



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO - GORANSKA ŽUPANIJA



GRAD RIJEKA
Gradonačelnik

KLASA: 023-01/20-05/60
URBROJ: 2170/01-15-00-20-2
Rijeka, 24. srpnja 2020.

Gradsko vijeće Grada Rijeke
N/p predsjednika Gradskog vijeća,
gospodina Andreja Poropata

Predmet: MARINKO KOLJANIN – pitanje člana Gradskog vijeća Grada Rijeke
- dostava odgovora

Poštovani gospodine Poropat,

član Gradskog vijeća MARINKO KOLJANIN je, na 28. sjednici Gradskog vijeća Grada Rijeke, održanoj 14. srpnja 2020. godine, iznio ***da je jedna od funkcija koju Grad treba zadovoljavati i organizacija parkirališta i parkinga. Njegovo pitanje inspirirano je mailom koji je dobio od jednog građanina s Belvedera, nezadovoljnim potpunom nemogućnošću pronalaženja parkinga, a slična je situacija i u ostalim dijelovima grada kao što su primjerice Škurinje, Gornja Vežica, Belveder i Pećine. Uglavnom ni ne postoji dio grada u kojem to nije problem.***

Uzrok je zasigurno urbanizacija 1970-ih godina kada urbanisti nisu pravilno procijenili da će za razliku od tada, kada je svaki peti građanin posjedovao automobil, doći do toga da svaka obitelj ima dva do tri automobila. Grad je sagradio i dvije garaže u sportskim objektima, jednu u Centru Zamet i jednu na Bazenu, kao i u Ciottinoj ulici i Zagradu, a na području grada se nalaze i dvije privatne garaže. Budući da u budućnosti može biti samo još više automobila, zanima ga da li postoje ikakve naznake i planovi kako će se riješiti taj problem parkiranja na području grada? Činjenica je da taj problem postoji u svim svjetskim gradovima, ali Rijeku u posljednje vrijeme tišti sve više.

Nastavno na problematiku parkiranja, u gradu Rijeci suočeni smo s činjenicom da infrastruktura u pojedinim dijelovima grada ne omogućava daljnje proširenje parkirnih kapaciteta. Uvođenjem naplate parkiranja, osobito na području centra grada, dolazi do povećane potražnje za parkirnim mjestima bez naplate na rubnim dijelovima centra grada od strane korisnika koji usluge cjelodnevnog parkiranja koriste prilikom odlaska na posao. Zbog prevelike potražnje za parkirnim mjestima na navedenim područjima, rješenje problema predstavlja uvođenje naplate parkiranja.

Rijeka plus d.o.o., u suradnji s Rijeka prometom d.d. intenzivno radi na pronalaženju novih rješenja za parkiranje te je izrađeno više projekata s namjerom reguliranja parkiranja.

Nažalost, prijedlozi za uvođenjem naplate parkiranja, a time i oslobađanja dijela zauzetih mjesta dnevnim korisnicima, nisu dobili potrebne suglasnosti Mjesnih odbora. Rijeka plus d.o.o. će i dalje surađivati sa svim nadležnim institucijama u pronalaženju rješenja koja će dovesti do proširenja parkirnih kapaciteta kako bi se čim više udovoljilo potrebama parkiranja na području grada Rijeke.

Isto tako, posljedice ubrzanog povećanja stupnja motorizacije koje se, između ostalog, ogledaju u povećanju broja automobila, a time i na kontinuirano povećanje prometne potražnje za parkirnim mjestima, ne samo u gradskom središtu, već i unutar gradskih područja izrazito stambene namjene, uočene su u prostornom planu uređenja grada Rijeke, donesenom 2003. godine te Generalnom urbanističkom planu grada Rijeke, donesenom 2007. godine.

Osim utvrđivanja postojećeg stanja u trenutku izrade, odnosno donošenja, u oba dokumenta prostornog uređenja ugrađene su mjere i preporuke za daljnje prometno-prostorno planiranje grada, odnosno preporuke za ublažavanje i rješavanje potreba sustava u mirovanju.

