjena-upravna (D1).
3. Zaštitne površine (ZP)
4. Ostale javne površine:
 - > Kolne površine;
 - > Pješačke površine;
 - > Autobusno stajalište/stajalište gradske željeznice.
5. Akvatorij putničke luke.

2.2.1 Iskaz prostornih pokazatelja za namjenu, način korištenja i uređenja površina i planiranih građevina

2.2.1.1 Gustoća stanovanja (G_{st} , G_{ustr} , G_{bst})

Unutar granice obuhvata Plana ukupna površina građevnih čestica za stambene građevine iznosi 0 ha, što znači da u predmetnoj zoni neće obitavati niti jedan stanovnik.

Time odnos broja stanovnika i zbroja površina građevnih čestica za stambene građevine unutar granice obuhvata Plana iznosi:

$$G_{st} \text{ (netto)} = 0 \text{ st/ha};$$

odnos broja stanovnika i zbroja površina građevnih čestica za stambene građevine i prateće stambene funkcije (ulice, parkirališta, zelene površine) unutar granice obuhvata Plana iznosi:

$$G_{ust} \text{ (netto)} = 0 \text{ st/ha};$$

odnos broja stanovnika i zbroja površina građevnih čestica za šire stambene funkcije unutar granice obuhvata Plana iznosi:

$$G_{bst} \text{ (brutto)} = 0 \text{ st/ha}.$$

2.2.1.2 Gustoća stanovništva (G_{nst})

Ukupna površina područja obuhvata Plana iznosi 17.8 ha.

Odnos broja stanovnika i površine obuhvata Plana iznosi:

$$G_{nst} = 0 \text{ ha}.$$

2.2.1.3 Način korištenja i uređenja površina (k_{ig} , G_{ig} , k_{is} , K_{is})

Brojčani prostorni pokazatelji, koeficijent izgrađenosti (k_{ig}), koji prikazuje odnos izgrađene površine zemljišta pod građevinom i ukupne površine građevne čestice i koeficijent iskorištenosti (k_{is}) koji prikazuje odnos ukupne (brutto) izgrađene površine građevine i površine građevne čestice prikazani su tabelarno za svaku građevnu česticu.

U zoni obuhvata Plana odnos zbroja pojedinačnih k_{ig} i zbroja građevnih čestica iznosi:

$$G_{ig} = 0.08;$$

odnos zbroja pojedinačnih k_{is} i zbroja građevnih čestica iznosi:

$$K_{is} = 0.16.$$

namjena	površina/m ²	%
površina infrastrukturnog sustava-put.luka RI-pješačke i ostale površine	30.113,0	16,88%
površina infrastrukturnog sustava-put.luka RI-željeznička pruga	1.832,0	1,03%
površina infrastrukturnog sustava-put.luka RI-pomorski putnički terminal	6.606,0	3,70%
površina infrastrukturnog sustava-putnička luka RI-plutajuće rampe	2.642,0	1,48%
površina infrastrukturnog sustava-putnička luka RI-plutajući most	239,0	0,13%
površina infrastrukturnog sustava-putnička luka RI-most	409,0	0,23%
površina infrastrukturnog sustava-putnička luka RI-plutajuća garaža	3.522,0	1,97%
gospodarska namjena-poslovna-uslužna	244,0	0,14%
javna i društvena namjena-upravna	1.388,0	0,78%
zaštitne površine	2.806,0	1,57%
ostale javne površine-kolne	10.149,0	5,69%
ostale javne površine-pješačke	4.523,0	2,54%
preostali akvatorij, bez plutajućih građevina i mosta	113.875,0	63,85%
	178.348,0	100,00%

Tablica_ 7: iskaz prostornih pokazatelja za namjenu površina

oznaka građ. čestice	katastarska čestica / dio katastarske čestice*	površina građ.čest. (m ²)	površina izgrađ. građ.čest (m ²)	koeficijent izgrađ. (k_{ig})	koeficijent iskorišt. (k_{is})	uk. brutto površina građevine (m ²)	relat. visina strehe u odnosu na teren* (m) i
----------------------	--	---------------------------------------	--	----------------------------------	------------------------------------	---	---

							broj etaža
IS-1/1	3329/1*, 3329/4, 4126/2*, 4126/3*, 4128, 4129/2*	4248	0	0	0	0	-
IS-1/2	4129/2*	718	0	0	0	0	-
IS-1/3	4129/2*	4260	0	0	0	0	-
IS-1/4	4129/2*	934	0	0	0	0	-
IS-1/5	4129/2*	5417	0	0	0	0	-
IS-1/6	4129/2*, 4729/2*	1236	0	0	0	0	-
IS-1/7	4729/2*, 4729/3*, 4781, 4786/1*, 4786/2*	5321	0	0	0	0	-
IS-1/8	4788, 4790, 4791/1*, 4791/2* 4792, 4793, 4794, 4795, 4796/1, 4796/2	6606	2852	0.43	0.69	4556	12.0*, P+2, P+1
IS-1/9	4791/1*	3688	0	0	0	0	-
IS-1/10	4791/1*	1061	0	0	0	0	-
IS-1/11	4791/2*	2189	0	0	0	0	-
IS-1/12	4729/2*, 4786/1*, 4786/2*	1350	0	0	0	0	-
IS-1/13	4789	60	0	0	0	0	-
IS-1/14	4126/2*, 4129/2*	1832	0	0	0	0	-
D1-2	4127	1388	1388	1	3	4164	P+2, visina strehe postojeća
K1-3	4129/3	244	244	1	1	244	P, visina strehe postojeća
U-4/1	4129/1*, 4129/4*	5446	0	0	0	0	-
U-4/2	4129/4*, 4729/1*, 4781*	1944	0	0	0	0	-
U-4/3	4729/1*, 4729/3*	2420	0	0	0	0	-
U-4/4	4112	339	0	0	0	0	-
PP-5/1	4129/1*	432	0	0	0	0	-
PP-5/2	4129/1*	584	0	0	0	0	-
PP-5/3	4129/1*, 4129/4*	3507	0	0	0	0	-

ZP-6/1	4129/1*	963	0	0	0	0	-
ZP-6/2	4129/1*	837	0	0	0	0	-
ZP-6/3	4129/1*, 4129/4*, 4729/2*	686	0	0	0	0	-
	(zbroj)	57710	4484			8964	
			$G_{ig} = 0.08$		$K_{is} = 0.16$		

Tablica_ 8: brožani pokazatelji detaljnih uvjeta korištenja, uređenja i gradnje građevnih čestica i građevina

građevina (oznaka i naziv)	ukupna brutto izgrađena površina (m ²)	visinska kota platoa / relativna visina strehe u odnosu na kotu terena* (m) i broj etaža
D1 - upravna zgrada 'Lučka uprava'	4164	P+2, visina strehe postojeća
K1 - uslužni objekt-Gat Karoline Riječke	244	P, visina strehe postojeća
ISt - pomorski putnički terminal	4556	12.0*, P+2, P+1
ISpr1 - plutajuća rampa	1314	0.9-1.69
ISpr2 - plutajuća rampa	1328	0.9-1.16
ISpr3 - plutajuće rampe (plutajuća garaža)	4x5.5=22	1.5
ISpm - plutajući most	239	1.5-1.78
ISm - most	409	1.59-1.78
ISš - šetnica-kruna lukobrana	875	5.3-6.8
Gpl - plutajuća garaža	14088	1.5, max 8.5*, Po+P+2
ISp1, ISp2, ISp3 - uslužni objekti na kruni lukobrana	3x85=255	max 7.5*, P+1

Tablica_ 9: iskaz veličina i površina građevina

2.3 Prometna, ulična, telekomunikacijska i komunalna infrastrukturna mreža

2.3.1 Prometna mreža

Funkcioniranje prometa unutar zone obuhvata predloženim rješenjem znatno će se promijeniti. Prije svega se to odnosi na odvijanje prometa tj. stacioniranje vozila u zoni gatova i obala (vidi kartografske prikaze 02.1_ Prometna infrastrukturna mreža_ faza 1 i 02.2_ Prometna infrastrukturna mreža_ faza 2). Općenito se promet u zoni može podijeliti na:

- > Kopneni promet - primarno kolni i pješački promet;
- > Morski promet.

> Organizacija kopnenog prometa

Ulica Riva D-8: Ukidanjem dijagonalnog parkiranja u zoni drvoreda dobivena je dodatna vozna traka što ukupno čini 3 vozne trake u smjeru istoka + vozna traka rezervirana za autobusni javni prevoz, unutar neizmjenjenog poprečnog profila (prosječne širine 12.25 metara). Pješački prijelazi korigirani su brojem (5), položajem i širinom (5-10 metara) radi što bolje pješačke povezanosti Grada, preko Ulice Riva, s novim javnim prostorom na putničkoj obali. Obzirom na gustoću i intenzitet pješačkog prometa u zoni, predviđena brzina kretanja vozila gradskom magistralom - Ulicom Riva vrlo je niska (max 50 km/h). Stoga i u vozno-dinamičkom pogledu tlocrtni elementi ulice potpuno zadovoljavaju potrebe automobilske prometa.

Zanonova ulica zadržava režim rezerviranog parkinga i u tom smislu Plan je definira kao kolno-pješačku površinu. Cijelu česticu potrebno je rekonstruirati na način da se cijela površina uredi kao jedinstvena površina bez visinskih razlika u odnosu na okolne pješačke površine. Organizacija parkiranja također ostaje u današnjem obliku tj. 12 dijagonalnih parkirališnih mjesta uz pročelje na istočnoj strani ulice.

Ulica Riva Boduli - gradska ulica: Poprečni profil Ulice Riva Boduli neznatno je korigiran te *pomaknut* u korist proširenja nogostupa uz pročelja bloka oko Hrvatskog narodnog kazališta 'Ivana pl. Zajca'.

Ulica je i dalje dvosmjerna, ukupne širine 9.3 metara, s uzdužnim parkiranjem na zapadnoj strani. Pozicioniran je novi pješački prijelaz na dnu Rive Boduli. Budući je pristup plutajućoj garaži, smještenoj u korijenu lukobrana, moguć jedino Ulicom Riva Boduli formirana je tzv. produžena Ulica Riva Boduli: 2 vozne trake unutar poprečnog profila od 7.0 metara. Ulica je dvosmjerna.

Raskrižje Ulica Riva-Ulica I. Zajca-Ulica Riva Boduli-Ulica i. Henckea nije korigirano u aspektu načina i režima vođenja prometa, obzirom da je poštovana sinhronizacija odvijanja prometa na višem nivou (promet u široj zoni Starog grada). Promjene koje propisuje Plan tiču se korekcija u tlocrtnom rješenju raskrižja kako slijedi:

Poprečni profil Ulice Riva uoči raskrižja dimenzionirati na 15.6 metara s 5 vozničkih traka;
 Poprečni profil Ulice Riva Boduli uoči raskrižja dimenzionirati na 9.4 metara s 3 vozne trake;
 Pozicionirati novi pješački prijelaz na Ulici Riva;
 Korigirati linije nogostupa u zoni odvojka za skretanje u lijevo iz Ulice Riva u Ulicu I. Henckea;
 Korigirati horizontalnu signalizaciju u samom raskrižju.

Ulice I. Zajca i I. Henckea zadržavaju isti režim i način prometovanja, obzirom da se nalaze izvan zone obuhvata.

Na predmetnim prometnicama predviđa se horizontalna i vertikalna prometna signalizacija, postavljena na odgovarajućim mjestima i na odgovarajući način. Signalizacija mora biti sukladna važećim propisima i pravilnicima, ali treba istovremeno u najvećoj mogućoj mjeri zadovoljavati lokalne prometne uvjete i potrebe i eventualne posebne zahtjeve.

ulica	br vozničkih traka	max uzdužni nagib	prosječni razmak raskrižja	javni gradski promet
Ulica Riva D-8	4(+gž)	2%	145	bus (gž)
Ulica Riva Boduli	2+P	-	59	-
Zanonova ulica	-	-	-	-

Tablica_ 10: pregled gradskih prometnica unutar obuhvata - Plan

> Pješački promet i pripadajuće površine

Pješački promet, a time i pripadajuće mu površine, obzirom na osnovne ciljeve Plana, predstavljaju okosnicu organizacije cjelokupnog prometa u zoni. Okvirno se mogu podijeliti u tri cjeline:

- > Pješački nogostupi uz pročelja Ulica Riva i Riva Boduli;
- > Pješačke površine putničke obale - Riva i Riva Boduli;
- > Pješačka površina Riječkog lukobrana.

Duž nogostupa Ulice Riva odvija se rubni pješački promet Starog grada. Kretanje pješaka sporadično biva prekinuto terasama lokala smještenima u prizemljima gradskih kuća na Rivi. Postojeći nogostup tj. njegova širina (min 4 max 13 metara) zadovoljava takvo funkcioniranje te on ostaje unutar postojećeg gabarita, uz iznimku minimalne korekcije linije nogostupa u zoni odvojka za skretanje u lijevo iz Ulice Riva u Ulicu I. Henckea.

Nogostup uz pročelja u Ulici Riva Boduli tek će provedbom ovog Plana, proširenjem sa 3 na cca 6 metara, postati zona dovoljno atraktivna i dimenzijom zadovoljavajuća, ne samo za savladavanje pješačkih udaljenosti na putu prema lukobranu i luci Baroš, već i za aktiviranje prizemnih prostora gradskih kuća na Rivi Boduli (trgovine, ugostiteljski lokali i sl.). U odnosu na kontaktnu kolnu površinu visina rubnjaka nogostupa iznosi max 15 cm.

Karakter kretanja pješaka Rivom i Rivom Boduli dvojak je. S jedne strane, zona obale Rive prosječne širine 11 (širina od ruba obale do koridora željezničke pruge) i ukupne dužine cca 460 metara, definirana je kao potez pješačkog tranzita, paralelan s nekad servisnom prugom - prema Planu potencijalnom trasom gradske željeznice. S druge strane, gatovi su definirani kao frekventne pješačke površine s potencijalom zaustavljanja i zadržavanja - novi trgovi-*plaze* Grada Rijeke (Istarsko pristanište, Adamićev gat, Gat Karoline Riječke).

Riva Boduli, iako oblikom obala a ne gat, ima nešto specifičniji način korištenja površina, obzirom na dominantna pješačka usmjerenja te položaj u odnosu na lokalne programe (primarno pomorski putnički terminal). Ukupne širine 26 metara s naizmjeničnom predominacijom pješaka tj. automobila (longitudinalna *plaza* / trajektno parkiralište).

putnička obala		površina_m ²
gatovi	Istarsko pristanište	3870
	Adamićev gat	3700
	Gat Karoline Riječke	4620
obale	Riva s koridorom grad.željeznice	5060
	Riva Boduli	4860

Tablica_ 11: površine pojedinih cjelina putničke obale

Osim pristupa vozila predmetnim pješačkim površinama unutar posebnih režima korištenja pojedinih prostora Rive i Rive Boduli (parkiranje striktno ograničeno na određeno doba dana na Adamićevom gatu u prijednevnom terminu, rezervirano parkiranje Lučke uprave na Istarskom pristaništu - faza 1, te na Rivi Boduli trajektno parkiralište uvjetovano redom prometovanja brodskih linija), omogućen je i nesmetan pristup interventnim vozilima i opskrbi.

Sami ulazi na - i izlazi sa pješačkih površina Rive i Rive Boduli, osim što su izvedeni u istom nivou, kontrolirani su i usklađeni s prometom na Ulicama Riva i Riva Boduli, te s položajima pješačkih prijelaza. Obzirom na specifičan režim korištenja dijelova spomenutih površina u funkciji parkirališta unutar faze 1, vođenje automobila zasnovano je na sistemu horizontalne signalizacije - osnovni organizacijski linearni raster upotpunjen je iscrtanim prometnim oznakama u parteru.

Riječki lukobran, prosječne širine 12 metara i dužine unutar zahvata cca 460 metara (ukupne dužine 1700 metara), primarno je pješačka površina s mogućnošću pristupa interventnih vozila i opskrbe brodova, pomorskog putničkog terminala te programa i instalacija koji se nalaze dalje na lukobranu. Obzirom na dominantno prisustvo pješaka, vođenje automobila (pristup brodovima, intervencije i opskrba općenito) zasnovano je na sistemu horizontalne signalizacije - prometne oznake u parteru dopunjene potrebnom vertikalnom signalizacijom.

> Parkirališne površine

Jedan od glavnih zadataka Plana - oslobađanje gatova i obala od stacioniranih vozila i prepuštanje istih pješacima - riješen je smještanjem plutajuće garaže izvan akvatorija putničke luke (i ovako nedostatnog za manevar putničkih brodova) u akvatorij luke Baroš uz sami pomorski putnički terminal. Plutajući objekt kapaciteta max.500 vozila u 4 etaže s kopnom je povezan također plutajućim mostom te su oba prilagođena djelovanju plime i oseke. Parkirna mjesta su dimenzije 2.5 x 6 metara, a širina voznih traka iznosi 6 tj. 8 metara.

