

# TRAJEKTNI TERMINAL ZADAR

Urbanistički plan uređenja - Trajektni terminal Zadar

Naručitelj:  
LUČKA UPRAVA - ZADAR

Izvršitelj:  
"MARINAPROJEKT" d.o.o. i  
"ZAVOD ZA PROSTORNO UREĐENJE ŽUPANIJE ZADARSKE"

Odgovorna osoba:  
NIVES KOZULIĆ. d.i.a.

Koordinator plana:  
NIVES KOZULIĆ d.i.a.

Autori:  
NIKOLA BAŠIĆ d.i.a - prostorna koncepcija  
ANĐELKO SLADIĆ d.ip. - prometna koncepcija  
ALEKSANDAR MARKOVIĆ d.i.g. - maritimno-pomorska koncepcija  
VLADIMIR MATTIONI d.i.a. - urbane transformacije

Stručni tim u izradi plana :  
RENATA ČOBRNIĆ d.i.a.  
VENCI BUTIĆ i.e.  
Dr. EMIL HILJE

Zadar, svibanj, 2000.god.

ZADARSKA ŽUPANIJA	LUČKA UPRAVA ZADAR
<b>URBANISTIČKI PLAN UREĐENJA TRAJEKTOG TERMINALA - ZADAR</b>	
Program mjera za unapređenje stanja u prostoru /službeno glasilo/:	Odluka predstavničkog tijela o donošenju plana /službeno glasilo/:
Glasnik grada Zadra br. 11/95, 5/97,3/00	Glasnik grada Zadra br. 7/00
JAVNA RASPRAVA (datum objave):	Javni uvid održan
20. ožujka 1997.	od: 26. ožujka 1997. do: 11. travnja 1997.
Pečat tijela odgovornog za provođenje javne rasprave:	Odgovorna osoba za provođenje javne rasprave:
	_____
	Zdravko Livaković d.i.g.
Suglasnost na plan prema članku 24 i 26b Zakona o protornom uređenju (NN br. 30/94 i 68/98)	
broj suglasnosti klasa: 350-01/00-01/259                      datum: Zadar, 5. srpnja 2000.	
PRAVNA OSOBA/TIJELO KOJE JE IZRADILO PLAN:	
<b>"MARINAPROJEKT" d.o.o. – ZADAR I "ZAVOD ZA PROSTORNO UREĐENJE" - ZADAR</b>	
Pečat pravne osobe /tijela koje je izradilo plan):	Odgovorna osoba:
	_____
	NIKOLA BAŠIĆ d.i.a.
KOORDINATOR PLANA:	NIVES KOZULIĆ d.i.a.
STRUČNI TIM U IZRADI PLANA:	
	RENATA ČOBRNIĆ d.i.a.
	ANĐELKO SLADIĆ d.i.p.
	VLADIMIR MAGAŠ d.i.g.
	VENCI BUTIĆ i.e.
	DR. EMIL HILJE
Pečat predstavničkog tijela:	Predsjednik predstavničkog tijela
	_____
	Davor Aras prof.
Istovjetnost ovog prostornog plana s izvornikom ovjerava:	Pečat nadležnog tijela:
_____	

# sadržaj

## TEKSTUALNI DIO

### I. OBRAZLOŽENJE

#### 1. Polazišta

- 1.1. Položaj, značaj i posebnosti područja obuhvata plana
  - 1.1.1. Osnovni podaci o stanju u prostoru
  - 1.1.2. Prostorno razvojne značajke
  - 1.1.3. Infrastrukturna opremljenost
  - 1.1.4. Zštićene prirodne, kulturno-povijesne cjeline i ambijentalne vrijednosti
  - 1.1.5. Obveze iz planova šireg područja

#### 2. Ciljevi prostornog uređenja

- 2.1. Ciljevi prostornog uređenja općinskog ili gradskog značaja
  - 2.1.1. Demografski razvoj
  - 2.1.2. Odabir prostorne i gospodarske strukture
  - 2.1.3. Prometna i komunalna infrastruktura
- 2.2. Ciljevi prostornog uređenja naselja odnosno dijala naselja

#### 3. Plan prostornog uređenja

- 3.1. Program gradnje i uređenja prostora
- 3.2. Osnovna namjena prostora
- 3.3. Iskaz prostornih pokazatelja za namjenu, način korištenja i uređenje površina
- 3.4. Prometna i ulična mreža
- 3.5. Komunalna infrastrukturna mreža
- 3.6. Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina
  - 3.6.1. Uvjeti i način gradnje
  - 3.6.2. Mjere zaštite prirodnih vrijednosti i posebnosti i kulturno – povijesnih ambijentalnih cjelina
- 3.7. Sprječavanje nepovoljna utjecaja na okoliš
  - ▣ Trajektna luka Zadar – Prostorno prometna studija – Kartogram 2.3.3.

## II. ODREDBE ZA PROVOĐENJE

### OPĆE ODREDBE

1. Uvjeti određivanja i razgraničavanja površina javnih i drugih namjena
2. Uvjeti smještaja građevina
3. Uvjeti uređenja odnosno gradnje, rekonstrukcije i opremanja prometne, telekomunikacijske i komunalne mreže s pripadajućim objektima i površinama
  - 3.1. Uvjeti gradnje prometne mreže
  - 3.2. Uvjeti gradnje telekomunikacijske mreže
  - 3.3. Uvjeti gradnje komunalne infrastrukturne mreže
  - 4.0. Uvjeti uređenja javnih zelenih površina
  - 5.0. Mjere zaštite prirodnih i kulturno-povijesnih cjelina i građevina i ambijentalnih vrijednosti
  - 6.0. Postupanje s otpadom
  - 7.0. Mjere sprječavanja nepovoljna utjecaja na okoliš
  - 8.0. Mjere provedbe plana
  - 8.1. Rekonstrukcija građevina čija je namjena protivna planiranoj namjeni

### III. GRAFIČKI DIO

#### KARTOGRAFSKI PRIKAZI

LIST 0.	- Snimak postojećeg stanja s granicom obuhvata i granicom pomorskog dobra	MJ 1:2000
LIST 1.	- Korištenje i namjena površina	MJ 1:2000
LIST 2.	- Prometna, ulična i komunalna infrastrukturna mreža - integralni prikaz (vodoopskrba, odvodnja, energetska mreža, telekomunikacijska mreža)	MJ 1:2000
LIST 2.1.	- Plan prometa	MJ 1:2000
LIST 2.2.	- Plan vodoopskrbe	MJ 1:2000
LIST 2.3.	- Plan odvodnje	MJ 1:2000
LIST 2.4.	- Energetska mreža	MJ 1:2000
LIST 2.5.	- Telekomunikacijska mreža	MJ 1:2000
LIST 3.	- Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina	MJ 1:2000
LIST 4.	- Način i uvjeti gradnje	MJ 1:2000

## TEKSTUALNI DIO

### ***I. OBRAZLOŽENJE***

#### **UVOD**

Projektom novog Trajektnog terminala, grad Zadar iskazuje svoju sposobnost da u ključnom trenutku svog razvojnog puta determinira vlastitu urbanu i razvojnu strategiju. Govoriti o luci znači govoriti o strateškom elementu transformacije cijelog grada.

Projekt novog Trajektnog terminala potaknut je nepremostivim suprotnostima između povijesno-kulturološke strukture i prometno-tehnološke strukture, koje su u staroj gradskoj luci redovito izazivale prometni kolaps i incidentno stanje.

Razriješenje tog konflikta moguće je jedino premještajem teških prometno tehnoloških struktura na novu lokaciju.

GUP iz 1972. afirmirao je, kao mjesto buduće luke, lokaciju Sv. Klement - u uvali Bregdetti. Zbog otpora tako radikalnom prijedlogu, koji je bio pretežito psihološke naravi, istraživane su alternativne lokacije u zoni Kolovara u osi tzv. Bulevara, s argumentacijom objedinjavanja triju terminala bus/željeznica/trajekt. Međutim, revizija GUP-a iz 1990., još je snažnije potvrdila zonu uvale Bregdetti kao definitivnu lokaciju novog trajektnog terminala.

Ovom odlukom Zadar je nakon utemeljenja teretne luke Gaženica, krenuo u novi korak razvijanja lučkog dualizma, toliko karakterističnog i za druge hrvatske luke. Sjetimo se dubrovačke starogradske luke i Gruža, splitske starogradske luke i sjeverne luke, te riječke lučke disperzije.

Program gradnje novog trajektnog terminala na području između uvale Bregdetti i Luke Zadar spada u red strateških odluka koje su od presudnog utjecaja za budući urbani razvoj. Novi trajektni terminal je u odnosu na veličinu i strukturu grada, te na njegov okoliš (arhipelag i zaleđe), snažan generator urbanih promjena.

Nova će lokacija utjecati na promjene urbane mreže na regionalnoj i lokalnoj razini, jednako kao i na razini elemenata urbane strukture grada. Regionalna i lokalna mreža će u mnogome ovisiti o krupnim strateškim odlukama koje se donose na višoj razini, ali je moguće simulirati i njihov učinak na razvoj zadarskog područja, kako u zaleđu, tako i u arhipelagu.

Urbani se scenariji prema strateškim razinama utjecaja mogu strukturirati u tri mjerila: veliko (regionalno), srednje (lokalno) i malo (gradsko). Na razini velikog i srednjeg mjerila razmatraju se opće karakteristike predjela i urbana regija, dok se na razini malog mjerila interes fokusira na promjene gradske mreže i to na promjene najvažnijih gradskih segmenta.

# 1. POLAZIŠTA

## 1.1. Položaj, značaj i posebnosti područja obuhvata UPU-a

Područje buduće lokacije trajektnog terminala zaprema zapadni dio gradske Industrijske zone, od postojeće Jadranske turističke ceste do mora.

Područje obuhvata UPU-a Trajektnog terminala Zadr iznosi cca 155 ha što uključuje odgovarajuću površinu kopna i mora, a ograničeno je slijedećim granicama:

- sjeverno-Jadranskom turističkom cestom,
- istočno-industrijskom cestom koja ide zapadno od trafostanice okomito do mora,
- južno- morskim akvatorijem sukladno naznaci u grafičkom prilogu list br.0,
- zapadno Biogradskom cestom, te Gaženičkom cestom ispod podvoznjaka i okomicom do mora.

Područje obuhvata južno od željezničke pruge označeno je kao zona A-LUKA površine 99.5 ha, a područje sjeverno od željezničke pruge kao zona B-POSLOVNI PARK površine 55,5 ha.

Geografski položaj

Jadransko se more proteže između geografskih širina od  $45^{\circ}$  i  $45^{\circ}45'$  N s razlikom širina od oko  $6^{\circ}$ . Na granici je između suptropskog, mediteranskog i umjereno-kontinentalnog europskog klimatskog pojasa. Geografski, Zadar se nalazi približno u sredini Jadrana, dakle, pod jednakim djelovanjem suptropskog, mediteranskog i umjereno-kontinentalnog pojasa. On je ujedno i na granici između kontinentalnih i mediteranskih (maritimnih) utjecaja. Stvarnu granicu između kontinentalnih i morskih zračnih masa čine Dinarski vijenci po cijeloj svojoj dužini.

Od Zadra prema jugozapadu paralelno s obalom, pruža se zadarsko otočje. Od Zadra prema kopnu, proteže se nisko područje Ravnih kotara. Velebitski masiv izdvaja Ravne kotare od Ličke kontinentalne visoravni, a Dinara od bosanskih planina. Otuda veći utjecaj morskih zračnih masa i oslabljeno djelovanje kontinentalnih zračnih masa. I zadarski otoci determiniraju hidrometeorološke prilike Zadra. Oni su pretežno niski poput primorja kojemu pripadaju. Najveća visina na otoku Viru je 112 m, Silbe 83, Olib 74, Premuda 88, Škarda 102, Ist 175, Molat 148, Sestrunj 185, Zverinac 111, Iž 168, Dugi otok 338, Rava 98, Ugljan 288, Pašman 272 i Žut 174 m. Zadarski su otoci izduženi (odnos širine prema dužini od 1:4 do 1:10) i prate smjer protezanja obale SE - NE uglavnom u tri reda. U vanjskim se redovima otoci nastavljaju jedan na drugi, a u srednjem redu otoci čine otočne skupine. Vanjske redove čine veći a unutrašnji red čine manji otoci. Bočno rastojanje između redova i obale je približno jednako, iznosi prosječno 2 milje. Između otočnih redova su kanali širine oko 2 milje. Dakle, i redovi nizova otoka i kanali paralelni su obalom kopna. U odnosu na glavni gradijent utjecaja zračnih morskih masa na kopno, i zračnih kopnenih masa na more, redovi nizova otoka stoje okomito na pravac gradijenta. Na taj način otočni je niz prirodna prepreka zračnim morskim masama u prodiranju na kopno i zračnim kopnenim masama u prodiranje na more. Također, kanali i nizovi otoka usmjeravaju zračne mase smjerom protezanja kanala. Prema tome, strujanje zračnih masa s mora na kopno i s kopna na more znatno je oslabljeno nizom otoka u tri reda, a usmjereno i pojačano strujanje zračnih masa općeg smjera SE i NW koji se poklapa sa smjerom protezanja kanala. Otoci, otočni nizovi i obala pravcem protezanja kanaliziraju strujanja zračnih masa u opći smjer SE - NW osobito u ljetnjem periodu. Međutim, najvažnije od svega je da se kanaliziranje podudara sa glavnim vjetrom SE - jugom. Također, poprečna su strujanja oslabljena, jer nailaze na nizove otoka, osobito nailaskom na više otoke, a najviše na Dugi otok. I ovdje je najvažnije uočiti utjecaj smjera protezanja i broja otoka na drugi dominantni vjetar - buru. Posljedica tog djelovanja je slabiji NE vjetar - bura.

