



Projekt

PUT-UP ISTRE

Prostorno uređenje teritorija – unutrašnjost i priobalje Istre



Idejni projekt uređenja gradske rive u Puli

Arhitektonski projekt

2016.



OSNOVNE INFORMACIJE

Naziv programa:

Operativni program Slovenija – Hrvatska 2007.-2013. (Evropski fond za regionalni razvoj)

Upravljačko tijelo programa:

Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj i europsku kohezijsku politiku

Naziv projekta:

Prostorno uređenje teritorija – unutrašnjost i priobalje Istre

Akronim:

PUT – UP ISTRE

Projektne partneri:

Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, Mestna občina Koper, Grad Pula-Pola, Regionalni razvojni center Koper, Univerza v Ljubljani Fakulteta za arhitekturo, Grad Buzet

Prioritet:

Održivo upravljanje prirodnim resursima - Zaštita okoliša

Uključene regije:

Slovenija: Notranjsko-kraška regija, Obalno-kraška regija, Osrednjeslovenska regija
Hrvatska: Istarska županija

Vrijeme trajanja projekta:

02. veljače 2015. – 01. svibnja 2016.

Internet stranica programa:

www.si-hr.eu

Internet stranica projekta:

www.put-up-istre.eu

Podnositelj zahtjeva: Grad Pula
Adresa: Forum 2, 52100 Pula
Razina projekta: Idejni projekt
Naziv projekta: Arhitektonski projekt
Zaj. oznaka projekta: W-6802
Mapa br:

1 od 6

Broj projekta:

W-6802-ID/A

Naziv zahvata u prostoru:

UREĐENJE GRADSKE RIVE U PULI

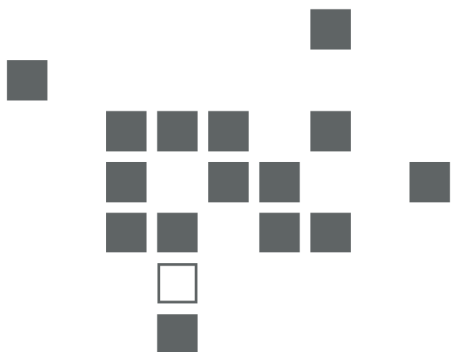
Lokacija zahvata u prostoru:

katastarska općina: Pula

Projektanti: Dino Krizmanić, dipl.ing.arh.
Leonid Zuban, dipl.ing.arh.
Edit Matika, dipl.ing.arh.

Suradnici: Silvana Pilar, arh.teh.

Direktor: Elvis Grgorinić, dipl.ing.stroj.
Pula, veljača 2016. godine



Sadržaj projekta

A opći dio

1. Popis mapa i projektanata
2. Izvadak iz sudskog registra poduzeća "Urbis"
3. Rješenja o upisu u Hrvatsku komoru ovlaštenih arhitekata i inženjera
4. Rješenja Ministarstva kulture

B tehnički dio

Tekstualni dio

- | | |
|--|------|
| 1. Jedinstveni opis zahvata u prostoru | 1-15 |
| 2. Tehnički opis | 1-7 |

Nacrti

- | | |
|---|-----------|
| 1. Situacija – postojeće stanje na posebnoj geodetskoj podlozi | mj 1:1000 |
| 2. Situacija – postojeće stanje na posebnoj geodetskoj podlozi sa građevinama koje se uklanjaju | mj 1:1000 |
| 3. Situacija | mj 1:500 |
| 4. Tlocrt dijela partera i presjeci A-A i B-B | mj 1:200 |
| 5. Tlocrt dijela partera i presjek C-C | mj 1:200 |
| 6. Tlocrt dijela partera i presjek D-D | mj 1:200 |
| 7. Situacija građevinskog oblikovanja | mj. 1:500 |

Prilog

1. Rješenje Ministarstva zaštite okoliša i prirode

A opći dio

Popis mapa i projektanata

Naziv projekta: **UREĐENJE GRADSKJE RIVE U PULI**

Zajednička oznaka projekta (Z.O.P.): **W-6802**

Idejni projekt

MAPA 1/6

Br.pr. W-6802-ID/A

Arhitektonski projekt

izrađivač: Urbis d.o.o. Pula

projektanti: Dino Krizmanić, dipl.ing.arh.

Leonid Zuban, dipl.ing.arh.

Edit Matika, dipl.ing.arh.

suradnici: Silvana Pilar arh.teh.

MAPA 2/6

Br.pr. 1812/15

Građevinski projekt konstrukcije

izrađivač: TGI d.o.o. Pula

projektant: Franko Grubišić, dipl.ing.građ.

MAPA 3/6

Br.pr.W-6802-ID/VO

Projekt odvodnje i navodnjavanja

izrađivač: Urbis d.o.o. Pula

projektant: Marin Velić, mag.ing.aedif.

suradnici: Ivan Biljecki, mag.ing.aedif.

MAPA 4/6

KNJIGA 1

Br.pr.W-6802-ID/EL

Elektrotehnički projekt – projekt NN razvoda

izrađivač: Urbis d.o.o. Pula

projektant: Smiljka Mamula, dipl.ing.el.

KNJIGA 2

Br.pr.2016/05

Projekt elektroinstalacija javne rasvjete

izrađivač: Skira d.o.o. Pula

projektant: Tomislav Godena, dipl.ing.el.

MAPA 5/6

Br.pr.W-6802-ID/KU

Projekt opreme i hortikulture

izrađivač: Urbis d.o.o. Pula

projektanti: Leonid Zuban, dipl.ing.arh.

Mateja Petronijević mag.ing.prosp.arch.

MAPA 6/6

Br.pr.W-6802-ID/ŽT

Projekt izmještanja željezničkih tračnica

izrađivač: Urbis d.o.o. Pula

projektant: Marin Velić, mag.ing.aedif.

suradnici: Ivan Biljecki, mag.ing.aedif.

B tehnički dio

1. Jedinstveni opis zahvata u prostoru

1.1. Uvod

Predmet ovog idejnog projekta je **uređenje gradske rive u Puli**, koje obuhvaća središnje gradsko područje odnosno obalni pojas gradske rive od mosta na „Uljanik-otok“ do Riječkog gata, odnosno cca. 685 metara obalne linije postojeće rive.

Pulska riva, po svom središnjem položaju uz samu povijesnu jezgru, ima izuzetno važnu ambijentalnu, prostornu i socijalnu ulogu. Ograničeni je to prostor na kojem se prepliću različiti vidovi prometa (kolni, željeznički, pješački i pomorski), pri čemu je prostor za pješački promet – prostor gradske rive, reduciran na uski neuređeni pojas kojeg opterećuje prvenstveno promet u mirovanju, ali i svi ostali vidovi prometa.

Pri definiranju strategije uređenja pulske rive, Grad Pula se stoga opredijelio za pridobivanje rješenja uređenja toga područja, s posebnim naglaskom na njeno oživljavanje te vraćanje grada moru, raspisivanjem urbanističkog Natječaja za izradu idejnog urbanističkog rješenja uređenja gradske rive u Puli, na kojem je u svibnju 2011. godine, kao ponajbolje rješenje odabran rad autora Studio BF d.o.o. iz Zagreba.

Projektني zadatak je definiran je sljedećim elementima:

- Prvonagrađeni rad autora Studio BF d.o.o. iz Zagreba na urbanističkom Natječaju za izradu idejnog urbanističkog rješenja uređenja gradske Rive u Puli, svibanj 2011.;
- Idejno rješenje premještanja obalnog zida pulske rive iz ožujka 2015. godine (izrađeno također od strane autora prvonagrađenog natječajnog rada - Studio BF d.o.o. iz Zagreba);
- Konzervatorska podloga za izradu UPU "Riva", rujan 2014.;
- Urbanistički plan uređenja "Riva";
- Projektني zadatak dostavljen od strane investitora, listopad 2015;
- Očitovanje Konzervatorskog odjela u Puli na dostavljen materijal – vizualizacije i tekstualno obrazloženje potreba proširenja pulske rive, veljača 2016. Za izradu projekta, kao podloga za projektiranje korištena je posebna geodetska podloga u .dwg formatu mjerila 1: 1000.

1.2. Vrsta radova

Idejni projekt za ishođenje lokacijske dozvole za uređenje gradske rive u Puli koje obuhvaća premještanje obalnog zida i proširenje rive u maksimalnoj širini od 14 metara u odnosu na postojeću poziciju obalnog zida, novo parterno uređenje koje omogućuje različito korištenje pješačkih ploha, kao i realizaciju pratećih sadržaja (terase budućih lokala u vidu manjih montažno-demontažnih prenosivih nadstrešnica vezanih uz sezonsko korištenje prostora), novo prometno riješenje sa pratećim elementima (nova trasa dvosmjerne prometnice, kružni tok, željeznički povremeni promet, biciklistička staza), uređenje zelenih površina, postavljanje nove urbane opreme, te rješavanje javne rasvjete i komunalne infrastrukture u zoni obuhvata zahvata u prostoru.

Postojeći objekti unutar obuhvata zahvata u prostoru nisu predmetom ovog idejnog projekta (zadržavaju se kao postojeći) osim u dijelu uklanjanja pojedinih građevina ili neadekvatnih intervencije na građevinama u skladu sa Urbanističkim planom uređenja "Riva" odnosno sa Konzervatorskom podlogom za izradu UPU "Riva". Morski dio luke nautičkog turizma i građevina ACI marine nisu predmetom ovog idejnog projekta niti se nalaze unutar granice obuhvata zahvata u prostoru.

1.3. Lokacija zahvata u prostoru

Područje obuhvata obuhvaća središnje gradsko područje odnosno kopneni dio obalnog pojasa gradske rive od mosta na „Uljanik-otok“ do Riječkog gata, odnosno cca. 685 metara obalne linije postojeće rive.

Cjelokupni obuhvat zahvata u prostoru nalazi se unutar katastarske općine Pula i to na cijelim i/ili dijelovima čestica:

5439/1, z634/9, 73, 5447, 3100/1, 3100/2, 6055, .498, 5439/1, 5380/1, 1103/1, .1894, 1102/2, 3099, 1102/1, 6075, 5439/2, 1102/3 k.o. Pula

Dio zahvata u prostoru – premještanje obalnog zida i proširenje rive u maksimalnoj širini od 14 metara nalazi se unutar morskog dijela zahvata u prostoru označenog na situaciji – posebnoj geodetskoj podlozi.

1.4. Postojeće stanje na lokaciji

Područje obuhvata idejnog projekta čini središnje urbano gradsko područje koje je omeđeno panoramskim obalnim potezom osam povijesnih pročelja i jednim pročeljem moderne uz ulicu Riva, vrijednim zelenim gradskim površinama, parkovima od posebnog lokalnog gradskog kulturnog i prirodnog značaja “Park Franje Josipa I.“, “Valerijin park“, “Titov park“ i Park kod Katedrale na jugoistočnom i sjeveroistočnom rubu obuhvata i morskim akvatorijem na zapadu obuhvata, tj.obuhvaćen je obalni pojas gradske rive.

Prostor koji obrađuje ovaj Idejni projekt nastao je nasipavanjem i proširivanjem obalne linije šezdesetih godina 19. stoljeća kada je dovršena riva i melioriran močvarni teren Valle del Ponte, te reguliran vodotok pod starim mostom. Teren je pretežito ravan. Visinske kote terena unutar obuhvata plana nalaze se na koti cca 1,20-1,70 m n.m. Postojeću izgradnju u kontaktu za prostrom obuhvata čini blokovska izgradnja uglavnom javnog karaktera.

Postojeća izgradnja unutar obuhvata zahvata u prostoru:

Na potezu obale od ulazne zgrade na Uljanikov otok do Riječkoga gata nalaze se sljedeće građevine: zvonik katedrale Uznesenja Blažene Djevice Marije, građevina ACI marine, benzinska postaja za ploveća vozila, austrougarska dizalica s pripadajućim postoljem, montažna građevina uz austrougasku dizalicu i građevina carine na Riječkom gatu.