Kako centar Grada Rijeke kronično pati od nedostatka parkirnog prostora i površine tj. građevine na obodu najužeg centra za prihvat vozila s gatova i obala putničke obale još uvijek nisu osigurane, a

Planom predviđena plutajuća garaža ne prihvaća više od 500 vozila, ovaj Plan pretpostavlja dvije faze svog provođenja:

- > **Faza 1**, u kojoj se djelomično zadržava parkiranje na površinama putničke obale i to na Adamićevom gatu i Istarskom pristaništu, a u potpunosti ukida na Gatu Karoline Riječke (od toga se dio usmjerava u plutajuću garažu na korjenu lukobrana);
- > **Faza 2**, u kojoj se površine putničke obale u potpunosti oslobađaju od parkiranja (uz iznimku periodično organiziranog trajektnog parkirališta na Rivi Boduli); osnovni preduvjet je izgradnja jednog od garažno-parkirališnih objekata planiranih na perimetru Starog Grada.

Plan predlaže organiziranje javnog parkinga u sistemu naplate u režimima vremenski, obzirom na doba dana, i trajanjem ograničenima - Istarsko pristanište, Adamićev gat - faza 1, tj. uvjetovano redom prometovanja brodskih linija - Riva Boduli. Parkiranje na gatovima riješeno je okomitim parkiranjem, širine parkirališnog mjesta 2.5 i duljine 6 metara, trajektno parkiralište na Rivi Boduli organizirano je u redovima širine 2.3 metra.

Uzdužno parkiranje u Ulici Riva Boduli ima širinu 2.3 i duljinu 6 metara.

Smatra se da se ponuđeno rješenje unutar planskog vremenskog razdoblja, u svom fleksibilnom sistemu funkcioniranja, može optimalno prilagođavati potrebama i zahtjevima uže lokacije, redu vožnje dužobalnih linija i, konačno, trendu povećanja broja osobnih vozila.

Režimi organizacije prometa na površinama gatova i obala putničke obale i Riječkog lukobrana nisu obvezujući.

lokacija		broj PM	način i režim parkiranja
faza1	Istarsko prist.	81	rezervirani parking - Lučka uprava
	Adamićev gat	108	javni parking-poludnevni-naplata
plutajuća garaža		max 500	javni parking-0-24h-naplata
Ulica Riva Boduli		28	uzdužno-0-24h-naplata
Riva Boduli-obala		cca 200	trajektni parking-uvjetovan redom vožnje 'Jadrolinije'
Zanonova ulica		12	rezervirani parking

Tablica_ 12: broj parkirnih mjesta u zoni obuhvata - Plan

> Javni prijevoz

Javni gradski putnički prijevoz - autobusne gradske linije prometuju nepromijenjenom trasom duž Ulice Riva. Stajališta autobusa nalaze se na identičnim pozicijama.

Servisna pruga preko Rive uključuje se u sustav javnog gradskog prijevoza. Plan je, u skladu s prostornim planovima višeg reda, zadržao željezničku infrastrukturu kao potencijalnu trasu za uspostavu linije gradske željeznice duž obalne linije Grada. Bila bi to tzv. lagana željeznica tj. specifičan tip zglobnog autobusa. Trasa željeznice i dalje bi se koristila za teretni prijevoz ali isključivo u noćnom režimu. Obzirom na gustoću pješačkog prometa, brzinu kretanja vlaka obalom Rive treba maksimalno ograničiti.

Unutar zaštitne površine - ambijentalnog poteza između Ulice Riva i putničke obale Rive insertirana su dva autobusna stajališta i jedno stajalište buduće gradske željeznice. U odnosu na kontaktne površine, s jedne strane kolne površine Ulice Riva i s druge strane pješačkih površina obala i gatova, visina rubnjaka u zonama stajališta iznosi max 20 cm.

Plan također predlaže sličan sistem *tračnog* prometovanja i na prostoru lukobrana, u svrhu savladavanja izrazito velikih pješačkih udaljenosti. Koristila bi se željeznička infrastruktura položena duž manipulativnog nivoa (nivo 0) površine lukobrana. Broj i položaj pojedinih stajališta definirao bi se u skladu s pozicijama i učestalošću ostvarenih programa.

U funkciji optimalizacije tranzita putnika i transporta prtljage na relaciji željeznički-autobusni-pomorski terminal, uz korištenje minivozila na elektro-pogon na kopnenoj relaciji, moguće je uvesti i liniju brodića kao javnog prijevoza s privezištem u korijenu Istarskog pristaništa odnosno u korijenu lukobrana (tj. na optimalnoj udaljenosti od mjesta ukrcavanja u brodove dužobalnih i međunarodnih linija).

U zoni obuhvata a ispred zgrade Lučke uprave pozicionirano je taxi stajalište s 8 parkirnih mjesta.

> Morski promet

Obzirom na prostorne karakteristike akvatorija te projekcije budućih potreba (prvenstveno prema Provedbenom urbanističkom planu centra Grada Rijeke koji u bazenu putničke luke predviđa istovremeni prihvat čak pet brodova, dužine do 140 m i kapaciteta cca 600 automobila), Plan definira dva privezišta za brodove dužobalnih linija na Riječkom lukobranu. U slučaju potrebe za dodatnim kapacitetima moguće je (izvan zone obuhvata predmetnog Plana) organizirati nova privezišta, i dalje, duž lukobrana. U grubo se brodovi unutar bazena putničke luke mogu podijeliti kako je prikazano u tablici_11.

pomorski promet	broj vezova	max dužina broda/m	mjesto priveza
dužobalne linije	2	150	Riječki lukobran

međunarodne linije	1	250	Riječki lukobran
(cruises brodovi)	2/1	150/300	Riječki lukobran)
brze (lokalne) linije	3+	80	Riva Boduli, Gat K. Riječke
turistički brodovi	2	100-150	Gat K. Riječke, Adamićev gat

Tablica_ 13: pregled pomorskog prometa s osnovnim karakteristikama - Plan

Izuzetno važan aspekt u odvijanju morskog prometa predstavlja napajanje površina pomorskog putničkog terminala vozilima. Konkretno se to odnosi na način vođenja vozila od organiziranog trajektnog parkirališta na Rivi Boduli do trajekata privezanih na lukobranu, te pražnjenje istih. Taj segment prometa odvija se preko *funkcionalno* proširenog postojećeg mosta (vidi poglavlje 2.4.1 **Uvjeti i način gradnje, Rekonstrukcija i dogradnja postojećih objekata**) koji spaja Riječki lukobran s kopnom. Iako definiran kao pješački most, poput površine lukobrana, u periodima ukrcaja/iskrcaja vozila na/sa trajekata potrebno je režim odvijanja pješačkog prometa, uključujući i pristup interventnim tj. servisnim vozilom preko mosta, uskladiti s prolaskom vozila od tj. ka trajektima. Obostrano postojećem mostu formirane su dvije nove trake - dvije nove plohe mosta konstruktivno neovisne o postojećem mostu. Trajekt se prazni putem srednje trake - starog mosta, vozila koja čekaju na ukrcaj formiraju red u sjevernoj traci, a pješački i interventno-servisni pristup lukobranu funkcionira putem južne trake.

2.3.2 Telekomunikacijska mreža

> Temeljne odrednice daljnjeg razvoja telekomunikacijske mreže

Osnovni ciljani koncept pristupne mreže u rezidencijalnim područjima je FTTC (Optička nit do blizine pretplatnika).

Inicijalne hibridne optičko-bakrene pristupne mreže graditi će se koliko god je to moguće u telekomunikacijskim kanalizacijama čime će se omogućiti i etapna i ekonomski racionalna nadogradnja, sukladno komercijalno raspoloživim resursima pristupnih mreža na svjetskome, a time i na Hrvatskom tržištu, ka strukturama koje će podržavati širokopojasnost, dvosmjernost i multifunkcionalnost te uz klasične telefonske usluge omogućavati prijenos podataka, internet, video na zahtjev, televiziju visoke rezolucije i dr.

> Planirana telekomunikacijska mreža u zoni obuhvata Plana

Planirani zahvati u zoni obuhvata Plana zahtijevaju izgradnju nove, odnosno dijelom rekonstrukciju postojeće pretplatničke mreže.

Pod izgradnjom odnosno rekonstrukcijom pretplatničke telekomunikacijske mreže podrazumijeva se u prvom redu izgradnja distributivne telekomunikacijske kanalizacije odgovarajućeg kapaciteta s tim da će se koridor nove distributivne telekomunikacijske kanalizacije, odnosno mikro-lokacija istog utvrditi u dogovoru s vlasnicima ostalih objekata infrastrukture kao što su voda, plin, kanalizacija (oborinska i fekalna) te EE kabela kako visokonaponske mreže tako i nisko naponske mreže odnosno javne rasvjete.

Novu planiranu TK kanalizaciju treba u odgovarajućim točkama vezati na postojeću već izgrađenu TT kanalizaciju u Ulici Riva te Ulici Riva Boduli, a što je vidljivo u kartografskom prikazu **02.6_ Pošta i telekomunikacije**.

Na području koje je obuhvaćeno ovim Planom pristup do samih objekata (TT korisnika) realizirati će se primjenom TK kabela sa bakrenim vodičima koji će se uvući u planiranu TK kanalizaciju sa odgovarajućim tipom i brojem cijevi i montažnih zdenaca, koje je potrebno položiti do pojedinih objekata odnosno do izvodno-razvodnih ormarića smještenih u objektu (ormarići za montažu u zid - unutarnji).

Napominje se da je kod izrade Glavnog građevinskog odnosno Izvedbenog projekta za pojedine planirane objekte (bilo da se radi o izgradnji novih ili rekonstrukciji postojećih) potrebno izraditi i

projekt TT instalacije unutar objekata s mjestom koncentracije u planiranom izvodno-razvodnom ormariću.

Dugoročno u konačnoj fazi bakreni će se kabeli zamijeniti optičkim kabelima (niti) koji će se uvući u za to namjenski položene cijevi do objekata korisnika.

Treba reći da iznimku čini objekat upravne zgrade Lučke uprave Rijeka do kojeg već postoji izgrađena telekomunikacijska kanalizacija i gdje je već sada u planu povezivanje kućne centrale Lučke uprave Rijeka na višu prometnu ravninu optičkim sistemom prijenosa. Isto će se učiniti nakon zamjene postojeće kućne centrale novom digitalnom kućnom centralom.

Iz analize planiranih sadržaja u zoni zahvata, a prema procjeni HT-a TKC Rijeka potrebno je u konačnoj fazi osigurati cca 70 GTP-a (Glavnih telekomunikacijskih priključaka) i to:

- > cca 10 GTP-a za potrebe uslužnog objekta na Gatu Karoline Riječke;
- > cca 3 x po 5 GTP-a za potrebe planiranih sadržaja u objektima na kruni lukobrana;
- > cca 45 GTP-a na području zone pomorskog putničkog terminala.

Način telekomunikacijskog povezivanja planiranih objekata na javnu TK mrežu biti će prilagođen faznosti izgradnje i ovisiti će o planovima HT-a, odnosno o realizaciji tih planova. Na području koje je obuhvaćeno Planom treba kod izrade urbanističke dokumentacije, u skladu sa Zakonom o telekomunikacijama, predvidjeti i izgradnju TK kanalizacije koja je sastavni dio komunalne infrastrukture na tom području. Tehnička rješenja trebaju sadržavati trase i kapacitete TK kanalizacije, tipove i lokacije zdenaca, a u predračunu troškova izgradnje infrastrukture tog područja treba biti uključen i aproksimativni troškovnik izgradnje TK kanalizacije.

Kod izbora trase TK kanalizacije vodilo se računa o konfiguraciji terena, tj. stanju na terenu te potrebnom broju TK kabela, odgovarajućem tipu AB montažnih zdenaca, odnosno ldejnomo rješenju pretplatničke TK mreže, a sukladno sa Uputstvom za projektiranje i građenje TK kanalizacije.

Usvojeno je tehničko rješenje po kojem treba unutar zone zahvata, a u okviru planiranih koridora prometnica-nogostupa, izgraditi TK kanalizaciju kapaciteta:

- > dvije cijevi PVC promjera ϕ 110 mm od zgrade Lučke uprave Rijeka duž zone Ulice Riva te Ulice Riva Boduli do korijena lukobrana odnosno do budućih objekata pomorskog putničkog terminala, u dužini od cca 450 m;
- > dvije PEHD ili FC cijevi promjera ϕ 50 mm duž lukobrana a u dužini od cca 200 m, i sa montažnim AB zdencima tipskih dimenzija.

Ogranci TK kanalizacije od glavne TK kanalizacije do planiranih izvodno-razvodnih ormarića (objekata) kapaciteta su dvije (2) polietilenske cijevi promjera ϕ 40 mm sa montažnim AB zdencima tipskih dimenzija.

Na kartografskom prikazu **02.6_ Pošta i telekomunikacije** prikazani su glavni pravci, kao i ogranci buduće TK kanalizacije. Točan položaj TK kanalizacije u odnosu na ostale objekte infrastrukture definirat će se u postupku ishodaenja lokacijskih dozvola odnosno građevinskih dozvola u glavnim i izvedbenim projektima.

> Uvjeti gradnje, rekonstrukcije i opremanja telekomunikacijske mreže

Na kartografskom prikazu **02.6_ Pošta i telekomunikacije** prikazana je postojeća TK mreža i planirana TK kanalizacija područja (osnovna i privodna), a koja predstavlja infrastrukturnu podlogu buduće TK mreže.

Temeljem članka 6. Zakona o telekomunikacijama u gradovima i naseljima s gradskim obilježjem, prigodom gradnje poslovnih građevina, investitori te gradnje moraju izgraditi kabelsku kanalizaciju za pretplatničke vodove, kao i za vodove za kabelsku televiziju, potrebne samo za te građevine, a što se prikazuje u projektu instalacija - projekt slabe struje koji je sastavni dio Glavnog projekta. U građevine investitor mora ugraditi potpunu telekomunikacijsku instalaciju primjerenu namjeni objekta.

TK kanalizacija gradi se od PVC, PEHD i FC cijevi promjera 110, 50 i 40 mm. U točkama grananja trasa i skretanja TK kanalizacije te na prekopima ulica smještaju se standardizirani montažni zdenci (MZ). Na glavnim pravcima i ograncima TK kanalizacije ugrađivati će se u pravilu zdenci tipa D-2 i D-1. Priključci pojedinih građevina - objekata realizirati će se od ucrtanih osnovnih trasa privodnim kanalizacijama. U privodne dijelove TK kanalizacije u pravilu se ugrađuju zdenci tipa D-0. Kabelski uvodni TK ormarići (priključne kutije) smještaju se na mjestu koncentracije kućne TK instalacije, u pravilu na ulazu objekta na pristupačnom mjestu radi lakšeg održavanja, i isti se povezuju na priključni zdenac fleksibilnim cijevima 2 kom promjera 40 mm.

Točna pozicija pojedinog priključka građevine odrediti će se u postupku izrade Glavnih projekata građevina uz suglasnost HT-a. Dimenzije rova su u prosjeku 0,40x0,70 mm.

Planirana trasa TK kanalizacije pretpostavlja izgrađenost ostalih objekata prometne, ulične i komunalne infrastrukture.

Troškove eventualne zaštite - premještaja telekomunikacijskih vodova, prema članku 68 Zakona o telekomunikacijama, snosi investitor kao i troškove popravka TK kabela u slučaju oštećenja istih. Kapaciteti TK kabela, kako početnih tako i krajnjih za pojedine TK izvode koji moraju zadovoljiti potrebe predviđenih sadržaja, uvlačenje TK kabela u planiranu TK kanalizaciju, završavanje istih u TK ormarićima, u nadležnosti je HT-a.

Pri projektiranju i izvođenju TK kanalizacije obavezno je pridržavati se važećih propisa kao i propisa o minimalnim udaljenostima od ostalih infrastrukturnih objekata, te pribaviti suglasnosti ostalih korisnika infrastrukturnih koridora.

Za ishođenje Građevinske dozvole potrebno je izraditi Glavne projekte TK kanalizacije i raspleta TK kabela tipa TK 59- 50 do planiranih građevina tj. korisnika sa točnim pozicijama TK ormarića i dostaviti iste na suglasnost HT-u, TKC-Rijeka.

Prema tome, prvi korak prema realizaciji optičke mreže je izgradnja takozvane 'OPTIČKE' distributivne kabelske kanalizacije, primarno namjenjene ciljnom konceptu TK mreže, ali koja podržava i prijelaznu hibridnu optičko-bakrenu tehnologiju.

Obzirom na obilježje nove vrste prijenosnih medija (male dimenzije i izrazita širokopolasnost) spomenutu kanalizaciju treba graditi s više cijevi malog promjera.

Kod same izgradnje optičke kabelske kanalizacije treba u što većoj mjeri, koliko to konkretna situacija na terenu dopušta, koristiti tipske montažne zdence maksimalno prilagođene za standardizirane spojnice optičkih kabela.

2.3.3 Vodoopskrbna mreža

> Tehničko rješenje

Prema postojećem stanju vodoopskrbe postojeće i planirane građevine povezane su na interni Lučki vodovod. S obzirom na postojeće stanje vodoopskrbe ne planira se dodatna izgradnja osnovne vodovodne mreže na promatranom području već eventualno samo njegova rekonstrukcija (zastarjelost cjevovoda), odnosno za nove sadržaje izvedba dodatnih priključaka. Priključke na Lučki vodovod potrebno je izvesti prema uvjetima vlasnika vodovodne mreže.