Iako je NW vjetar (maestral) vjetar od manjeg značenja od dominantnog SE - juga i NE - bure, zbog jako izraženog usmjeravanja kanalima duž obale, poznati su jaki NW vjetrovi ovog područja za koje je poznato da ponekad razvijaju valove koji ometaju plovidbu i boravak malih brodova u luci na nesigurnim i nezaštićenim vezovima. Prilikom izgradnje lučkih objekata infrastrukture, osobito vezova i zaštite, o ovome se mora voditi računa.

### 1.1.1. Osnovni podaci o stanju u prostoru

Postojeća gradska luka zauzima dio sjevernog i zapadnog obalnog prostora Poluotoka- povijesne jezgre grada, odnosno pripadajući akvatorij koji većim dijelom podrazumijeva gradski kanal Jazine.

Pristanišna manipulacija i servisiranje navedenog broskog prometa odvija se na tijesnom i neadekvatnom obalnom prostoru koji pripada samom središtu grada. To stvara izuzetne komunalne, ali i druge probleme, koji posebno ekspandiraju u ljetnim mjesecima kada je taj promet najdinamičniji.

Kao osnovni problemi u funkcioniranju postojeće gradske trajektne luke mogu se indicirati slijedeće pojave i stanja:

- kaotični kolni promet, posebno u sezonskim špicama
- ekološka zagađenost prostora bukom i automobilskim ispušnim plinovima
- nedostatak minimalnog putničko-pristanišnog komfora (Liburnska obala)
- blokada pješačkog lungomare ophoda Poluotokom za vrijeme servisiranja međunarodnih putničko-trajektnih linija (Istarska obala)
- višestruka degradacija povijesnog prostora ujedno i najprivlačnijeg - reprezentativnog fokusa grada

Očekivani razvoj sveukupnog morskog putničko-trajektnog prometa, tj. učestalija i dinamičnija povezanost grada s njegovim otočkim arhipelagom, veći intenzitet dužobalnih i međunarodnih trajektnih linija s vremenom bi potpuno paralizirao funkcioniranje trajektnog terminala na sadašnjoj lokaciji. Nesumnjivi indikator za takvu prognozu bile su, uostalom, situacije za vrijeme turističkih špica tijekom osamdesetih. Potreba za preseljenjem gradske trajektnog terminala ukazuje se stoga kao neminovnost koju je potrebno realizirati već u sagledivoj budućnosti.

### ANALIZA PROSTORNIH PARAMETARA NOVE LOKACIJE - Kritička analiza prostornih odnosa

Područje buduće lokacije trajektnog terminala zaprema zapadni dio gradske Industrijske zone. Potok Ričina koji se ulijeva u uvalu Brodanov jaz dijeli buduću zonu luke na dva spacijalna segmenta. Na prostoru uz uvalu Bregdeti smješteni su pretežno skladišni i servisni pogoni dok su na prostoru južno od Gaženičke ceste uz Brodanov jaz locirani poglavito autonomni industrijski kompleksi. Zajednička osobina jednog i drugog prostornog areala u smislu kakvoće postojećeg - izgrađenog - stanja je odsustvo urbanog koncepta, odnosno nedostatak ikakvog sistema u prostornom rasporedu kako na razini makro parcelacije tako i na razini organizacije prostora unutar samih parcela. Ne postoji primarna, racionalna infrastrukturna mreža niti se nazire ikakva konceptualna matrica glede odnosa izrađenih i neizgrađenih površina. Naprotiv, očito je da se je industrijska zona stvarala i izgrađivala principom spontaniteta pa su lokacije i parcele pojedinih tvrtki bile brzopotezni rezultat trenutačnih pragmatičkih okolnosti, a ne racionalnog urbanog promišljanja.

Isto se može reći i za arhitektonski izraz postojeće fizičke strukture. S evidentnom ambicijom jedino je izveden Tankerkomercov centar za otkup i distribuciju ribe, koji će zbog kurtoazne projektantske pretenzije, a i same funkcije vjerojatno trebati uklopiti u izvornom stanju. Svi ostali objekti, odnosno proizvodni kompleksi trebali bi biti podvrgnuti radikalnoj urbanoj rekonstrukciji koja uključuje infrastrukturnu sanaciju, fizičku i funkcionalnu reinterpretaciju, ali i uklanjanje mnogih minornih objekata koji danas egzistiraju unutar granica buduće gradske lučko-trajektne zone.

### 1.1.2. Prostorno razvojne značajke

Prvi put u prostorno planskoj dokumentaciji navedena lokacija Trajektnog terminala planirana je GUP-om 1972., a ponovo se afirmira GUP-om 1992., nakon dvadesetogodišnjeg pokušaja da se iznađe povoljnija lokacija.

Temeljni prostorni parametri koji potvrđuju smještaj Trajektnog terminala na prostoru Brodanov jaz su:

- povoljna mogućnost povezivanja Luke s postojećim i planiranim magistralnim prometnim pravcima;
- mogućnost dobijanja potrebnih kopnenih površina nasipavanjem plitke obale Brodanovog jaza do potrebnih dubina, što imovinsko pravne probleme svodi na najmanju mjeru;

- mogućnost etapne realizacije, koristeći postojeću infrastrukturu i postojeće objekte;
- djelomična zaštićenost akvatorija.

Korištenjem nasutog prostora Brodanova jaza, osim što će se srediti, doslovno, zagađen prostor postići će se urbanistički bolja povezanost gradskih zona s industrijskom zonom i teretnom lukom.

Stanje izgrađenog fonda

Na prostoru Brodanov jaz smješeni su skladišni i servisni pogoni, poglavito autonomni industrijski kompleksi bez urbanog koncepta. S obzirom na nove odnose vlasništva i velike poteškoće u proizvodnji nužna je radikalna, urbana i funkcionalna rekonstrukcija, koju će potencirati izgradnja Trajektnog terminala.

Postojeće hale, bez obzira na kvalitet izgradnje, uz minimalne adaptacije, predstavljaju vrijedne prostore koji će se koristiti u funkciji lučkih prostora (skladišni, garažni i sl.), osobito u prvoj fazi.

### **1.1.3 Infrastrukturna opremljenost**

#### **1.1.3.1. Vodoopskrba**

Vodoopskrba lučno-industrijske zone Gažnice riješena je iz više smjerova tako da postojeći vodosprovodnici čine prstenastu mrežu čime su zadovoljene trenutačne potrebe za vodom ovog područja. Karakteristike postojeće vodovodne mreže je da je građena prema pojedinačnim rješenjima, bez jedinstvene opće koncepcije, a to se najbolje vidi po odabiru vrste materijala od kojeg su izgrađeni postojeći vodosprovodnici. Naime, na ovom relativno malom gradskom području ugrađene su lijevanoželjezne, čelične, pocinčane, plastične i azbestcementne cijevi različitih profila.

Za stanje vodoopskrbnih objekata u ovom dijelu industrijske zone može se kazati da nije zadovoljavajuća jer izgradnja nije vršena planski. Stari lijevanoželjezni cjevovod profila 125 mm položen privatnim posjedima u prošlosti je riješio pitanje vodoopskrbe "Adrie" i "Otočanke". Širenjem industrijske zone i luke dalje na jugoistok, postalo je evidentno da se taj cjevovod ne može produžavati, pa je za potrebe jedne cjelovite industrijske zone, još prije izgradnje regionalnog vodovoda, izgrađen azbestcementni cjevovod profila 250 mm duž željezničke pruge (sa sjeveroistočne strane), a uz to je rekonstruiran i stari lijevanoželjezni cjevovod duž Biogradske ceste profila 125 mm u azbestcementni profila 300 mm, uz napomenu da je još uvijek zaostao dio starog cjevovoda duljine oko 60 m koji predstavlja usko grlo u protoku vode iz smjera Mačekove ulice prema industrijskoj zoni i zapravo znatno smanjuje iskoristivost rekonstruiranog cjevovoda. No taj je problem izgradnjom cjevovoda prema industrijskoj zoni profila 700 mm duž Jadranske turističke ceste ostao nezamjetan. U promatranom području svaki je novi industrijski objekt rješavao pitanje vodoopskrbe na po mogućnosti što jednostavniji i jeftiniji način iz već sagrađenih cjevovoda, a do planske izgradnje jedne pravilne mreže nije došlo. Kako je pruga onemogućila spajanje postojećih industrijskih objekata jugoistočno od nje na cjevovod  $\varnothing$  250 mm, u tom području još je uvijek najvažniji upravo stari cjevovod profila 125 mm položen privatnim posjedima pa se u dijelu gdje služi za priključenje postojeće individualne izgradnje i mljekare i dalje zadržava.

#### **1.1.3.2. Odvodnja**

Postojeća kanalizacijska mreža na području lučno industrijske zone Gaženica izgrađena je bez jedinstvene zajedničke koncepcije, uglavnom prema najjednostavnijem rješenju kojim se je parcijalno rješavao trenutačni problem odvodnje, i to zasebno za svaki industrijski objekt. Postojeća mreža kolektora nije međusobno povezana u jednu cjelinu, već svaki kolektor pojedinačno odvodi otpadne vode s pripadajućeg sliva najkraćim putem do mora. Sve otpadne vode ispuštaju se u more bez pročišćavanja, uglavnom na neodgovarajuće mjesto i način, pa je u blizini ispusta pojedinih kolektora obalno more već zagađeno u estetskom, sanitarno-higijenskom i ekološkom pogledu. Najizraženije zagađenje obalnog pojasa i morskog akvatorija je na ušću potoka Ričina u uvali Brodanov jaz, gdje već vladaju anaerobne prilike.

Prema dosadašnjoj postojećoj i prihvaćenoj prostornoj dokumentaciji cijeli morski akvatorij u uvali

Gaženica namijenjen je isključivo za navigaciju, rezultat čega će biti i niža kvaliteta morske vode. Premda na tom dijelu obalnog mora neće biti dozvoljeno kupanje mora se, pri rješavanju odvodnje za ovo područje, voditi računa i o zaštiti cjelokupnog ekosustava obalnog mora Zadarskog kanala.

Prvi značajniji korak u svezi iznalaženja jedinstvenog zajedničkog sustava odvodnje grada Zadra, pa tako i cijelog područja lučko industrijske zone Gaženica, bila je izrada Studije kanalizacije grada Zadra. Prema istoj za lučko industrijsku zonu Gaženica odabran je razdjelni sustav kanalizacije, što je prihvaćeno i u generalno urbanističkom planu grada Zadra. Sve gradske i industrijske otpadne vode s ovog područja odvođe se na uređaj za pročišćavanje "Centar", a oborinske otpadne vode ispuštaju se najkraćim putem u obalno more.

Gradske i industrijske otpadne vode iz sjeverozapadnog dijela lučko industrijske zone Gaženica prikupljaju se gravitacijskim kolektorima u crpnu postaju "Gaženica I", odakle se tlačnim cjevovodom  $\varnothing$  250 mm prepumpavaju na uređaj za pročišćavanje otpadnih voda "Centar". Prema Studiji kanalizacije proračunati kapacitet ove crpne postaje iznosi  $Q_{\text{sred}}=18,0$  l/s, odnosno  $Q_{\text{max}}=45,0$  l/s.

Na sjeveriostočnom rubu ovog obuhvata planirana je crpna postaja "Gaženica II" u kojoj se sakupljaju industrijske i gradske otpadne vode iz nižeg, centralnog dijela lučko industrijske zone Gaženica. Ove otpadne vode prepumpavaju se tlačnim cjevovodom  $\varnothing$  400 mm u prekidnu komoru najbliže više položenog gravitacijskog kolektora iznad postojeće željezničke pruge Zadar-Knin, odakle dalje gravitacijom otječu do CP "Gaženica III". Proračunati kapacitet ove crpne postaje iznosi  $Q_{\text{sred}}=60,0$  l/s, odnosno  $Q_{\text{max}}=150,0$  l/s.

U crpnoj postaji "Gaženica III" prikupljaju se, osim industrijskih otpadnih voda iz CP "Gaženica II", i sve gradske otpadne vode korisnika ove zone iznad željezničke pruge, a ispod Jadranske turističke ceste. Sakupljene otpadne vode prepumpavaju se zasebnim tlačnim cjevovodom  $\varnothing$  500 mm na uređaj za pročišćavanje otpadnih voda "Centar". Prema Studiji kanalizacije proračunati kapacitet ove crpne postaje iznosi  $Q_{\text{sred}}=142,0$  l/s, odnosno  $Q_{\text{max}}=355,0$  l/s.

U odnosu na prethodno opisano i već prihvaćeno rješenje odvodnje za područje lučko industrijske zone Gaženica moguće je i rješenje kojim se spajaju crpne postaje "Gaženica I" i "Gaženica III" u jednu crpnu postaju. Iz ove zajedničke crpne postaje sve sakupljene gradske i industrijske otpadne vode s gravitirajućeg područja prepumpavaju se na uređaj "Centar". Ovo alternativno rješenje još će se dodatno obraditi u "Idejnom projektu kanalizacijskog sustava Centar" koji je upravo u završnoj fazi izrade.

### 1.1.3.3. Energetska mreža

Postojeće stanje VN kabelskog razvoda

Predmetna zona se napaja iz TS ZADAR 110/35 kV, odnosno TS Zadar – 4 35/10 kV i to preko dva 10 (20) kV podzemna kabela koji čine prsten, sa kojeg su u formi ulaz – izlaz priključene postojeće trafostanice 10(20)/ 0,4 kV.

Jedan 10(20) kV podzemni kabel iz TS Zadar – 4 35/10 kV ide u TS AUTOTRANSPORT, međutim iz njega ide 10 kV do TS VINARIJA. Iz iste ide 10 kV kabel na TS LOKO, odnosno na TA ADRIA. U postojećem prstenu je 10 kV veza između TS OTOČANKA i TS ADRIA, te TS TANKERKOMERC – TS PRAONA, odnosno TS ZADRANKA. Postojeće trafostanice u vlasništvu lokalnog distributivnog poduzeća nemaju mjerenje, dok trafostanice u vlasništvu potrošača imaju, neke na visokom, a neke na niskom naponu, mjerenje utroška električne energije. Postojeće trafostanice su kapaciteta 1 x 6306 VA, odnosno 2 x 630 kVA, izvedene kao slobodnostojeće ili zidane u sklopu objekta.