Postojeće zelene površine formirane su kao drvoredi duž prometnica koji počinje potezom jednostranog drvoreda na ul. Riva i nastavlja se na dvostrani drvored duž Ulice starih Statuta. Sa morske strane parka Franje Josipa I. duž ulice Riva nalazi se drvored palmi. Untar zone obuhavata zahvata u prostoru nalaze se glavne mjesne ulice, Ulica Starih statuta i Ulica Riva koje su potpuno su komunalno opremljene i čine okosnicu kolnog prometa unutar samog centra grada. Paralelno uz ulicu Riva nalazi se i industrijski željeznički kolosijek za Uljanik koji se koristi povremeno vezano za potrebe tvrtke Uljanik d.d.

Nedavno prošireni i adaptirani Riječki gat služi kao stalni granični pomorski prijelaz I.kategorije,međutim veći turistički brodovi dubljeg gaza od 3.5m uglavnom ne pristaju uz Riječki gat, već se sidre na sigurnoj udaljenosti zbog dubine.

Mol sv. Teodora trenutno se koristi kao infrastruktura postojeće ACI marine. Uz potez rive ispred zgrade Admiraliteta privezuju su turistički i ribarski brodovi uglavnom uz obalu rive u nekoliko redova.

1.5. Namjena i organizacija prostora

Realizacija predmetnog područja kroz proširenje i uređenje gradske rive, je stvaranje novog javnog gradskog prostora, prometne i komunalne infrastrukturne mreže koja bi trebala osigurati povezanost uže gradske jezgre s okolnim djelovima grada Pule kao i takav omjer različitih sadržaja i funkcija koji garantiraju da će se ostvariti prostor bitno višeg urbanog standarda koji će upotpunjavati sliku grada Pule kao suvremenog grada, a istodobno će se valorizirati zatečena kulturno povijesna cjelina grada Pule.

Područje obuhvata idejnog projekta prostorno je podijeljeno koridorima prometne mreže koja je u zoni rive od ulice Sv.Ivana do ulaza u Uljanik zamišljena kao kolno-pješačka ploha, sa jasnim gabaritima za kolni, željeznički i biciklistički promet. Trasa biciklističke staze rezultat je kompletne umreženosti na nivou grada sa jasnim koridorom u kojem bi se takva povezanost trebala nastaviti i na širi obuhvat. Premještanje obalnog zida sa novim parternim uređenjem omogućuje različito korištenje pješačke plohe na kojoj su prikazani i prateći sadržaji kao što su to terase budućih lokala kao manje montažno demontažne prenosive nadstrešnice vezane uz sezonsko korištenje. U zoni uz pročelja građevina ne planiraju se nikakve trajne građevine.

Površina Riječkoga gata trenutno se koristi kao stalni međunarodni granični pomorski prijelaz I. kategorije, a ovim se idejnim projektom predviđa zadržavanje postojeće namjene do izmještanja trajektne luke na lokaciju predviđenu GUP-om. Mol sv. Teodora trenutno se koristi kao infrastruktura postojeće ACI marine, a idejnim se projektom predviđa zadržavanje postojeće namjene do isteka koncesije 2030. godine. Parkiranje automobila gostiju ACI marine na gatu sv. Teodora u postojećem režimu nije održivo te se ovim projektom predviđa njegovo uklanjanje. Naime, gat sv. Teodora, sastavni je dio javne rive - šetnice te se na njemu treba primarno odvijati pješački promet, a ostali vidovi prometa mogu imati samo privremeni karakter (dostava, taxi ili interventni pristup).

Na novoplaniranom proširenom rubu obale u pješačkoj zoni rive planiran je privez s vezovima za plovne objekte.

1.6. Veličina zahvata u prostoru

Ukupna površina predmetnog zahvata u prostoru je cca 3.75ha (37.470 m²) , od čega površina proširenog dijela rive u more iznosi cca 0,8ha (7.955m²).

1.7. Uvjeti za oblikovanje i uređenje prostora

Arhitektonsko-urbanistički koncept temelji se na osnovnom konceptu utvrđivanja obalne linije kao linije rive koja bi uvela točno razgraničenje u kontaktu more-kopno. Sadržaji koji povećavaju urbani standard grada na takav način se mogu preciznije pozicionirati oslanjajući se na definirani okvir rive kao infrastrukture.

Prema ovom idejnom projektu projektirano je premještanje obalnog zida i proširenje rive u prosječnoj širini do 14 m u odnosu na postojeću poziciju obalnog zida, te je prikazan obalni pojas u ukupnoj širini oko 37 m u odnosu na rub postojeće izgradnje koja sada osim uskog i neprimjerenog minimalnog pješačkog koridora dobiva uređenu širu plohu u kojoj se postojeće obalne građevine mogu planirati u svojoj budućoj prenamjeni.

Središnji prometni koridor ulice Riva dijeli pješačke površine u dvije zone, zonu uz postojeća pročelja okvirne širine 13-14m, te zonu od koridora željezničke pruge do obalnog ruba tj .zonu rive širine 11 m. Longitudinalnost pješačkih površina prekinute

su okomitim trakama parternog zelenila i trakama drugačijeg popločenja i rastera i to kao produžetak ulica Porta Stovagnaga, Trga Sv. Tome, Strossmayerove ulice, prolaza Naše Sloge Prolaz i ulica Sv. Teodora.

Na pješačkoj površini nasuprot Titovog parka planirano je uređenje tramvajskog stajališta javnog prijevoza.

Nedavno obnovljeni Riječki gat uklopljen je u ovaj idejni projekt i zadržava se u svojim prostornim i oblikovnim okvirima, a mol Sv. Teodora potrebno je obnoviti prema idejnom projektu. Sve pješačke površine izvode se u skladu s odredbama posebnih propisa, na način da se omogućili nesmetano kretanje osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti, te da se omogući pristup za interventna vozila.

Privez za plovila na novoplaniranom proširenju rive rješava se putem polera i prestenova prema dispoziciji iz projekta (poleri na 15m, prstenovi između polera na svakih 7,5m).

Zelene površine uređuju se pretežito kroz očuvanje postojeće vegetacije, te uz dopunu novim višegodišnjim nasadima primjerenih biljnih vrsta i uređuju se na način da ne ometaju sigurnost odvijanja prometa u smislu očuvanja preglednosti prometnih površina. Uz sadnju novog niskog, te održavanje postojećeg zelenila, ove se površine uređuju kao žarišta urbanog korištenja s postavljanjem elemenata urbane opreme. Sadržaj visokih stablašica nije planirana, a prikazano visoko zelenilo su postojeća stabla uklopljena u idejno rješenje. U obuhvatu idejnog projekta planirano je i nisko parterno zelenilo, i to u trakama zelenila okomito postavljenih u odnosu na pješačku površinu.

1.8. Prometno rješenje

Ovim projektom koncipirana je osnovna ulična mreža koju čine prometnice za kolni promet ul. Riva i ul. Starih statuta, industrijski željeznički kolosijek za Uljanik, biciklistička staza te površine za pješački promet. Osnovna ulična mreža definirana je osim i nužnim profilima.

Planirano prometno rješenje podrazumijeva novu dislociranu trasu dvosmjerne prometnice ul. Riva čija širina koridora iznosi 7,00 m s izgradnjom i uređenjem kružnog toka i križanja u razini koji se nastavlja na ulicu Sv. Petra i ulicu Starih Statuta kao i rješavanje postojećeg željezničkog prometa izmjenom trase postojećeg industrijskog željezničkog kolosijeka u svrhu operativnog funkcioniranja tvrtke "Uljanik d.d.", koji ujedno služi i za planirani kolosijek javnog gradskog prijevoza – tramvaja ili gradske željeznice i to unutar pojasa koridora ulice Riva, čija projektirana širina koridora iznosi 4,00 m, te izgradnju trase biciklističke staze uzduž ul. Riva najmanje širine koridora od 1,60 m. Na pješačkoj površini nasuprot Titovog parka planirano je uređenje tramvajskog stajališta javnog prijevoza.

Promet u mirovanju unutar obuhvata idejnog projekta nije planiran osim interventnog pristupa.

Planirana prometnica u ulici Riva je dvosmjerna širine prometnih trakova od 3,50 m dužine 670,33 metara te se spaja na planirani kružni tok. S desne strane prometnica ima tri priključka. Raskrižje sa ulicom Sv. Ivana ostaje semaforizirano te će se koristiti semafori sa zvučnom signalizacijom kao pomoć slijepim i slabovidnim osobama pri snalaženju u prostoru. Iz smjera Riva-Partizanski put vozači imaju mogućnost desnog skretanja u ulicu Sv. Ivana. Također, iz smjera Partizanski put-Riva vozači imaju mogućnost lijevog skretanja u ulicu Sv. Ivana preko trake za lijevo skretanje u širini od 3,00 m.

Do stacionaže 452,93 m biciklistička staza se vodi uz desni rub prometnice, nakon čega se prelaskom ulice Sv. Ivana biciklistička staza nastavlja u pješačkoj površini.

Prometnica u ulici Starih Statuta je dvosmjerna dužine 69,79 m s širinom traka od 4,10 m te završava spojem na planirani kružni tok. Ispred kružnog toka predviđa se pješački i biciklistički prijelaz preko prometnice.

Nastavak planirane prometnice u ulici Riva prema postojećem željezničkom kolodvoru je dvosmjerna dužine 105,90 m s autobusnim stajalištem s lijeve istočne strane prometnice u širini od 3,00 metra za dva autobusa.

Trokrako jednotračno kružno raskrižje se projektira na sjecištu prometnica ulice Riva i ulice Starih Statuta s trakom od 6,50 metara, unutarnjim radijusom od 7,00 metara te vanjskim radijusom od 13,50 metara.

1.9. Uvjeti priključenja na komunalnu infrastrukturu

Projektiranim rješenjem oborinske odvodnje zadržavaju se postojeći oborinski kolektori unutar obuhvata zahvata te se predviđa spajanje postojećih devet ispusta, odnosno njihovo produljenje zbog proširenja Pulske rive do buduće obalne linije. Ispusti će se produžiti u ukupnoj dužini od cca. 250 m. Svi ispusti se planiraju izvesti od poliesterskih cijevi u blagom padu prema izljevu dok će se elementi odvodnje (vodolovna grla, slivnici) na novoplaniranoj izmještenoj prometnici spojiti na postojeći kolektor, a što će biti obrađeno u glavnom projektu.

Projektiranjem rješenjem zadržavaju se postojeći novoizgrađeni fekalni kolektori. Ogranak vodovodne instalacije na križanju ulice Riva i ulice Sv. Teodora je dimenzije DN50 te će se koristiti kao dovod vode za potrebe Grada Pule i Lučke Uprave. Preko navedenog dovoda vode opskrbljuje se postojeća ACI Marina Pula. Planira se izgradnja dva vodomjerna okna preko kojih će se izvesti spoj za instalaciju planiranih priključnih ormarića i spoj instalacije za navodnjavanje te vodovodno okno koje će se koristiti u slučaju manifestacija.

Za napajanje nove rasvjete na obali i napajanje priključnih ormara obale predviđena su dva odvojena priključno mjerna mjesta, odnosno dva priključno mjerna ormara PMO1 i PMO2.

Priključno mjerni ormari će se rasporediti na obali - prema situacijskom nacrtu, na dva odvojena korisnika nakon potpisivanja ugovora sa lokalnim distributerom električne energije HEP ODS d.o.o. - Elektroistra Pula.

Korisnik priključnog mjesta PMO1 biti će Lučka uprava, dok će korisnik priključnog mjesta PMO2 biti Grad Pula.

Navedeni ormari izvest će se kao dvodjelni sa posebnom bravicom za pojedini dio (posebno za distributera, te posebno za korisnika), a u iste ugraditi će se zaštitni uređaji, brojila električne energije te ostale potrebna mjerna oprema u skladu sa zahtjevima lokalnog distributera električne energije.