U promatranjoj zoni zahvata koncepcija vodoopskrbe pojedinih građevina je sljedeća:

1. Upravna zgrada Lučke uprave: postojeća građevina ima rješenu vodoopskrbu priključkom na interni Lučki vodovod (priključak van zone DPU-a);
2. Uslužni objekt na Gatu Karoline Riječke povezan je na Lučki vodovod (ϕ 3/4").
3. Pomorski putnički terminal (postojeća zgrada) ima priključak na postojeći Lučki vodovod ϕ 80 mm;
4. Uslužni objekti na kruni lukobrana povezat će se na postojeći Lučki vodovod ϕ 125 mm. Kako se radi o malim potrošačima priključak će imati karakter kućnog priključka;

5. Plutajuća garaža nema sanitarnih čvorova pa ni potrebe za sanitarnom vodom. Za potrebe unutrašnje hidrantske mreže garaže moguće je izvesti priključak na postojeći lučki vodovod ϕ 80 mm.

> Hidraulički proračun

Vodoopskrba promatranog područja vezana je na vodoopskrbu iz vodospreme Zvir, kgv/kdv 83/78 m.n.m. Prosječna kota terena na promatranj lokaciji 1-2 m.n.m. Maksimalna visina pojedine zgrade $P+2=3 \times 4=12$ m. Raspoloživi statički tlak: $83-(12+2)=69.0$ m (6.9 bara). Cjevovodi izvedene vodovodne mreža su za nominalni tlak od 10 bara.

Procjene potrebe za pitkom vodom za nove sadržaje manje su od onih potrebnih za protupožarne potrebe.

Vanjska hidrantska mreža: mjerodavna količina $q=2 \times 5=10$ l/s (istovremeni rad dva hidranta)

Potreban profil:

- > ϕ 100 mm
- > $q=10$ l/s
- > $l=25$ ‰
- > $v=1.29$ m/s

Postojeći profil ϕ 125 mm zadovoljava.

Unutrašnja hidrantska mreža: mjerodavna količina $q=2 \times 2.5$ l/s=5.0 l/s (istovremeni rad dva hidranta)

- > ϕ 80 mm
- > $q=5$ l/s
- > $l=40$ ‰
- > $v=0.94$ m/s

Postojeći profil ϕ 80 mm zadovoljava.

2.3.4 Kanalizacijska mreža

> Tehničko rješenje

Prema usvojenoj koncepciji odvodnje Grada Rijeke postojeći odvodni sustav izgrađen je kao mješoviti, dakle zajednički se prihvaćaju sanitarno-potrošne otpadne vode i oborinske otpadne vode i odvođe na Uređaj za pročišćavanje Rijeka na Delti u odnosu 1:1 a ostatak oborinskih voda se putem rasteretnih građevina ispušta direktno u more. Sva odvodnja centra grada je gravitacijska s izuzetkom promatranog područja (Riva, Tržnica, Kazalište).

Po koncepciji odvodnje za ovaj dio grada usvojen je razdjelni sustav odvodnje i to:

- > Sve sanitarno-potrošne otpadne vode se prikupljaju u crpnoj stanici Tržnica zasebnom (novom) kanalizacijom zatvorenog tipa i prepumpavaju se u Glavni kolektor Grada Rijeke;
- > Oborinske vode se odvođe posebnom kanalizacijskom mrežom i ispuštaju direktno u more;
- > Prema koncepciji odvodnje potencijalno zauljene vode s parkirališta se tek nakon predtretmana na separatorima ulja i taloživih tvari ispuštaju u oborinsku kanalizaciju ili more.

Koncepcijom odvodnje na sustav kanalizacije Tržnica spajaju se i sanitarno-potrošne otpadne vode Luke Baroš putem crpne stanice Baroš koja će biti locirana u blizini Pomorskog putničkog terminala.

Građevine u promatranoj zoni Plana u funkcionalnom smislu čine zasebne cijeline, pa ih je moguće i izvesti nezavisno i u fazama. Na promatranoj zoni zahvata Plana koncepcija odvodnje je sljedeća:

1. Upravna zgrada Lučke uprave: postojeća građevina treba imati rješenu odvodnju tako da su sanitarno-potrošne otpadne vode priključene na novi kolektor sanitarno-potrošnih otpadnih voda ϕ 300 mm u Ulici Riva. Oborinske čiste vode s krova zgrade mogu se odvesti direktno u more. Potencijalno zauljene otpadne vode s parkirališta mogu se u more ispustiti tek nakon pročišćavanja na separatoru. Trase odvodnih cjevovoda i lokacija separatora ovise o planiranim padovima parkirališta pa rješenje odvodnje treba prilagoditi prometnom rješenju;
2. Ukoliko se pristupi uređenju parkirališta na Adamićevom gatu odvodnju potencijalno zauljenih oborinskih voda s parkirališta potrebno je ispustiti u more preko separatora;
3. Uslužni objekt na Gatu Karoline Riječke potrebno je povezati (ako nije) na novi kolektor sanitarno-potrošnih otpadnih voda u Ulici Riva.
4. Sanitarno-potrošne otpadne vode Pomorskog putničkog terminala potrebno je povezati na novu kanalizacijsku crpnu stanicu Baroš i putem crpki i tlačnog voda povezati na kanalizaciju sanitarno-potrošnih otpadnih voda zone tržnice. Mikrolokaciju crpne stanice potrebno usaglasiti kod većeg stupnja razrade projekta. Tlačni vod crpne stanice Baroš ϕ 100 mm potrebne dužine 170 m potrebno je spojiti na kanalizaciju sanitarno-potrošnih voda zone tržnica. Dio tlačnog voda moguće izvesti i kao gravitaciju. Na ovaj sustav potrebno je spojiti i sanitarni čvor Lučkog kontrolnog centra;
5. Sanitarno-potrošne otpadne vode za Uslužne objekte na kruni lukobrana moguće je rješavati fazno: I faza sabirne jame i odvoz a konačna faza priključak na crpnu stanicu Baroš izvedbom kanalizacijskog kolektora ϕ 300 mm, potrebne dužine 420 m;
6. Oborinske čiste vode s krova garaže (ukoliko nisu predviđena parkirana mjesta na krovu) odvesti u more. Oborinske vode potencijalno zauljene parkiranih površina prije upuštanja u more ili oborinsku kanalizaciju potrebno je pročititi na separatoru ulja i taloživih tvari.

> Hidraulički proračun

Sanitarno-potrošne otpadne vode

Pomorski putnički terminal predviđen je za 608.820 putnika godišnje, što uz 300 radnih dana daje prosjek od cca 2000 putnika na dan. U pomorskom putničkom terminalu radić će cca 100 zaposlenih, a za potrebe putnika predviđa se otvaranje cca 500 ugostiteljskih mjesta u okviru terminala.

Dnevna potreba za vodom:

> zaposleni: 100 zaposlenih \times 0.060 m³/zap=6.0 m³/dan;

> putnici: 2000 putnika \times 0.015 m³/putniku = 30.0 m³/dan.

Ukupna količina vode: 36.0 m³/dan.

Kako se potrebna količina potroši u relativno kratko vrijeme (dolazak ili odlazak broda) mjerodavni satni dotok iznosi:

$q_m = 36.0 / 2 \text{ sata} = 18.0 \text{ m}^3/\text{h} = 5 \text{ l/s}$

Koncepcija odvodnje ovog područja usvojila je sljedeće karakteristike:

kapacitet crpne stanice CS Baroš (sanitarno-potrošne otpadne vode) max. $q = 10 \text{ l/s}$.

Dakle CS Baroš ima rezerve u kapacitetu za još cca 5 l/s što se smatra zadovoljavajućim.

Dimenzioniranje:

Crpna stanica

> Promjer tlačnog voda: $d = 1.13 \times \sqrt{0.010 / 1.5} = 0.092 \text{ m} \rightarrow$ usvojeno ϕ 100 mm;

> Dužina tlačnog voda (maksimalno) $L = 170 \text{ m}$;

- > Geodetska visina dizanja: $H_{\text{geod}}=2,0 - (-1,2) = 3,2 \text{ m}$;
 - > Manometarska visina dizanja: $H_{\text{man}}=3,2 + 170 \times 25/1000 + 1,0=8,45 \text{ m}$ (usvojeno 9,0 m);
 - > Crpke rade u sistemu 1+1;
 - > procjena instalirane snage pojedine crpke: 4/5 kW;
 - > Potrebna površina za smještaj crpne stanice: 20 m²;
- (gruba rešetke 1.6x1.0 m + crpni zdenac: 3.0 x 2.0 m + zasunska komora 3.0x2.0 + niša za elektroomar 2,4x1,0);
- > Crpna stanica predviđa se kao ukopana građevina osim niše za elektroomar.

Kanalizacijski kolektor

Za mjerodavnu količinu od 10 l/s usvojen kolektor minimalnog promjera ϕ 300 mm.

Oborinske vode s parkiranih površina

Promatrane površine za parkirališta su podjednake površine, pojedinačno ispod 3.500 m².

Koeficijent oštjećenja: $k = 0,90$.

Intenzitet kratkotrajnih oborina trajanja 20 minuta i povratnog perioda od 3 godine $i = 274 \text{ l/s}$.

Mjerodavna količina potencijalno zauljenih oborinskih voda: $q = 0,35 \times 0,9 \times 274 = 86,3 \text{ l/s}$.

Dimenzije kolektora prije tretmana na separatoru:

- > ϕ 400 mm
- > $q = 135,0 \text{ l/s}$
- > $l = 3 \text{ ‰}$
- > $v = 1,07 \text{ m/s}$

Prije separatora izvesti prelivno okno s uronjenom pregradom tako da 20-30 % mjerodavne količine ode na separator a ostatak u more.

Mjerodavna količina za separator: $q = 0,20 (0,30) \times 86,3 = 17,26 (25,9) \text{ l/s}$.

Usvojen kapacitet separatora od $q = 20 \text{ l/s}$.

Dimenzije pojedinog separatora: procjena 6,0x2,0 m.

2.3.5 Elektroenergetska mreža

Procjena očekivanih vršnih opterećenja postojećih i ovim planom predviđenih novih građevina izvršena je na osnovu bruto razvijene površine građevina, namjene prostora i odabira specifičnog vršnog opterećenja za pojedinu namjenu. Očekivana vršna opterećenja su:

1. Upravna zgrada Lučka uprava (D1)	250 kW
2. Uslužni objekt - Gat Karoline Riječke (K1)	40 kW
3. Pomorski putnički terminal (ISt)	280 kW
4. Uslužni objekti na krni lukobrana (ISp)	30 kW
5. Plutajuća garaža (Gpl)	20 kW

Napajanje potrošača unutar zone Plana osigurava se kao i danas iz postojećih trafostanica 10/0,4 kV, u vlasništvu Lučke uprave Rijeka odnosno elektrodistribucije, koje su smještene izvan granica Plana i dvije nove, čija izgradnja se planira unutar građevine Pomorskog putničkog terminala (Kt). Dvije postojeće trafostanice (TS Lukobran 1 i TS Viktor Lenac), smještene na korijenu lukobrana, se napuštaju zajedno s objektima u kojima su smještene. Unutar planirane građevine Pomorskog putničkog terminala (Kt) treba osigurati dva zasebna prostora površine do 25 m² svaki, minimalne visine 3 m, za smještaj zamjenske trafostanice 10(20)/0,4 kV za TS Lukobran 1 i za novu distributivnu trafostanicu. Obje trafostanice moraju imati osiguran cjelodnevni kolni pristup za vozilo do 5 t. Mikro lokacije trafostanica, unutar građevine Pomorskog putničkog terminala, potrebno je uskladiti s Lučkom upravom Rijeka i nadležnom elektrodistribucijom u toku izrade projektne dokumentacije zgrade.

Postojeći 10 i 0,4 kV podzemni kabeli unutar zone Plana zadržavaju se u današnjoj funkciji. Zbog predviđenog prijelaza sa 10 na 20 kV naponski nivo, na cijelom području grada Rijeke, postojeći 10 kV kabeli zamijeniti će se, po trasama postojećih, novim 20 kV kabelima. Prilikom uređenja partera Ulica Riva i Riva Boduli, Istarskog pristaništa, Adamićevog gata i Gata Karoline Riječke, te dijela lukobrana potrebno je u pripremnom dijelu izrade rješenja-projekata uključiti predstavnike Lučke uprave, nadležne distribucije i Grada, koji se pojavljuju kao vlasnici elektroenergetskih instalacija, kako bi po potrebi zamijenili svoje podzemne instalacije, odnosno položili nove. Od novih distributivnih niskonaponskih kabela, koji nisu predviđeni ovim rješenjem i nisu naznačeni u situaciji u prilogu, mogu se pojaviti stalna priključna mjesta za potrebe povremenih manifestacija, koje će biti moguće organizirati na navedenim površinama.

> Javna rasvjeta

Javna rasvjeta Ulica Riva i Riva Boduli, Adamićevog gata i Gata Karoline Riječke zadržava se u postojećem stanju. Prilikom uređenja partera navedenih ulica i gatova, te proširenja javne rasvjete na dijelove Plana koji su danas osvijetljeni za potrebe Luke Rijeka (Istarsko pristanište i lukobran) izraditi će se zasebni projekti javne rasvjete tih površina. Projektima će se definirati trasa buduće rasvjete, njezino napajanje i upravljanje, odabrati tip i visina stupova, te armature i sijalice. Iz tog razloga u situaciji u prilogu nije prikazana trasa buduće javne rasvjete. Osnovna načela za pozicioniranje i oblikovanje javne rasvjete opisana su u točki **2.4.1 Uvjeti i način gradnje, Uređenje Rive i Rive Boduli_ gatovi i obale**, u sklopu urbane opreme.

2.3.6 Energetska mreža

Programom supstitucije gradskog plina miješanim, KD Energo planira u narednoj godini u području obuhvata DPU-a izgradnju niskotlačne plinske mreže miješanog plina od polietilenskih plinskih cijevi, čime bi se u tom dijelu u potpunosti stavila van funkcije opskrba mreža gradskog plina. Program polazi od osnovne pretpostavke da je proizvodnja i distribucija miješanog plina samo međufazno rješenje do dolaska prirodnog plina, čiji prihvati i vođenje predstavlja konačni cilj plinifikacije grada Rijeke.

U funkciji ostaje samo glavni distributivni plinovod gradskog plina ϕ 375 mm uzduž ulice Riva.

Mogućnost priključenja na postojeći niskotlačni plinski sustav miješanog plina, koji se napaja iz mjerno-regulacione stanice MRS-R7, može se izvesti na više mjesta i to:

- > na NT plinovod DN200 (čelik) na spoju Ulice Riva i I. Zajca
- > na NT plinovod DN200 (čelik) na Trgu Republike Hrvatske
- > na predviđeni NT plinovod d225 (polietilen) na Trgu Žabica

Nakon priključenja na ČE plinovod na križanju Ulica Riva i I. Zajca, PE plinovod vodit će se Ulicom Riva u smjeru zapada do Trga Žabica. Na tom potezu izvest će se odvojci sa spojem na postojeće ČE plinovode miješanog plina kako slijedi:

- > Trg Republike Hrvatske na postojeći ČE plinovod DN200
- > Zanonova ulica na ČE plinovod DN80
- > Splitska ulica na ČE plinovod DN100
- > Zadarska ulica na ČE plinovod DN100

Također, PE plinovod ϕ 160 mm vodit će se Ulicom Riva Boduli nakon priključenja na ČE plinovod na križanju Ulice Riva i Riva Boduli. Novi plinovod polagat će se na istočnoj strani ulice paralelno sa postojećim plinovodom gradskog plina, koji mora ostati u funkciji za vrijeme izvođenja radova kako bi se osigurala kontinuirana opskrba potrošača gradskim plinom. Za Verdijevu ulicu predviđen je ogranak ϕ 110 mm, za Zagrebačku također ϕ 110 mm, dok je za Demetrovu predviđen promjer

φ 160 mm. Nastavkom izgradnje plinovoda u Wenzelovoj ulici i spajanjem s Ulicom I. Zajca osigurat će se napajanje ovog dijela iz dva pravca.

Za reduciranje tlaka plina sa 100 mbar, koliko je u niskotlačnom distributivnom i opskrbnom plinovodu, na 15-22 mbar koliko je radni tlak za trošila spojena na kućnu plinsku instalaciju, predviđeni su reduktori tlaka.

Predviđene su dvije veličine reduktora (RS-25, RS-40) što ovisi o potrošnji i broju potrošača u pojedinim zgradama.

Reduktori s pratećom armaturom ugrađeni su u čelične ormariće (poc. lim) veličine 460x480x200mm za tip RS-25 (φ 1") i veličine 605x635x250mm za tip RS-40 (φ 1 1/2").

Ormarići će se ugrađivati na svakom kućnom priključku, a njihova lokacija odredit će se prema mogućnosti na terenu. Kao najprikladnija mjesta na koja se ugrađuju, a u blizini su kućnog priključka jesu: ulaz u zgradu, fasada uz ulaz, prostorija u podrumu ili suterenu koja je prozračna a nije zaključana, te ogradni zid.