### 1.1.3.4. Telekomunikacijska mreža

Postojeće stanje TK mreže

Telekomunikacijska mreža na području obuhvaćenim UPU – om građena je prije dvadesetak godina u skladu s ondašnjim potrebama i predviđanjima. Stoga je glavni kabel za tadašnju industrijsku zonu polagan izravno u zemlju od zadnjeg zdenca na kabelskoj TK kanalizaciji duž Biogradske ceste, a koji se nalazi

jugozapadno od Jelovice, južnom stranom Gaženičke ceste do zapadnog ulaza u Luku gdje je ponovo ulazio u kabelsku TK kanalizaciju. Duž Gaženičke ceste paralelno s glavnim TK kabelom polagan je i distribucijski kabel koji je na glavni kabel bio spojen u zdenču kod zapadnog ulaza u Luku. Taj distribucijski kabel produžavao je i od zdenca starom Biogradskom cestom do Spačve. Duž trase su se od distribucijskog kabela odvajali distribucijski kabeli manjeg kapaciteta te izvodni kabeli za pojedina poduzeća. Svi ti kabeli, s izuzetkom kabela za PLIMEX, polagani su izravno u zemlju.

Izgradnjom novih pogona u Industrijskoj zoni kapacitet glavnog kabela postao je nedovoljan te je nakon montaže RSS – a Gaženica u ulici Matije Škarića uvučen novi glavni TK kabel na kojeg su prespojeni postojeći kabeli te su svi pretplatnici prebačeni na taj RSS. Međutim, i ovo rješenje omogućava priključak samo manjeg broja korisnika, a kao trajno rješenje nameće se rekonstrukcija kompletne TK mreže na području industrijske zone.

#### **1.1.4. Zaštićene prirodne, kulturno-povijesne cjeline i ambijentalne vrijednosti i posebnosti**

Na području obuhvata UPU-a registriran je jedan objekt kulturne baštine. To je građevina crkve Sv. Jelene iz 15. stoljeća. Crkva je s originalne lokacije premještena prilikom gradnje industrijske zone. Potrebno je izraditi konzervatorske uvjete za opstanak crkve u novim uvjetima prostorne transformacije područja luke.

#### **1.1.5. Obveze iz planova šireg područja**

Prema veličini i strukturalnim karakteristikama Zadar je monocentričan grad. S pojavom novog i snažnog urbanog pola, kakav je prometni terminal postavlja se pitanja stimulansa novog centraliteta, hoće li ga uopće biti i, ako hoće, kako će izgledati. Ovaj fenomen je nedovoljno istaknut u postojećem generalnom planu, premda ima dovoljno elemenata na koje se u diskusiji problema može osloniti. Analizirajući generalni plan grada postaje očito da je tretman centraliteta predimenzioniran i nedovoljno izgrađen u pogledu kriterija, specifikacija i konceptualnih modela.

Nužno je pristupiti scenariju za novi centralitet oslanjajući se na postojeće, iščitavanjem postojećih struktura i procjenama potencijala svakog pojedinog entiteta koji sudjeluje u formiranju centraliteta. To znači da je prvo potrebno ocrtati polja djelovanja, kako svakog entiteta tako i njihovih skupina, pokazati rang interesa i potencijala, te njihov udio u stratumima urbane mreže. Nadalje, potrebno je pokazati morfološke karakteristike polja, tipologije i transformacijske procese preko kojih se uspostavljaju veze s urbanom fizionomijom. Ono što se nikako ne bi smjelo dogoditi primjena je gotovih shema kao predložaka urbane organizacije "ab ovo". Moguće je razmotriti djelovanja različitih modela i simulacijom pokazati efekte, no mi smo se opredjelili da u ovom času sučelimo dva suprotna koncepta, kao dva ekstremna stajališta - jedan, postojeći i nedovršeni, i drugi, mogući, zasnovan na scenariju koji računa na izbalansiranost postojećeg i optimizam očekivanog. U tom se sučeljavanju najbolje mogu sagledati sve ostale međupozicije, procijeniti njihova snaga i usmjeriti poželjna rješenja.

Prema istraživanjima prethodnih studija za novu putničku luku u Gaženicama očito je da se novi pol centraliteta formira na ovom području ne kao ekstenzija postojećeg gradskog središta već kao posve novo, konceptualno i programski isprofilirano središte posebnog karaktera. Postojeće gradsko središte i buduće lučko polariteti su što uspostavljaju nove odnose unutar urbane sheme grada, preokrećući smjerove prostiranja središnjih funkcija. Nastojanja da se gradu nametne prioritet širenja prema kopnu ostaju neutemeljena. Shematizam radijalnog i koncentričnog širenja urbanog polja je bez realnih interesa, prije ostatak isforsirano implementiranih planerskih ideja zasnovanih na simplifikacijama (uvažavanje samo jednog sloja) nego koncept utemeljen u slojevitost prirodno i kulturnog okružja urbanog teritorija.

#### **Obuhvat i namjena prostora (GUP)**

Zona obuhvata UPU-a pripada jednim dijelom luci a drugim industrijskoj zoni. Generalnim planom uređenja grada definirani su teritorij i kvatorij namjenjeni lučkim potrebama za putnički i teretni promet. Jednako tako definiran je teritorij namjenjen industrijskim programima u zaleđu lučkog pojasa.

Kompleks luke Zadar obuhvaća cca 99,5 ha kopnene površine u prostoru između željezničke pruge i obalne crte, s vrlo malo raspoloživog prostora za smještaj novih programa. Generalnim planom uređenja grada Zadra predviđa se osjetno nasipavanje operativne obale i formiranje širokih gatova, a definiran je i lučki akvatorij. Prostor između pruge i postojeće magistralne ceste danas je većim dijelom neizgrađen. Ukupna površina od 55.5 ha namijenjena je novim industrijskim programima, a pojas uz postojeću magistralnu prometnicu namijenjen je javnim i zajedničkim programima s ciljem da se obostrano formira urbano pročelje.

#### Urbana morfologija (GUP)

Urbana morfologija prema planiranoj organizaciji i uređenju prostora treba na području obuhvata respektirati vizualni kontakt s morem što se "ostvaruje građevnim longitudinalnim terasama pozadine i okomitih esplanada u višim nivoima od uporabne obale (slično Barceloni)".

#### Prometna mreža (GUP)

Prometna mreža iz prijedloga UPU-a ima za cilj integraciju prostora grada Zadra. To je u urbanom konceptu interaktivni odnos prometnog sustava i urbanog sustava grada. Ciljevi šireg koncepta prometnog sustava žele povezati lokalni sustav grada, prigradske i otočne skupine naselja s primarnim prometnim sustavom države. To vrijedi za ukupnost prometnog povezivanja cestovnim, zračnim, pomorskim i željezničkim prometom.

Grad Zadar se vezuje na novu JTC kroz tri prometna čvora.

Predviđa se izmještanje postojeće trase željezničke pruge na relaciji Bibinje-Galovac. Postojeći kolosjek uz Zadarsku rivijeru predviđa se urediti u turistički kolosjek za potrebe prigradske željezničke veze. Ranžirni kolodvor i rasporedna stanica za potrebe gradskog željezničkog transporta se predviđa graditi izvan zone grada Zadra.

Međunarodno i regionalno trajektno pristanište formirati će se u Uvali Bregdeti.

Sekundarna zračna luka Zadar kao aerodrom za međunarodni i unutrašnji javni promet vezana je na prometnu mrežu grada.

#### Odredbe za provođenje (GUP)

Industrijska, servisna i lučka zona uključuje izgradnju objekata visoke tehnologije, kao i pojas javnih i pratećih gradskih sadržaja komplementarnih primarnoj namjeni.

#### Mjere zaštite i sanacije ugroženih dijelova okoline (GUP)

##### Članak 12.

Posebno ugroženi dijelovi akvatorija predviđeni za sanaciju osim uvale Jazine su i akvatorij Kolovarske obale, te lučko industrijska zona i kupališta.

##### Članak 13.

Planom se predviđa kanalizacija za čitav grad, a kruti otpad odvoziti će se na deponiju izvan područja GPU-a, u skladu s OPP.

U zoni luke Gaženica postoji opasnost od eksplozivnih materija zbog rezervoara tekućih tereta i kemijskih materija.

## 2. CILJEVI PROSTORNOG UREĐENJA

### 2.1. Ciljevi prostornog uređenja općinskog i gradskog značaja

Dostignuti razvoj prometnih aktivnosti u putničkoj luci Zadar nadmašuje njene prostorne, maritimne i funkcionalne mogućnosti. Postojeća i buduća prometna potražnja na dužobalnim linijama, linijama za otoke i međunarodnim linijama jednostavno ne mogu funkcionirati na postojećoj lokaciji. Povećanje potreba za većim frekvencijama na linijama za otoke, te uvođenje sve većih brodova na dužobalnim linijama i napokon agresivniji marketinški nastup na uvođenju kružnih linija između jadranskih gradova na istočnoj i zapadnoj obali zahtijeva proširenje lučkih funkcija i izgradnju kapaciteta na novoj lokaciji.

Uvođenje velikog broja vozila na poluotok u povijesnu jezgru, koji se (brodovima) trajektima prevoze do otoka i na dužobalnim linijama dovodi do velikih gužvi posebice u ljetnoj turističkoj sezoni imaju za posljedicu smanjenje sigurnosti prometa na kopnu i u moru.

Ovim programom se predviđa:

- Razdvajanje trajektnih linija i brodskih linija koje prevoze cestovna vozila od brzih turističkih putničkih linija,
- Oslobođanje Poluotoka od velikog broja vozila. Time će se osloboditi prostori na Poluotoku za kvalitetnije prometno rješenje i restriktivniji prometni režim na korist stanovnika i posjetitelja povijesne jezgre,
- U akvatoriju postojeće putničke luke osloboditi će se velike obalne površine za prihvatanje putničkih, izletničkih i nautičkih brodova i stvoriti atraktivan obalni ambijent privlačan pješacima i turistima koji posjećuju povijesnu jezgru,
- Smanjit će se zagađenje zraka od ispušina motora (automobila i brodova) i njihovo negativno djelovanje na ljude i spomenike kulture,
- Na novoj lokaciji trajektnog terminala i u uvali Bregdeti stvorit će se nova lučka urbana struktura koja će poticati daljnji razvoj ili restrukturiranje litorarnog gospodarstva (Zadranka, Mljekara, Adria, Otočanka, Tankercomerc i dr), te činiti jako uporište gospodarskog razvoja gradskog, županijskog i državnog. Čitav niz novih lučkih funkcija uz i u samoj novoj luci, te prodor gradskih centralnih i stambenih funkcija uz postojeću Jadransku turističku cestu (prema Bibinjama) osigurava ravnotežu prostornog razvoja gradske aglomeracije bez ograničenja,
- Uspostavom novog sustava u povezivanju otoka sa većim brojem dnevnih linija pospješit će gospodarski i ukupan razvoj otoka, te njihovo integriranje sa zadarskim zaleđem.
- Razvojem sustava terminala, lučkih i kopnenih, stvaraju se preduvjeti za kvalitetno povezivanje na interregionalne prometnice državnog i međudržavnog značaja.

#### 2.1.1. Demografski razvoj

Izgradnjom poslovnog parka i Trajektnog terminala sa svim pratećim sadržajima stvaraju se preduvjeti za otvaranje velikog broja novih radnih mjesta, što je stimulativni faktor u demografskoj obnovi kako grada Zadra tako i otoka i pripadajućeg zaleđa.

#### 2.1.2. Odabir prostorne i gospodarske strukture

Na prostoru industrijske zone Gaženica smješteni su skladišni i servisni pogoni, poglavito autonomni industrijski kompleksi bez urbanog koncepta.

S obzirom na nove odnose vlasništva i velike poteškoće u proizvodnji nužna je radikalna, urbana i funkcionalna rekonstrukcija koju će potencirati izgradnja Trajektnog terminala sa pratećim sadržajima.

Područje obuhvata plan podijeljeno je u dvije cjeline : zona poslovnog parka i zona luke

Sjeverno od postojeće željezničke pruge većim je dijelom neizgrađen prostor na kojem se planira izgradnja

poslovnog parka.

Poslovni park organiziran je u ortogonalnoj mreži prometnica / sekundarne grdske prometnice i idustrijske ceste/ unutar kojih su smještene kazete sa komercijalnim sadržajima, pretežito malim proizvodnim pogonima, skladištima, uredima, servisima i sl.U sklopu poslovnog parka moguće je kao sekundarnu funkciju planirati ograničeni kapacitet selekcioniranog oblika stanovanja koje je namijenjeno praćenju primarnih funkcija.

Unutar predviđenog rastera prometnica moguće je spajanje najviše dvije kazete u jednu prostorno –funktionalnu cjelinu.Nivelacija objekata mora respektirati nivelacijske karakteristike terena.

U zoni poslovnog parka, gdje je teren u blagom nagibu prema moru, formati i dispozicija kazeta sugeriraju terasasti profil od magistale prema moru.

Uzoni luke predviđena je gradnja novog terminala kopnenog i pomorskog prometa te pratećih sadržaja.Zona luke podijeljena je u dvije sadržajne cjeline:

- zona pomorskog prometa
- zona pratećih lučkih funkcija

### **2.1.3. Prometna i komunalna infrastruktura**

Zbog evidentnog odsustva ikakvog urbanog koncepta unutar zone obuhvata plana odnosno nedostataka ikakvog sistema u prostornom rasporedu ne postoji nikakva racionalana infrastrukturna mreža niti se nadzire ikakava konceptualna matrica.

Postojeća infrastrukturna opremljenost unutar zone obuhvata je nezadovoljavajuća za planom predviđene sadržaje te je potrebno izvršiti rekonstrukciju postojeće i izgradnju nove prometne, energetske, telekomunikacijske i vodovodne mreže.