1.10. Osiguranje pristupačnosti

Prema pravilniku o osiguranju pristupačnosti građevina osobama s invaliditetom i smanjene pokretljivosti NN 78/13 projektom su predviđeni sljedeći elementi pristupačnosti:

Prostori i površine javne namjene

- pješački trg, ulica, staza na šetalištu,
- ulični prijelaz.

Javna pješačka površina mora biti:

- uzdignuta u odnosu na kolnik rubnjakom visine najmanje 3 cm, ili razdvojena tipskim elementom,
- široka najmanje 150 cm,
- sa ostalim pješačkim površinama povezana bez prepreka.

Sva komunalna oprema (klupe, stolovi, znakovi, rasvjetni stupovi, koševi, držači za bicikl, reklamne ploče i sl.) se postavlja uz rub javne pješačke površine, tako da ne predstavlja prepreku za slijepu i slabovidnu.

Biciklistička staza je razgraničena od javne pješačke površine denivelacijom od najmanje 3 cm, zelenom površinom, tipskim elementom ili sl.

Svi pješački prijelazi u zoni obuhvata omogućavaju ispunjavanje sljedećih uvjeta:

- prijelaz s nogostupa na razinu kolnika osiguran ukošenjem rubnjaka uz najveći dopušteni nagib od 10%, širine najmanje 120 cm,
- na ukošenom rubnjaku izvedeno taktilno polje upozorenja čepaste strukture koje završava na crti usporednoj s rubom kolnika koja je od njega udaljena za širinu rubnog kamena, ali ne manje od 15 cm,
- u slučaju minimalne visine nogostupa od 3 cm, izvedeno taktilno polje upozorenja čepaste strukture širine najmanje 40 cm,
- u slučaju kada je u funkciji prijelaza prometnice izvan raskrižja, taktilnu crtu vođenja širine najmanje 40 cm s užljebljenjima okomito na prometnicu, izvedenu do ukošenja rubnjaka na prijelazu, a u dužini od najmanje 110 cm.

Semafor na raskrižju ul. Riva i ul. Sv. Ivana će se opremiti zvučnom signalizacijom. Zvučna signalizacija postavljena na semaforu koja upozorava samo na promjenu svjetla na semaforu, a ne na intenzitet prometa na prometnici sa točkastom disperzijom zvuka zvučne signalizacije, usmjerenu tako da doziva slijepu ili slabovidnu osobu koja prelazi prometnicu.

1.11. Mjere spriječavanja nepovoljnih utjecaja na okoliš i prirodu

Rješenjem Ministarstva zaštite okoliša i prirode (klasa:UP/I-351-03/15-08/252, urbroj: 517-06-2-1-1-15-7, od 20. studenog 2015.) za namjeravni zahvat, izgradnju obalnog zida i uređenje pulske rive nije potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš, nije potrebno provesti glavnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu. - (u prilogu)

Mjere zaštite okoliša iz Elaborata zaštite okoliša - **izvadak**
(Studio KAPPO d.o.o. Rovinj, rujan 2015.)

Mjere zaštite okoliša tijekom pripreme i izgradnje zahvata

Opće mjere zaštite

1. Tijekom pripreme, prije početka radova obavijestiti nadležnu lučku upravu.
2. Propisno označiti akvatorij u kojem se izvode radovi.
3. Vrijeme gradnje uskladiti s odlukama lokalne samouprave s obzirom na turističku sezonu.
4. Ukoliko bude potrebno, definirati privremena privezišta za plovila koja će se tijekom izgradnje zahvata trebati premjestiti.

Mjere zaštite tokom projektiranja i pripreme zahvata propisane su sukladno člancima Zakona o prostornom uređenju (NN 153/13), Zakona o gradnji (NN 153/13), sukladno Zakonu o poslovima i djelatnostima prostornog uređenja i gradnje (NN 78/15).

Mjere zaštite mora

5. U cilju smanjenja zamućenja mora i što manjeg rasprostiranja materijala na širem području, refuliranje, bageriranje i deponiranje mulja vršiti s odgovarajućim strojevima.

6. Redovito kontrolirati ispravnost strojeva i vozila kako bi se spriječilo neželjeno curenje goriva i maziva u more.
7. Materijal od dijelomičnog iskopa morskog sedimenta za izvedbu temelja novog obalnog zida u procijenjenoj količino od 300-500m³ odložiti u dublji dio mora, na 2-3 lokacije koje će odrediti lučka uprava Pula.

Mjere zaštite tokom građenja zahvata propisane su člancima Zakona o vodama (NN 153/09, 130/11, 56/13, 14/14), Zakona o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13, 78/15), Plana intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora (NN 92/08).

Mjere zaštite biocenoza mora

8. Podmorske radove iskopavanja mulja izvoditi samo na nužno potrebnim površinama dna.

Mjere zaštite tokom građenja zahvata propisane su člancima Zakona o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13, 78/15).

Mjere zaštite od buke

9. Koristiti tehnički ispravnu mehanizaciju prilikom izvođenja radova.

Mjere zaštite od buke tokom građenja propisane su člancima Zakona o zaštiti od buke (NN 30/09) i Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave (NN 145/04).

Mjere zaštite okoliša tijekom korištenja zahvata

Mjere zaštite tijekom korištenja novonastalih struktura su dobrim dijelom već obuhvaćene u "Pravilniku o lučkom redu" u kojem su detaljno propisane sve mjere zaštite za sve korisnike akvatorija pulskog zaljeva.

Mjere u slučaju akcidentne situacije

U slučaju iznenadnog zagađenja mora postupiti sukladno Planu intervencija kod iznenadnog onečišćenja mora (NN 92/08).

Ostale mjere zaštite okoliša

Gradilište predmetnog zahvata u prostoru nalazi se u neposrednoj blizini prometnice, pa je pristup gradilištu slobodan. Prilikom gradnje predvidjeti mjere fizičke i tehničke zaštite ljudi i okolnih građevina. Radove izvoditi na način da se spriječe nepovoljni utjecaji na okoliš.

Mjesto deponiranja materijala odrediti će investitor sa nadzornim organom. Po završetku svih građevinskih radova ukloniti višak građevinskog materijala i opreme. Prije izlaska građevnih vozila i strojeva izvan gradilišta obavezno je otklanjanje zemlje i blata, da se ne onečiste prometnice i ne naruši sigurnost prometa.

1.12. Mjere prema posebnim propisima

Mjere zaštite od požara

Tijekom izvođenja radova između ostalog potrebno se izričito pridržavati sljedećih pravila zaštite od požara:

- zaštita od požara treba se primjenjivati u skladu sa važećim odredbama Zakona i propisa zaštite od požara
- sve instalacije i uređaji na gradilištu koje se koriste za potrebe gradilišta moraju biti u ispravnom stanju
- sa gradilišta potrebno je ukloniti sve zapaljive predmete koji mogu uzrokovati nastajanje i širenje požara ili onemogućiti brzu i sigurnu zaštitu djelatnika na

- gradilištu i imovine (uklanjanje suhog granja i sl. predmeta koji mogu biti uzrok požara)
- na gradilištu je potrebno osigurati stabilnu, polustabilnu ili mobilnu instalaciju radi dojava u slučaju požara
 - potrebno je na gradilištu imati opremu i sredstva za zaštitu od požara koja mora biti u ispravnom stanju
 - gradilištu je u svakom trenutku potrebno osigurati pristup vatrogasnim vozilima
 - na gradilištu je zabranjena upotreba otvorene vatre, otvorenog ložišta i sl. bez prisustva vatrogasne službe

Mjere zaštite na radu

Investitor je dužan prije uspostave gradilišta osigurati izradu plana izvođenja radova. Plan izvođenja radova potrebno je izraditi u skladu s Pravilnikom o zaštiti na radu na privremenim ili pokretnim gradilištima.

Svaka promjena na gradilištu koja može utjecati na sigurnost i zdravlje radnika mora biti unesena u plan izvođenja radova.

Investitor je obvezan imenovati koordinatora za zaštitu na radu, odnosno odgovornu osobu za koordinaciju tijekom izvođenja radova.

Poslodavci koji obavljaju građevinske radove dužni su prije početka radova urediti gradilište i osigurati da se radovi obavljaju u skladu s pravilima zaštite na radu. Poslodavac je dužan čuvati na gradilištu dokaze o osposobljenosti radnika, dokaze o ispunjavanju uvjeta za obavljanje poslova s posebnim uvjetima rada, dokaze o ispitivanju strojeva i uređaja s povećanim opasnostima i ostalu dokumentaciju potrebnu za izvođenje radova.

Poslodavac je dužan organizirati i osigurati pružanje prve pomoći radnicima za slučaj ozljede na radu ili iznenadne bolesti do njihovog upućivanja na liječenje zdravstvenoj ustanovi i osigurati pozivanje i postupanje javnih službi nadležnih za pružanje medicinske pomoći.

Mjere zaštite okoliša

Gradilište predmetne građevine nalazi se u neposrednoj blizini prometnice, pa je pristup gradilištu slobodan. Prilikom gradnje predvidjeti mjere fizičke i tehničke zaštite ljudi i okolnih građevina. Radove izvoditi na način da se spriječe nepovoljni utjecaji na okoliš.

Mjesto deponiranja materijala odrediti će investitor sa nadzornim organom. Po završetku svih građevinskih radova ukloniti višak građevinskog materijala i opreme. Prije izlaska građevinskih vozila i strojeva izvan gradilišta obavezno je otklanjanje zemlje i blata, da se ne onečiste prometnice i ne naruši sigurnost prometa.

1.13. Ostali uvjeti važni za provedbu za provedbu zahvata u prostoru

Arhitektonsko-urbanistički koncept temelji se na osnovnom konceptu utvrđivanja obalne linije kao linije Rive koja bi uvela točno razgraničenje u kontaktu more-kopno.

To zahtjeva integralno sagledavanje i radove na geotehničkim istražnim radovima u zoni zahvata, maritimnog pojasa kao nove crte razgraničenja kopno – more, projektiranja nove obale u okviru idejnim rješenjem zamišljenih elemenata od armiranog betona, pa do pregleda terena od zaostalih ME sredstava za koje ne postoje valjani tragovi o ispitivanju i uklanjanju istih. Također se Urbanističkim planom uređenja "Riva" u zoni proširenja nove obalne linije uvjetuje podvodno probno arheološko sondiranje.

Područje obuhvata se nalazi unutar Kulturno-povijesne cijeline grada Pule, kojoj je Rješenjem Ministarstva kulture Klasa: UP-I-612-08/12-06/0052; Urbroj: 532-04-01/6-12-1 od 08. studenog 2012. godine, utvrđen status zaštićenog kulturnog dobra s detaljno određenim prostornim međama, temeljem kojeg je izvršen upis u Registar zaštićenih kulturnih dobara RH (Registar broj 6/10, redni broj: Z-5638, objava u Narodnim novinama broj 46/13).

Unutar područja obuhvata nalaze se slijedeća nepokretna kulturna dobra unesena u registar kulturnih dobara Republike Hrvatske, Listu zaštićenih kulturnih dobara:
- dio sklopa katedrale Uznesenja Blažene djevice Marije odnosno zvonik i okolni perivoj kao zaštićeno kulturno dobro br. registra: Z-4448.

Područje obuhvata nalazi se i unutar zaštićenog obalnog pojasa (ZOP).

Za provedbu zahvata u prostoru ovim se idejnim projektom predviđa uklanjanje pojedinih građevina u skladu Urbanističkim planom uređenja "Riva" odnosno sa Konzervatorskom podlogom za izradu UPU "Riva".

Uklanjanju se sljedeće građevine odnosno neadekvatne intervencije na građevini:

- benzinska postaja za potrebe nautičkog prometa sa pripadajućim gatom se uklanja u cijelosti (kč. 498 i 6055),
- montažna građevina sa pripadajućom nadstrešnicom na dijelu kč. 5439/1 se uklanja u cijelosti (nalazi se ispred dizalice za prijenos broskog tereta na kč. 1894).
- građevina carine na Riječkom gatu (kč. 3099) – uklanjaju se neadekvatne intervencije na zapadnom dijelu građevine (zazidavanje trijema i oblikovanje nove nadstrešnice) te povrat u prvobitno stanje. Sa pročelja treba ukloniti sve razvođe raznih priključaka i klima uređaje. Pročelja je potrebno obnoviti u tonu sukladno nalazu sondiranja žbukanih slojeva.