Projektirani plinovod izvodi se iz polietilenskih cijevi dimenzija, oblika i materijala prema propisanim standardima PEHD 100, serija ISO 4437 SDR 11 serije S5 za plinovode maksimalnog tlaka 6 bar. Cjevovod je ukopan u rov na dubinu ukapanja (nadsloj od tjemena cijevi do površine terena) od minimalno 0,8 m. Plinovod je opremljen objektima potrebnim za njegov siguran i pouzdan rad. Na mjestima spajanja projektiranih plinovoda ugrađuje se zaporna armatura u cilju blokada pojedinih sekcija.

Nakon izgradnje novog plinovoda i puštanja miješanog plina izvršit će se postupno prebacivanje potrošača sa gradskog na miješani plin i staviti van funkcije mreža gradskog plina.

2.4 Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina i građevina

Ovim planom utvrđuju se uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina i građevina, odnosno utvrđeni su uvjeti i način građenja (vidi kartografske prikaze 03.1_ Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina_ faza 1, 03.2_ Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina_ faza 2, 04.1_ Uvjeti gradnje_ faza 1 i 04.2_ Uvjeti gradnje_ faza 2).

2.4.1 Uvjeti i način gradnje

U zoni obuhvata Plana predviđena je izgradnja novih i rekonstrukcija i dogradnja pojedinih postojećih građevina. Izgradnja novih građevina u načelu se odnosi na prostor akvatorija putničke luke. Veliki dio cjelokupnog zahvata unutar Plana i njegovog obuhvata predstavlja uređenje javnih, otvorenih površina tj. parterne plohe obala i gatova putničke luke.

Uklanjanje postojećih građevina

- > Istarsko pristanište: longitudinalni objekt, kazalište 'Porat', površina 401 m²;
- > Gat Karoline Riječke: kiosci za naplatu parkiranja, površina 2 x 5 m²;
- > Riva: kiosk za prodaju novina, površina cca 5 m²;
- > Riva Boduli: kiosk-paviljon, površina 62 m²;
 - plutajuća rampa, površina 377 m²;
 - pomoćni objekt Carine ispred zgrade Lučke kapetanije, površina 17 m²;
- > Riječki lukobran: pomoćni objekti 'Viktor Lenac' na manipulativnoj obali, površina 370 m²;
 - pomoćni objekti u nizu (uredski i servisni sadržaji), 'Viktor Lenac', površina 316 m²;
 - dok 3, površina 3640 m².

Rekonstrukcija i dogradnja postojećih građevina

> Javna i društvena namjena-upravna (D1)

Upravna zgrada Lučke uprave Rijeka na Istarskom pristaništu je zaštićeno nepokretno kulturno dobro upisom u registar nepokretnih spomenika kulture Republike Hrvatske registracijom Urbanističke cjeline užeg centra, broj registracije 173 (58), broj rješenja 106 (6) od 20. travnja 1967. godine. Građena je u stilu historicizma kao palača Kraljevskog pomorskog gubernija. Projektirao ju je arhitekt Josef Hubert, a podignuta je 1885. godine.

Građevina je definirana visinom P+2. Plan dozvoljava ponovno uspostavljanje glavnog ulaza u građevinu na južnom pročelju građevine odnosno s Istarskog pristaništa.

Građevina je kulturno dobro od lokalnog značaja spomeničke vrijednosti 1. kategorije što znači da je zgradu potrebno ostaviti u intaktnom stanju, ali da je ne vrijedne strukture iz kasnijih povijesnih razdoblja poželjno ukloniti kao i rekonstruirati dijelove koji su vremenom uklonjeni a odgovaraju izvornom stanju građevine, sve sukladno uvjetima Uprave za zaštitu spomeničke baštine - Konzervatorskog odjela u Rijeci.

> Gospodarska namjena-poslovna-uslužna (K1)

Postojeći poslovni objekt na Gatu Karoline Riječke prenamjenjuje se u ugostiteljski sadržaj. Dozvoljava se adaptacija u postojećem gabaritu.

Građevina mora ostati nepromijenjena u svom gabaritu i u svojoj vizualnoj pojavnosti (transparentni stakleni paviljon) kako bi bio uspostavljen vizualni kontakt od Ulice Riva preko akvatorija putničke luke prema pomorskom putničkom terminalu na Riječkom lukobranu.

Zatvaranje okolnog otvorenog prostora ispod konzole krova također nije dozvoljeno (ni staklom ni intervencijama sličnog karaktera).

Sve reklame koje narušavaju vizualni identitet građevine potrebno je ukloniti.

> Infrastrukturni sustav-pomorski putnički terminal (ISt)

Objekti remontnog brodogradilišta 'Viktor Lenac' na samom korijenu Riječkog lukobrana prenamjenjuju se u pomorski putnički terminal s pretećim sadržajima; usluge, ugostiteljstvo, zabava. Postojeće objekte i pojedine dijelove industrijskog kompleksa potrebno je konsolidirati, sanirati, te adaptirati tj. konstruktivno, prostorno i programatski nadograditi novim elementima: na koti ±0 funkcionalnim modulima-paviljonima za prodaju karata, informacije i popratne sadržaje, te na koti +1 *T-lobby*em kao osnovnom komunikacijom terminal-pristup brodovima-južno krilo kompleksa (namijenjeno gastronomiji i zabavi). Spomenuti *T-lobby* potrebno je produžiti i izvan gabarita terminala u vidu djelomično otvorene šetnice na rekonstruiranoj kruni lukobrana duž privezišta za brodove dužobalnih linija.

Prilikom prenamjene postojećeg industrijskog kompleksa 'Viktor Lenac' u pomorski putnički terminal potrebno je u najvećoj mogućoj mjeri sačuvati postojeću građevnu strukturu.

Od postojećih građevina, Plan uvjetuje očuvanje dviju proizvodnih hala na samom korjenu lukobrana (opremne radione s kovačnicom i mehaničarske radione sa strojnom obradom), dviju perifernih radiona (cjevavi i motoristi) na sjeveroistočnom rubu kompleksa, te južnog troetažnog krila u cjelosti. Eventualno zatečene strojeve, kranove i ostale elemente industrijske proizvodnje moguće je zadržati i uklopiti kao pojedinačne instalacije i atrakcije u koncept uređenja. Jedno- i dvoetažne građevine (trafostanice i prostorije kooperanata), koje u nizu slijede glavne proizvodne hale potrebno je ukloniti.

Sačuvane proizvodne hale te južno troetažno krilo dozvoljeno je rekonstruirati u vidu nadogradnje do visine P+2, dok je na mjestu uklonjenih građevina potrebno koncipirati i izgraditi novo zapadno krilo terminala katnosti P+1.

Kontrolni toranj Lučke kapetanije i pripadajući antentski i radarski sustav obavezno treba zadržati unutar novoizgrađene strukture pomorskog putničkog terminala. Dozvoljeno je izmjestiti ga s današnje lokacije ali na primjereno mjesto unutar novoizgrađene strukture terminala i na način da se

omogućiti optimalno odvijanje njegovih funkcija. Najveća dozvoljena tlocrtna površina kontrolnog tornja iznosi 150 m².

Poželjno je, u najvećoj mogućoj mjeri, zadržati oplošje tj. strukturu vanjskih obodnih zidova kako bi se očuvao karakterističan aspekt industrijskog pročelja. Na isti način moguće je tretirati i masu zida u interijeru.

Dozvoljeno je potpuno preoblikovanje krovova građevina koje se zadržavaju. Nove krovne konstrukcije poželjno je koncipirati kao ravne, djelomično prohodne, kako bi se omogućilo proširenje programa i sadržaja gornjih etaža na vanjski prostor.

Ulazi u terminal, u prateće sadržaje i servise moraju biti organizirani sa sjeverne strane tj. u najširoj zoni manipulativnog platoa. Uska zona pristaništa terminala prema Luci Baroš mora se tretirati ravnopravno 'reprezentativnim' površinama Riječkog lukobrana (i pripadajućim pročeljima) okrenutim Gradu, bez obzira na blizinu i zatvorenost od strane plutajuće garaže.

U proširenoj zoni predmetnog pristaništa, u produžetku južnog krila terminala dozvoljeno je organizirati ugostiteljske terase. U tu svrhu dozvoljeno je minimalno rekonstruirati i oblik pripadajućeg dijela nasipa s vanjske strane lukobrana.

Također je dozvoljeno uspostavljanje vertikalne veze s pripadajućim sadržajima (gastronomija, zabava) unutar južnog krila terminala na koti +1 i +2, putem vanjskih stepenica tj. lifta.

Najveća dozvoljena visina građevine zadana je apsolutnom kotom od 1.80 mnv i iznosi 12.0 m. Najveći dozvoljeni broj etaža zapadnog krila iznosi P+1, tj. istočnog i južnog krila P+2.

Kontrolni toranj svojim gabaritom mora nadvisiti matičnu zgradu pomorskog putničkog terminala na način da kota gotovog poda kontrolnog tornja bude izjednačena ili minimalno povišena u odnosu na kotu ravnog krova zadnje etaže građevine terminala.

Pod visinom građevine koja ima ravni krov porazumijeva se visina mjerena od nivelacijske kote uređenog terena uz obod građevine tj. njenog dijela na terenu, do gornjeg ruba obodnog zida građevine.

Organizacija pojedinih programa unutar predmetnog terminala treba pratiti postojeću tlocrtnu dispoziciju, kako slijedi:

> Kota ±0, prizemlje

U postojeće dvije proizvodne hale smjestiti osnovne funkcije pomorskog putničkog terminala (prodaja karata, različite agencije, informacije). Fizički okvir za smještaj spomenutih sadržaja mora biti konstruktivno neovisan o 'matičnoj' hali, te se dozvoljava uvođenje funkcionalnih modula-paviljona, izvedenih u vidu dvoetažne lagane strukture najveće dozvoljene tlocrtno brutto površine 25 m². Na mjestu dvoetažnog prostora opremne radione uz sjeverni zid smjestiti komunikaciju - rampu za savladavanje visine između prizemne i slijedeće etaže (*T-lobby* kota +1). U perifernim radionama, sjeverno i istočno od mehaničarske radione, potrebno je organizirati sadržaje dovoljno atraktivne za uspostavljanje vizualne komunikacije s Gradom, tipa bar, galerija i sl. Na mjestu jedno- i dvoetažnih građevina, koje u nizu slijede glavne proizvodne hale smjestiti servisne sadržaje i uredske prostore koji je dozvoljeno smjestiti i u prizemnoj etaži postojećeg južnog krila.

> Kota +1, *T-lobby*

Plan definira *T-lobby* kao ključnu komunikaciju na etaži +1, koja povezuje osnovne programe terminala (etaža ±0) s izlazima i vezama na brodove na etaži +1 te s etažom +1 južnog krila kompleksa (gastronomija i zabava). Njegova osnovna prostorna karakteristika jest u tome da se pruža cijelom dužinom sjevernog pročelja, da prodire kroz sami terminal i da se dalje nastavlja duž zapadnog pročelja južnog krila, u obliku slova T. Njegov gabarit posebno je naznačen unutar granice gradivog dijela predmetne čestice pomorskog putničkog terminala u kartografskim prikazima **04.1_ Uvjeti gradnje_ faza 1** i **04.2_ Uvjeti gradnje_ faza 2**. Najveća dozvoljena širina gabarita

T-lobby iznosi 7 metara, a na sjevernoj strani terminala duž ulaznog pročelja i na zapadnoj strani južnog krila duž cijelog pročelja planiran je istak gabarita u vidu konzole koju je dozvoljeno razviti iznad izvornog oblika nasipa s vanjske strane Riječkog lukobrana. Dozvoljeno je oblikovati *T-lobby* kao blagu rampu kako bi se savladale udaljenosti i visine pojedinih funkcionalnih cjelina pomorskog putničkog terminala. Također je dozvoljeno produžiti ga i izvan osnovnog gabarita terminala kao djelomično otvorenu šetnicu na rekonstruiranoj kruni lukobrana duž privezišta za brodove dužobalnih linija.

> Kota +2, galerija južnog krila

Na koti +2 južnog krila namijenjenog gastronomiji i zabavi dozvoljeno je organizirati galeriju funkcionalno povezanu s etažom +1 iste namjene. Tlocrtna površina galerije ne smije iznositi više od 1/2 tlocrtna površine pripadajuće etaže +1.

> Most (ISm)

Postojeći most na korjenu Riječkog lukobrana potrebno je obostrano proširiti dvjema premošćujućim ploham, tako da postojeći most i nova dva bočna mosta čine jednu funkcionalnu kolno-pješačku prometnu cjelinu. Postojeći most je istovremeno prepoznat kao artefakt industrijskog naslijeđa i kao takvog ga treba u najvećoj mogućoj mjeri zaštititi.

Prije nego se pristupi bilo kakvom građevinskom zahvatu potrebno je provjeriti stanje postojećeg mosta i izvršiti eventualne zahvate sanacije i rekonstrukcije, ako se ukaže potreba.

Kako se ne bi narušila posebnost i jedinstvenost postojećeg mosta, bočne mostove nije dozvoljeno fizički dograditi na postojeći most, već ih je potrebno izvesti kao ploče konstruktivno neovisne o matičnom mostu, u što je moguće tanjoj visini konstrukcije, sa završnom voznom površinom visinski usklađenom s plohom postojećeg mosta. Manipulativni platoi mostova, površina 99 m² i 155 m², moraju imati propisanu širinu od 4.2 tj. 6.0 m za nesmetano odvijanje kolnog tj. pješačkog prometa. Raspon visina završne kolno-pješačke plohe iznosi 1.59-1.78 mnv. Završna obrada manipulativne plohe mostova mora biti izvedena kao protuklizna. Obavezna je izvedba zaštitne ograde na vanjskim stranama novih mostova, koja ne smije predstavljati vizualnu barijeru niti oponirati ekspresivnoj konstrukciji postojećeg mosta. Detaljan odabir tipa konstrukcije bočnih mostova izvršiti će se kod izrade detaljne projektne dokumentacije.

> Paviljoni na kruni lukobrana (ISp1, ISp2, ISp3)

Unutar infrastrukturnog sustava Luke Rijeka, na Riječkom lukobranu, planiran je sadržaj lučkog-industrijskog parka u vidu pojedinačnih programa - edukativna i turistička prezentacija, lučke atrakcije, gastronomija i barovi, osnovni servisi i sl. Plan dozvoljava izgradnju manjih struktura tj. paviljona, lagane konstrukcije, konceptualno i fizički proizašlih iz krune lukobrana, koje je potrebno točkasto rasporediti duž lukobrana, kao pojedinačna žarišta interesa na međusobnoj udaljenosti cca 250 m.

Unutar obuhvata Plana predviđaju se 3 takva paviljona s pripadajućom zonom, dužine cca 70 metara unutar koje je dozvoljeno njihovo smještanje, definirano vlastitom građevnom česticom.

Svaka struktura mora biti oblikovana na način da ne sprječava prolaz interventnog vozila manipulativnom površinom lukobrana. Pješački ulaz i vertikalnu komunikaciju unutar strukture potrebno je ostvariti na nivou manipulativne površine lukobrana ±0, dok je glavnu etažu i pripadajući program potrebno fizički i programatski vezati na krunu lukobrana na koti +1. Dozvoljeno je svaku strukturu razviti iznad izvornog oblika nasipa s vanjske strane Riječkog lukobrana u max dimenziji istaka 4 metra.

Katnost strukture zadana je visinom P+1 tj. 7.5 metara od nivelacijske kote uređenog partera manipulativne površine lukobrana. Max. bruto površina etaže ±0 iznosi 15 m², a etaže +1 70 m². Ukupna bruto površina strukture time iznosi max. 85 m². Iznimno se dozvoljava visina strukture P+2, ali ni u tom slučaju ukupna bruto površina strukture ne smije iznositi više od 85 m², sukladno kartografskom prikazu **06_ Idejno arhitektonsko rješenje**.

> Dizalice (ISd1, ISd2)

Unutar infrastrukturnog sustava Luke Rijeka, na Riječkom lukobranu, potrebno je zadržati lučke dizalice također u sklopu planiranog sadržaja lučkog-industrijskog parka. Uz prethodnu sanaciju konstrukcije potrebno je dizalice urediti i prezentirati kao tehnološko naslijeđe lučke infrastrukture a ujedno njihovom prezentacijom ambijentalno upotpuniti program pomorskog putničkog terminala. Točne pozicije dviju dizalica uključenih u obuhvat Plana vidljive su u kartografskim prikazima 03.1_ Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina_ faza 1, 03.2_ Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina_ faza 2, 04.1_ Uvjeti gradnje_ faza 1 i 04.2_ Uvjeti gradnje_ faza 2).