## **2.2. Ciljevi prostornog uređenja naselja odnosno dijela naselja**

Cilj prostornog uređenja zone obuhvata plana je prostorno-prometna organizacija lučkog prostora po najsuvremenijim tehnološkim standardima te oblikovanje koherentnog obalnog urbanog tkiva jasne i prepoznatljive fizionomije.

Za sam grad Zadr premještaj Trajektne luke na novu lokaciju dugoročno rješava ozbiljno prostorno-prometne i ekološke probleme, naročito stare gradske jezgre.

Na novoj lokaciji Trajektne luke i poslovnog parka stvara se nova urbana struktura koja će poticati daljnji razvoj ili restrukturiranje gospodarstva te činiti jako uporište gospodarskog razvoja gradskog, županijskog i državnog. Čitav niz novih lučkih funkcija uz i u samoj novoj luci, te prodor gradskih centralnih i stambenih funkcija u zoni poslovnog parka osigurava ravnotežu prostornog razvoja gradske aglomeracije bez ograničenja.

### 3. PLAN PROSTRONOG UREĐENJA

#### 3.1. Program gradnje i uređenja prostora

Površina nutar obuhvata plana iznosi približno 155 ha, i podjeljena je u dvije zone:

- područje južno od postojeće željezničke pruge zona A-LUKA p=99,5 ha
- područje sjeverno od željezničke pruge zona B-POSLOVNI PARK p=55,5 ha.

Zona A nalazi se dijelom na postojećoj kopnenoj površini, planski nasutoj površini te površini mora. Zona B nalazi se u cijelosti na postojećoj kopnenoj površini.

#### 3.2. Osnovna namjena prostora

ZONA A-LUKA

NOVI TRAJEKTNI TERMINAL

Dislokacija trajektnog otočnog, dužobalnog i prekomorskog prometa u prostor uvale Bregdetti uspostavlja nove odnose među postojećim i novim prometnim terminalima.

Novi trajektni terminal udaljen je od stare za cca 3.5 km.

Autobusni i željeznički kolodvor nalaze se na sredini pravca između ova dva pola.

Očigledno je da su oba lučka terminala u odnosu na autobusni i željeznički kolodvor u graničnim dosezima pješćakog perimetra.

Ova činjenica generirat će razvoj značajne gradske prometne longitudinalne. Promet putnika koji će se odvijati na novoj uzdužnoj osi, napeti će na istom pravcu nove silnice urbanog potencijala, koji će zacijelo generirati urbani razvoj na dužobalnoj longitudinali.

SUSTAV PROMETNIH TERMINALA

Elementi sustava:

a) pomorski prometni terminali

Stara gradska luka

- terminal selektivnog putničkog prometa poglavito na relaciji grad - otoci, ali i u dužobalnom i prekomorskom prometu.  
Uvala Bregdetti - Brodanov jaz
- otočni trajektni terminal (OTT)
- terminal dužobalne linijske plovidbe (TDP)
- međunarodni putnički terminal (MT)
- terminal za turistička kružna putovanja
- kontejnerski terminal
- ostali terminali u sklopu luke Gaženica

b) terminali kopnenog prometa

- postojeći željeznički i autobusni terminal
- terminal brze jadranske željeznice
- ranžirni kolodvor Pelegrinovo polje
- kamionski terminal u zoni kamenoloma
- pozadinski skladišni terminal u zoni kamenoloma

- c) terminal zračnog prometa
- zrakoplovni terminal Zemunik.

Zadarski sustav prometnih terminala afirmiran je kao element temeljne prostorno - prometne razvojne koncepcije grada Zadra, regije i Republike Hrvatske.

Govoriti o sustavu prometnih terminala u zadarskom lučkom kontekstu, znači govoriti o mjestu koje predstavlja jednu od najsnažnijih jadranskih čvorova u kojem su svezani pomorski, kopneni i zračni putovi.

## UTJECAJ IZGRADNJE NOVE LUKE NA URBANU MREŽU I MORFOLOGIJU GRADA

Zadar je grad-luka i grad luka.

Luka (u jednini) znači njegov prauzrok.

Luke (u množini) znače njegov razvoj u suvremeni lučki sustav.

Razvoj lučkog sustava potvrđuje lučko biće Grada.

Zadarski lučki dualizam, kojeg smo već prepoznali u karakterističnoj lučkoj podvojenosti većine hrvatskih luka, ima nešto iznimno, a to je idiomatska topografija dvaju lučkih akvatorija. Ta, gotovo simbolička topografska ikonografija, prikazuje dvije luke zaštićene s dva poluotoka.

Što su Jazine poluotočkoj jezgri - to je uvala Bregdetti arbanaškom poluotoku.

Međutim, lučka topografska simetrija nastavlja se i dalje: kako se nova luka preko trajektnog terminala pretače u zonu lučke industrije, tako se stara gradska putnička luka preko nautičkih luka i lučica pretače u turistički kompleks Borika.

Topografska slagalica na zadarskoj urbanoj tezulji donosi još uzbudljivih komparacija.

Naime, ušće potoka Vruljice u Marinu stare gradske luke, završetak je zapadne zelene transferzale koji prati njegov tok.

Gotovo identično morfološko značenje ima i potok Ričina, koja svojim utokom oblikuje zonu Otočnog trajektnog terminala u uvali Bregdetti. Zeleni potez Ričine, proteže se od novog Trajektnog terminala, sve do terminala jadranske brze željeznice, pozadinskih skladišta, kamionskog terminala i grosističke trgovine u zoni lokaliteta: kamenolomi - Crvene kuće - Pelegrinovo polje.

Kad se radi o novom lučkom prostoru, morfološko strukturalni urbani model, slijedit će bez sumnje dva zahtjeva:

- zahtjev za prostorno-prometnu organizaciju lučkog prostora po najsuvremenijim tehnološkim standardima
- oblikovanje koherentnog obalnog urbanog tkiva jasne i prepoznatljive fizionomije.

## URBANE TRANSFORMACIJE KAO POSLJEDICA IZGRADNJE TRAJEKTNOG TERMINALA

Grad kakvim ga danas vidimo utemeljen je na dva urbana entiteta - naselju "intra muros" (povijesni grad) i naselju "extra muros" (povijesna periferija) - Poluotok i Arbanasi.

Na ovu se strukturu nadograđuju drugi gradski prostori kao urbani stratumi čitljivi poput arheoloških slojeva.

Stanje povijesnog središta pogoršano je krivim usmjerenjem razvoja urbane mreže. Recentna situacija pokazuje intenciju da se središte grada pomakne iz povijesne jezgre i na umjetan način stvori "nova centralnost". Ta se zamisao temelji na snažnim prometnim sustavima (magistralna cesta, terminali) protivno svim lokalnim, povijesnim, i prirodno usmjerenim tokovima lokalne mreže. Ideja je tipično "kontinentalna", postavljena na militantnom konceptu proboja s maksimalnim efektom. Geometrija ove logike se zasniva na prostom povlačenju najkraćeg poteza od točke A do točke B, bez obzira što točke A i B u urbanom smislu zapravo znače.

Ideju novog bulevara, kao neuspjelog "cardo maximus" treba korigirati idejom novog "decumanus maximus", prometnim potezom koji po geometriji centurijacije najizravnije spaja luku s gradskim središtem, te najkraćim putem izvodi promet iz gradskog središta prema izvangradskoj prometnoj mreži (Nin na jednoj strani i Biograd na drugoj). Ako ovaj potez uspije svi su izgledi da se i promašeni cardo može rekvilificirati.

Prostor grada i podgrađa ima dovoljno potencijala za oblikovanje novog razvojnog scenarija.

Željeznički i autobusni kolodvori kao središnji gradski terminali i dalje mogu obavljati svoju ulogu uz

dodatak lokalnih terminala na poziciji Luke.

## TRAJEKTNI TERMINAL I ODNOS S KONTAKTNIM ZONAMA

Trajektni terminal Zadar ostvaruje suodnos s okolnim prostorima i sadržajima:

- a) funkcionalnim jedinstvom
- b) preklapanjem funkcija
- c) komplementarnim djelovanjem
- d) interaktivnim djelovanjem.

U funkcionalnom jedinstvu nalaze se svi elementi prometnog sustava, bilo da se nalaze u užoj zoni trajektnog terminala ili su disperzirani u širem gradskom prostoru.

Preklapanje funkcija najintenzivnije je izraženo u odnosu na teretnu luku. Naime, jugoistočni gat Međunarodnog terminala ima multivalentni karakter i služi:

- kao pristan za brodove na međunarodnim linijama
- kao pristan za turističke brodove na kružnim putovanjima
- kao pristan za RO-RO brodove.

Na ovom prostoru preklapaju se funkcije teretne i trajektne luke. Načelo bivalentnosti ostvareno je ne samo u korištenju pristana, već i u korištenju lučkih servisa (od lučke transportne tehnologije do policijskog i carinskog servisa).

U komplementarnom odnosu nalaze se svi oni sadržaji koji opslužuju putnike ili se naslanjaju na širok spektar tercijarnih djelatnosti poželjnih u užoj zoni trajektnog terminala. To su prvenstveno:

- otočni distributivni centar
- trgovački i poslovni centar
- ostale poslovne zgrade i pogoni
- hotel

U interaktivnom odnosu prema luci naći će se svi postojeći privredni i dr. subjekti koji se nalaze u prostoru izneđu lučkog akvatorija i postojeće lučke prometnice, a to su sadržaji:

- "Zadranke"
- "Tankerkomerca"
- "Termodin" i "Alpro"
- "Mljekare"
- "Elke"
- "Adrie"
- "Dimo"
- T.K.V-a
- "Elektronike"
- privatni posjedi u zoni Brodanovog jaza.

Budući da svi ovi subjekti ulaze u područje živog lučkog i kopnenog prometa, očekuje se otvaranje procesa restrukturiranja pojedinih manje konjunktornih sadržaja u atraktivnije djelatnosti.

Ovdje je važno naglasiti, da se gotovo cijeli program izgradnje novog Trajektnog terminala izvodi na umjetno stvorenim površinama, dakle, na pomorskom javnom dobru. To isključuje bilo kakvi oblik prisile u rekonstruiranju obalnog gospodarstva, osim čistog tržišnog interesa. Razumljivo je da će provedbena planska dokumentacija, zavisno o općem društvenom interesu uskratiti razvoj neprihvatljivih djelatnosti (ekološka održivost, sigurnosni i drugi limiti).

Posredan interaktivni odnos, Trajektnog terminala ostvarit će sa širokim prostorom na potezu: gradski

autobusni kolodvor - Biogradska cesta - Jadranska turistička cesta.

U ovom prostoru očekuje se interakcija na tragu strateškog opredjeljenja litoralnog usmjerenja razvoja grada Zadra. Umjesto "instant" naselja tipa Bili Brig, Smiljevac, Bokanjac i sl. prostori južno od Biogradske ceste zacijelo bi, kao mješovite zone u "drugom redu od mora", bili atraktivniji za rad i stanovanje od ranije spomenutih naselja.

Interakcija na relaciji trajektni terminal - otoci posebno je zanimljiva, kako u smislu općeg nastojanja za poticanjem njihovog oživljavanja, tako i u smislu poticanja razvoja otočne pomorske infrastrukture. Naime, ukoliko izostane razvoj pomorske prometne infrastrukture na otocima, zalud je razmišljati o selektivnim oblicima njihovog povezivanja s urbanom maticom i kopnom općenito.

U posrednom interaktivnom odnosu naći će se udaljenije zone i funkcije. Svakako treba pripomenuti da bi značajno podizanje cijene gradskog zemljišta u zoni Trajektnog terminala moglo, potaknuti disperziju lučke industrije u dubinu kopnenog prostora. Može se pretpostaviti da bi se kao kraljeznica takve disperzije afirmirala zasad atrofirana željeznička pruga Zadar-Knin. Nedvojbeno je da bi takvi pomaci najavili neslućene mogućnosti za željeni razvoj zadarske kopnene regije.

## TRAJEKTNI TERMINAL I ZADARSKI ARHIPELAG

Jedan od temeljnih motiva za preseljenje trajektnog terminala jeste poboljšanje i osuvremenjivanje povezanosti urbane matice sa svojim otočnim prostorom.

Zadarski arhipelag sastavljen je od malih otoka, koji ne mogu funkcionirati kao otočni mikrokozmos jednog Krka ili Brača. Zato, nije čudno da su upravo najmanji i najudaljeniji otoci zadarskog arhipelaga po najnovijem ustroju lokalne uprave ušli u sastav grada (Olib, Silba, Premuda, Ist, Molat, Tun, Zverinac, Iž i Rava). Oni dakle nemaju vlastiti samoupravni entitet.

Veći otoci i oni bliže gradu pritom funkcioniraju kao zasebne općine (Ugljan, Pašman, Dugi Otok). Ova paradoksalna situacija, mada posljedica tužne komunikacijske zbilje, paradigmatički se podudara s jednim od najprisutnijih trendova i teorija o razvoju grada budućnosti, a to je tendencija raspršivanja grada. Raspršivanje grada potiče razvoj suvremenih komunikacija, ili obrnuto, osuvremenjivanje komunikacija potiče raspršivanje grada. Raspršivanju grada pridonijela je, osim razvoja komunikacija, i delokacija odnosno individualizacija radnog mjesta. Tehnologije koje su zahtjevale veliku koncentraciju radne snage na jednom mjestu, definitivno su iza nas. Dakle, raspršivanje grada prati i raspršivanje proizvodnje.

Razvoj zadarskog prometnog sustava, posebice trajektnog terminala u uvali Bregdeti i putničke luke za selektivni promet u starogradskom akvatoriju, učinit će u budućnosti sadašnji paradoks otočnog upravnog ustroja, novom urbanom realnošću. Zato zadarski otočki urbani sustav s pravom možemo nazvati urboarhipelagom.