Parkiranje automobila gostiju ACI marine na gatu sv. Teodora u postojećem režimu nije održivo te se ovim projektom predviđa njegovo uklanjanje. Naime, gat sv. Teodora, sastavni je dio javne rive - šetnice te se na njemu treba primarno odvijati pješački promet, a ostali vidovi prometa mogu imati samo privremeni karakter (dostava, taxi ili interventni pristup). Prometu u mirovanju nije predviđen unutar prostora obuhvata osim interventnog pristupa i dostave.

1.14. Prostorni planovi

Idejni projekt izrađen je u skladu sa Urbanističkim planom uređenja "Riva".

Urbanistički plan uređenja "Riva"

Unutar obuhvata zahvata u prostoru planirane su površine sljedeće namjene:

- pješačke površine;
- pješačko - kolne površine;
- prometne površine;
- luka posebne namjene LN - luka nautičkog turizma – marina / kopneni dio
- putnička luka Riva JP1 – kopneni dio.

Odredbe za provedbu zahvata – **izvadci iz relevantnih članaka:**

1.3.1. PUTNIČKA LUKA RIVA (JP1)

Članak 31.

(1) Namjena putnička luka Riva (JP1) Planom je podijeljena na površine namjenjene za:

- putnička luka Riva (JP1) – kopneni i morski dio
 - prateći upravno-trgovačko uslužni sadržaji (JP1-1) – kopneni dio
- (2) U okviru površine putnička luka Riva (JP1-1) – kopneni i morski dio ovim se Planom dozvoljava obavljanje slijedećih djelatnosti i grupa djelatnosti:
- djelatnosti prometa: privez, prijevoz putnika morem i priobaljem, taksi prijevoz na vodi,
- ...

1.4. LUKA POSEBNE NAMJENE (LN)

Članak 38.

(1) Luka posebne namjene (LN) Planom je podijeljena na površine namjenjene za:

- luka nautičkog turizma - marina – kopneni i morski dio
- (2) Površine planirane ovim Planom za luku nautičkog turizma - marinu, kopneni i morski dio, (u skladu sa važećim prostornim planom šireg područja i posebnim propisima) su namijenjene za rekonstrukciju postojeće luke unutar luke nautičkog turizma Luka 1 - marina, državnog značaja.
- ...

(7) Potreban broj parkirališnih mjesta određuje se prema kriterijima iz čl. 89. i rješava se u okviru planirane javne garažne kuće.

1.7. PROMETNE POVRŠINE

Članak 41.

(1) Planom su određeni planirani koridori zaštite prostora i površine za gradnju prometnih površina i parkirališta. Mreža koridora zaštite prostora prometnih površina, data je u kartografskim prikazima Plana, a smatra se načelnom. Grafička oznaka koridora predstavlja crtu razgraničenja i dodira prometne površine i površine druge namjene.

(2) Mikrolokacija prometne površine utvrđuje se u postupku izdavanja akata za provedbu Plana, kada će se utvrditi konačni oblik i veličina građevne čestice za tu prometnu površinu, pri čemu oni mogu odstupiti od planiranog koridora zaštite prostora datog u kartografskim prikazima Plana (zbog tehničko-tehnoloških zahtjeva, stanja u prostoru, imovinsko-pravnih odnosa i sl.).

(3) Do izdavanja akata provedbe Plana za prometnu površinu, druge se (dodirne) namjene mogu razvijati (i osnivati građevne čestice) do crte koja označava planirani zaštitni koridor te prometne površine. Po izdavanju akta za provedbu Plana za tu prometnu površinu, te na temelju nje iažuriranog stanja katastarske izmjere, druge se (dodirne) namjene mogu razvijati (i osnivati građevne čestice) do granice građevne (katastarske) čestice tu prometnu površinu.

(4) U planiranim prometnim površinama može se graditi potrebna infrastrukturna mreža i infrastrukturne građevine.

(5) Mogućnost građenja biciklističkih staza planira se unutar svih prometnih površina, dok će njihova realizacija ovisiti o stvarnim prostornim mogućnostima pojedine lokacije.

(6) Pored prometnica prikazanih u grafičkom dijelu Plana, moguće je planirati dodatne parkirališne površine za turističke autobuse unutar koridora Kolodvorske ulice uz željeznički kolodvor u skladu sa sveukupnim odredbama ovog Plana.

1.10. KOLNO PJEŠAČKE POVRŠINE (PK)

Članak 44.

(1) Radi potrebe posebne valorizacije postojećeg stanja, Planom su određene kolno pješačke površine planirane unutar zone javne gradske rive na području uz glavni ulaz u Uljanik.

(2) Kolno pješačke površine namijenjene su odvijanju kolnog i pješačkog prometa.

(3) Unutar ove površine može se odvijati gradnja građevina niskogradnje namijenjenih primarno pješačkom prometu, a kolni promet podrazumjeva cestovni promet za korisnike Uljanika, te servisna, opskrbrna i interventna vozila, na način da se osigura funkcioniranje svih navedenih vrsta prometa u skladu s posebnim propisima.

1.11. PJEŠAČKE POVRŠINE

Članak 45.

(1) Unutar površina namjene pješačke površine, može se odvijati gradnja građevina niskogradnje namijenjenih pješačkom i biciklističkom prometu.

(2) Razgraničenje pješačkog i biciklističkog prometa unutar namjene pješačke površine vidljivo je iz grafičkog dijela plana list br. 2.1. Prometna, ulična i komunalna infrastrukturna mreža – Promet“.

(3) Pješačke površine namijenjene su i kretanju interventnih te servisnih vozila, te ih je potrebno dimenzionirati za kolni promet, a promet regulirati u skladu sa odgovarajućim posebnim propisom.

(4) U sklopu pješačkih površina moguće je postavljanje urbane opreme i manjih montažno demontažnih prenosivih nadstrešnica, a njihovo je postavljanje potrebno regulirati posebnom odlukom Grada Pule.

(5) U sklopu pješačkih površina planirane su površine za produljenje i proširenje postojeće gradske rive kojima se utvrđuje obalna linija čime će se omogućiti povezivanje šireg gradskog područja s sadržajima na gradskoj rivi., a sukladno sveukupnim odredbama ovog plana.

5.1. UVJETI GRADNJE PROMETNE MREŽE CESTOVNI PROMET

Članak 72.

(1) Na prometnicama je osigurano razdvajanje pješačke površine od kolnika gradnjom nogostupa. Širina svake kolne trake iznosi najmanje 3,5 m, a pješačkog nogostupa najmanje 1,6 m, koji je zbog specifičnosti lokacije na dijelu dionice Kolodvorske ulice planiran jednostrano.

(2) U prometnicu, odnosno u njezin zaštitni pojas, polaže se infrastruktura sukladno ovim odredbama za provedbu i posebnim uvjetima javnopravnih tijela.

(3) Najmanja širina novo planirane javne prometnice je 7,0 m.

Članak 73.

(1) Unutar obuhvata Plana se u okviru profila svih prometnica koji to dozvoljavaju omogućava gradnja - uređenje biciklističkih staza.

(2) Gradnja - uređenje biciklističkih staza se dozvoljava i u okviru svih pješačkih i kolnopješačkih površina

(3) Biciklističke staze se grade - uređuju sukladno elementima kako slijedi:

- ukoliko se grade- uređuju kao dio nogostupa, nogostup se označavanjem dijeli na dio na kojemu se odvija pješački promet i na dio za biciklistički promet koji ne smije biti manje širine od 1,6m,

- ukoliko se grade- uređuju kao dio kolnika, kolnik se označavanjem dijeli na dio na kojemu se odvija kolni promet i na dio za biciklistički promet koji ne smije biti manje širine od 1,6m,

- biciklističkom stazom uz kolnik, odnosno nogostup, te biciklističkom stazom kao samostalnom građevinom, u kojim slučajevima najmanja dozvoljena širina biciklističke staze

iznosi 1,6m, a povećava se za potrebnu širinu dodatne urbane opreme,
- ukoliko se izvodi, širina rubne zelene površine visokog zelenila iznosi do 3,0m, a niskog zelenila do 1,5m,
- poprečni nagib za biciklističke staze iznosi 1,5% - 2%.

5.1.2. TRGOVI I DRUGE VEĆE PJEŠAČKE POVRŠINE

Članak 90.

- (1) Prikaz pješačkih površina dat je u grafičkom dijelu Plana, kartografski prikaz 2.1. - Prometna, ulična i komunalna infrastrukturna mreža – Promet.
- (2) Za kretanje pješaka mogu se graditi pješačke staze i druge pješačke površine.
- (3) Konceptom planskog rješenja u smislu pješačkog prometa planirana je izgradnja nove proširene obale „riva-šetnica“ i produljenje obalnog pojasa rive prema sjeveru zaljeva u jedinstvenu cjelinu koja povezuje zone pontona različitih sadržaja sa prostorom povijesne jezgre, a usklađena je svim prometnim zahtjevima.
- (4) Na pješačku površinu rive uz glavni ulaz u „Uljanik“ nastavlja se pješačko-kolna površina po kojoj se može odvijati i kolni promet ali koja svojim karakterom treba naglašavati pješačku komunikaciju sa završnom obradom identičnom pješačkoj površini rive. Ova je površina Planom određena kao pješačko kolna površina.
- (5) Za rekonstrukciju postojeće gradske rive ovim Planom se utvrđuje ukupna širina javno prometne površine od cca 37 m mjereno od povijesnih pročelja do obalne crte, s time da je pripadajući dio operativne obale pojas uz obalnu crtu od min.6m.
- (6) Standard i ostali uvjeti kojima pješačke površine u obuhvatu Plana moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti pješačkog, biciklističkog i interventnog prometa utvrđivat će se u skladu s pravilima struke odnosno prema posebnim propisima Grada Pule.
- (7) Posebnu pozornost obratiti na uređenje pješačkih površina uz sklop Katedrale Uznesenja Blažene Djevice Marije s obzirom na mogućnost prezentacije eventualnih arheoloških nalaza.
- (8) Pješačke površine gradske rive trebaju biti projektirane na način da imaju primjerenu završnu obradu hodne površine koja može podnijeti osovinski pritisak od 100 kN i pored primarne pješačke namjene mogu služiti za pristup servisnim, opskrbnim i interventnim vozilima, na način da se osigura funkcioniranje svih navedenih vrsta prometa u skladu s posebnim propisima.
- (9) Pješačke površine moraju se graditi u skladu s važećim Pravilnikom o osiguranju pristupačnosti građevina osobama s invaliditetom i smanjene pokretljivosti (NN br. 78/13).
- (10) Najmanja dozvoljena širina pješačke staze iznosi 2m, a povećava se za potrebnu širinu dodatne urbane opreme (klupe, rubno zelenilo javna rasvjeta i sl.).
- (11) Ukoliko se izvodi rubno zelenilo širina rubne zelene površine visokog zelenila iznosi do 3,0m, a niskog zelenila do 1,5m,
- (12) Poprečni nagib pješačkih staza iznosi 1,5% - 2%.
- (13) Sve pješačke površine trebaju imati primjerenu završnu obradu hodne površine i moraju biti osvijetljene javnom rasvjetom. Najmanja visina slobodnog profila pješačkog puta je 3,0m.
- (14) Na svim pješačkim površinama Planom se propisuje ugradnja i postavljanje urbane opreme, osim kontejnera i posuda za sakupljanje korisnog otpada.
- (15) Ovim Planom je zabranjeno korištenje pješačkih površina za bilo koji oblik parkiranja osim za kolni pristup interventnih, servisnih i opskrbnih vozila.
- (16) Na pješačkim površinama treba riješiti površinsku odvodnju oborinskih voda.
- (17) Ograđivanje obala ili dijelova obale na području Plana nije dozvoljeno.
- (18) Završna obrada pješačkih staza odrediti će se u postupku izdavanja lokacijskih dozvola i/ili akata kojima se odobrava građenje.