U segmentu mjera, navedenim dokumentima prostornog uređenja utvrđeni su normativi za dimenzioniranje broja parkirnih mjesta prilikom planiranja i projektiranja novih građevina prema svakoj kategoriji namjene, a s osnovnim ciljem da se parkirne potrebe rješavaju unutra građevinske čestice i bez opterećivanja javnih površina i prostora.

U segmentu preporuka, oblikovane su mjere za sanaciju stanja unutar već konsolidiranih gradskih područja, tj. izgrađenih dijelova grada stambene i druge namjene koje je potrebno primijeniti prilikom programiranja zahvata koji se provode izravnom primjenom Generalnog urbanističkog plana, kao i prilikom izrade planova užih područja (detaljni i urbanistički planovi uređenja) kada to iziskuju prostorne odnosno programske potrebe mogućih novih zahvata.

Kao ilustraciju, ovisno o zatečenim uvjetima pojedinog gradskog područja, mjere koje treba primijeniti jesu:

- za gradska područja *više gustoće stanovanja* (*Podmurvice, Krnjevo, Turnić, Krimeja, Vojak, Vežica, Škurinje, Zamet, Rastočine, Podvežica*), parkirne potrebe potrebe rješavati na način:
 - 20 do 40% PM u javnim garažnim građevinama;
 - 40 do 70% PM na javnim parkiralištima,
 - 10 do 20% PM u obliku uličnog parkiranja, a
- za gradska područja *srednje gustoće stanovanja* (*Pećine, Kantrida, Lukovići, Donja Drenova* itd.)
 - 15 do 25% PM u javnim garažnim građevinama uz centre naselja ili višestambene građevine;
 - 40 do 60% PM na javnim parkiralištima,
 - 10 do 30% PM kao ulično parkiranje,
 - 5 do 15% u okućnicama stambenih građevina.

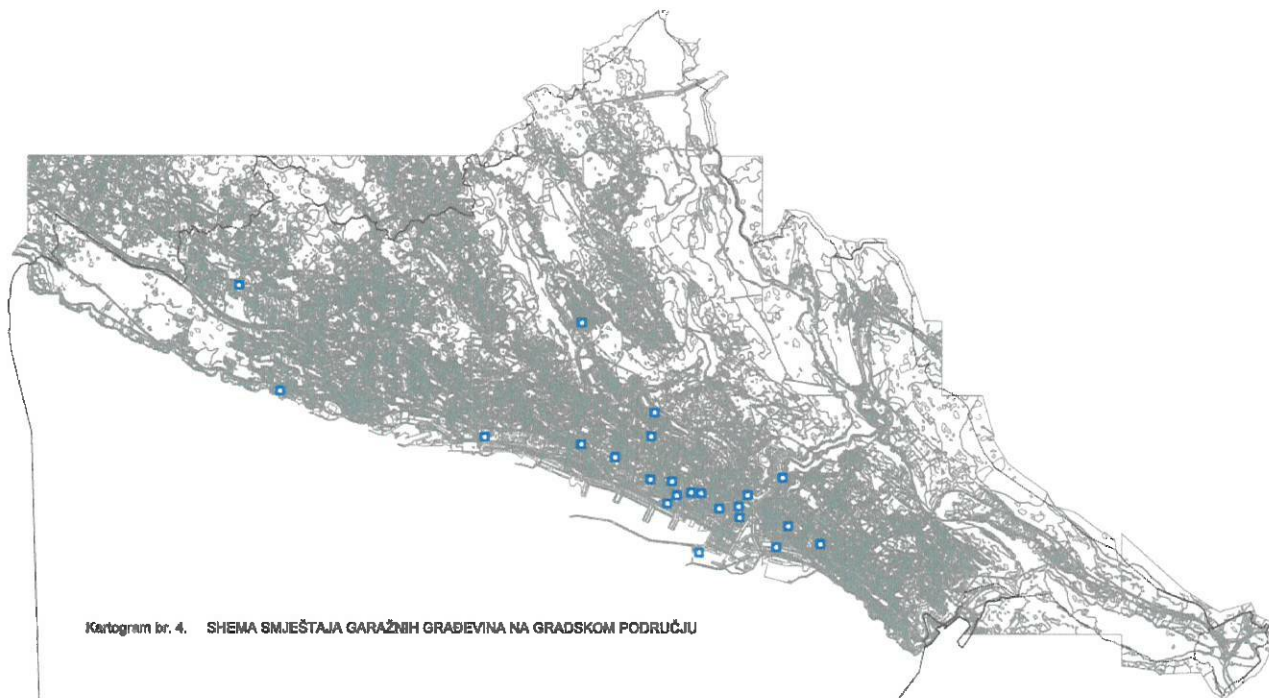
Planska procjena je kako bi se na ovakav način moglo uspostaviti oko 10.000 parkirnih mjesta (PM).