Individualizaciju radnog mjesta, raspršivanje grada, delokaciju proizvodnje prati još jedan suvremen fenomen, a to je individualizacija prometa. Zbog specifičnih okolnosti, ali ponajviše zbog siromaštva i destimulativne državne politike na fiskalnom planu, još se ne usuđujemo računati na značajniju individualizaciju pomorskog prometa. Međutim to je zacijelo neumitan slijed u razvoju komunikacija na kopnu i u zraku, pa zašto ne i na moru.

Individualizacija otočnog prometa po našem uvjerenju odvijat će se u dvije etape:

- a) individualizacija prometa na razini otočnog entiteta
- b) razvoj osobnih sredstava pomorskog prometa (adekvatno automobilu ili malom avionu).

Individualizacija prometa na razini otočnog entiteta znači takav stupanj razvoja prometne veze otok - kopno, u kojem će svaki otok imati vlastitu i neposrednu putničku vezu s urbanim središtem.

Takav trend, međutim, neće pratiti trajektni kolni, teretni i javni promet. Naprotiv, potonji će svoj razvoj temeljiti na pouzdanosti, učestalosti, sveobuhvatnosti i organizacijskoj racionalnosti. Zato će doći do još snažnije distinkcije između putničkog i teretno-kolnog prometa u otočnom povezivanju s kopnom.

Ova analiza ukazuje da u budućnosti ne smijemo očekivati umnažanje trajektnih linija, već će se znatno više umnožiti po vrsti i kvaliteti putnički promet. To upućuje na dvije bitne konstatacije:

1. Prostor starogradske luke zadržat će kontinuitet u pomorskom prometu, bez bojazni za atrofijom luke.
2. Prostor trajetne luke neće hipertrofirati brojem trajekata, već će se tehnološki i organizacijski unaprijediti pod ranije navedenim principima.

## PROMETNA I TEHNOLOŠKA STRUKURA LUČKOG SUSTAVA

### Opće funkcionalne značajke

Terminali pomorskog prometa zavisno od stupnja autonomnosti ili komplementarnosti čine zasebne ili povezane podcjeline.

Najviši stupanj prostorne, prometne i tehnološke posebnosti karakterističan je za otočni trajektni terminal - OTT, dok Terminali dužobalne linijske plovidbe - TDP i Međunarodni terminal - MT djeluju kao komplementarni podsustav.

Za sve terminale provedeno je načelo prostorne odvojenosti od javnog cestovnog sustava. U zonu terminala promet se uvodi sistemom jednosmjernog uređenja s jasno označenim smjerovima. U skladu s prostornim mogućnostima i prometnoj frekvenciji izvršeno je odvajanje ulaza i izlaza terminala.

Ispred svakog terminala locirani su punktovi za prihvat individualnog i javnog prijevoza:

- autobusna postaja javnog gradskog prijevoza
- taxi postaja
- kratkotrajno parkiralište za autobuse koji čekaju putnike - turiste
- kratkotrajna parking zona za ispraćanje i čekanje putnika
- dugotrajna parking zona za one koji ostavljaju vozilo na kopnu, a koji to isto mogu stvoriti i na velikom univerzalnom predterminalskom parkiralištu (bus, teretna vozila, osobna vozila) ili u višetažnom parkiralištu.

U zoni TDP-a i MT-a pješачki promet visinski je izdvojen od nivoa kolnog prometa i odvija se nadzemnim pješачkim pasarelama.

Unutar zone pojedinog terminala primjenjena su opća pravila regulacije prometa koja jamče:

- osiguranje brzog i sigurnog pristupa iz javnog prometnog sustava do brodske rampe i obrnuto
- selekcioniranje prometa prema odredištima
- selekcioniranje prometa prema vrstama prometnih sredstava
- selekcioniranje tuzemnog i inozemnog prometa
- izdvajanje vozila iz kolone bez blokiranja prometnog tijeka
- sistemsko označavanje i informiranje sudionika u prometu
- konzistentna jednosmjerna regulacija prometa
- sve prometne i manipulacijske zone otvorene su za izmjenu režima ili za nove organizacijske zahtjeve
- u sve zone omogućen je otvoreni servisni pristup interventnim (vatrogasnim, ambulantnim, policijskim) vozilima.

Ključni uvjet za sve otvorene prostore pomorskih terminala trajektne luke, kao i za strukturalni ustroj zgrada jest fleksibilnost. Osim fleksibilnosti fizičke strukture, nužno je ostvariti i preddispozicije za funkcionalnu višeznačnost pojedinih elemenata. Tako će biti zajamčena laka prilagodba funkcija često nepredvidivim situacijama, a cjelokupni sustav bit će podatan za prihvaćanje novih organizacijsko-tehnoloških zahtjeva u budućnosti.

### A. OTOČNI TRAJEKTNI TERMINAL - OTT

Otočni trajektni terminal predstavlja onaj element sustava prometnih terminala koji se mora prvi realizirati. OTT je smješten na ušću potoka "Ričine" na predjelu koji je označen toponimom "Brodanov Jaz". Cjelokupna površina OTT-a ostvarena je na nasipu degradiranog plićaka.

Nasipanje je uvjetovano:

- nuždom za stvaranjem potrebnih površina za prometnu manipulaciju u ukrcaju i iskrcaju vozila,
- nuždom dostizanja operativnih dubina obale (min 5,0 m).

Novoformirana površina OTT-a ima oblik poluotoka kojeg s jugoistočne strane čini operativna obala, a sa sjeverozapadne strane mali akvatorij proširenog ušća "Ričine".

Naime, ovaj prošireni utok Ričine u more nije samo registriranje topografskih specifičnosti lokaliteta. On upućuje na reafirmaciju cijelog širokog područja zelene transverzale čiju kralježnicu čini potok Ričina, a koji u ovako oblikovanom ušću potvrđuje svoje urbano i simbolično značenje.

Ulaz u prostor OTT-a situiran je na istočnoj strani poluotoka.

Odmah po ulasku u areal OTT-a organizirano je polje čekališnih kolona pred naplatnim punktom.

Nakon kupovine karte, vozila se usmjeruju na ukrcajno čekališno polje, gdje se selektivno uvode u kolone zavisno od odredišta i od tipa vozila (osobno vozilo, osobno s prikolicom, teretno itd.).

Putnici koji pri dolasku u terminal iz bilo kojih razloga ne žele odmah pristupiti ukrcaju, usmjeruju se na parkiralište za kratkokrajno ili dugotrajno čekanje.

Osobna vozila koja dovode i sačekuju putnike upućuju se na kratkotrajni parking.

Za interventna vozila i vozila s pravom prvenstva prolaza osiguran je neposredan ulaz i izlaz izvan uobičajenog ukrcajnog tijeka.

Putnici koji putuju bez osobnih vozila sredstvima javnog prometa stižu na pripadajući terminal gradskog prijevoza i usmjeruju se na čekanje u zgradu OTT-a.

Zgrada OTT-a servisira sve prometne aktivnosti unutar zone terminala, uključujući boravak putnika u odlasku i dolasku, te pružanje odgovarajućih informacijskih, sanitarnih, ugostiteljskih i drugih usluga.

Mali privredni lučki promet (ribarska flota, pjeskari, prijevoznici drva i sl.) komplemetaran je oblik otočnom trajektnom prometu. Međutim, kako se ovaj promet može odvijati mimo režima OTT-a za njega su rezervirani postojeći ili djelomično prošireni obalni prostori Adrie i Tankerkomercera, promet građevinskim materijalom, prijevoz vode ili goriva obavljat će se u pravilu u režimu OTT-a.

## B. TERMINAL DUŽOBALNE LINIJSKE PLOVIDBE - TDP I MEĐUNARODNI TERMINAL - MT

Promet koji se odvija u TDP-u komplementaran je Međunarodnom terminalu, pa ova dva elementa prometnog sustava dijele isti prostor s nizom preklopljenih funkcija.

### MT I DTP - opis ukrcajno-iskrcajnog slijeda

Ulaz/izlaz u TDP organiziran je na zapadnom dijelu kompleksa, a ulaz/izlaz u MT u istočnom dijelu. Oba terminala imaju zajedničke parkirališne površine za kratko i dugo zadržavanje, kao i zajednički terminal gradskog prijevoza.

Zgrada terminala je također jedinstvena, objedinjujući sve zajedničke servisne, sanitarne, ugostiteljske i druge djelatnosti.

Nasuprot tome jasno su razlučene one funkcije unutar zgrade terminala koje su uvjetovane režimom koji nameće međunarodni u odnosu na domaći promet.

Čekališna polja odvojena su zavisno od vrste prometa (domaći ili međunarodni), ali je organizacija čekališnog prostora uvjetovana mogućnošću lake izmjene režima zavisno o prometnim potrebama.

Tehnološka dispozicija dužobalne linijske plovidbe razvijena je od ulaza, koji motorizirane putnike i druga vozila uvodi u zonu čekališnih kolona prije punkta za naplatu.

Nakon kupovine ili provjere karata, vozila se zavisno od linije na koju se žele ukrcati, te zavisno od tipa vozila, selektivno uvode u odgovarajuće čekališne kolone, odakle se po pozivu ukrcajavu na odredišne linije. Pristup vozila u međunarodni terminal odvija se na sličan način, s tim da nakon čekališne kolone za kontrolu karata slijedi provjera putovnica i carinska kontrola.

Autobusi i teretna vozila u ovom postupku izdvajaju se u zaseban čekališni prostor.

Nakon izvršenog pregleda putovnica i carinskog pregleda, vozila se usmjeruju na pripadajuća ukrcajna polja zavisno o odredištu i vrsti vozila.

Za sva vozila koja ne idu na ukrcaj osigurane su odgovarajuće parkirališne površine. Putnici koji putuju bez vozila, bilo da se upućuju na domaće ili na međunarodne linije, dolaze sredstvima javnog gradskog prometa (bus - tax)/ i usmjeruju se u zgradu terminala. Iz terminalnog hall-a, kojega prate sadržaji općeg putničkog servisa, putnici se usmjeruju zavisno od cilja putovanja u zone domaćeg ili inozemnog prometa.

Putnici u međunarodnom prometu obavljaju prije poziva za ukrcaj kontrolu putovnica i carinsku kontrolu. Po pozivu za ukrcaj, putnici pješačkim pasarelama (skyways) pristupaju određenom brodu. Kako se očekuje da će gradnja skyways-a uslijediti u finalnoj etapi izgradnje, kao prijelazno rješenje za pristup putnika od zgrade terminala do broda korist će se autobusi, a na kraćim distancama moguća je i pješačka veza. Iskrcajni proces za putnike domaćih linija s vozilima odvija se bez posebnog režima, po označenim linijama izlaska.

Za zadržavanje vozila u dolasku osigurane su parkirališne površine.

Domaći putnici bez vozila upućuju se skyways-om do domaće zone u zgradi terminala, a odatle na postaju javnog gradskog prijevoza ili na individualni prijevoz.

Putnici u vozilima, s međunarodnih linija, upućuju se nakon iskrcaja u čekalište za carinsku provjeru i provjeru putovnica. Kontrola putnika odvija se u vozilu. Kontrola putnika u autobusima može se obavljati:

- u samom autobusu,
- u zgradi terminala, što uvjetuje izlaz putnika iz autobusa koji ih čeka na izdvojenom čekalištu.

Za teretna vozila organiziran je izdvojeni čekališni prostor.

Nakon kontrole putovnica, slijedi carinski pregled. U tu svrhu izlazni prostor podijeljen je u zelenu i crvenu carinsku zonu. Vozila sa slobodnim prolazom upućuju se u zelenu zonu, a vozila za "teški" pregled upućuju se u crvenu zonu.

Nakon carinskog pregleda, vozila izlaze iz zone međunarodnog terminala uz mogućnost zadržavanja na pratećim parkirališnim površinama. Za duže vremensko zadržavanje sva vozila usmjeruju se na univerzalno predterminalsko čekalište.

Putnici individualci bez vozila, na dolasku s međunarodne plovidbe upućuju se nadzemnim pasarelama do kontrole putovnica i carinske kontrole u zgradi terminala, a odatle prema individualnim ili javnim oblicima prijevoza.

Prostorna organizacija ukrcajnih polja koncipirana je tako da omogućuje brzu i jednostavnu izmjenu režima vezano za stavljanje pojedinih zona u funkciju domaćeg ili međunarodnog prometa.

Pojedine zone i putevi omeđuju se mobilnim ogradama u prvoj etapi korištenja, dok još ne bude izvršeno nivelacijsko razdvajanje pješačkog i kolnog prometa.

Između ukrcajnih polja za domaći i međunarodni promet oformljena je transfer zona za sve vrste pomoćnih ukrcajno-iskrcajnih vozila i opreme.

Prostor operativne obale organiziran je u dva gata, po jedan za domaći odnosno međunarodni promet. Gatovi su potpuno otvoreni za različite režime prometa.

Naime, jugoistočni gat namjenjen je međunarodnom prometu, a sjeverozapadni, domaćem linijskom prometu, ali se u svakodnevnom korištenju funkcije gatova mogu lako zamijeniti.

Gatovi su dimenzionirani tako da omogućuju brz transfer sredstava za mjere sigurnosti, lako usluživanje trajekata (odvoz smeća, pumpe i sl.).

## ZGRADA TERMINALA

Putnički servis i MT-a i TDP-a objedinjen je u jedinstvenoj zgradi. Unutar zgrade razvijene su slijedeće funkcije:

- centralni hall terminala s izdvojenim ulazom i izlazom te pratećim putničkim uslužnim sadržajima
- provjera karata za putnike u domaćem prometu
- boravak u odlasku za putnike u domaćem prometu
- provjera karata za putnike u međunarodnom prometu
- boravak u odlasku za putnike u međunarodnom prometu

- carinski pregled i kontrola putovnica za putnike međunarodnog prometa u odlasku
- skyway za pristup odredišnim plovilima
- hall za putnike u dolasku s međunarodnih linija
- imigracijska i carinska kontrola međunarodnih putnika u dolasku.