Članak 91.

- (1) Unutar obuhvata Plana na javnim površinama je moguće postavljanje manjih montažnih građevina (tipiziranih kiosaka) i drugih montažnih naprava (nadstrešnice uz autobusna stajališta, konstrukcije za oglašavanje i sl.) u skladu sa Pravilnikom o jednostavnim i drugim građevinama i radovima (NN br. 79/14, 41/15 i 75/15) sukladno posebnom propisu Odluci Grada Pule.

Članak 92.

- (1) Unutar obuhvata Plana na dijelu pješačkih površina je moguće postavljanje manjih

montažno demontažnih prenosivih nadstrešnica (nadstrešnice uz povijesna pročelja vezane za namjenu obodnih sadržaja i sl u skladu sa Pravilnikom o jednostavnim i drugim građevinama i radovima (NN br. 79/14, 41/15 i 75/15) sukladno posebnom propisu Odluci Grada Pule.

(2) Montažno demontažne prenosive nadstrešnice svojim postavljanjem ne smiju ugrožavati sigurnost svih vidova prometa, te nesmetan prolaz interventnih vozila.

Članak 93.

(1) Postavljanje manjih montažno demontažnih prenosivih nadstrešnica moguće je postavljati unutar namjene određene ovim Planom, koja svojom površinom ispunjava osnovne prostorne uvjete gradnje ove vrste građevina, a u dijelu Planskog određivanja načina i uvjeta gradnje raspoređena je unutar zone numeričke oznake „6a“ iz kartografskog prikaza 4A. Način i uvjeti gradnje.

(2) Na pješačkoj površini moguće je postavljanje manjih montažno demontažnih prenosivih nadstrešnica prema sljedećim uvjetima:

- nadstrešnice se izvode kao izdvojene tlocrtne površine
- maksimalne visine do 4,0 m mjereno od najniže kote konačno uređenog terena do vrha nadstrešnice s time da ne prelaze visinu prve etaže postojećih građevina uz koje se postavljaju
- maksimalna površina iznosi 35 m²
- minimalna udaljenost od pročelja iznosi 6,0 m
- minimalna udaljenost od regulacijskog pravca iznosi 2,0 m
- oblikovanje krova se posebno ne propisuje, s tim da krov mora zadovoljiti min. tehničke zahtjeve vezano za odvodnju oborinskih voda.

5.1.3. ŽELJEZNIČKI PROMET

Članak 95.

(2) Ovim planom se utvrđuje zadržavanje u prostoru, rekonstrukcija i produljenje trase industriskog kolosjeka kolodvor-Uljanik koji bi se rektificiranim elementima u novoj trasi mogla se koristiti i za turistički tramvaj ili odgovarajući kolotračni prijevoz.

(3) Nova trasa industriskog kolosjeka kolodvor-Uljanik planirana je unutar koridora prometnica kao jednokolosječna pruga odgovarajućih polumjera lukova s mimoilaznicom uz koju je predviđeno stajalište nasuprot Titovog parka.

(1) Širina koridora trase industriskog kolosjeka kolodvor-Uljanik Planom se utvrđuje na 3,4m

Konzervatorska podloga za izradu UPU "Riva"

Izvadak relevantan za provedbu zahvata u prostoru:

...

Smatramo da je predloženo proširenje poteza Rive, od Uljanikovog otoka do Lučke kapetanije, prihvatljivo i opravdano sa stajališta afirmiranja građevina obalnog pročelja povijesne jezgre koje je u današnjem stanju negirano nedovoljnom širinom Rive, preopterećene prometnom infrastrukturom (prometnica, željeznička pruga, parkiralište). Iako je na kartografskim prikazima važećeg GUP-a naznačeno proširenje Rive u širini 20 metara, preporučamo da proširenje ne bude veće od 16 metara. Poseban interes valja posvetiti novoplaniranom zelenilu na Rivi i njegovom odnosu prema obalnom pročelju, a pogotovo eventualnim novim sadržajima u vidu manjih privremenih prizemnih kioska montažnog karaktera. Popločenje pješačkog dijela Rive izvesti kamenim pločama velikog formata ili posebnim visokootpornim betonskim pločama, a obalnu liniju po mogućnosti sličnim materijalima i tehnikama poput postojeće (kameni ili betonski blokovi).

...

1.15. Podloge za projektiranje

1. Posebna geodetska podloga (MJ 1:1000);
2. Batimetriju mora (uz link na stranice Lučke uprave Pula);
3. Utjecaj valovanja iz Projekta sidrenja pontonskog gata pristaništa hidroaviona u pulskoj luci te izvadak iz Maritimne studije;
4. Elaborat dodatnih geotehničkih istražnih radova za Izvedbeni projekt zaštite građevne jame za izgradnju kanalizacije Rive u Puli – FAZA III;
5. Geomehanički izvještaj na lokaciji građevine „Obalni zid i nasip u sklopu prometnice Veli vrh-Riječki gat“;
6. Izvadak iz Izvedbenog projekta sanacije podmorskog i nadmorskog dijela obalnih zidova u luci Pula, predio gradska riva;
7. Provjera stabilnosti obalnog zida luke – Pula;
8. Prvonagrađeni rad autora Studio BF d.o.o. iz Zagreba na urbanističkom Natječaju za izradu idejnog urbanističkog rješenja uređenja gradske Rive u Puli, svibanj 2011.;
9. Idejno rješenje premještanja obalnog zida pulske rive iz ožujka 2015. godine (izrađeno također od strane autora prvonagrađenog natječajnog rada - Studio BF d.o.o. iz Zagreba);
10. Projektnu dokumentaciju – Raskrižje ulice Riva i ulice Starih statuta
11. Projekt izvedenog stanja komunalne infrastrukture u području obihvata.
12. Elaborat zaštite okoliša, Studio KAPPO, Rovinj, rujan 2015.
13. Obuhvat zaštićene kulturno-povijene cjeline
14. Konzervatorska podloga za izradu UPU “Riva”, rujan 2014.
15. Urbanistički plan uređenja “Riva”
16. Projektni zadatak dostavljen od strane investitora, listopad 2015;
17. Očitovanje Konzervatorskog odjela u Puli na dostavljen materijal – vizualizacije i tekstualno obrazloženje potreba proširenja pulske rive, veljača 2016.

Projektanti:

Dino Krizmanić, dipl.ing.arh.

Leonid Zuban, dipl.ing.arh.

Edit Matika, dipl.ing.arh.

2. Tehnički opis

2. Tehnički opis

Naziv zahvata u prostoru: **Uređenje gradske rive u Puli**

Broj projekta: W-6802-ID/A

Zaj. oznaka projekta: W-6802

Pula, veljača 2016.

1.1. Uvod

Predmet ovog idejnog projekta je **uređenje gradske rive u Puli**, koje obuhvaća središnje gradsko područje odnosno obalni pojas gradske rive od mosta na „Uljanik-otok“ do Riječkog gata, odnosno cca. 685 metara obalne linije postojeće rive.

Pulska riva, po svom središnjem položaju uz samu povijesnu jezgru, ima izuzetno važnu ambijentalnu, prostornu i socijalnu ulogu. Ograničeni je to prostor na kojem se prepliću različiti vidovi prometa (kolni, željeznički, pješački i pomorski), pri čemu je prostor za pješački promet – prostor gradske rive, reduciran na uski neuređeni pojas kojeg opterećuje prvenstveno promet u mirovanju, ali i svi ostali vidovi prometa.

Pri definiranju strategije uređenja pulske rive, Grad Pula se stoga opredijelio za pridobivanje rješenja uređenja toga područja, s posebnim naglaskom na njeno oživljavanje te vraćanje grada moru, raspisivanjem urbanističkog Natječaja za izradu idejnog urbanističkog rješenja uređenja gradske rive u Puli, na kojem je u svibnju 2011. godine, kao ponajbolje rješenje odabran rad autora Studio BF d.o.o. iz Zagreba.

Projektني zadatak je definiran je sljedećim elementima:

- Prvonagrađeni rad autora Studio BF d.o.o. iz Zagreba na urbanističkom Natječaju za izradu idejnog urbanističkog rješenja uređenja gradske Rive u Puli, svibanj 2011.;
- Idejno rješenje premještanja obalnog zida pulske rive iz ožujka 2015. godine (izrađeno također od strane autora prvonagrađenog natječajnog rada - Studio BF d.o.o. iz Zagreba);
- Konzervatorska podloga za izradu UPU "Riva", rujna 2014.;
- Urbanistički plan uređenja "Riva";
- Projektني zadatak dostavljen od strane investitora, listopad 2015.;
- Očitovanje Konzervatorskog odjela u Puli na dostavljen materijal – vizualizacije i tekstualno obrazloženje potreba proširenja pulske rive, veljača 2016. Za izradu projekta, kao podloga za projektiranje korištena je posebna geodetska podloga u .dwg formatu mjerila 1: 1000.

1.2. Opis lokacije i postojećeg stanja

Područje obuhvata idejnog projekta čini središnje urbano gradsko područje koje je omeđeno panoramskim obalnim potezom osam povijesnih pročelja i jednim pročeljem moderne uz ulicu Riva, vrijednim zelenim gradskim površinama, parkovima od posebnog lokalnog gradskog kulturnog i prirodnog značaja "Park Franje Josipa I.", "Valerijin park", "Titov park" i Park kod Katedrale na jugoistočnom i sjeveroistočnom rubu obuhvata i morskim akvatorijem na zapadu obuhvata, tj. obuhvaćen je obalni pojas gradske rive.

Prostor koji obrađuje ovaj Idejni projekt nastao je nasipavanjem i proširivanjem obalne linije šezdesetih godina 19. stoljeća kada je dovršena riva i melioriran močvarni teren Valle del Ponte, te reguliran vodotok pod starim mostom. Teren je pretežito ravan. Visinske kote terena unutar obuhvata plana nalaze se na koti cca 1,20-1,70 m n.m. Postojeću izgradnju u kontaktu za prostrom obuhvata čini blokovska izgradnja uglavnom javnog karaktera.

Postojeća izgradnja unutar obuhvata zahvata u prostoru:

Na potezu obale od ulazne zgrade na Uljanikov otok do Riječkoga gata nalaze se sljedeće građevine: zvonik katedrale Uznesenja Blažene Djevice Marije, građevina

ACI marine, benzinska postaja za ploveća vozila, austrougarska dizalica s pripadajućim postoljem, montažna građevina uz austrougasku dizalicu i građevina carine na Riječkom gatu.

Postojeće zelene površine formirane su kao drvoredi duž prometnica koji počinje potezom jednostranog drvoreda na ul. Riva i nastavlja se na dvostrani drvored duž Ulice starih Statuta. Sa morske strane parka Franje Josipa I. duž ulice Riva nalazi se drvored palmi. Untar zone obuhvata zahvata u prostoru nalaze se glavne mjesne ulice, Ulica Starih statuta i Ulica Riva koje su potpuno su komunalno opremljene i čine okosnicu kolnog prometa unutar samog centra grada. Paralelno uz ulicu Riva nalazi se i industrijski željeznički kolosijek za Uljanik koji se koristi povremeno vezano za potrebe tvrtke Uljanik d.d.

Nedavno prošireni i adaptirani Riječki gat služi kao stalni granični pomorski prijelaz I.kategorije, međutim veći turistički brodovi dubljeg gaza od 3.5m uglavnom ne pristaju uz Riječki gat, već se sidre na sigurnoj udaljenosti zbog dubine.

Mol sv. Teodora trenutno se koristi kao infrastruktura postojeće ACI marine.

Uz potez rive ispred zgrade Admiraliteta privezuju su turistički i ribarski brodovi uglavnom uz obalu rive u nekoliko redova.