> Šetnica (ISš)

Planirana šetnica, tj. rekonstrukcija i dogradnja krune lukobrana, duž privezišta za brodove dužobalnih linija, predstavlja funkcionalno i formalno produženje pomorskog putničkog terminala u vidu djelomično otvorene platforme za ispraćaj putnika i brodova. Predmetnu platformu potrebno je izvesti kao laganu konstrukciju, primarno zatvorenu i *suho* vezu terminala i brodova, koja se nadovezuje na *Lobby* - etažu +1 pomorskog putničkog terminala, dužine 250 metara, širine 3.5 metara i površine 875 m², te visine platoa u rasponu 5.3-6.8 mnv. Dozvoljeno je da šetnica svojim gabaritom – u vidu konzolnog istaka max dimenzije 1 metar - zauzme i zračni prostor iznad nasipa s vanjske strane Riječkog lukobrana. Završna obrada hodne plohe šetnice mora biti izvedena kao protuklizna. Obavezna je postava zaštitne ograde min. visine 1 metar, koja ne smije predstavljati vizualnu barijeru.

Uređenje i građenje građevina u moru

> Plutajuće rampe (ISpr1, ISpr2, ISpr3)

Za prihvat tj. privez trajekata tj. brodova dužobalnih linija, u zoni pomorskog putničkog terminala na manipulativnoj površini lukobrana, Plan predviđa izgradnju dvije veće plutajuće rampe (ISpr1, ISpr2), te za ostvarenje pješačke komunikacije između terminala na korjenu lukobrana i plutajuće garaže u Luci Baroš 4 manje (ISpr3). Sve rampe, kako za privez brodova dužobalnih linija na manipulativnoj obali Riječkog lukobrana, tako i rampe za ostvarenje pješačke komunikacije na relaciji plutajuća garaža-pomorski putnički terminal, potrebno je izvesti kao plutajuće konstrukcije prilagođene maritimnim karakteristikama lokacije (dubini, valovima te djelovanju plime i oseke), pridržane uz obalni rub jednim svojim dijelom.

Plutajuća rampa ISpr1 za privez brodova dužobalnih linija ima površinu manipulativnog platoa 1314 m². Raspon visina platoa iznosi 0.9-1.69 mnv.

Plutajuća rampa ISpr2 za privez brodova dužobalnih linija ima površinu manipulativnog platoa 1328 m². Raspon visina platoa iznosi 0.9-1.16 mnv.

Najveće dozvoljene dimenzije tlocrtnog gabarita plutajućih rampi za privez brodova iznose 25x60 metara i moraju zadovoljiti norme Hrvatskog registra brodova. Razmak dviju plutajućih rampi ne smije biti manji od 190 metara.

Svaka od 4 plutajuće rampe ISpr3 - pješačke komunikacije između plutajuće garaže i pomorskog putničkog terminala - ima površinu manipulativnog platoa 5.5 m². Prosječna visina platoa iznosi 1.5 mnv.

Završna obrada manipulativne plohe plutajućih rampi mora biti izvedena kao protuklizna.

Odabir tipa plutajuće građevine izvršiti će se kod izrade detaljne projektne dokumentacije.

> Plutajući most (ISpm)

Plan uvjetuje izgradnju plutajućeg mosta u produžetku Ulice Riva Boduli, kako bi se omogućio pristup plutajućoj garaži smještenoj u bazenu Luke Baroš. Most za pristup plutajućoj garaži također je potrebno izvesti kao plutajuću konstrukciju prilagođenu maritimnim karakteristikama lokacije (dubini, valovima te djelovanju plime i oseke).

Manipulativni plato mosta, površine 239 m² i raspona visina 1.5-1.78 mnv, mora imati propisanu širinu od 8.0 m za nesmetano odvijanje dvosmjernog prometa. Završna obrada manipulativne plohe plutajućeg mosta mora biti izvedena kao protuklizna. Obavezna je izvedba zaštitne ograde uz krajnje rubove mosta. Odabir tipa plutajuće građevine izvršiti će se kod izrade detaljne projektne dokumentacije.

> Plutajuća garaža (Gpl)

U funkciji oslobađanja putničke obale (Riva i Riva Boduli) od stacioniranih vozila, Plan uvjetuje, u bazenu Luke Baroš, izgradnju plutajućeg parkirališnog objekta. Planirani parkirališni objekt potrebno je izvesti kao plutajuću višekratnu konstrukciju prilagođenu maritimnim karakteristikama lokacije (dubini, valovima te djelovanju plime i oseke), na način da se omogućiti izmjena morske vode i prirodno pročišćavanje u akvatoriju luke.

Vertikalno funkcioniranje garaže, tj. savladavanje etaža riješiti sistemom kosih ploča-rampi na kojima je potrebno omogućiti parkiranje (najveći dozvoljeni nagib rampi ne smije biti veći od 3°). Na ravnom krovu najvećeg dopuštenog nagiba od 2% nije dozvoljeno organizirati parkirališna mjesta. Plan dozvoljava na ravnom krovu plutajuće garaže organizaciju i proširenje vanjskih sadržaja pomorskog putničkog terminala (npr: vanjske terase ugostiteljskih sadržaja, uređenje predmetne površine zelenilom i hortikulturom i sl.).

Najveće dozvoljene dimenzije tlocrtnog gabarita plutajuće garaže iznose 51x70 metara, a kao plutajuća građevina mora zadovoljiti norme Hrvatskog registra brodova.

Plutajuću garažu izvesti kao zatvoreni objekt, s odgovarajućim pročeljem. Katnost plutajuće garaže predvidjeti kao Po+P+2. Obzirom na tlocrtnu površinu od 3522 m², ukupna površina objekta iznosi 14088 m². Najveći dozvoljeni broj parkirališnih mjesta unutar plutajuće garaže iznosi 500 parkirališnih mjesta. Visina građevine zadana je u odnosu na relativnu visinu platoa prizemne etaže 1.5 mnv, i iznosi max. 8.5 m.

Završna obrada manipulativne plohe svih etaža plutajuće garaže mora biti izvedena kao protuklizna. Detaljan odabir tipa konstrukcije i uređenje ravnog krova plutajuće građevine izvršiti će se kod izrade detaljne projektne dokumentacije.

Uređenje pješačkih površina unutar infrastrukturnog sustava putničke luke Rijeka

Obzirom na različiti tretman pojedinih prostora ukupne pješačke površine unutar infrastrukturnog sustava putničke luke, konkretni zahvati uređenja mogu se podijeliti u tri osnovne cjeline:

- > Riva i Riva Boduli_ gatovi i obale;
- > Riječki lukobran;
- > kontaktna rubna zona usklađivanja s budućim kontaktnim programima (luka Baroš).

> Uređenje Rive i Rive Boduli_ gatovi i obale

Obale i gatovi Rive i Rive Boduli primarno su definirani kao pješačke površine te se njihovo uređenje principijelno svodi na tretman parterne plohe. Uvjetovano periodičnim i fleksibilnim urbanotvornim scenarijima koji se predviđaju na ovim površinama definirane su slijedeće kategorije pješačkih površina (vidi kartografske prikaze **03.1_ Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina_ faza 1**, **03.2_ Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina_ faza 2**):

- > Frekventne pješačke površine s potencijalom zadržavanja, primarno gatovi - zone za urbanotvorne scenarije;

- > Pješačke površine s posebnim uvjetima korištenja - trajektno parkiralište kao jedan od specifičnih scenarija;
- > Zona obala koje imaju karakter prolaznosti.

U svrhu postizanja jedinstvenosti prostora gatova i obala tj. tzv. putničke obale, u funkciji svojevrzne memorije tradicionalne rive, uspostavljen je kontinuirani tok parterne plohe bez denivelacija na spojevima gatova i obala i u zonama spojeva putničke obale s kontaktnim površinama ulice Riva i Riva Boduli, te kontaktnim površinama izvan zone obuhvata (specifičan tretman ima spoj pješačke površine Rive sa zaštitnom površinom).

Projektnim rješenjem popločenja, osim zadovoljenja nesmetanog pješačkog kretanja, omogućeno je i odvijanje planiranog prometa, kako interventnog tako i prometa u specifičnim režimima, a posebna pažnja posvećena je izbjegavanju svih urbanističko-arhitektonskih barijera. (Pri planiranju nivelete popločenih površina, biti će potrebno obratiti pažnju na kote ulaza u građevine koje se zadržavaju.) U sklopu popločenja prostora putničke obale, u zonama za urbanotvorne scenarije, tj. na Istarskom pristaništu, Adamićevom gatu, Gatu Karoline Riječke te na Rivi Boduli, uspostavljen je osnovni organizacijski raster (parterna ploha diferencirana na linijski raster i njegovu ispunu). Linijski raster, raspona 6 metara, pružen je okomito na obalu u dominantnom usmjerenju 'izlaska Grada na more'. Suprotno tome, površine obala kontinuirano su obrađene istovrsnim popločenjem.

Za popločenje putničke obale obavezna je primjena kamena kao osnovnog materijala. Namjera je Plana, u što je moguće većoj mjeri, upotrijebiti kameni fond zatečen *in situ*. Ako taj koncept *recikliranja* postojećih kamenih ploča tj. granitnih kocki ne bi bilo moguće realizirati, primjenjeni novi materijali u pravilu bi trebali biti što sličniji postojećima, autohtonog porijekla i primjereni riječkoj mikroklimi. Kamene ploče u pravilu bi se slagale u rasteru s pomakom te postavljale u cementni mort na podlozi od mršavog betona (stabilizaciji). Obrada nagazne plohe mora biti protuklizna. Prilikom odabira materijala, navedene zahtjeve treba uskladiti s obradama kontaktnih površina u svrhu integracije u jedno cjelovito rješenje, sukladno kartografskom prikazu **06_ Idejno arhitektonsko rješenje**. Prije svega, rečeno se odnosi na izvedbu spojeva s ulicama i zaštitnom - ambijentalnom površinom (rubovi i rubnjaci).

Plan iznimno dozvoljava upotrebu i drugih materijala osim kamena ukoliko odgovaraju ambijentu lučkog i industrijskog okruženja; npr. željezne tračnice u funkciji linija rastera.

Urbana oprema: Na cijelom prostoru putničke obale, u svrhu postizanja jedinstvenosti cjeline, Plan predviđa suvremeno oblikovane, kataloški odabrane ili namjenski projektirane elemente urbane opreme. Svi ti elementi urbane opreme bili bi konceptualno i oblikovno međusobno usklađeni (radilo se o pokretnoj ili fiksnoj urbanoj opremi), pažljivo odabrani i pozicionirani kako svojim izgledom, funkcijom i smještajem ne bi predstavljali fizičku i estetsku barijeru.

Osnovnu urbanu opremu čine: sjedalice, koševi za otpatke (eventualno diferencirani obzirom na vrstu otpada), zelenilo u kazetama. Konceptualno ishodište za oblikovanje urbane opreme u specifičnom okruženju putničke luke predstavljaju *karete* - tradicionalni drveni nosači prtljage na kotačima, dok oblikovni elementi partera tj. linarni raster popločenja gatova predstavlja predložak za njihovo pozicioniranje. (Npr. koš za otpatke postavljen na liniju rastera 'izrasta' iz te trake a bojom odnosno materijalom i obradom asocira na tu liniju.)

U sklopu opremanja prostora putničke obale urbanom opremom definirane su dvije vrste urbane opreme:

- > Pokretna urbana oprema - u zonama za urbanotvorne scenarije (frekventnim pješačkim površinama s potencijalom zadržavanja), tj. na Istarskom pristaništu,

Adamićevom gatu, Gatu Karoline Riječke i Rivi Boduli, pozicionirana na osnovi linearnog rastera;

- > Fiksna urbana oprema - u zoni obale Rive (karakter prolaznosti), pozicionirana u potezu cca 3.5 metara od ruba same obale.

Specifičan element urbane opreme predstavlja zelenilo u kazetama, pokretno na gatovima i fiksno u potezu na obali. Prijedlog Plana bilo bi drveće malog obima korjenja, autohtono te primjereno urbanom ali i lučkom podneblju. Plan predlaže sadnju stabala crnike ali ne želi ograničiti budućeg autora rješenja uređenja gatova i obala u odabiru vrste drveća isključivo na crniku već projektantu nastoji ostaviti dovoljno prostora za odabir i drugih vrsta drveća u skladu s uvjetima lokacije, blizinom mora i prisustvom soli u zraku i tlu. Sukladno promjenjivim scenarijima korištenja, drveće u pokretnim kazetama može se grupirati i pregrupiravati te tako činiti manje kompozicije tj. mikrosituacije, primjerene ambijentu i mjerilu prostora tj. trenutnim programima u prostoru. Taj mnogostruki tretman javnog gradskog zelenila u vizualnom smislu manifestira se, s jedne strane, formom drvoreda u *tradicionalnoj* postavi stabala u niz (unutar jednog scenarija) ili, s druge strane, kao specifičan vid *dekonstrukcije* drvoreda - pojedina stabla raspoređena na osnovi linijskog rastera (unutar slijedećeg scenarija). Rečeno dalje rezultira specifičnim sociološkim fenomenom koji se očituje, s jedne strane u temi zelenila kao javnog kolektivnog urbanog elementa i, s druge strane, u temi zelenila unutar kontroliranog individualnog režima: jedna klupa, jedna krošnja i *privatni* hlad. U slučaju priredaba i manifestacija koje zahtijevaju širu površinu za prihvat većeg broja ljudi, zelenilo u kazetama, kao i ostala pokretna urbana oprema na gatovima, pomakne se u stranu. U tu svrhu Plan predlaže minimalan broj od 40 stablašica u kazetama.

Obzirom da se na Gatu Karoline Riječke predviđaj ugostiteljski sadržaj, posebnu pažnju treba posvetiti pravilnom pozicioniranju, dimenzioniranju i oblikovanju potencijalne ugostiteljske *terase* kako bi se izbjeglo zaklanjanje atraktivnih vizura npr. tendama ili suncobranima. Najveća dozvoljena dimenzija terase iznosi 250m². Plan predlaže da nadstrešnice ugostiteljske terase, i sve ostale nadstrešnice koje bi se mogle postaviti u prostoru, budu kataloški odabrane ili namjenski projektirane, od metala (konstrukcija), stakla i platna (plastificirano platno), teflona i sl. S druge strane, na uređenoj površini putničke obale zabranjeno je postavljati podeste, ograde, tepihe, kako bi se sačuvao integritet i cjelovitost urbanog mikroambijenta, a pripadajuća ugostiteljska oprema - stolice i stolovi te suncobrani - mora biti suvremeno i kvalitetno oblikovana, konceptualno i oblikovno usklađena sa cjelovitim uređenjem zone.

Javna rasvjeta: Plan predviđa primjenu tipskih rasvjetnih tijela suvremenog oblikovnog izraza na cijelom prostoru putničke obale. Pozicioniranje rasvjetnih tijela potrebno je uskladiti s oblikovnim konceptom popločenja; raster popločenja na gatovima služi kao uzorak iz kojeg proizlaze elementi rasvjete.

Unutar Plana definirana je opća rasvjeta koja se može podijeliti na:

- > Opća rasvjeta za cjelovito osvjjetljenje gatova - rasvjetna tijela na stupovima, visine cca 7m, na minimalnoj udaljenosti od cca 18 metara;
- > Opća rasvjeta obala - koncipirana integralno s Ulicama Riva i Riva Boduli - također rasvjetna tijela na stupovima, visine 10 m, na razmacima cca 35 metara;

Lokalnu tj. ambijentalnu rasvjetu i eventualnu svečanu tj. prigodnu rasvjetu potrebno je razraditi unutar arhitektonskog projekta predmetne zone.

> Uređenje pješačkih površina Riječkog lukobrana

Manipulativna površina Riječkog lukobrana (nivo 0) definirana je kao pješačka površina koja periodično, i na neko vrijeme, biva uzurpirana od strane vozila na relaciji trajektno parkiralište Riva Boduli - trajekti tj. brodovi dužobalnih/međunarodnih linija, uz neophodan pristup interventnih vozila

i opskrbe (vidi kartografske prikaze **03.1_ Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina_ faza 1, 03.2_ Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina_ faza 2**). Parternu plohu tj pješačke površine prostora Riječkog lukobrana, obziroma na programe, možemo podijeliti na:

- > Pješačke površine pomorskog putničkog terminala - prvih cca 460 metara uključujući korijen lukobrana;
- > Pješačke površine lučkog-industrijskog parka - preostale površine Riječkog lukobrana, cca 1240 metara.

(Iako Plan obuhvaća tek cca 460 metara lukobrana (od ukupnih 1700 metara) nastojalo se definirati osnovna načela uređenja i korištenja lukobrana u punoj dužini.)

Ovim Planom, unutar uređenja pješačkih površina Riječkog lukobrana, definira se uređenje pješačkih površina u funkciji i zoni putničke luke. Projektnim rješenjem parterne plohe, osim zadovoljenja nesmetanog pješačkog kretanja, omogućeno je i odvijanje planiranog prometa, kako interventnog tako i prometa u režimima pražnjenja i punjenja trajekata tj. brodova dužobalnih/međunarodnih linija.

Parterna ploha manipulativne površine lukobrana (nivo 0), prosječne širine 12 metara, ostaje kontinuirana, u jednom nivou, pa je stoga vođenje vozila zasnovano na sistemu horizontalne signalizacije - iscrtanih prometnih oznaka u parteru. Rekonstrukcija parterne plohe neophodna je u zoni pomorskog putničkog terminala i izvesti će se u cijeloj širini lukobrana (12 metara) u završnom sloju izvedenom od asfalt-betona ili u nekom sličnom materijalu. Pri planiranju nivelete partera, biti će potrebno obratiti pažnju na kote ulaza u građevine koje se zadržavaju. Ako se u zoni pomorskog putničkog terminala pokaže potreba za rekonstrukcijom obalnog ruba širine cca 1 metar, Plan predviđa upotrebu kamenih blokova zatečenih *in situ*.