Putnicima u odlasku i dolasku osiguran je multivalentni servis koji sadrži:

- informacijski sustav (desk informacije, natpisi, elektronske informacije, pasivni znakovi u obliku piktograma)
- sanitarije (dame, gospoda, djeca i bebe, hendikepirani)
- prodaja karata
- putničke, turističke i druge agencije
- poštanski ured
- banka i mjenjačnica
- telefonske govornice
- prostor za odlaganje prtljage (garderobe i pretinci za najam)
- punkt prve pomoći
- čuvanje i zabava za djecu
- okupljalište grupa (meeting point)
- rent a car servis
- frizerski i kozmetičarski servis
- ugostiteljski servis različitog tipa i nivoa usluge
- specijalizirane trgovačke i uslužne djelatnosti.
- bescarinske prodavaonice
- policijski ured s disperziranim punktovima za kontrolu i sigurnost putnika
- glavni carinski ured s disperziranim punktovima u zoni terminala, pratećim skladišnim i drugim prostorima i opremom
- uprava luke, prostori i uređaji za sustav upravljanja i sigurnosti
- energetska i drugi pomoćni prostori

ISKAZ POVRŠINA ZA PROMETNE TERMINALE m2

OTT

• ukupna površina OTT-a	36.000
• interne kolne prometnice	3.000
• parkirališta	
a ) dugotrajni parking (75 mjesta)	1.500
b ) kratkotrajni parking (90 mjesta)	1.700
• bus - taxi	1.600
• čekalište pred naplatnim punktom (40 mjesta)	2.400
• ukrcajno polje (400 mjesta)	12.000
• operativna obala	6.000
• ostale obale	3.800
• zelene površine	4.000
• zgrada OTT-a BRP	800

TDP I MT m2

• ukupna površina	99.300
• parkirališta	
a dugotrajni parking (300mjesta)	6.200
b kratkotrajni parking	

c	bus - taxi	2.800
d	univerzalno predterensko parkiralište (osobna vozila, bus, teretna vozila) (300-600)	9.600
·	TDP - čekalište za naplatu	2.400
·	TDP - ukrcajno polje (300 mjesta)	4.500
·	TDP - operativna obala s gatom	5.800
·	TDP - ulazno izlazne i ostale prometne i manipulativne površine	3.000
·	MT - ulazno čekalište za naplatu i kontrolu	5.650
·	MT - ukrcajno polje (420 mjesta)	6.650
·	MT - izlazno čekalište za kontrolu i carinjenje	
a/	osobni automobili	5.700
b/	autobusi i teretna vozila	4.500
c/	crvena zona	4.000
·	MT - operativna obala s gatom	14.200
·	MT - ulazno izlazne i druge prometne i manipulativne površine	8.500
·	transfer zona	1.400
·	skyways	680 m <sup>1</sup>
·	trg pred ulazom u zgradu terminala	2.000
·	zelene površine	14.000
·	zgrada terminala sa svim putničkim servisima (BRP)	8.000

**1.3. Iskaz prostornih pokazatelja za namjenu, način korištenja i uređenja površina – zona A**

**Iskaz prostornih pokazatelja za namjenu, način korištenja i uređenja površina – zona B**

### 3.4. Prometna i ulična mreža

Temeljem postavljenih ciljeva i strateških razvojnih dokumenata na razini države Hrvatske i njene uloge u sustavu srednjeeuropskih država, u koncepciji prometnih rješenja, slijedili smo optimistička rješenja u definiranju elemenata prometnog čvorišta Zadar, kao složenog sustava.

Trenutna gospodarska situacija kao nepovoljan element biti će u navedenom periodu nadvladan, te će ukupni društveni i gospodarski razvoj zadarske regije imati trajnu uzlaznu liniju. Za ovakav razvoj jedan od prvorazrednih uvjeta jest efikasan, pouzdan i siguran prometni sustav, visokog prometnog standarda.

Izgradnjom planiranih interregionalnih prometnica,

- Jadranske autoceste i autocesta prema Zagrebu na koje se zadarska regija povezuje na dva čvorišta.
- Jadranske pruge velikih brzina Trst - Rijeka - Zadar - Split - Dubrovnik, i brze pruge do Zagreba, Zadar se kopnenim prometnicama približava Zagrebu na 2 - 3 sata vremenske udaljenosti, a isto toliko će iznositi i vremenska udaljenost do Rijeke odnosno do Dubrovnika, bilo cestom bilo željeznicom. Rekonstrukcija zračne luke Zadar u Zemuniku omogućit će kvalitetno međunarodno i tuzemno povezivanje zrakom.

Razvoj novih plovila, brzih putničkih brodova za duge i srednje pruge, te novih tipova brodova za prijevoz cestovnih vozila, omogućuje zadovoljenje naraslih potreba za većim prometnim standardom na moru, posebice u turističkoj sezoni.

Zasebno utvrđeni ciljevi u strategiji razvoja otoka na hrvatskoj obali nameće potrebu bitnog unapređenja otočkih veza s kopnom i međuotočkih.

Zato se u koncepciji prometnog rješenja jasno definiraju sve prometne funkcije koje omogućuju kvalitetan, jednostavan logičan i efikasan transfer putnika s kopnenih prometnih sredstava na brodove i na trajekte.

Prometna polazišta u definiranju prometne koncepcije trajektnog terminala su:

- preseljenje svih otočkih trajektnih linija iz postojeće u novu luku.
- izgradnja dužobalnog terminala za pristajanje svih brodova na dužobalnim linijama, koji prevoze cestovna vozila;
- razvoj i izgradnja terminala za međunarodne linije i brodove na kružnim linijama na Mediteranu i u Jadranskom moru, koji osim putnika prevoze i vozila;
- razvoj i izgradnja autobusnog kolodvora za prigradske i regionalne autobusne linije u neposrednoj blizini terminala pomorskog prometa, posebice otočkog terminala koji ima najveću frekvenciju putnika;
- definiranje akvatorija i lučko manipulativnih površina teretne luke, te definiranje prostornog odnosa teretne i trajektne luke;

Imajući u vidu da će najveći broj putnika i vozila prolaziti kroz otočki trajektni terminal, a uzimajući u obzir prirodne uvjete (dubina mora), već izgrađene sadržaje i ukupan prostor izabrana je predložena koncepcija prometnog rješenja.

Otočki trajektni terminal (OTT) smješten je bliže gradskim sadržajima iz sljedećih razloga:

- Tradicionalno, putnici između luke Zadar i otoka imaju većinom odredište u Gradu.
- Predložena lokacija ima slobodne prostore, za razvoj terminala autobusnog i željezničkog prometa u zaleđu.
- Otočki trajektni terminal zajedno s malom privrednom lukom i novim otočkim distributivnim centrom može se uz neznatne rekonstrukcije postojećih cestovnih prometnica realizirati u vrlo kratkom roku.
- Navedena lokacija (OTT) je najbliža postojećem, autobusnom i željezničkom kolodvoru, te je prijelaz putnika s kopnenih prometnih sredstava na trajekte najkraći.

Dužobalni terminal (PDT) smješten je uz postojeću privrednu luku i tehnološki je povezan s terminalom za međunarodne trajektnе linije i linije na kružnim putovanjima.

Dužobalne linije opslužuju brodovi velikog kapaciteta i velikog gaza i s takvim zahtjevima optimalna lokacija je upravo ova predložena. Još većih maritimnih zahtjeva su veliki brodovi za međunarodne linije i brodovi na međunarodnim kružnim linijama (dužine 250 m i gaza do 8 m).

Zadovoljenje ovih kriterija moglo se ostvariti jedino na predloženoj lokaciji. Povoljnost ove lokacije ogleda se posebno u činjenici što se carina i kontrola dokumenata za inozemne putnike i vozila obavlja uz carinsku zonu teretne luke, te se određene funkcije u međunarodnom prometu isprepliću i nadopunjavaju.

Preklapanje određenih funkcija međunarodnog trajektnog prometa i teretne luke riješit će se fleksibilnim odnosom na organizacijskoj i upravljačkoj razini.

### **3.5. Komunalna infrastrukturna mreža**

#### **3.5.1. Vodoopskrba**

Planiranom vodovodnom mrežom pokriveno je cijelo područje, dakle i ono jugozapadno od željezničke pruge, i ono sjeveroistočno od nje.

Trajektno pristanište, pa i neki industrijski pogoni, od vitalnog su značenja. To podrazumijeva da u slučaju bilo kakvog kvara na vodovodnoj mreži ne bi smjeli ostati bez vode.

Zato je planirano više ulaza vode zonu obuhvata od kojih je jedan ipak glavni, a ostali su sporedni, što je uvjetovano rangom (profilom) cjevovoda na koji se vežu. Ulazni cjevovodi su naravno povezani unutar zone prstenastom mrežom, koja je osmišljena tako da u slučaju kvara bez vode ostanu samo manje grupe objekata (najviše dva industrijska bloka). Međutim, ovisno o veličini, broju i važnosti pojedinih pogona, projektanti mogu progustiti mrežu umetanjem dodatnih obostrano vezanih dionica i u one koridore u kojima nisu predviđeni ovim planom, odnosno mogu predvidjeti dodatne sekcijske zasune (npr. u sredini dionice) i na taj način smanjiti broj potrošača koji bi u slučaju kvara ostali bez vode. No pregusta mreža, kao ni prevelik broj zasuna u mreži nisu poželjni jer se tako povećavaju troškovi održavanja i gubici vode.

Glavni dovod vode je u istočnom kutu zone obuhvata s postojećeg cjevovoda profila 500 mm uz Jadransku turističku cestu koji je i izgrađen prvenstveno za potrebe industrije. Početni je profil 300 mm i on može sam osigurati ukupnu količinu vode na cjelokupnom području, ali uz veći pad tlaka i veće brzine vode u cijevima.

Sporedni dovodi su na suprotnoj, zapadnoj strani i dobivaju vodu s područja Ričine i Smiljevca.

Radi sigurnosti, postavljen je cilj da i sporedni dovodi u slučaju kvara na glavnom cjevovodu za industrijsku zonu, ili na glavnom dovodu  $\varnothing$  300 mm, omoguće barem rad važnijih dijelova industrijskih procesa u pogonima, bez poremećaja opskrbe trajektnog pristaništa. Da bi se taj cilj u budućnosti, kad se dostigne planska potrošnja, i ostvario, nije dovoljan samo spoj na postojeću vodovodnu mrežu u Biogradskoj cesti, već bi trebalo postupno izvesti i dodatna ojačanja u mreži Ričine i Smiljevca, baš kao što je i u pogledu prometa trebalo probiti nove te logično nastaviti i urediti postojeće prometnice. Na taj način bit će moguće zadovoljavajuće količine vode s glavnog cjevovoda (središnjeg gradskog prstena) u ulici Ante Starčevića prebaciti u ovaj dio, pa i u dalju industrijsku zonu. Ta ojačanja, koja su ujedno i sastavni dio budućih uređenih ili postojećih gradskih kvartova su :

- cjevovod  $\varnothing$  200 mm duž ulice Petra Skoka,
- cjevovod  $\varnothing$  200 mm duž ulice Ivana Getaldića,
- rekonstrukcija AC cjevovoda  $\varnothing$  150 mm u ulici Kneza Novaka Krbavskog od križanja s ulicom Ivana Getaldića

- do križanja s ulicom Franka Lisice u lijevanoželjezni  $\varnothing$  250 mm,
- izgradnja cjevovoda  $\varnothing$  200/150 mm duž ulice Franka Lisice od kožare do JTC,
- izgradnja cjevovoda  $\varnothing$  200 mm Zrmanjskom ulicom od kožare do "Gramata" i
- izmjena oko 60 m zaostalog cjevovoda  $\varnothing$  125 mm u  $\varnothing$  300 mm u Biogradskoj cesti.

No postoji i sigurnosni ulaz vode putem spomenutog azbestcementnog cjevovoda  $\varnothing$  250 mm, ali iz smjera teretne luke (sa suprotne strane) gdje inače voda izlazi iz zone obuhvata.

Postojeći cjevovodi su zadržani, a kad postane nužno, ukinut će se dio starog lijevanoželjeznog cjevovoda  $\varnothing$  125 mm na prolazu kroz višetažni parking (A1), dok se u nastavku zadržava. Cjevovod uz prugu ima nešto veće sigurnosno značenje, ali kako ipak nije glavni cjevovod opskrbnog područja, neće se ukinuti, ali se neće ni rekonstruirati ili izmješati, bez obzira što čitavom duljinom ostaje u novoplaniranoj širokoj prometnici duž pruge.

Brzina razvoja industrije, odnosno vrijeme preseljenja postojećeg trajektnog prometa kao i brzina rasta svekolikog prometa i popratnih djelatnosti, vjerojatno će odrediti kad će se koji od planiranih dovoda, ili dijelova mreže, stvarno i izgraditi. Imajući u vidu da je izgradnja novih industrijskih objekata iznad pruge već započela, bilo bi dobro što prije izvesti glavni dovod i spojiti ga na postojeći cjevovod uz prugu, te od tog mjesta u starom dijelu industrijske zone ispod pruge do postojećeg cjevovoda  $\varnothing$  125 mm da se zatvori privremeni opskrbeni-sigurnosni prsten. Obalni glavni dovod i mrežni cjevovod gradit će se tek kad se izvede nasip trajektnog pristaništa. Eventualno ojačanje dovoda s područja Ričine može se izvoditi kad potrošnja poraste.

Bez navedenih ojačanja izvan zone obuhvata, ukupno je potrebno izgraditi 8890 m vodovodne mreže ili nešto manje ako se u konačnici uspije zadržati postojeća mreža na području izgrađenih pogona ispod pruge.