1.3. Konceptija i oblikovanje

Arhitektonsko-urbanistički koncept temelji se na osnovnom konceptu utvrđivanja obalne linije kao linije rive koja bi uvela točno razgraničenje u kontaktu more-kopno. Sadržaji koji povećavaju urbani standard grada na takav način se mogu preciznije pozicionirati oslanjajući se na definirani okvir rive kao infrastrukture.

Područje obuhvata idejnog projekta prostorno je podijeljeno koridorima prometne mreže koja je u zoni rive od ulice Sv.Ivana do ulaza u Uljanik zamišljena kao kolno-pješačka ploha, sa jasnim gabaritima za kolni, željeznički i biciklistički promet. Trasa biciklističke staze rezultat je kompletne umreženosti na nivou grada sa jasnim koridorom u kojem bi se takva povezanost trebala nastaviti i na širi obuhvat.

Premještanje obalnog zida sa novim parternim uređenjem omogućuje različito korištenje pješačke plohe na kojoj su prikazani i prateći sadržaji kao što su to terase budućih lokala kao manje montažno demontažne prenosive nadstrešnice vezane uz sezonsko korištenje. U zoni uz pročelja građevina ne planiraju se nikakve trajne građevine.

Površina Riječkoga gata trenutno se koristi kao stalni međunarodni granični pomorski prijelaz I. kategorije, a ovim se idejnim projektom predviđa zadržavanje postojeće namjene do izmještanja trajektne luke na lokaciju predviđenu GUP-om.

Mol sv. Teodora trenutno se koristi kao infrastruktura postojeće ACI marine, a idejnim se projektom predviđa zadržavanje postojeće namjene do isteka koncesije 2030. godine. Parkiranje automobila gostiju ACI marine na gatu sv. Teodora u postojećem režimu nije održivo te se ovim projektom predviđa njegovo uklanjanje. Naime, gat sv. Teodora, sastavni je dio javne rive - šetnice te se na njemu treba primarno odvijati pješački promet, a ostali vidovi prometa mogu imati samo privremeni karakter (dostava, taxi ili interventni pristup).

Na novoplaniranom proširenom rubu obale u pješačkoj zoni rive planiran je privez s vezovima za plovne objekte.

Prema ovom idejnom projektu projektirano je premještanje obalnog zida i proširenje rive u prosječnoj širini do 14 m u odnosu na postojeću poziciju obalnog zida, te je prikazan obalni pojas u ukupnoj širini oko 37 m u odnosu na rub postojeće izgradnje koja sada osim uskog i neprimjerenog minimalnog pješačkog koridora dobiva uređenu širu plohu u kojoj se postojeće obalne građevine mogu planirati u svojoj budućoj prenamjeni.

Središnji prometni koridor ulice Riva dijeli pješačke površine u dvije zone, zonu uz postojeća pročelja okvirne širine 13-14m, te zonu od koridora željezničke pruge do obalnog ruba tj .zonu rive širine 11 m. Longitudinalnost pješačkih površina prekinute su okomitim trakama parternog zelenila i trakma drugačijeg popločenja i rastera i to kao produžetak ulica Porta Stovagnaga, Trga Sv. Tome, Strossmayerove ulice, prolaza Naše Sloge Prolaz i ulica Sv. Teodora.

Na pješačkoj površini nasuprot Titovog parka planirano je uređenje tramvajskog stajališta javnog prijevoza.

Nedavno obnovljeni Riječki gat uklopljen je u ovaj idejni projekt i zadržava se u svojim prostornim i oblikovnim okvirima, a mol Sv.Teodora potrebno je obnoviti prema idejnom projektu. Sve pješačke površine izvode se u skladu s odredbama posebnih propisa, na način da se omogućili nesmetano kretanje osobama s invaliditetom i osobam smanjene pokretljivosti, te da se omogući pristup za interventna vozila.

Privez za plovila na novoplaniranom proširenju rive rješava se putem polera i prestenova prema dispoziciji iz projekta (poleri na 15m, prstenovi između polera na svakih 7,5m).

Zelene površine uređuju se pretežito kroz očuvanje postojeće vegetacije, te uz dopunu novim višegodišnjim nasadima primjerenih biljnih vrsta i uređuju se na način da ne ometaju sigurnost odvijanja prometa u smislu očuvanja preglednosti prometnih površina. Uz sadnju novog niskog, te održavanje postojećeg zelenila, ove se površine uređuju kao žarišta urbanog korištenja s postavom elemenata urbane opreme. Sadnja visokih stablašica nije planirana, a prikazano visoko zelenilo su postojeća stabla uklopljena u idejno rješenje. U obuhvatu idejnog projekta planirano je i nisko parterno zelenilo, i to u trakama zelenila okomito postavljenih u odnosu na pješačku površinu. Detaljan prikaz i opis hortikulturnog rješenja sastavni je dio projekta opreme i hortikulture – Mapa 5.

1.4. Prometno rješenje

Ovim projektom koncipirana je osnovna ulična mreža koju čine prometnice za kolni promet ul. Riva i ul.Starih statuta, industrijski željeznički kolosijek za Uljanik, biciklistička staza te površine za pješački promet. Osnovna ulična mreža definirana je osima i nužnim profilima.

Planirano prometno rješenje podrazumijeva novu dislociranu trasu dvosmjerne prometnice ul. Riva čija širina koridora iznosi 7,00 m s izgradnjom i uređenjem kružnog toka i križanja u razini koji se nastavlja na na ulicu Sv.Petra i ulicu Starih Statuta kao i rješavanje postojećeg željezničkog prometa izmjenom trase postojećeg industrijskog željezničkog kolosijeka u svrhu operativnog funkcioniranja tvrtke "Uljanik d.d.", koji ujedno služi i za planirani kolosijek javnog gradskog prijevoza – tramvaja ili gradske željeznice i to unutar pojasa koridora ulice Riva , čija projektirana širina koridora iznosi 4,00 m, te izgradnju trase biciklističke staze uzduž ul. Riva najmanje širine koridora od 1,60 m. Na pješačkoj površini nasuprot Titovog parka planirano je uređenje tramvajskog stajališta javnog prijevoza.

Promet u mirovanju unutar obuhvata idejnog projekta nije planiran osim interventnog pristupa.

Planirana prometnica u ulici Riva je dvosmjerna širine prometnih trakova od 3,50 m dužine 670,33 metara te se spaja na planirani kružni tok. S desne strane prometnica ima tri priključka. Raskrižje sa ulicom Sv.Ivana ostaje semaforizirano te će se koristiti semafori sa zvučnom signalizacijom kao pomoć slijepim i slabovidnim osobama pri snalaženju u prostoru. Iz smjera Riva-Partizanski put vozači imaju mogućnost desnog skretanja u ulicu Sv.Ivana. Također, iz smjera Partizanski put-Riva vozači imaju mogućnost lijevog skretanja u ulicu Sv.Ivana preko trake za lijeve skretače u širini od 3,00 m.

Do stacionaže 452,93 m biciklistička staza se vodi uz desni rub prometnice, nakon čega se prelaskom ulice Sv.Ivana biciklistička staza nastavlja u pješačkoj površini. Prometnica u ulici Starih Statuta je dvosmjerna dužine 69,79 m s širinom traka od 4,10 m te završava spojem na planirani kružni tok. Ispred kružnog toka predviđa se pješački i biciklistički prijelaz preko prometnice.

Nastavak planirane prometnice u ulici Riva prema postojećem željezničkom kolodvoru je dvosmjerna dužine 105,90 m s autobusnim stajalištem s lijeve istočne strane prometnice u širini od 3,00 metra za dva autobusa.

Trokrako jednostručno kružno raskrižje se projektira na sjecištu prometnica ulice Riva i ulice Starih Statuta s trakom od 6,50 metara, unutarnjim radijusom od 7,00 metara te vanjskim radijusom od 13,50 metara.

1.5. Ispunjavanje temeljnih i drugih zahtjeva

1.5.1. Nosiva konstrukcija

Idejnim projektom su razmatrana različita varijantna rješenja obalne konstrukcije. Ova varijantna rješenja su podijeljena u dvije grupe i to:

1. Obalna konstrukcija s obalnim zidom,
2. Obalna konstrukcija na pilotima.

Detaljan prikaz i opis rješenja obalne konstrukcije sastavni je dio građevinskog projekta konstrukcije – Mapa 2.

1.5.2. Materijali i završne obrade

Opločenje pješačke podne plohe planirano je raster betonom posebne teksture i površinske obrade različitih dimenzija, s max. dimenzijom do 6 metara, kombinirano s okomitim trakama hodnih ploha nepravilnog kamenog popločenja i pješačkih puteva u trakama zelenila od betonskih ili kamenih travnatih kocki. Plohe rasteriranog betona zamišljene su bez dodanih boja ili pigmentata, a različiti uzorci ili teksture dobit će se isključivo upotrebom različitog agregata, vrste cementa te površinske obrade materijala (četkanje ili brušenje) tako da zadovolje uvjete protukliznosti.

Kolnik ulice Riva i biciklistička staza u istom koridoru, visinski su denivelirane u odnosu na pješačku površinu i željeznički koridor, a materijal je asfalt. Biciklistička staza u dijelu Titovog i Valerijinog parka prelazi na razinu pješačke površine i izvodi se u sustavu betonskih ploča. Pješački prelaz preko kolne površine ulice Riva planira se u istom nivou s pješačkom površinom sa obradom u vidu traka od nepravilnog kamena i betona.

Prostor između tračnica željezničkog kolosjeka planira se od raster betona dužine 1m, u istom nivou kao pješačka površina rive.

Rub rive izrađen je od prefabriciranih, dizajnom još uvijek nedefiniranih betonskih elemenata dužine 3-6m. Uzduž obalne linije su tipski poleri na razmaku svakih 15 m nosivosti 820kN i vezni prstenovi na čelu obalnog zida svakih 7,50 m nosivosti 150kN.

Urbana oprema detaljno je prikazana i opisana u projektu opreme i hortikulture – Mapa 5.

1.5.3. Osiguranje pristupačnosti

Prema pravilniku o osiguranju pristupačnosti građevina osobama s invaliditetom i smanjene pokretljivosti NN 78/13 projektom su predviđeni sljedeći elementi pristupačnosti:

Prostori i površine javne namjene

- pješački trg, ulica, staza na šetalištu,
- ulični prijelaz.

Javna pješačka površina mora biti:

- uzdignuta u odnosu na kolnik rubnjakom visine najmanje 3 cm, ili razdvojena tipskim elementom,
- široka najmanje 150 cm,
- sa ostalim pješačkim površinama povezana bez prepreka.

Sva komunalna oprema (klupe, stolovi, znakovi, rasvjetni stupovi, koševi, držači za bicikl, reklamne ploče i sl.) se postavlja uz rub javne pješačke površine, tako da ne predstavlja prepreku za slijepce i slabovidne.

Biciklistička staza je razgraničena od javne pješačke površine denivelacijom od najmanje 3 cm, zelenom površinom, tipskim elementom ili sl.

Svi pješački prijelazi u zoni obuhvata omogućavaju ispunjavanje sljedećih uvjeta:

- prijelaz s nogostupa na razinu kolnika osiguran ukošenjem rubnjaka uz najveći dopušteni nagib od 10%, širine najmanje 120 cm,
- na ukošenom rubnjaku izvedeno taktilno polje upozorenja čepaste strukture koje završava na crti usporednoj s rubom kolnika koja je od njega udaljena za širinu rubnog kamena, ali ne manje od 15 cm,
- u slučaju minimalne visine nogostupa od 3 cm, izvedeno taktilno polje upozorenja čepaste strukture širine najmanje 40 cm,
- u slučaju kada je u funkciji prijelaza prometnice izvan raskrižja, taktilnu crtu vođenja širine najmanje 40 cm s užljebljenjima okomito na prometnicu, izvedenu do ukošenja rubnjaka na prijelazu, a u dužini od najmanje 110 cm.