Specifičnu nadogradnju predmetnih pješačkih površina predstavlja šetnica na rekonstruiranoj kruni lukobrana (nivo +1). Vidi poglavlje **2.4.1 Uvjeti i način gradnje, Rekonstrukcija i dogradnja postojećih građevina**, kruna lukobrana.

Unutar preostale površine Riječkog lukobrana predviđa se, gdje je to potrebno, sanacija parterne plohe i ruba obalnog zida manipulativne obale, rekonstrukcija krune lukobrana zajedno s postojećom lučkom infrastrukturom (koju treba provjeriti i osigurati kako ne bi ugrozila korisnike), rekonstrukcija nasipa s vanjske strane lukobrana, kao minimalni uvjeti koje treba zadovoljiti u svrhu pripreme zone za potencijalni industrijski park, tj. lučki muzej na otvorenom.

Urbana oprema: Obzirom na planirane programe na Riječkom lukobranu, očekuje se pješački promet povećanog intenziteta. Prema tome, potrebno je prostor opremiti elementima urbane opreme čiji bi se broj i položaj definirao u skladu s pozicijama i učestalošću ostvarenih programa. Osnovne elemente urbane opreme Riječkog lukobrana čine sjedalice (grupirane ili pojedinačne) i koševi za otpatke, optimalno raspoređeni kako u zoni terminala tako i duž pješačkih relacija između programskih žarišta-punktova.

Plan predviđa suvremeno oblikovane, kataloški odabrane ili namjenski projektirane elemente urbane opreme. Svi odabrani ili namjenski projektirani elementi urbane opreme unutar cjeline Riječkog lukobrana bili bi konceptualno i oblikovno međusobno usklađeni, pažljivo odabrani i pozicionirani kako svojim izgledom, funkcijom i smještajem ne bi predstavljali fizičku i estetsku barijeru. Isto tako bi se morali razlikovati od urbane opreme kojom su opremljene površine putničke obale, kako bi se izbjeglo ambijentalno poistovjećivanje tih dviju cjelina.

Javna rasvjeta: Plan predviđa neznatnu korekciju postojeće javne rasvjete, prije svega u zoni pomorskog putničkog terminala, te, prema potrebi, i dalje duž krune lukobrana. Zatečena rasvjetna

tijela bi se uklonila te bi se postavila tipska rasvjetna tijela suvremenog oblikovnog izraza, u funkciji opće rasvjete Riječkog lukobrana i sadržaja na njemu, u skladu s ambijentom i namjenom.

> Uređenje rubne zone usklađivanja s budućim kontaktnim programima u luci Baroš

Predmetna zona jest prostor ispred zgrade Lučke kapetanije u zoni Riječkog lukobrana, tj. spojna zona Rive Boduli i Senjskog pristaništa, površine 1350 m². Njoj kontaktni prostor, izvan granice obuhvata Plana, čine prostor Carinarnice i Senjsko pristanište u bazenu Luke Baroš, namijenjen razvoju centra Rijeke tj. novim gradskim sadržajima unutar scenarija riječkog *waterfronta* (komercijalni i ugostiteljski sadržaji, parking prostor i servisi u funkciji gradske marine, prema Provedbenom urbanističkom planu centra grada Rijeke). Atraktivnost i potencijal tog prostora predpostavlja realizaciju koja će rezultirati kompleksom jedinstvenog identiteta. Iz te predpostavke proizašao je tretman predmetne cjeline kao *prazne* zone, međuprostora u funkciji artikulacije dvije specifične tangencijalne prostorne cjeline, koja je definirana kao pješačka zona unutar infrastrukturnog sustava Luke Rijeka. Dakle, parterna ploha, proizašla iz nogostupa ulice Riva Boduli, treba biti usklađena s kontaktnim pješačkim nogostupima tj. površinama unutar buduće cjeline Luke Baroš. Stoga Plan ne propisuje vrstu i način obrade predmetne parterne plohe, već nalaže da se isti moraju tretirati istovremeno i u skladu s uređenjem pješačkih površina Luke Baroš tj. Senjskog pristaništa.

Sam rubnjak nogostupa Ulice Riva Boduli prelazi u nulu na spoju s predmetnom rubnom zonom, koja tako cijelom svojom površinom tretirana u istom nivou kao i pješačke površine putničke obale tj. produžena ulica Riva Boduli.

Ne predviđa se opremanje zone urbanom opremom niti elementima javne rasvjete.

U predmetnoj zoni potrebno je smjestiti restaurirani stari remarker 'Uragan', prepoznat kao vrijedan artefakt hrvatske brodogradilišne tradicije i riječkog lučkog ambijenta. Remarker je potrebno smjestiti na način da ne narušava logičke pravce kretanja pješaka predmetnom zonom, sukladno kartografskim prikazima **03.1_ Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina_ faza 1**, **03.2_ Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina_ faza 2**.

Uređenje prometnih površina

> Ulica Riva

Ulicu Riva čine ukupno 3 vozne trake u smjeru istoka + vozna traka rezervirana za autobusni javni prevoz, unutar neizmjenjenog poprečnog profila (prosječne širine 12.25 metara). Pješački prijelazi korigirani su brojem (5), položajem i širinom (5-10 metara) radi što bolje pješačke povezanosti Grada, preko Ulice Riva, s novim javnim prostorom na putničkoj obali. Ulica Riva ima niveletu u padu, od sjeverozapada prema jugoistoku, koja će nakon osnovne rekonstrukcije završnih slojeva kolne plohe, uz potrebne korekcije nivelete, zadržati svoj maksimalni uzdužni nagib od 2%. Debljina završnog sloja asfalt-betona kolničke konstrukcije i debljine njezinih slojeva biti će, kako po dimenzijama tako i po nosivosti, sukladna proračunu u sklopu glavnog projekta rekonstrukcije Ulice Riva.

Pješačke površine-nogostupi u Ulici Riva ostaju unutar postojećeg gabarita, uz iznimku minimalne korekcije linije nogostupa u zoni odvojka za skretanje u lijevo iz Ulice Riva u Ulicu I. Henckea. Ono što Plan predviđa jest rekonstrukcija pojedinih oštećenih dijelova nogostupa, korekcija tj. upuštanje nogostupa u zoni pješačkog prijelaza (uklanjanje arhitektonskih barijera osobama s invaliditetom). U odnosu na kontaktnu kolnu površinu visina rubnjaka nogostupa iznosi max 15 cm.

Uređenje pješačkih površina-nogostupa Ulice Riva i kolno pješačke površine Zanonove ulice, prema Planu, treba biti usklađeno s kontaktnim pješačkim nogostupima tj. površinama unutar cjeline Korzo tj. Stari grad, čiji krajnji rub predstavljaju.

Obzirom na postojeće terase lokala smještenih u prizemljima gradskih kuća na Rivi, te potencijalno organiziranje novih, posebnu pažnju treba posvetiti pravilnom pozicioniranju, dimenzioniranju i oblikovanju ugostiteljskih *terasa* kako bi se izbjeglo zaklanjanje atraktivnih vizura npr. tendama ili suncobranima. Plan predlaže da nadstrešnice ugostiteljskih terasa, i sve ostale nadstrešnice koje bi

se mogle postaviti u zoni nogostupa ili na pročeljima, budu kataloški odabrane ili namjenski projektirane, od metala (konstrukcija), stakla i platna (plastificirano platno), teflona i sl. Također je zabranjeno postavljati podeste, ograde, tepihe, kako bi se izbjegle arhitektonske barijere te sačuvala cjelovitost urbanog poteza Ulice Riva. Pripadajuća ugostiteljska oprema - stolice i stolovi - mora biti suvremeno i kvalitetno oblikovana, konceptualno i oblikovno usklađena sa cjelovitim uređenjem ulice.

Urbana oprema: Opća javna rasvjeta zadržava svoje pozicije duž nogostupa, na razmacima cca 35 metara, a bila bi zamjenjena novim rasvjetnim tijelima ukoliko se pokaže potreba. Elementi urbane opreme, primarno koševi za otpatke, tj. njihove pozicije definirale bi se prema stvarnim potrebama pješačkog poteza duž pročelja gradskih kuća na Rivi.

> Ulica Riva Boduli

Ulica Riva Boduli GSaP: Poprečni profil Ulice Riva Boduli neznatno je korigiran te *pomaknut* u korist proširenja nogostupa uz pročelja bloka oko Hrvatskog narodnog kazališta 'Ivana pl. Zajca'. Ulica je i dalje dvosmjerna, ukupne širine 9.3 metara, s uzdužnim parkiranjem na zapadnoj strani. Pozicioniran je novi pješački prijelaz u dnu Rive Boduli.

Kolna površina Ulice Riva Boduli u neznatnom je padu prema jugu. Međutim, u fazi rekonstrukcije biti će potrebno korigirati niveletu i uskladiti je s niveletom parterne plohe obale Rive Boduli. Debljina završnog sloja asfalt-betona kolničke konstrukcije i debljine njezinih slojeva također će biti, kako po dimenzijama tako i po nosivosti, sukladna proračunu u sklopu glavnog projekta rekonstrukcije Ulice Riva Boduli.

Produžena Ulica Riva Boduli s dvije vozne trake unutar poprečnog profila od 7.0 metara, položena je u istom nivou kao i okolna pješačka površina, a završne obrade identične obradi Ulice Riva Boduli.

Obzirom na korekciju poprečnog profila Ulice Riva Boduli, Plan predviđa rekonstrukciju nogostupa gotovo cijelom njegovom dužinom, korekciju tj. upuštanje nogostupa u zoni pješačkog prijelaza (uklanjanje arhitektonskih barijera za osobe s invaliditetom) uz iznimku dijela nogostupa uz najsjeverniji blok gradskih kuća na Rivi Boduli (ostavljanje prostora za traku za skretanje u desno u Ulicu I. Zajca). U odnosu na kontaktnu kolnu površinu visina rubnjaka nogostupa iznosi max 15 cm. Uređenje nogostupa Ulice Riva Boduli, prema Planu, treba biti usklađeno s kontaktnim pješačkim nogostupima tj. površinama unutar cjeline bloka oko Hrvatskog narodnog kazališta 'Ivana pl. Zajca', čiji krajnji rub predstavljaju. Stoga Plan ne propisuje vrstu i način obrade hodne plohe, već nalaže da se isti moraju tretirati skladu s uređenjem pješačkih površina bloka oko Hrvatskog narodnog kazališta 'Ivana pl. Zajca'.

Obzirom da se u zoni proširenog nogostupa predviđa aktiviranje prizemnih prostora gradskih kuća na Rivi Boduli (trgovine, ugostiteljski lokali i sl.) posebnu pažnju treba posvetiti pravilnom pozicioniranju, dimenzioniranju i oblikovanju potencijalnih ugostiteljskih *terasa* kako bi se izbjeglo zaklanjanje atraktivnih vizura npr. tendama ili suncobranima. Plan predlaže da nadstrešnice ugostiteljskih terasa, i sve ostale nadstrešnice koje bi se mogle postaviti u zoni nogostupa ili na pročeljima, budu kataloški odabrane ili namjenski projektirane, od metala (konstrukcija), stakla i platna (plastificirano platno), teflona i sl. Također je, na uređenoj površini zabranjeno postavljati podeste, ograde, tepihe, kako bi se izbjegle arhitektonske barijere te sačuvala cjelovitost urbanog poteza Ulice Riva Boduli. Pripadajuća ugostiteljska oprema - stolice i stolovi - mora biti suvremeno i kvalitetno oblikovana, konceptualno i oblikovno usklađena sa cjelovitim uređenjem.

Javna rasvjeta: Opća javna rasvjeta Ulice Riva Boduli nalazi se u zoni obale Rive Boduli te je njeno pozicioniranje, kako je opisano unutar poglavlja 2.4.1 **Uvjeti i način gradnje, Uređenje Rive i Rive**

Boduli_ gatovi i obale, usklađeno s oblikovnim konceptom parterne plohe obale Rive Boduli; raster popločenja definira uzorak iz kojeg proizlaze elementi rasvjete.

> Zelenilo u potezu

U zoni Ulice Riva, na dijelu ulice ispred zgrade 'Jadrolinije' i ispred 'Robne kuće Rijeka' stabla crnike formiraju jednostruki, a u preostalom dijelu ulice dvostruki drvored. Stabla su grupirana u nizove uvjetovane dužinama blokova gradskih kuća, te pozicionirana na razmacima 7-7.5 metara. U zoni obale Rive Boduli formirana su 4 niza sa 5 do 6 stabala čiji razmaci variraju od 4 do 8.5 metara. Svi drvoredi se zadržavaju u izvornom obliku uz neophodnu interpolaciju pojedinih stabala u svrhu upotpunjavanja postojećih nizova, te neophodnu rekonstrukciju pojedinih nizova, naročito u južnom dijelu Rive Boduli. Postojeći drvoredi u zoni obale Rive Boduli položeni su u popločenje tj. parternu plohu pješačke površine.

Plan ne propisuje način polaganja stabala u parternu plohu nogostupa Ulice Riva već nalaže da se isti moraju tretirati u sklopu uređenja predmetnih površina, istovremeno i u skladu s uređenjem pješačkih površina Starog grada.

Također iz ambijentalnih razloga, novo reprezentativno pročelje pomorskog putničkog terminala na lukobranu upotpunjuje se manjom grupom drveća smještenom na, njemu suprotnoj, kopnenoj strani - prijedlog Plana bile bi vrste autohtone te primjerene urbanom ali i lučkom podneblju (koji nisu primarno mediteranskog karaktera!), položeni u popločenje tj. parternu plohu pješačke površine na razmacima 7 metara.

Uređenje zaštitnih površina

Između Ulice Riva i pješačke površine Rive (uz rub infrastrukturnog sustava Luke Rijeka) definirana je ambijentalna tampon-zona. S jedne strane predstavlja utilitarnu razdjelnu zonu između frekventne gradske prometnice i prostrane površine Rive na kojoj se predviđa pješački promet velikog intenziteta (poprečni pješački tokovi kroz ambijentalnu tampon-zonu su omogućeni ali kontrolirani). S druge strane, budući se proteže cijelom dužinom Ulice Riva (u dužini cca 450 metara, i širini 6 metara), formira ključni prostorni element u sagledavanju i doživljavanju cjelokupnog prostora Rive, od fronte pročelja gradskih kuća, preko Ulice Riva, i dalje, do samog ruba obalnog zida (iz pješačke perspektive ali i iz perspektive vozača). Potez koji se planiranim preoblikovanjem prilično udaljava od ideje pukog hortikulturnog rješenja. Obzirom da se zelenilo kao element urbane opreme planira na gatovima, gdje je u direktnoj relaciji s korisnikom prostora, nastojanje je Plana da predmetnu zaštitnu tj. ambijentalnu tampon-zonu inauguri ne samo kao likovni već i plastični akcent u prostoru, kao longitudinalnu prostornu instalaciju, koja bi mogla podići nivo atraktivnosti i karakterno nadograditi *image* gradske Rive.

Utilitarni aspekt ambijentalne tampon-zone se očituje i kroz smještaj dvaju stajališta unutar njenog gabarita. Prvo, ispred zgrade Lučke uprave, u dužini 50 metara, jest postojeće autobusno stajalište, i drugo, također postojeće stajalište u zoni Gata Karoline Riječke, produženo na 80 metara, predstavlja integralno stajalište autobusa i gradske željeznice. Sama stajališta tj. njihove plohe tretirane su kao blage rampe koje se od osnovne kote pješačke površine na obali Rive uzdižu do samog kolnika tj. mjesta zaustavljanja autobusa ili vlaka, formirajući rubnjak max. visine 20 cm.

Za nadstrešnice stajališta i pripadajuću im urbanu opremu potrebno je odabrati suvremeno oblikovane, kataloške ili namjenski projektirane elemente, konceptualno i oblikovno usklađene s uređenjem cijele zone putničke obale, u svrhu postizanja jedinstvenosti cjeline, te kako bi se izbjegle fizičke i estetske barijere.