Pružanje blokova iznad pruge uvjetuje i izvedbu priključaka uglavnom na cijevima koje se pružaju u smjeru sjeverozapad-jugoistok. Predviđeno je da jedan longitudinalni cjevovod opslužuje dva niza blokova (iznad i ispod), ali projektanti mogu predvidjeti i varijantu da opslužuje samo jedan niz tako da priključci ne prolaze ispod prometnice. Naime, u pogledu održavanja i smanjenja gubitaka povoljnije je da ima manje izgrađene mreže, ali s druge strane, ako bi blokovi bili gusto popunjeni industrijskim objektima, zbog velikog broja priključaka koji bi sjekli prometnicu, bilo bi bolje imati cjevovod za priključke u svakoj prometnici. Optimalno bi bilo kad bi se s jedne strane prometnice (u jednom nizu blokova) dozvolio gusti raspored manjih objekata, a s druge strane samo veliki industrijski objekti.

Kod projektiranja i građenja vodovoda trebalo bi osigurati minimalne razmake od ostalih instalacija i to: od kanalizacijskih cijevi 3 m, od VN vodova 1.5 m, od NN vodova 1.0 m i od TT vodova 1.0 m.

Mreža je proračunata na maksimalnu satnu potrošnju od 104.7 l/s i dodatno požarno opterećenje od 35 l/s. U tu količinu su uračunati i postojeći proizvodni kapaciteti koji se nalaze duž oboda ili unutar cjelokupne zone obuhvata. Budući da nije određen tip industrije, broj i veličina pogona, navedena količina je više stvar procjene izvedene iz dosadašnje potrošnje industrije i planske potrošnje cijelog grada (uz pretpostavku da se u ovoj zoni neće dogoditi neki veliki potrošač starog tipa teške industrije) pa je koncipiranje i dimenzioniranje najvećeg dijela unutrašnje mreže izvršeno na temelju važećih propisa, što znači da se je morao odabrati prstenasti sustav, i kao najmanji profil cijevi  $\varnothing$  100 mm, uz uvažavanje postojećih cjevovoda većeg profila.

Za opskrbu brodova i trajekata su predviđeni dostatni profili duž obale ili gatova tako da omogućе brzo i istovremeno opsluživanje više korisnika. Na tim će se cijevima nalaziti posebni hidranti ili uređaji za isporuku vode koji, osim hidranata na završecima cijevi, nisu posebno prikazani što će se učiniti, ovisno o potrebama, kroz projekte vodovoda. Dakako, projektanti, u projektiranju većih ili manjih podzona, morat će izvršiti provjeru stupnja izgrađenosti vodoopkrbnog sustava te uz uvjete komunalnog poduzeća uzvršiti detaljnije proračune odnosnih dijelova mreže.

Osim postojećih, svi novi vodoprovodnici bi trebali biti od nodularnog ili klasičnog sivog lijeva uz propisnu vanjsku i unutrašnju zaštitu. Naročito je važna vanjska zaštita cijevi gdje one mogu biti pod uplivom mora.

Hidrantska mreža u načelu se treba odrediti prema vrsti i veličini industrije koje ovim planom nisu određene. Za industrijske i druge građevine izvode se interne hidrantske mreže u skladu s uvjetima koje investitorima propisuje MUP u postupku ishođenja lokacijske dozvole. Osnovna prstenasta vodovodna mreža omogućuje efikasno gašenje uz upotrebu više hidranata. Na novoplaniranoj mreži predviđena su ukupno 62 hidranta koji će biti nadzemni, osim tamo gdje to nije moguće pa se mora postaviti podzemni hidrant.

Sadašnji način opskrbe plovila vodom mora se poboljšati i modernizirati. Isporuка vode mogla bi se vršiti ili nadzirati iz malog dispečerskog centra unutar trajektnе zone ili čak iz dispečerskog centra komunalnog poduzeća što je teže za pretpostaviti. Mogla bi, ovisno o cijeni projekta, biti i potpuno automatizirana tako da

korisnici sami uzimaju vodu putem posebnih naplatnih automata za isporuku.

### 3.5.2. Odvodnja

Na području urbanističkog plana uređenja koji je sastavni dio šireg prostora lučko industrijske zone Gaženica, posebno se razlikuju gradske otpadne vode, industrijske otpadne vode, te oborinske otpadne vode. Gradske otpadne vode su sve vode koje se troše u domaćinstvu, ugostiteljstvu, zdravstvu, školstvu, te za komunalne potrebe.

Prema Studiji kanalizacije na području lučko industrijske zone Gaženica za plansko razdoblje do 2015. godine računa se s potrošnjom gradskih otpadnih voda od 15000 radnika.

Industrijske otpadne vode su one koje sudjeluju u tehnološkim procesima, ili se upotrebljavaju za rashladne uređaje. Stoga su ove vode opterećene različitim zagađivačima, ili izazivaju termopoluciju.

U lučko industrijskoj zoni Gaženica, koja se proteže od potoka Ričina na zapadu, pa do granice s općinom Bibinje na istoku, predviđena je izgradnja raznih industrijskih i zanatskih pogona, skladišta, trajektnog terminala i operativno prometnih površina. Zbog toga se s ovog prostora mogu očekivati otpadne vode vrlo različitog sastava, što prvenstveno ovisi o postojećim i budućim tehnološkim procesima u raznim proizvodnim pogonima. Industrijske otpadne vode ne smiju biti korodirane, ne smiju sadržavati tvari ili spojeve koje izazivaju eksplozije, ne smiju sadržavati nedovoljno usitnjene krute tvari, niti radioaktivne tvari, a temperatura ispuštene vode mora biti u granicama do 30<sup>o</sup> C.

Iako nisu poznati svi industrijski sadržaji koji će biti locirani u radnoj zoni ovog urbanističkog plana, odnosno svi budući tehnološki procesi koji će se tamo odvijati, obvezatno se mora zadovoljiti opći uvjet da kod priključka industrijskih otpadnih voda na gradsku kolektorsku mrežu kvaliteta otpadnih tehnoloških voda mora odgovarati kvaliteti otpadnih voda iz domaćinstava. Budući da ove vode ne smiju sadržavati opasne tvari koje bi se mogle unijeti u morski prijamnik Zadarskog kanala, koji je namijenjen za rekreaciju i uzgoj riba, moraju se detaljno razmotriti svi tehnološki procesi za svaki pojedinačni proizvodni pogon, kako bi se što točnije utvrdile sve otpadne tvari koje će se tijekom predviđenog procesa odbaciti u otpadne industrijske vode.

Da bi se na vrijeme što efikasnije riješio problem otpadnih tvari mora se već kod planiranja tehnologije svakog proizvodnog pogona detaljno i pažljivo razmotriti način uzimanja i ispuštanja vode u predviđenom tehnološkom procesu, moraju se izvršiti opsežne analize vrste i koncentracije zagađivača, vremenskog slijeda pojedinih zagađivača i koncentracija, te druge potrebne analize.

Ispuštanje industrijskih otpadnih voda u gradsku kanalizaciju i određivanje potrebnog stupnja čišćenja istih mora biti u skladu s propisanim standardima kako bi se što više očuvao cjelokupni integritet postojećeg ekološkog sustava, naročito morskog akvatorija Zadarskog kanala kao krajnjeg prijammnika svih otpadnih voda.

Prema Studiji kanalizacije za cjelokupno područje lučko industrijske zone Gaženica računa se s potrošnjom količine industrijskih otpadnih voda za razdoblje do 2015. godine, koja je izražena kao broj ekvivalent stanovnika, u iznosu od 45000 ES. Ova količina industrijskih otpadnih voda koja je procijenjena na osnovi podataka o potrošnji postojećih potrošača prihvaćena je i u ovom urbanističkom planu.

Sve gradske i industrijske otpadne vode s ovog područja odvođe se zajedničkim gravitacijskim kolektorima do najbliže crpne postaje, odakle se prepumpavaju na centralni gradski uređaj za pročišćavanje otpadnih voda. Zbog relativno niske obale s ravnom niveletom odabrana je radijalna shema mreže kolektora s lokalnim crpnim postajama, bez dugih obalnih kolektora.

U sklopu urbanističkog plana uređenja predlaže se rješenje odvodnje kojim se sve gradske i industrijske otpadne vode s područja lučko industrijske zone Gaženica odvođe na centralni gradski uređaj za pročišćavanje otpadnih voda "Centar" preko dvije crpne postaje, "Gaženica I" i "Gaženica II". Pročišćene otpadne vode ispuštaju se s uređaja dugim podmorskim ispustom u morski recipijent Zadarskog kanala. Trasa kopnenog dijela podmorskog ispusta prolazi duž zapadne strane potoka Ričina i uz zapadni rub uvale Brodanov jaz, dodirujući sjeverozapadni rub novog trajektnog terminala. Podmorski ispust dalje nastavlja rubom uvale Bregdetti, prolazi kraj rta Punta Bajlo i produžava do sredine Zadarskog kanala.

Oborinske otpadne vode odvođe se s ovog područja posebnim kolektorima najkraćim putem do morskog recipijenta, odnosno potoka Ričina.

Budući da je postojeći vodotok Ričina predviđen kao prijamnik oborinskih voda mora se adekvatno regulirati.

Obzirom na vrstu i namjenu obalnog mora u koji će se ispuštati oborinske, odnosno površinske vode, za vodotok Ričina predviđen je obalni tip ispusta.

Oborinske vode sa svih površina na kojima se zadržavaju ili popravljaju motorna vozila moraju se prije ispuštanja u javni sustav odvodnje prethodno pročistiti u adekvatnim separatorima za izdvajanje ulja i masnoća iz oborinskih voda.

Dimenzije glavnih sakupljača određene su prema prihvaćenoj pretpostavki o količini otpadne vode od  $Q=250,0$  l/s/dan/stanovniku koja dotječe u kolektorsku mrežu, odnosno intenzitetu mjerodavne oborine iz elaborata "Intenziteti oborine u Zadru" koji je izrađen 1994. godine.

Također je prihvaćen i preporučeni povratni period mjerodavne oborine iz Studije kanalizacije od  $PP=0,5$  godina kao temeljni podatak za proračun maksimalne satne protoke oborinske vode u glavnim kolektorima.

Za predmetno slivno područje odabran je srednji koeficijent otjecanja  $\psi=0,55$ .

Zbog nepostojanja točnih podataka o vrsti i broju postojećih i budućih potrošača za područje koje je obuhvaćeno ovim urbanističkim planom uređenja, količine dotjecanja otpadnih gradskih i tehnoloških voda za pojedine dionice kolektorske mreže prihvaćene su iz Studije kanalizacije.

Za kolektore su uglavnom odabrani okrugli presjeci profila 25 cm -180 cm. Za dionice gdje kapacitet kolektora okruglog presjeka nije bio dostatan odabran je armirano-betonski kolektor četvrtastog profila s trokutastom kinetom.

Maksimalni i minimalni padovi kolektora određeni su obzirom na brzine toka u njima, vodeći računa o samopročišćavanju kanala i trajnosti objekta glede habanja stijenki kanala.

Pri izradi projektne dokumentacije u svezi izgradnje planiranog sustava odvodnje za cjelokupno područje novog trajektnog terminala mora se obvezatno razraditi njegova etapna realizacija koja će biti prilagođena etapnoj izgradnji pojedinih sadržaja trajektnog terminala. Pri tome svaka etapa mora predstavljati zaokruženu funkcionalnu cjelinu koja će se uklopiti u konačni sustav odvodnje cijelog područja lučko industrijske zone Gaženica, odnosno grada Zadra.

U prvoj etapi treba riješiti odvodnju područja koje je omeđeno postojećom željezničkom prugom na sjeveru i morskim akvatorijem na jugu, a na kojem se nalaze već postojeći industrijski sadržaji, te dio budućeg trajektnog terminala koji je namijenjen za lokalni trajektni promet. To će zahtijevati izgradnju predviđenih kolektora, crpne postaje "Gaženica I" i obalnih ispusta za oborinske vode.

U drugoj etapi moraju se postepeno izgraditi i svi ostali predviđeni kolektori i građevine odvodnje na cijelom području koje je obuhvaćeno ovim urbanističkim planom uređenja.

### 3.5.3. Energetska mreža

Planirani razvod VN kabelskog razvoda

Predmetna zona će se napajati iz TS ZADAR 110/35, koja će se rekonstruirati i postati TS ZADAR 110/20 kV. Isto je odgovarajućeg kapaciteta, s postojećim 110 kV dalekovodom uz predmetnu lokaciju. Također će se TS Zadar – 4 35/10 kV rekonstruirati u 20 kV RASKLOPIŠTE.

Napajanje predmetne zone električnom energijom vršiti će se u prvo vrijeme, dok se ne rekonstruira TS ZADAR 110 / 35 kV, preko položenih 20 kV podzemnih kabela, od TS Zadar – 4 35/10 kV do TS ELKE, odnosno TS TVORNICA DUHANA. Po izvršenoj rekonstrukciji TS Zadar 110/35 kV položiti će se podzemni 20 kV kabel do TS VINARIJA i dalje do TS ADRIA. Svi kabeli će činiti prsten sa kojeg će u formi ulaz – izlaz biti priključene nove trafostanice 10(20) / 0,4 kV.

U principu je, prema izgrađenosti parcele, određena lokacija trafostanica. Povezivanje postojećih i novih trafostanica će se izvršiti kabelom XHE 49 – A 3 x (1 x 185/25 mm<sup>2</sup>) po sistemu ulaz – izlaz.

Planirane trafostanice su kapaciteta 1 x 630 kVA, odnosno 2 x 630 kVA, zidane ili slobodnostojeće.

Trafostanice u vlasništvu potrošača imati će mjerenje na visokom naponu. Niskonaponska mreža, kao i javna rasvjeta novopredviđenih trafostanica, na bilo kojoj od promatranih zona izgradnje, nije predmet ovog rješenja, već će se razvijati prema potrebama i zahtjevima.

Osiguranje

Osiguranje visokonaponske 10(20) kV mreže izvest će se u 10(20) kV vodnim poljima trafostanice TS Zadar – 4 35/10(20) kV, prema propisima i praksi nadležne distributivne organizacije. Po rekonstrukciji trafostanice 110/10(20) kV ZADAR zaštita će biti izvedena u njenim 10(20) kV vodnim poljima. Zaštita niskonaponske mreže od preopterećenja i kratkog spoja bit će riješena kroz odgovarajuće projekte niskonaponske mreže, a zaštitu od previsokog dodirnog napona potrebno je riješiti prema važećim tehničkim propisima.