Osim navedenog, potrebno je primijeniti i druge mjere poput:

- u svim centrima gradskih područja (mikrocentrima) planirati garažne ili parkirne prostore koji će imati i dopunski kapacitet parkiranja za potrebe pripadajuće gravitacione zone;
- u zonama javnih površina, igrališta, zona rekreacije i slično, garažne površine planirati dijelom ili potpuno ukopane ispod navedenih sadržaja, i s dodatnim kapacitetima za potrebe gravitacione zone;
- ukoliko unutar gradskog područja postoji slobodna neizgrađena površina, njezina prvenstvena namjena treba biti garažni (ili parkirni), prostor u cjelini ili jednom dijelu, u kombinaciji s drugim javnim sadržajem (zelenilo, igralište i sl.) ako se radi o dijelu gradskog područja gdje nije moguće postići zadovoljenje parkirnih normativa na drugi način.

Po donošenju Generalnog urbanističkog plana, ove i druge mjere i preporuke redovito su ugrađivane u detaljne i urbanističke planove užih područja, pa su tako novi garažni kapaciteti planirani na Srdočima (ispod budućeg javnog parka na području ex terminala), Potoku (nadzemna garaža iza upravne zgrade HEP-a), Brajdi (ispod školskog igrališta Ekonomske škole), Rastočinama (u sklopu novog stambenog kompleksa na lokaciji ex Instalater), Trsatu (sjevero-zapadno od Dvorane mladosti), Pećinama (uz Šetalište XIII divizije) i dr.

Osim u sklopu prostornih planova užeg područja, Generalni urbanističkim planom predviđene su i lokacije brojnih pojedinačnih garažnih građevina unutar stambenih područja s manjkom parkirnih kapaciteta, a za neke od njih (Krimeja, Rastočine i Potok), Generalnim planom utvrđeni su detaljni uvjeti gradnje i smještaja.



Kartogram br. 4. SHEMA SMJEŠTAJA GARAŽNIH GRAĐEVINA NA GRADSKOM PODRUČJU

Kartogram br.4: SHEMA SMJEŠTAJA GARAŽNIH GRAĐEVINA NA GRADSKOM PODRUČJU

U smislu navedenog, u sklopu provedbe Generalnog urbanističkog plana, Odjel za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem poduzeo je izradu projektne dokumentacije kojom je obrađeno više lokacija garaža i to:

- podzemne garaže na Trgu braće Mažuranić, kapaciteta oko 400 PM,
- podzemne garažne zapadno od ex Robne kuće Vežica, kapaciteta oko 380 PM za automobile i oko 20 mjesta za motocikle,
- nadzemne garaže Krimeja („ispod” Pariza), kapaciteta oko 340 PM za automobile i oko 30 PM za motore,
- poluukopane garaže Rastočine na mjestu istoimenog dječjeg vrtića, kapaciteta oko 380 PM.

Navedene lokacije još uvijek čekaju na realizaciju, ali su u međuvremenu projektirane i izgrađene garaže u sklopu Centra Zamet kapaciteta oko 230 PM i kompleksa Bazena Kantrida s oko 150 PM, te parkiralište na Podpinjolu, kapaciteta oko 160 PM, koje se, sukladno Generalnom planu, može rekonstruirati u garažu i dvostruko većeg kapaciteta.

Nadam se da sam ovim odgovorom uspio dati osnovnu informaciju kakve su mogućnosti na planskoj razini utvrđene i primjenjivane prilikom planiranja rješavanja parkirnih problema u gradskim naseljima u kojima je navedeni problem vrlo izražen.

S poštovanjem,

GRADONAČELNIK

Mr.sc. Vojko Obersnel