Plan uvjetuje izradu arhitektonskog projekta ambijentalne tampon-zone kao neovisnog elaborata, na temelju ovog Plana. Osnovna načela i smjernice za njeno uređenje odnose se na odabir materijala, tretman kontakta s tangencijalnim površinama, maksimalni postignuti gabarit zone i općenito ograničenja u prostoru:

- > Predmetna ambijentalna tampon-zona nije pješačka površina na koju se može nastupiti i hodati po njoj; s iznimkom plohe stajališta autobusa i gradske željeznice kojima se pristupa direktno s pješačke površine putničke obale;
- > Predmetna ambijentalna tampon-zona mora konceptualno proizaći tj. proizrasti iz pješačkog partera putničke obale;
- > Primjenjeni materijal se mora nadovezivati na obradu pješačke površine: kamen, betonski elementi i sl.;
- > Eventualno je, u manjoj mjeri, dozvoljena upotreba i drugih materijala (drvo, metal) ali oni ne smiju prevladati osnovni materijal;
- > U manjoj mjeri dozvoljena je sporadična inpletacija niskog zelenila i trave, koji također ne smiju prevladati osnovni materijal;
- > Rubovi tj. kontakti s tangencijalnim parterom pješačke površine putničke obale s jedne, i kolne površine Ulice Riva, s druge strane, ne smiju biti *obrubljeni* pasicama ili rubnjacima, osim u zoni autobusnih odnosno stajališta gradske željeznice gdje se predviđaju rubnjaci max. visine 20 cm; prijelaz partera pješačke zone na ambijentalnu tampon-zonu mora biti artikuliran i suptilan, ali i takav da onemogući pristup pješaka u ambijentalnu tampon-zonu;
- > Maksimalna visina do koje ambijentalna tampon-zona svojim gabaritom smije izrasti ograničena je na 25 cm kako se ne bi narušile izuzetno vrijedne vizure grada na Riječku luku i dalje na Kvarner;
- > Prilikom koncipiranja arhitektonskog projekta, jedna od osnovnih postavki jest očuvanje i poboljšanje ambijentalnih vrijednosti zone kroz inauguraciju novog vizualnog znaka Grada Rijeke;
- > Postojeću urbanu opremu unutar zone - rasvjetna tijela i jarbole za zastave - potrebno je zamijeniti novima, usklađenima brojem i smještajem s cjelokupnim uređenjem predmetnih zaštitnih površina.

2.4.2 Zaštita prirodnih i kulturno-povijesnih cjelina i građevina i ambijentalnih vrijednosti

Unutar obuhvata Plana predlaže se zaštita pojedinih aspekata i dijelova cjeline zone putničke luke Rijeka prepoznatih kao vrijednih elemenata ambijenta tj. urbanog pejzaža:

Kompleksne vizure unutar urbane strukture centra Grada Rijeke

- > Obostrane vizure duž Ulice Riva;
- > Vizure iz smjera Grada preko bazena putničke luke prema Riječkom lukobranu s pomorskim putničkim terminalom i obrnuto;
- > Vizure iz bloka oko Hrvatskog narodnog kazališta 'Ivan pl. Zajc' prema akvatoriju putničke luke.

Upravna zgrada Lučke uprave

Upravna zgrada Lučke uprave predstavlja kulturno dobro i kao takvu ju je potrebno štiti sukladno odredbama Zakona o zaštiti kulturnih dobara ('Narodne novine' br. 69/99).

Zelenilo u potezu

Postojeći drvoredi crnike u Ulici Riva i na Rivi Boduli prepoznati su kao vrijedan ambijentalni čimbenik. Stoga se ti drvoredi zadržavaju u izvornom obliku uz neophodnu interpolaciju pojedinih stabala u svrhu upotpunjavanja postojećih nizova, te neophodnu rekonstrukciju pojedinih nizova, naročito u južnom dijelu Rive Boduli.

Ambijentalna tampon-zona na Rivi

Plan nastoji devastiranu površinu zaštitnog poteza između Ulice Riva i putničke obale uklopiti u sustav javnih otvorenih površina Grada Rijeke u programskom, sadržajnom i oblikovnom smislu. Iz tog razloga se i uvjetuje obveza izrade arhitektonskog projekta ambijentalne tampon-zone temeljem ovog Plana.

Riječki lukobran

Postojeću cjelokupnu strukturu lukobrana - građevine, infrastrukturu, obale a naročito postojeći željezni most na korjenu lukobrana, dizalice na krui lukobrana i remarker 'Uragan' - Plan prepoznaje kao vrijedno industrijsko tehnološko naslijeđe lučkog i industrijskog ambijenta. Stoga se ovim Planom nastoji stvoriti preduvjete za uklapanje cjeline Riječkog lukobrana u kulturnu i turističku prezentaciju lučkog i industrijskog ambijenta te, kako je rečeno u osnovnim ciljevima ovog Plana, promaknuti predmetnu zonu u prostor identiteta Grada Rijeke.

2.5 Sprječavanje nepovoljnih utjecaja na okoliš

Ovim Planom utvrđuju se mjere kako bi se smanjili odnosno izbjegli prostorno, funkcionalno, ambijentalno i ekološki neprihvatljivi utjecaji na okoliš, primarno od strane gospodarskih djelatnosti, prometa i infrastrukture.

Sprječavanje onečišćenja tla: Odnosi se na sanaciju propusnih dijelova postojeće kanalizacije i izgradnju nove kanalizacijske mreže.

Sprječavanje onečišćenja zraka: Onečišćenje zraka od strane gospodarskih djelatnosti eliminirano je iseljenjem industrijskih djelatnosti iz zone (remontno brodogradilište 'Viktor Lenac'). S druge strane stanje će se dodatno unaprijediti proširenje plinske mreže te korištenjem plinskog goriva u kućanstvima. Onečišćenje zraka uvjetovano prometom znatno će se smanjiti tek uspostavom bolje protočnosti prometa Ulicom Riva, te u fazi 2 Plana, kad se planira iseljenje parkirališta s gatova u potpunosti, ali i uvođenjem gradske željeznice u sustav javnog gradskog prijevoza (pod pojmom gradske željeznice ustvari se razmatra ideja gradskog tramvaja što je, obzirom na energetske pogon, ekološki i zdravstveno prihvatljivija varijanta).

Zaštita od buke: Mjere sprječavanja nastanka buke odnose se na iseljenje industrijskih djelatnosti iz zone (remontno brodogradilište 'Viktor Lenac'), te na poželjno smanjivanje buke od cestovnog i morskog prometa na dopuštenu razinu.

Sprječavanje nepovoljnih utjecaja od otpada: Mjere sprječavanja nepovoljnih utjecaja od otpada odnose se na organizaciju sakupljanja i odvoza komunalnog i ambalažnog otpada s brodova te općenito iz prostora obuhvata. U tu svrhu potrebno je preispitati eventualnu potrebu za organizacijom sakupljanja ambalažnog otpada u zoni luke u spremnicima za svaku vrstu otpada (staklo, papir, plastika, limenke).

Sprječavanje onečišćenja, zaštita i unapređenje kvalitete mora: U svrhu sprječavanja onečišćenja, zaštite i unapređenja kvalitete mora, a u sklopu rješenja kanalizacijske mreže potrebno je povećati pokrivenost zone sustavom nepropusne kanalizacije i rekonstruirati propusne dijelove postojeće kanalizacije. Također je potrebno zabraniti ispuštanje tehnoloških, sanitarnih, mješovitih otpadnih voda u akvatorij putničke luke Luke Baroš i vanjskog mora, unaprijediti oborinsku odvodnju na prometnicama, spriječiti unos onečišćenja podzemnim vodotocima, te provoditi pojačano održavanje reda radi sprečavanja onečišćavanja mora s brodova i plovila, ali i redovito čistiti sedimente uzrokovane eventualnom slabom izmjenom morske vode. Oborinske vode potencijalno zauljene sa parkirališnih površina prije upuštanja u more ili oborinsku kanalizaciju potrebno je pročistiti na separatoru ulja i taloživih tvari.

Zaštita od požara: U smislu postojećeg Zakona o zaštiti od požara (Narodne novine br. 58/93) i važećih pravilnika o uvjetima za vatrogasne pristupe, te procjene ugroženosti od požara (Narodne novine br. 35/94), ovim elaboratom osigurani su pristupni putevi za vatrogasna vozila, te vozila za spašavanje ljudi i imovine. U tu svrhu koriste se sve prometne površine te pješačke površine cjelokupne putničke obale i Riječkog lukobrana.

Požarna površina mora biti u pogledu vodoopskrbe, hidrantske mreže i instalacija rješenja u skladu s navedenim i ostalim važećim propisima i pravilnicima, a prilikom izrade glavnih projekata o tome treba voditi računa.

II. Odredbe za provođenje

1. Uvjeti određivanja namjene površina

*

Namjena površina određena je kartografskim prikazima broj 1.1. i 1.2.
Namjena površina na području obuhvata Plana određuje se kako slijedi:

1. Površine i građevine infrastrukturnog sustava luke Rijeka (IS);
2. Poslovna namjena - pretežito uslužna namjena (K1);
3. Javna i društvena namjena - upravna namjena (D1);
4. Zaštitne površine (ZP);
5. Pješačke površine (PP);
6. Komunalna, prometna, ulična i telekomunikacijska infrastrukturna mreža
 - Ulice i druge javne prometne površine (U)
 - Akvatorij putničke luke..

2. Detaljni uvjeti korištenja, uređenja i gradnje građevnih čestica i građevina

2.1. Veličina i oblik građevnih čestica

*

Veličina i oblik građevnih čestica određeni su u kartografskim prikazima broj 4.1. i 4.2. Površina, izgrađenost i iskorištenost građevnih čestica prikazani su u tablici 8. točke 2.2.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Dozvoljava se usklađenje planiranog oblika i veličine građevne čestice, sukladno zemljišno-knjižnom stanju pojedine nekretnine, kada to ne remeti provedbu Plana.

2.2. Veličina i površina građevina

*

Postojećim građevinama na području obuhvata Plana smatraju se građevine ucrtane u katastarske planove Državne geodetske uprave, Područnog ureda za katastar Rijeka.

*

Veličina i površina građevina, njihov položaj, oznaka i oblik prikazane su kartografskim prikazima broj 4.1. i 4.2. i tablicom 9. točke 2.2.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

2.3. Namjena građevina i površina

2.3.1. Površine i građevine infrastrukturnog sustava luke Rijeka (IS)

*

Na građevnim česticama oznake IS-1/1, IS-1/2, IS-1/3, IS-1/4, IS-1/5, IS-1/6 i IS-1/7, obalu i gatove potrebno je urediti kao pješačke površine, sukladno točki 2.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana. Na građevnim česticama iz stavka 1. ovoga članka ne dozvoljava se gradnja novih građevina.

*

Manipulativnu površinu Riječkog lukobrana na građevnim česticama oznake IS-1/8, IS-1/9 i IS-1/10 potrebno je urediti kao pješačku površinu, a promet vozilima dozvoljava se isključivo za servisna i opskrba vozila.

Veći dio krune i osnovnog nivoa lukobrana sa postojećom lučkom infrastrukturom potrebno je urediti kao industrijski park ili lučki muzej na otvorenom sa pratećim sadržajima.

*

Uz obalni rub manipulativne površine Riječkog lukobrana planira se gradnja dviju većih plutajućih rampi oznake ISpr1 i ISpr2 za privez trajekata i brodova dužobalnih linija te gradnja četiri manje plutajuće rampe oznake ISpr3 za prolaz pješaka između putničkog terminala i plutajuće garaže u Luci Baroš, sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Radi pristupa plutajućoj garaži smještenoj u bazenu Luke Baroš dozvoljava se gradnja plutajućeg mosta oznake ISpm.

*

Radi pristupa Riječkom lukobranu dozvoljava se dogradnja postojećeg mosta oznake ISm, sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Na građevnoj čestici oznake IS-1/9 dozvoljena je rekonstrukcija i dogradnja krune lukobrana, smještaj lučkih dizalica oznake ISd1 i ISd2 te gradnja šetnice oznake ISš u obliku djelomično otvorene platforme za ispraćaj putnika i brodova, sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Na građevnoj čestici oznake IS-1/10 dozvoljava se gradnja manjih paviljona za edukativnu i turističku prezentaciju, ugostiteljstvo i servisiranje, sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Na građevnoj čestici oznake IS-1/8 dozvoljena je rekonstrukcija nasipa s vanjske strane Riječkog lukobrana, sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

U bazenu Luke Baroš planira se gradnja plutajuće parkirališne garaže oznake Gpl čiji najveći dozvoljeni broj parkirališnih mjesta iznosi 500 parkirališnih mjesta, sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

2.3.2. Površine za građenje i izgrađene površine

*

Na građevnoj čestici oznake K1-3 dozvoljena je rekonstrukcija i uređenje postojeće građevine prenamjenom u ugostiteljski objekt, sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Na građevnoj čestici oznake IS-1/8, građevine remontnog brodogradilišta "Viktor Lenac" dozvoljeno je prenamijeniti u pomorski putnički terminal s pratećim sadržajima za uslužnu, ugostiteljsku i zabavnu djelatnost.

Građevine iz stavka 1. ovoga članka dozvoljeno je rekonstruirati, sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Na građevnoj čestici oznake D1-2 dozvoljeno je uređenje postojeće građevine Lučke uprave na Istarskom pristaništu, sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana te uvjetima Uprave za zaštitu kulturnih dobara - Konzervatorskog odjela u Rijeci.

*

Na građevnim česticama oznake ZP-6/1 i ZP-6/2 dozvoljena je gradnja i uređenje dvaju autobusnih stajališta i jednog stajališta planirane gradske željeznice.

2.4. Smještaj građevina na građevnoj čestici

*

Smještaj građevina na građevnim česticama prikazan je kartografskim prikazima broj 4.1. i 4.2. te točkom 2.2.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Unutar gradivog dijela građevne čestice dozvoljava se gradnja i/ili rekonstrukcija osnovne građevine sukladno namjeni određenoj u Planu.

2.5. Oblikovanje građevina

*

Plutajuće rampe oznake ISpr1, ISpr2 i ISpr3 potrebno je izvesti kao plutajuće konstrukcije prilagođene maritimnim karakteristikama lokacije (dubini, valovima te djelovanju plime i oseke).

Uvjeti i način gradnje rampi iz stavka 1. ovoga članka prikazani su točkom 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana, a odabir tipa plutajuće rampe potrebno je izvršiti prilikom izrade detaljne projektne dokumentacije.

*

Plutajući most oznake ISpm potrebno je izvesti kao plutajuću konstrukciju prilagođenu maritimnim karakteristikama lokacije (dubini, valovima te djelovanju plime i oseke).

Uvjeti i način gradnje plutajućeg mosta iz stavka 1. ovoga članka, prikazani su točkom 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana, a odabir tipa plutajućeg mosta potrebno je izvršiti prilikom izrade detaljne projektne dokumentacije.

*

Postojeći most na korijenu Riječkog lukobrana oznake ISm potrebno je obostrano proširiti dvjema premošćujućim ploham, na način da postojeći most i dva nova bočna mosta čine jednu funkcionalnu kolno-pješačku prometnu cjelinu.

Premošćujuće plohe iz stavka 1. ovoga članka dozvoljeno je izvesti na način da njihova konstrukcija ne ovisi o postojećem mostu.

Prije bilo kakvog građevinskog zahvata na mostu iz stavka 1. ovoga članka potrebno je provjeriti stanje postojećeg mosta, i ako je to potrebno, izvršiti sanaciju i rekonstrukciju mosta.

Uvjeti i način gradnje mosta iz stavka 1. ovoga članka, prikazani su točkom 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana, a odabir tipa konstrukcije bočnih mostova potrebno je izvršiti prilikom izrade detaljne projektne dokumentacije.

*

Planiranu šetnicu oznake ISš na građevnoj čestici oznake IS-1/9 potrebno je izvesti kao funkcionalno i formalno produženje pomorskog putničkog terminala u obliku djelomično otvorene platforme za ispraćaj putnika i brodova.

Uvjeti i način gradnje šetnice iz stavka 1. ovoga članka prikazani su točkom 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Planirani garažni objekt oznake Gpl potrebno je izvesti kao zatvorenu višetažnu konstrukciju prilagođenu maritimnim karakteristikama lokacije (dubini, valovima te djelovanju plime i oseke).

Uvjeti i način gradnje plutajuće garaže iz stavka 1. ovoga članka prikazani su točkom 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana, a odabir tipa konstrukcije plutajuće garaže potrebno je izvršiti prilikom izrade detaljne projektne dokumentacije.

*

Oblikovanje postojeće građevine planirane za rekonstrukciju na Gatu Karoline Riječke potrebno je izvesti sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Gradnju i uređenje paviljona lagane konstrukcije oznake ISp1, ISp2 i ISp3 na građevnoj čestici oznake IS-1/10 potrebno je izvesti sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Prilikom prenamjene građevine industrijskog kompleksa 'Viktor Lenac' u pomorski putnički terminal potrebno je u najvećoj mogućoj mjeri sačuvati postojeću građevnu strukturu, sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

Na ravnom krovu građevine iz stavka 1. ovoga članka dozvoljena je gradnja novog kontrolnog tornja sa pripadajućim antenskim i radarskim sustavima, sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

2.6. Uređenje građevnih čestica

*

Način uređenja i korištenja građevnih čestica određen je kartografskim prikazima broj 3.1. i 3.2.

*

Na građevnim česticama oznake IS-1/1, IS-1/2, IS-1/3, IS-1/4, IS-1/5, IS-1/6 i IS-1/7 potrebno je uspostaviti neprekinutu pješačku površinu bez denivelacija, a opločenje izvesti na način da se omogući nesmetano odvijanje planiranog prometa.