Semafor na raskrižju ul. Riva i ul. Sv. Ivana će se opremiti zvučnom signalizacijom. Zvučna signalizacija postavljena na semaforu koja upozorava samo na promjenu svjetla na semaforu, a ne na intenzitet prometa na prometnici sa točkastom disperzijom zvuka zvučne signalizacije, usmjerenu tako da doziva slijepu ili slabovidnu osobu koja prelazi prometnicu.

1.6. Iskaz površina i drugih prostornih pokazatelja

Ukupna površina obuhvata zahvata u prostoru	cca 3.75ha (37.470 m ²)
Površina proširenog dijela rive u more	cca 0,8ha (7.955m ²)
Kolne površine – prometnice, kružni tok	7.200 m ²
Pješačko-kolna površina (ulaz Uljanik)	900 m ²
Pješačke površine	26.465 m ²
Zelene površine	1.550m ²
Biciklistička staza	1.355m ² – dužina 847m
Željeznički kolosijek	dužina 760 m

Projektanti:

Dino Krizmanić, dipl.ing.arh.

Leonid Zuban, dipl.ing.arh.

Edit Matika, dipl.ing.arh.

Nacrti

urbis.

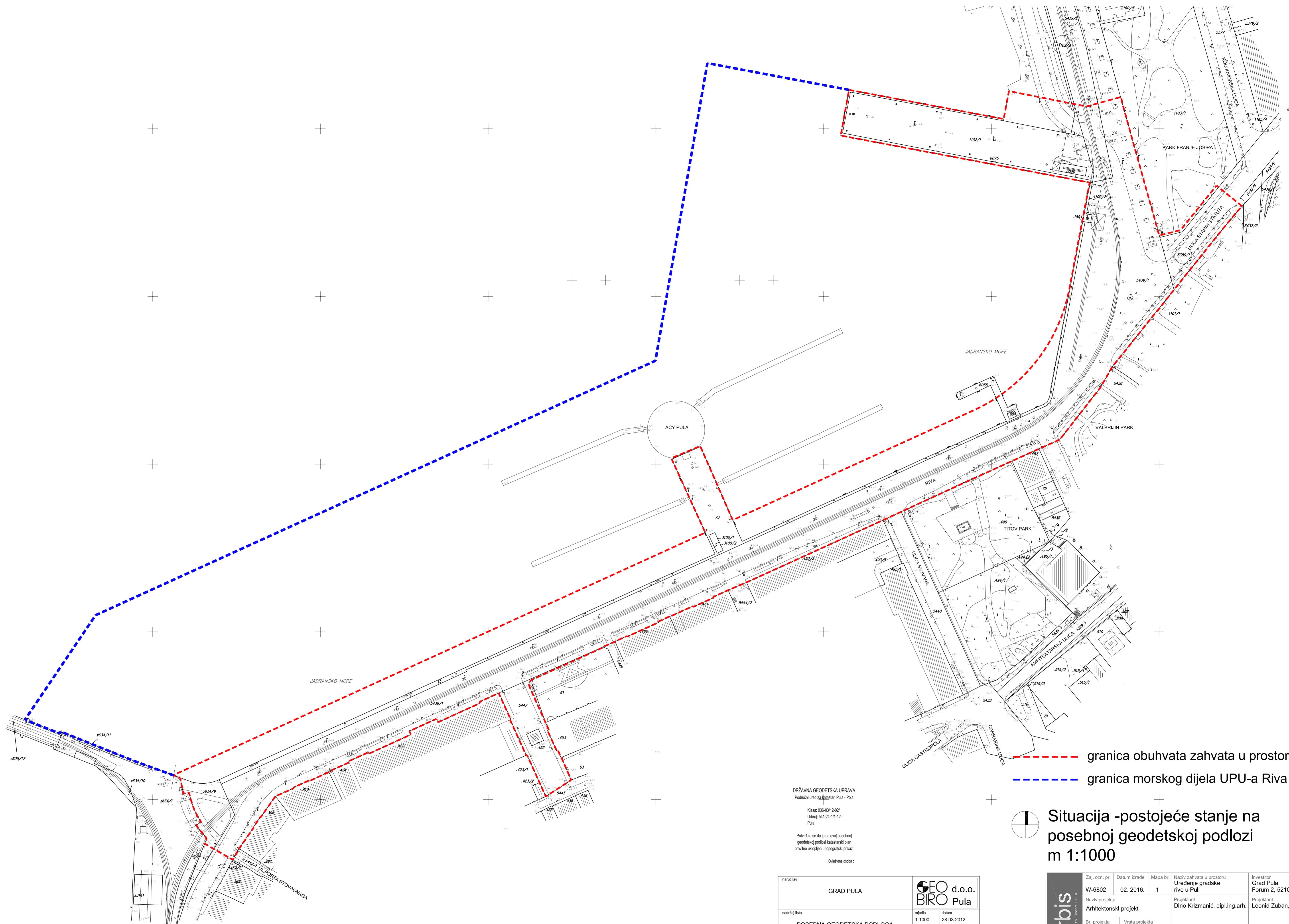
Nacrti

Naziv zahvata u prostoru: **Uređenje gradske rive u Puli**

Broj projekta: W-6802-ID/A

Zaj. oznaka projekta: W-6802

Pula, veljača 2016.



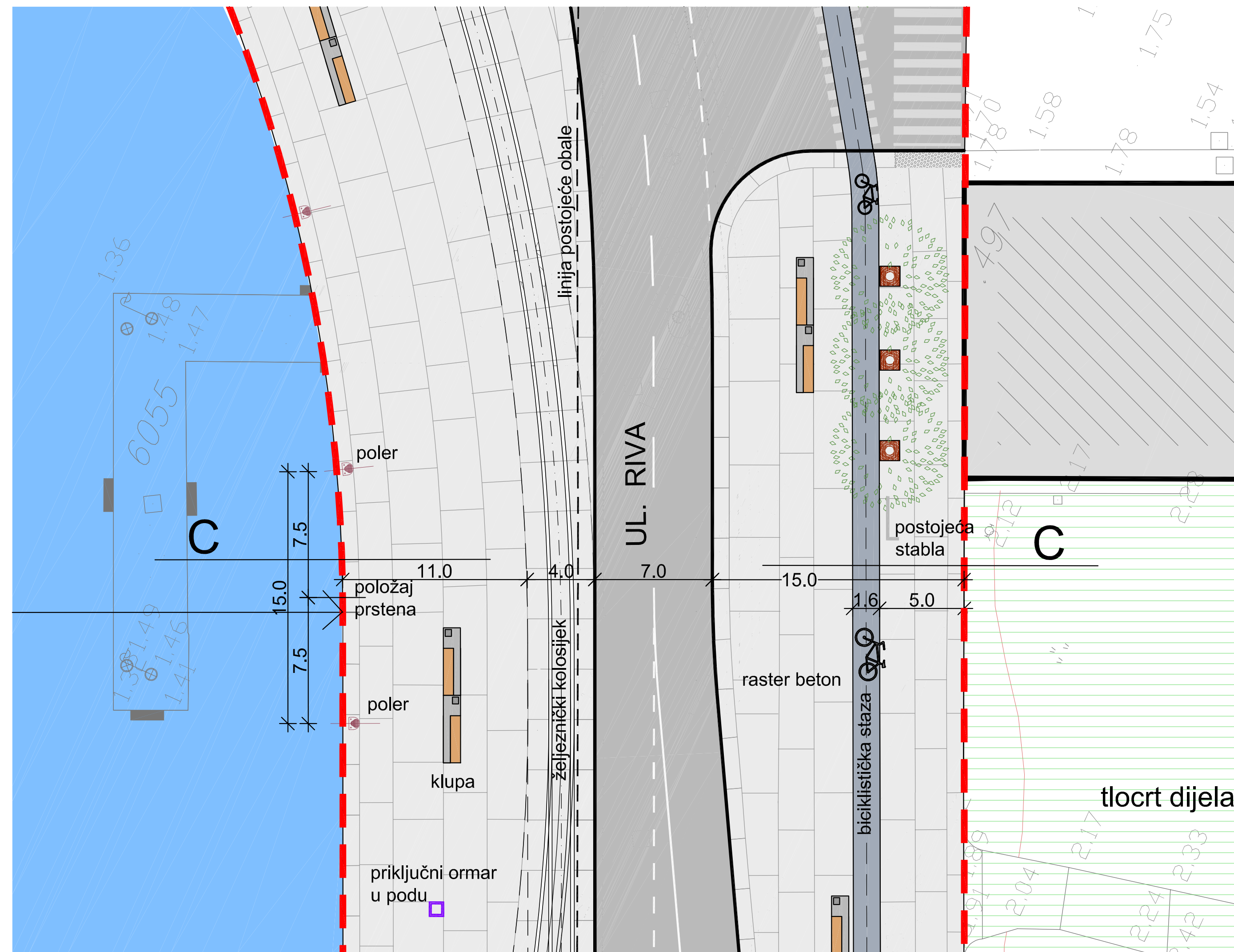
--- granica obuhvata zahvata u prostoru
 - - - granica morskog dijela UPU-a Riva

⊕ Situacija - postojeće stanje na posebnoj geodetskoj podlozi m 1:1000

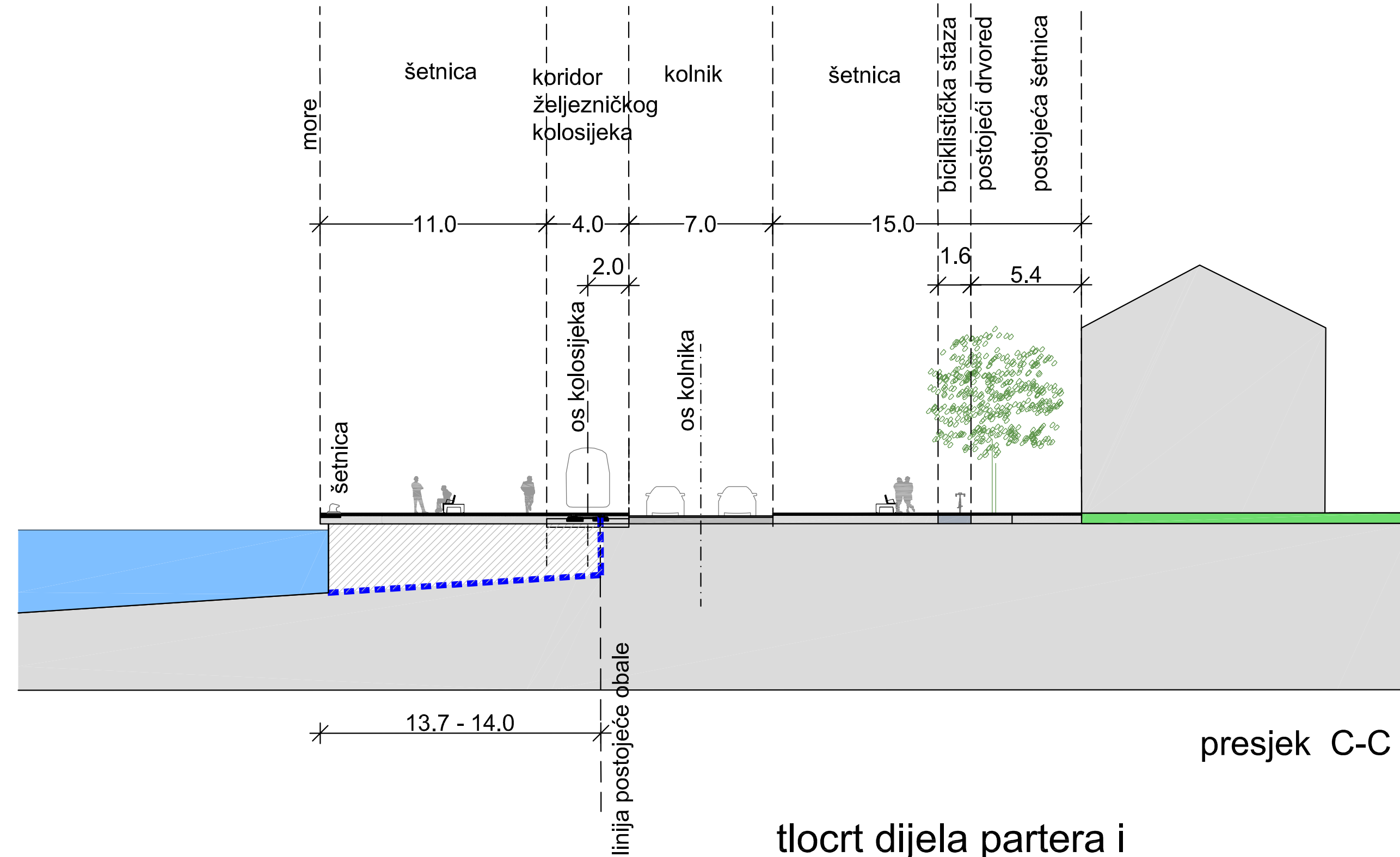
DRŽAVNA GEODETSKA UPRAVA
 Područni ured za županiju Pula - Pula
 Klasa: 606-03/12-02/
 Urbroj: 54124-11-12-
 Pula.
 Potvrđuje se da je na ovoj posebnoj geodetskoj podlozi katastarski plan pravilno uključjen u topografski prikaz.
 Ovlaštena osoba:

naručilac	GRAD PULA		
sadržaj lista	POSEBNA GEODETSKA PODLOGA GRADSKA RIVA		
projekat	1:1000	datum	28.03.2012
izradio	Krešimir Stokovski-Licu dipl.ing.		