Opločenje Istarskog pristaništa, Adamićevog gata, Gata Karoline Riječke te Ulice Rive Boduli potrebno je izvesti sukladno točki 2.4. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

Za opločenje cijele putničke obale obavezna je primjena kamena iste vrste kojim je izvedeno postojeće opločenje, sukladno točki 2.4. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

Način i uvjeti postavljanja i oblikovanja pokretne i fiksne urbane opreme određeni su točkom 2.4. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Neprekinutu pješačku površinu na građevnim česticama oznake IS-1/8, IS-1/9 i IS-1/10 potrebno je izvesti upotrebom asfalta, betona i sličnog materijala, a preostale površine Riječkog lukobrana potrebno je izvesti sukladno točki 2.4. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Postojeći nasip s vanjske strane Riječkog lukobrana na građevnoj čestici oznake IS-1/11 potrebno je urediti, očistiti od industrijskog i ostalog otpada te, ako prijeto urušavanje nasipa, rekonstruirati i urediti sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Svjetionik na građevnoj čestici oznake IS-1/13 potrebno je urediti, očistiti od industrijskog i ostalog otpada te, ako je potrebno, sanirati obalni rub.

*

Uređenje pješačke površine na građevnoj čestici oznake IS-1/12 potrebno je izvesti istovremeno i na način kako se planira izvesti uređenje pješačkih površina Luke Baroš i Senjskog pristaništa.

*

Neizgrađeni dio građevne čestice oznake D1-2 potrebno je urediti, očistiti od industrijskog i ostalog otpada te prema potrebi izgraditi zaštitnu ogradu prema javnim pješačkim površinama.

*

Na građevnoj čestici oznake IS-1/5 dozvoljeno je uređenje ugostiteljske terase, sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Način i uvjeti uređenja građevne čestice oznake IS-1/8 određeni su točkom 2.4. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Na građevnoj čestici oznake IS-1/12 potrebno je smjestiti restaurirani brod "Uragan", sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

3. Način opremanja zemljišta prometnom, uličnom, komunalnom i telekomunikacijskom infrastrukturnom mrežom

3.1. Uvjeti gradnje, rekonstrukcije i opremanja cestovne i ulične mreže

*

Uvjeti gradnje, rekonstrukcije i opremanja prometne mreže određeni su kartografskim prikazima broj 2.1. i 2.2.

*

Režimi organizacije prometa na površinama gatova i obala putničke obale te Riječkog lukobrana, utvrđeni ovim Planom sukladno kartografskim prikazima broj 2.1. i 2.2., nisu obvezujući.

3.1.1. Cesta nadmjesnog značenja

*

Na području obuhvata Plana cesta nadmjesnog značenja jest ulica Riva, kao državna cesta oznake D-8.

Način i uvjeti rekonstrukcije ulice iz stavka 1. ovoga članka određeni su točkom 2.3.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

3.1.2. Gradske ulice

*

Na području obuhvata Plana gradske ulice jesu: ulica Riva Boduli i Zanonova ulica.

Način i uvjeti rekonstrukcije ulica iz stavka 1. ovoga članka određeni su točkom 2.3.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Planom se dozvoljava rekonstrukcija raskrižja između ulica: Riva - Ivana pl. Zajca - Riva Boduli - I. Henckea, sukladno točki 2.3.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Planom se dozvoljava rekonstrukcija Zanonove ulice na građevnoj čestici oznake U-4/4, sukladno točki 2.3.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

3.1.3. Površine za javni prijevoz

*

Autobusi javnog gradskog prijevoza mogu se kretati prometnim trakom osiguranim za javni promet duž ulice Riva.

*

Na građevnoj čestici oznake ZP-6/2 dozvoljena je gradnja i uređenje jednog stajališta gradske željeznice.

*

Željezničku prugu smještenu na građevnoj čestici oznake IS-1/14 dozvoljeno je uključiti u sustav javnog gradskog prijevoza za prometovanje gradske željeznice duž obalne linije grada Rijeke.

Željezničku prugu iz stavka 1. ovoga članka moguće je izuzetno koristiti za teretni prijevoz isključivo u noćnom režimu.

*

Na području Riječkog lukobrana, na građevnim česticama oznaka IS-1/8, IS-1/9 i IS-1/10, dozvoljava se prometovanje vlaka po postojećoj željezničkoj pruzi položenoj duž manipulativnog nivoa površine lukobrana.

*

Ispred građevine Lučke uprave na građevnoj čestici oznake IS-1/1, dozvoljen je smještaj i uređenje stajališta za auto-taksi vozila s najviše 8 parkirališnih mjesta.

3.1.4. Javna parkirališta

*

Na građevnim česticama oznake IS-1/3 i IS-1/7 dozvoljeno je uređenje javnog parkirališta s promjenjivim režimom korištenja, sukladno točki 2.3.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Na građevnoj čestici oznake IS-1/1, na Istarskom pristaništu, dozvoljeno je uređenje parkirališta, sukladno točki 2.3.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Na građevnoj čestici oznake U-4/4, u Zanonovoj ulici, dozvoljeno je uređenje parkirališta, sukladno točki 2.3.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

3.1.5. Javne garaže

*

Najveći dozvoljeni broj parkirališnih mjesta unutar plutajućeg garažnog objekta oznake Gpl, čiji se smještaj planira u bazenu Luke Baroš, iznosi 500 parkirališnih mjesta.

U plutajućem objektu iz stavka 1. ovoga članka, čiji najveći dozvoljeni broj etaža iznosi 3 etaže, potrebno je organizirati parkiranje sukladno točki 2.3.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

3.1.6. Pješačke površine

*

Postojeće nogostupe na građevnim česticama oznake PP-5/1, PP-5/2 i PP-5/3 dozvoljeno je rekonstruirati, sukladno točki 2.4. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Postojeći nogostup uz pročelja građevina u ulici Riva Boduli na građevnoj čestici oznake U-4/3 dozvoljeno je rekonstruirati, sukladno točki 2.4. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Uređenje nogostupa u ulici Riva i ulici Riva Boduli potrebno je izvesti sukladno planiranom uređenju pješačkih površina Korza odnosno pješačkih površina oko Hrvatskog narodnog kazališta 'Ivana pl. Zajca', sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Način i uvjeti uređenja i korištenja pješačkih površina putničke obale uz ulicu Riva i ulicu Riva Boduli određeni su točkom 2.4. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Riječki lukobran potrebno je urediti kao pješačku površinu s mogućnošću pristupa interventnih vozila i vozila za opskrbu brodova, sukladno točki 2.4. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Na području obuhvata ovoga Plana dozvoljena je postava suvremeno oblikovanih, kataloški odabranih ili namjenski projektiranih elemenata urbane opreme.

Urbana oprema, u smislu odredaba ove Odluke, razumijeva: klupu, koš za otpatke, kazetu sa zelenilom, element javne rasvjete, jarbol za zastavu i slično.

Elementi urbane opreme moraju biti konceptualno i oblikovno međusobno usklađeni te postavljeni sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

3.1.7. Zelene površine

*

Drvorede crnike duž nogostupa ulice Riva i obalnog ruba uz ulicu Riva Boduli potrebno je sačuvati i dopunjavati istovrsnim stablašicama te provoditi rekonstrukciju pojedinih nizova, sukladno točki 2.4. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Istočno pročelje pomorskog putničkog terminala potrebno je urediti sadnjom manjih grupa stabala, sukladno kartografskom prikazu broj 3. i 4.

Stablašice u kazetama u sklopu pokretne urbane opreme na gatovima i obalama, potrebno je urediti sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

Dozvoljava se sadnja autohtonih stablašica te stablašica primjerenih urbanom i lučkom podneblju i klimi.

3.2. Pomorski promet

*

Unutar obuhvata ovoga Plana na Riječkom lukobranu dozvoljava se gradnja dvaju privezišta za brodove dužobalnih linija.

*

Između planiranog željezničkog, autobusnog i pomorskog terminala dozvoljava se uporaba mini-vozila na električni pogon te manjih brodova, sukladno kartografskom prikazu broj 2.

3.3. Uvjeti gradnje, rekonstrukcije i opremanja telekomunikacijske mreže

*

Uvjeti gradnje, rekonstrukcije i opremanja telekomunikacijske mreže određeni su kartografskim prikazom broj 2.6. te točkom 2.3.2. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

3.4. Uvjeti gradnje, rekonstrukcije i opremanja komunalne infrastrukturne mreže i vodova unutar prometnih i drugih javnih površina

*

Uvjeti gradnje, rekonstrukcije i opremanja komunalne infrastrukturne mreže određeni su kartografskim prikazima broj 2.3., 2.4., 2.5. i 2.7., te točkama od 2.3.3. do 2.3.6. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

3.4.1. Opskrba pitkom vodom

*

Unutar obuhvata ovoga Plana dozvoljava se rekonstrukcija osnovne vodovodne mreže, sukladno točki 2.3.3. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

3.4.2. Odvodnja i pročišćavanje otpadnih voda

*

Unutar obuhvata ovoga Plana postojeći kanalizacijski sustav je razdjelni, a sanitarno-potrošne otpadne vode potrebno je odvoditi javnim sustavom odvodnje.

*

Sanitarno-potrošne otpadne vode pomorskog putničkog terminala potrebno je povezati novom kanalizacijskom crpnom stanicom Baroš te putem crpki i tlačnog voda povezati na kanalizaciju sanitarno-potrošnih otpadnih voda zone tržnice.

*

Sanitarno-potrošne otpadne vode iz uslužnih objekata na Riječkom lukobranu potrebno je priključiti na crpnu stanicu Baroš izvedbom kanalizacijskog kolektora.

*

Zauljene oborinske vode sa parkirališnih površina prije upuštanja u more ili oborinsku kanalizaciju potrebno je pročititi na separatoru ulja i taloživih tvari.

3.4.3. Elektroopskrba

*

Unutar pomorskog putničkog terminala, umjesto postojeće trafostanice Lukobran 1 dozvoljena je gradnja trafostanice snage 10(20)/0,4 kV koja će opsluživati Luku Rijeka i nove distributivne trafostanice snage 10(20)/0,4 kV koja će opsluživati: pomorski putnički terminal, plutajuću garažu, uslužne objekte na kruni lukobrana i javnu rasvjetu lukobrana, sukladno točki 2.3.5. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Rekonstrukciju postojeće mreže javne rasvjete u Ulici Riva i Ulici Riva Boduli, na Adamićevom gatu i Gatu Karoline Riječke, odnosno njeno proširenje na Istarsko pristanište i na lukobran potrebno je izvesti prema detaljnijoj projektnoj dokumentaciji, a sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Duž obala Istarskog pristaništa, Adamićevog gata i Gata Karoline riječke dozvoljava se postava energetskih ormarića sa priključcima za električnu energiju, vodu i telekomunikacije.

*

Duž obala putničke luke dozvoljava se postava svijetlećih brojčanih oznaka gatova na istaknutim mjestima.

3.4.4. Opskrba plinom

*

Unutar obuhvata ovoga Plana dozvoljava se postava polietilenskih plinskih cijevi te zamjena gradskog plina miješanim plinom.

Trasu plinovoda iz stavka 1. ovoga članka potrebno je odrediti detaljnijom planskom dokumentacijom.

4. Uvjeti uređenja i opreme zaštitnih površina

*

Zaštitnu površinu na građevnim česticama oznake ZP-6/1, ZP-6/2 i ZP-6/3, potrebno je urediti sukladno kartografskim prikazima broj 3.1. i 3.2. te točki 2.4. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

Prije uređenja površine iz stavka 1. ovoga članka, potrebno je izraditi arhitektonski projekt uređenja zaštitne površine.

5. Mjere zaštite prirodnih, kulturno-povijesnih cjelina i građevina i ambijentalnih vrijednosti

*

Zaštitu građevine Lučke uprave, koja predstavlja kulturno dobro, potrebno je provoditi sukladno odredbama Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara ("Narodne novine" broj 69/99).

*

Unutar obuhvata ovoga Plana određuje se zaštita vrijednih elemenata ambijenta odnosno urbanog pejzaža, i to kako slijedi:

- vizure duž ulice Riva,
- vizure iz smjera Korza preko bazena putničke luke prema Riječkom lukobranu i obratno,
- vizure iz smjera Hrvatskog narodnog kazališta "Ivana pl. Zajca".

*

Ovim Planom štite se postojeći drvoredi crnike duž nogostupa u ulici Riva i u ulici Riva Boduli.

*

Cjelokupnu postojeću strukturu Riječkog lukobrana (građevine, infrastrukturu, obalu te naročito željezni most na korjenu lukobrana i lučke dizalice) i brod "Uragan" smješten na građevnoj čestici oznake IS-1/12, potrebno je zaštititi kao vrijedno tehnološko naslijeđe lučkog i industrijskog ambijenta, sukladno točki 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

6. Mjere provedbe Plana

*

Gradnji građevina odnosno uređenju površina na građevnim česticama određenim Planom može se pristupiti nakon gradnje/rekonstrukcije pripadajućih građevina i uređaja komunalne infrastrukture te uređenja javnih površina.

*

U prvoj fazi provedbe ovoga Plana, na Adamićevom gatu i Istarskom pristaništu, dozvoljava se parkiranje.

U drugoj fazi provedbe Plana, nakon izgradnje plutajuće garaže oznake Gpl, potrebno je u potpunosti osloboditi od parkiranja površine iz stavka 1. ovoga članka.

Izuzetno od stavka 2. ovoga članka, za potrebe ukrcaja/iskrcaja s trajekta u ulici Riva Boduli, dozvoljava se periodično organizirano parkiranje.

*

Područje obuhvata ovoga Plana planerski je podijeljeno u prostorne cjeline, i to na: prostornu cjelinu putničke obale i gatova Riva, prostornu cjelinu obale Riva Boduli i prostornu cjelinu Riječkog lukobrana.

Prije gradnje i uređenja na građevnim česticama unutar prostornih cjelina iz stavka 1. ovoga članka potrebno je izraditi jedinstveni idejni projekt uređenja prostorne cjeline unutar koje se nalazi predmetna građevna čestica.

7. Mjere sprječavanja nepovoljnih utjecaja na okoliš

*

Gradnju građevina unutar obuhvata ovoga Plana potrebno je provoditi sukladno odredbama Zakona o zaštiti okoliša ("Narodne novine" broj 82/94).

*

Odvodnju otpadnih i oborinskih voda na području obuhvata Plana potrebno je provoditi sukladno Studiji kanalizacije sustava riječkog područja (Elaborat broj: 5100-1-514994/96 izrađen od strane Instituta za građevinarstvo Hrvatske -Poslovnog centra Rijeka 1996/97 godine), Odluci o odvodnji otpadnih voda na području gradova Rijeke, Bakra i Kastva i općine Jelenje, Čavle, Viškovo, Kostrena i Matulji ("Službene novine" Primorsko-goranske županije broj 15/98) i Pravilniku o odvodnji otpadnih i oborinskih voda, izvedbi instalacije kanalizacije, uvjetima i načinu priključenja na kanalizacijsku mrežu ("Službene novine" Primorsko-goranske županije broj 25/94).

*

Zaštitu zraka potrebno je provoditi sukladno Zakonu o zaštiti zraka ("Narodne novine" broj 48/95) uz obvezno provođenje mjera za sprječavanje i smanjivanje onečišćenja zraka koje vrijede za područje II. kategorije kakvoće zraka.

Nije dozvoljeno prekoračenje preporučene vrijednosti kakvoće zraka propisane Uredbom o preporučenim i graničnim vrijednostima kakvoće zraka ("Narodne novine" broj 101/96 i 2/97-ispr.).

*

Mjere zaštite od buke potrebno je provoditi sukladno odredbama Zakona o zaštiti od buke ("Narodne novine" broj 17/90 i 26/93) i Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave ("Narodne novine" broj 37/90).

*

Proizvođač otpada i ostali sudionici u postupanju s otpadom dužni su pridržavati se odredbi Pravilnika o uvjetima za postupanje s otpadom ("Narodne novine" broj 123/97 i 112/01) i Pravilnika o vrstama otpada ("Narodne novine" broj 27/96).

*

Unutar obuhvata ovoga Plana nije dozvoljen utovar, istovar, skladištenje i manipulacija opasnim tvarima, sukladno odredbama Uredbe o opasnim tvarima u vodama ("Narodne novine" broj 78/98).

*

Odvodnju oborina sa prometnih površina potrebno je predvidjeti kao posebnu instalaciju.

*

Ovim Planom osigurani su pristupni putevi za vatrogasna vozila te vozila za spašavanje ljudi i imovine kroz kolne i pješačke površine, sukladno odredbama Zakona o zaštiti od požara ("Narodne novine" broj 58/93), Pravilnika o uvjetima za vatrogasne pristupe ("Narodne novine" broj 35/94 i 55/94- ispr.) te Pravilnika o izradi procjene ugroženosti od požara i tehnološke eksplozije ("Narodne novine" broj 35/94).

7.1. Uklanjanje i rekonstrukcija građevina čija je namjena protivna planiranoj namjeni

*

Građevine koje su Planom predviđene za uklanjanje određene su u kartografskim prikazima broj 4.1. i 4.2. te točkom 2.4.1. obrazloženja Tekstualnog dijela Plana.

*

Građevine određene za uklanjanje mogu se rekonstruirati unutar postojećih gabarita samo radi nužnog održavanja građevine.

2. GRAFIČKI DIO