	Zaj. ozn. pr.	W-6802	Datum izrade	02. 2016.	Mapa br.	1	Naziv zahvata u prostoru	Uređenje gradske rive u Puli	Investitor	Grad Pula Forum 2, 52100 Pula
	Naziv projekta	Arhitektonski projekt			Projektant	Dino Krizmanić, dipl.ing.arh.		Projektant	Leonid Zuban, dipl.ing.arh.	
	Br. projekta	W-6802-1D/A		Vrsta projekta	Idejni projekt					
	Sadržaj nacrtu	Situacija - postojeće stanje na posebnoj geodetskoj podlozi		Br. lista	1	Uk. br. list	7	Mjerilo	1: 1000	Suradnici



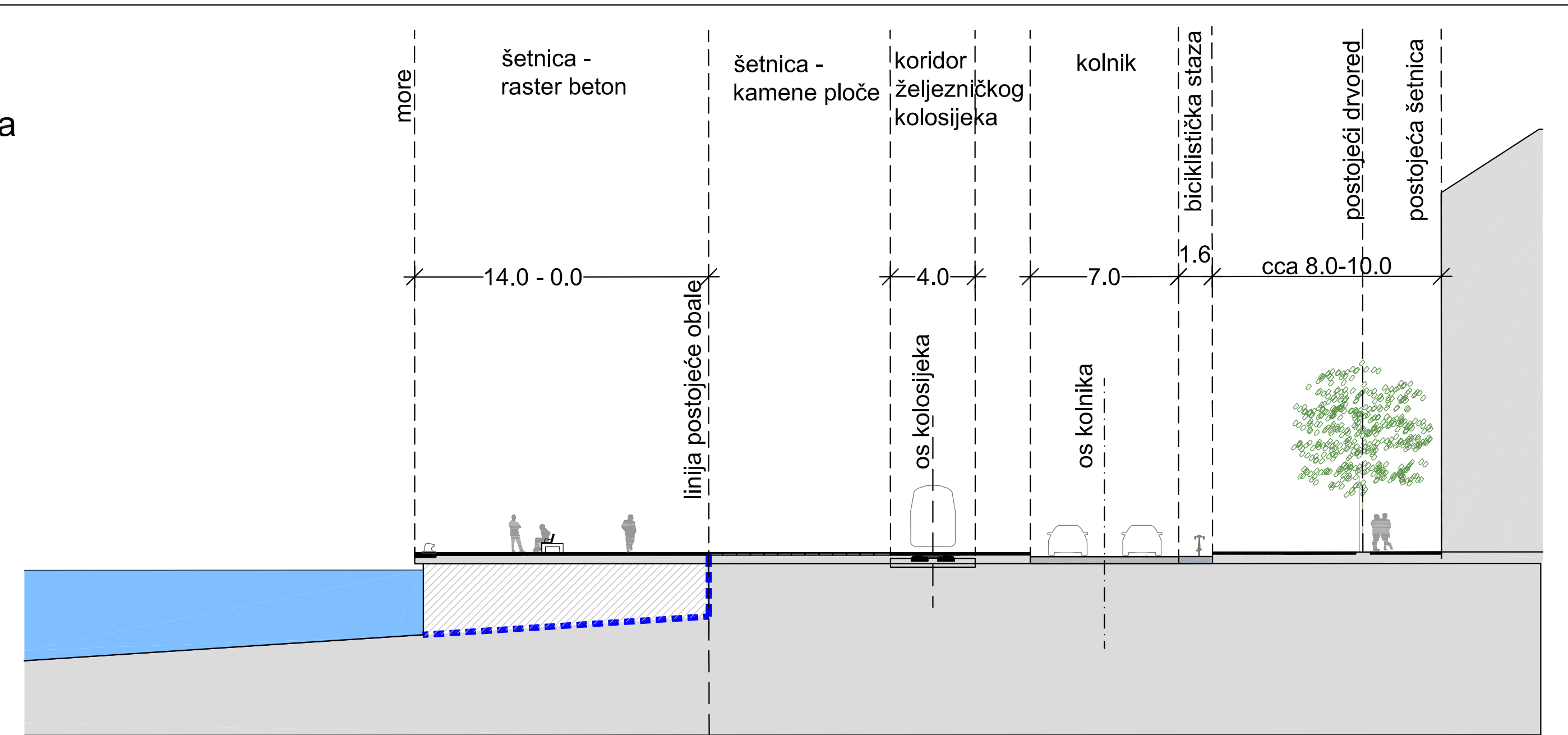
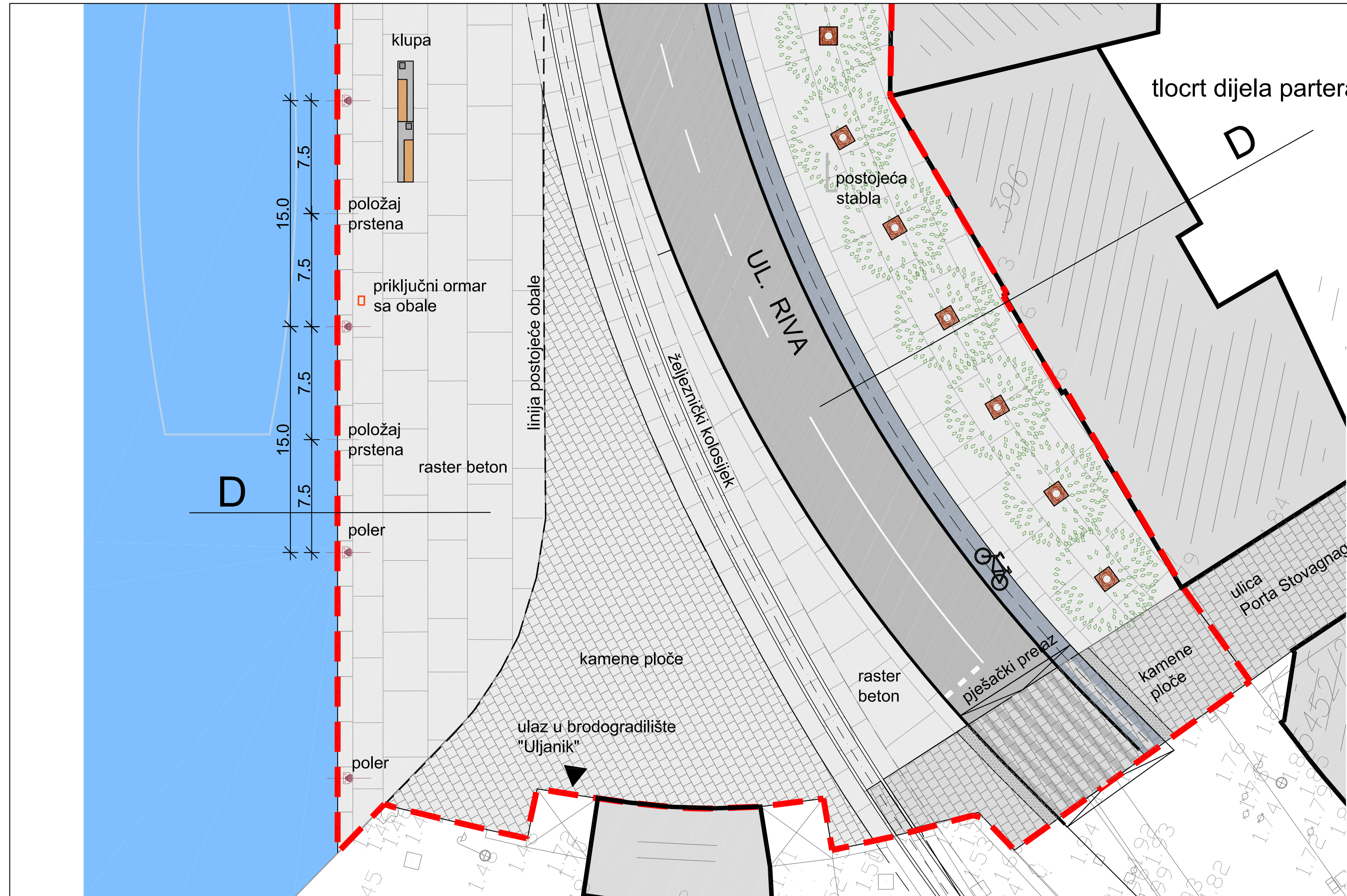
tlocrt dijela partera



presjek C-C

tlocrt dijela partera i presjek C-C m 1:200

	Zaj. ozn. pr.	Datum izrade	Mapa br.	Naziv zahvata u prostoru	Investitor		
	W-6802	02. 2016.	1	Uređenje gradske rive u Puli	Grad Pula Forum 2, 52100 Pula		
	Naziv projekta		Projektant		Projektant		
	Arhitektonski projekt		Dino Krizmanić, dipl.ing.arh.			Leonid Zuban, dipl.ing.arh.	
Br. projekta	Vrsta projekta						
W-6802-ID/A	Idejni projekt						
Sadržaj nacrtu				Br. lista	Uk. br. list	Mjerilo	Suradnici
Tlocrt dijela partera i presjek C-C				5	7	1: 200	Silvana Pilar arh.teh.



presjek D-D

tlocrt dijela partera i presjek D-D m 1:200

	Zaj. ozn. pr.	Datum izrade	Mapa br.	Naziv zahvata u prostoru	Investitor		
	W-6802	02. 2016.	1	Uređenje gradske rive u Puli	Grad Pula Forum 2, 52100 Pula		
	Naziv projekta			Projektant	Projektant		
	Arhitektonski projekt			Dino Krizmanić, dipl.ing.arh.	Leonid Zuban, dipl.ing.arh.		
Br. projekta	Vrsta projekta						
W-6802-ID/A	Idejni projekt						
Sadržaj nacrt				Br. lista	Uk. br. list	Mjerilo	Suradnici
Tlocrt dijela partera i presjek D-D				6	7	1: 200	Silvana Pilar arh.teh.



VODEĆI PARTNER 1

Javna ustanova
Zavod za prostorno uređenje Istarske županije



Javna ustanova
Zavod za prostorno uređenje Istarske županije
Ente per l'assetto territoriale della Regione Istriana

PARTNER 2

Mestna občina Koper



MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTA' DI CAPODISTRIA

PARTNER 3

Grad Pula - Pola



GRAD PULA
CITTA' DI POLA

PARTNER 4

Regionalni razvojni center Koper



PARTNER 5

Univerza v Ljubljani
Fakulteta za arhitekturo

Univerza v Ljubljani
Fakulteta *za Arhitekturo*



PARTNER 6

Grad Buzet