Način izvođenja radova

Kako će priključci biti izvedeni u formi ulaz – izlaz, to znači da se kabele polažu u zajednički kabelski kanal. U zajedničkom kabelskom kanalu treba zadovoljiti minimalne međusobne udaljenosti kabela prema važećim propisima.

Kod prijelaza ispod prometnica, kabele se polažu u željezne ili plastične cijevi promjera 160 mm, a na dubini od 120 cm, a na ostalim dijelovima trase dubina kabelskog kanala iznosi 80 cm.

Vođenje i polaganje kabela vršiti prema važećoj tipizaciji HEP-a, propisima i standardima (pješčana posteljica, plastične trake upozorenja, Cu uže 50 mm<sup>2</sup> i dr.).

Trebalo bi razmisliti da se zbog smanjenja troškova iskopa, za kabelsko polaganje predvidi kabelska kanalizacija paralelno sa HPT – ovim. Prilikom razrade PUP-a poštivat će se faznost izgradnje cjelokupne zone.

### 3.5.4 Telekomunikacijska mreža

Planirani razvoj TK mreže

S obzirom da su postojeći kapaciteti TK mreže nedovoljni za planirani razvoj područja obuhvaćenog UPU – om to će paralelno s izgradnjom novih sadržaja trebati graditi i TK mrežu. U tu će svrhu zajedno sa izgradnjom prometnica trebati graditi i kabelsku TK kanalizaciju u koju će se naknadno uvlačiti odgovarajući TK kabele. Kabelska TK kanalizacija na glavnim se pravcima u pravilu sastoji od po dvije PEHD cijevi vanjskog promjera 50 odnosno 75 mm. Jedino bi se kabelska TK kanalizacija u produžetku Ulice Matije Škarića preko JTC do Gaženičke ceste trebala graditi od po četiri PEHD cijevi vanjskog promjera 50 odnosno 75 mm, a kabelska TK kanalizacija duž Biogradske ceste od postojećeg zdenca jugozapadno od Jelovice do Intermoda od dvije PVC cijevi vanjskog promjera 110 mm i dvije PEHD cijevi vanjskog promjera 50 mm. Kraci kabelske TK kanalizacije ka pojedinim korisnicima trebali bi se graditi sa po dvije PEHD cijevi vanjskog promjera 50 mm. Kabelski zdeneci na trasama na kojima se polažu cijevi promjera 75 ili 110 mm trebali bi biti unutrašnjih dimenzija 150x90x60 cm, a drugdje 90x60x60 cm. Kabele koji će se uvlačiti u kabelsku TK kanalizaciju biti će tipa TK 59 –50 i promjera vodiča 0,4 mm dok će im kapacitet ovisiti o potrebama budućih korisnika. Priključni kabele u objektima trebaju biti završeni u izvodnim ormarićima. Pored navedenih kabela moći će se uvlačiti i svjetlovodni kabele, ako se za njima ukaže potreba.

Pošto će I. faza trajektnog terminala uslijediti prije ostalih zahvata u prostoru to će za njen priključak na mjesnu TK mrežu trebati izgraditi dva kraka kabelske TK kanalizacije od postojećeg zdenca kod Jelovice. Jedan krak treba izgraditi uz Biogradsku cestu do Intermoda, a drugi uz buduću prometnicu do Trajektnog terminala. Pritom treba izgraditi i sve potrebne ogranke kabelske TK kanalizacije. U novoizgrađenu kabelsku kanalizaciju uvući će se odgovarajući kabele kako bi se novoizgrađeni objekti priključili na RSS Gaženica s potrebnim brojem TK priključaka.

### 3.6. Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina

U zoni **A – LUKA** površine 99.5 ha predviđena je gradnja građevina za potrebe terminala kopnenog i pomorskog prometa, nove poslovne programe i sve potrebne prateće objekte prema **stručnim podlogama** za izdavanje

lokacijske dozvole.

Postojeće industrije mogu se razvijati i prenamjeniti u skladu sa granicama utvrđenim parametrima ovog plana.

Zona **pomorskog prometa** određene je:

- Trajektnim otočkim terminalom (OTT), kazeta A<sub>16</sub>,
- Terminalom dužobalne plovidbe (TDP), kazeta A<sub>17</sub>,
- Terminalom međunarodne plovidbe (MP) A<sub>17</sub>,
- Male privredne luke (MPL), kazete A<sub>16</sub> i A<sub>15</sub>,

Zona **pratećih lučkih funkcija** određena je slijedećim sadržajima:

- A<sub>13</sub> - predterminalsko čekalište, kamionsko parkiralište,
- A<sub>1</sub> - otočko opskrbno distributivni centar,
- A<sub>4</sub> - kolektivne garaže i parkirališta,
- A<sub>3</sub> - kolektivne garaže i parkirališta,
- A<sub>15</sub> - hotel s lučicom i mala privredna luka,
- A<sub>2</sub> - lokalna željeznička postoja,
- A<sub>12</sub> - komplementarne lučke funkcije tercijalnog karaktera, uredske, trgovinske, ugostiteljske i uslužne djelatnosti te rezidencijalno stanovanje u funkciji navedenih poslovnih sadržaja.

Glavni lučki gat služit će putničkoj-trajektnoj i teretnoj luci pa će granica između ovih dvaju sadržaja biti određena režimom korištenja.

Oblici pomorskih građevina (lukobrani, obale, utvrdice i sl.) prikazani su temeljem studije. Odstupanja su dozvoljena na osnovu prethodno urađenog **tehnološkog projekta** za usvojeni program luke.

**U zoni B – POSLOVNI PARK** površine 55,5 ha predviđena je gradnja građevina za gospodarske, javne, komercijalne i športsko-rekreacijske sadržaje.

Strukturu komercijalnih sadržaja trebaju pretežito čine mali proizvodni pogoni i skladišta a potom uredi, hoteli, servisi, studijski i izložbeni prostori te zabavni programi.

Postojeće građevine u zoni poslovnog parka mogu se prenamjeniti u druge poslovne svrhe uz osiguranje visokih ekoloških standarda i kvalitetnog oblikovanja.

U zoni A i B uz glavne i sekundarne gradske prometnice predviđeni su pjsjevi zaštitnog zelenila kao i zaštitni zeleni koridori uz Jadransku turističku cestu te postojeću željezničku prugu.

Uz potok Ričine i uz postojeću crkvicu Sv. Jelene iz 15. st. uređene su parkovne zelene površine.

### 3.6.1. Uvjeti i način gradnje

U nutar područje obuhvata plana organizirana je ortogonalna ulična mreža (skladu sa GUP-om) koja formira kazete poslovnog parka i luke. Unutar predviđenih uličnih koridora moguća je nesmetana gradnja infrastrukturnih mreža.

U okviru jedne kazete dopuštena izgrađenost je 40% njene ukupne površine. Kazete se mogu dijeliti na više parcela. Najmanja površina parcele iznosi 2000 m<sup>2</sup>, a izgrađenost pojedine parcele nesmije biti veća od 40%. Udaljenost građevine od regulacione linije ne može biti manja od 6m. Minimalna širina parcele na mjestu regulacione linije iznosi 30m. Minimalna udaljenost građevine od ruba susjedne parcele iznosi 4m.

Za potrebe terminala pomorskog prometa definirana su parkirališta za različite vrste vozila. Za sve ostale građevine potrebno je riješiti parkiranje vozila na vlastitoj parceli primjenom normativa utvrđenih Generalnim urbanističkim planom grada Zadra.

Dovoljena visina građevina u zoni obuhvata plana je PO+P+4 i visina vjenca 16 m. Iznimno se uz posebno odobrenje mogu graditi i više građevine u koliko ne ometaju UKV koridore.

### **3.6.2. Mjere zaštite prirodnih vrijednosti i posebnosti i kulturno-povijesnih i ambijentalnih cjelina**

U nutar zone obuhvata plana otrebno je izraditi konzervatorske uvjete za opstanak postojećih vrijednih objekata u novim uvjetima prostorne transformacije područja luke.

### **3.7. Sprječavanje nepovoljna utjecaja na okoliš**

Na području obuhvata plana ne mogu se graditi građevine koje ugrožavaju okoliš. Dopuštena je gradnja samo proizvodnih pogona naprednih tehnologija bez opasnosti po okoliš. Postojeći industrijski pogoni moraju se prilagoditi visokim standardima očuvanja okoliša. Novom infrastrukturnom mrežom mora se osigurati visoki standard zaštite tla, voda i zraka.

Prirodno stanje Brodanovog jaza i kontaktnog prostora danas je ozbiljno zagađeno nekontroliranim odlaganjem krupnog otpada i izljevom fekalnih i industrijskih otpadnih voda kroz potok Ričinu. Uzroke ovog zagađenja nužno je bez obzira na izgradnju Trajektnog terminala sanirati. Problem zaštite i oblikovanja vodotoka Ričine riješiti će se posebnom studijom sanacije okoliša koja se odnosi na cijeli njezin tok.

Izgradnjom Trajektnog terminala predvidjet će se mjere zaštite okoliša koje su uvjetovane zakonskim propisima, obvezatno uključujući i redovno praćenje stanja, kako bi se spriječili ekscesi u prirodi, i kako bi se brže interveniralo u slučaju da dođe do ekscesa.

## II. ODREDBE ZA PROVOĐENJE

Temeljem članka 28. stavak 2. Zakona o prostornom uređenju ("Narodne novine", broj 30/94 i 69/98) i članka 14. Statuta Grada Zadra ("Glasnik Grada Zadra", broj 4/94), Gradsko vijeće Grada Zadra na \_\_\_ sjednici održanoj \_\_\_ \_\_\_\_\_ 2000. godine donosi

### Odluku o donošenju Urbanističkog plana uređenja – Trajektnog terminala Zadar

#### OPĆE ODREDBE

##### Članak 1.

Ovom Odlukom donosi se Urbanistički plan uređenja – Trajektnog terminala Zadar (u daljnjem tekstu: UPU).

##### Članak 2.

Područje obuhvata Urbanističkog plana uređenja Trajektnog terminala Zadar iznosi cca 155 ha što uključuje odgovarajuću površinu kopna i mora, a ograničeno je slijedećim granicama:

- Sjeverno – Jadranskom turističkom cestom (JTC),
- Istočno – industrijskom cestom koja ide zapadno od trafostanice okomito do mora,
- Južno – morskim akvatorijem sukladno naznaci u grafičkom prilogu br. 0
- Zapadno – Biogradskom cestom, te Gaženičkom cestom ispod podvožnjaka i okomicom do mora.

Područje obuhvata južno od željezničke pruge označeno je kao zona **A - LUKA** površine 99,5 ha, a područje sjeverno od željezničke pruge kao zona **B – POSLOVNI PARK** površine 55,5 ha .

Ovim planom utvrđena je **granica pomorskog dobra** kako je naznačeno na grafičkom prilogu list br.0

##### Članak 3.

Urbanistički plan uređenja što se donosi ovom Odlukom sastoji se od:

**I Tekstualnog dijela**, sadržanog u jednoj knjizi s naslovom "Urbanistički plan uređenja – Trajektni terminal Zadar";

**II Grafičkih prikaza** u mjerilu 1: 2000 sadržanih u posebnom elaboratu s nazivima:

LIST 0 1:2000	- Snimak postojećeg stanja s granicom obuhvata i granicom pomorskog dobra MJ	
LIST 1	- Korištenje i namjena površina	MJ 1:2000
LIST 2	- Prometna, ulična i komunalna infrastrukturna mreža - integralni prikaz (vodoopskrba, odvodnja, energetska mreža, telekomunikacijska mreža)	MJ 1:2000
LIST 2.1.	- Promet	MJ 1:2000
LIST 2.2.	- Vodoopskrba	MJ 1:2000
LIST 2.3.	- Odvodnja	MJ 1:2000
LIST 2.4.	- Energetska mreža	MJ 1:2000
LIST 2.5.	- Telekomunikacijska mreža	MJ 1:2000
LIST 3.	- Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina	MJ 1:2000

LIST 4. - Način i uvjeti gradnje

MJ 1:2000

Elaborat **Urbanistički plan uređenja Trajektnog terminala Zadar**, svibanj 2000. što su ga izradili Zavod za prostorno uređenje Zadarske županije iz Zadra, "MARINAPROJEKT" d.o.o. iz Zadra i "RIJEKAPROJEKT" d.o.o. iz Rijeke, ovjeren pečatom Gradskog vijeća Grada Zadra i potpisom predsjednika Gradskog vijeća Grada Zadra sastavni je dio ove Odluke.

## ODREDBE ZA PROVOĐENJE

### 1. Uvjeti određivanja i razgraničavanja površina javnih i drugih namjena

#### Članak 4 .

Detaljna namjena površina organizirana je u dvije cjeline - zonu **A** i zonu **B**. Zona **A** zauzima područje između postojeće pruge i obale, a zona **B** područje između pruge i JTC.

#### Članak 5 .

Zona **A** P=99,5 ha nalazi se dijelom na postojećoj kopnenoj površini , planski nasutoj površini , te površini mora.

Zona **B** nalzi se u cijelosti na postojećoj kopnenoj površini P= 55,5 ha.

U skladu sa Pomorskim zakonikom (NN 17/94, 74/94, 43/96) potrebno je ishoditi dozvolu za nasipavanje površine mora predviđene ovim planom.

#### ZONA A: LUKA

#### Članak 6.

U zoni luke moguće je graditi nove građevine za potrebe terminala kopnenog i pomorskog prometa, nove poslovne programe i sve potrebne prateće objekte prema **stručnim podlogama** za izdavanje lokacijske dozvole, a sve temeljem "**Prostorno-prometne studije - TRAJEKTNA LUKA ZADAR**".

Sastavni dio plana je "**Prostorno-prometna studija - TRAJEKTNA LUKA ZADAR**", u dijelu koji se odnosi na luku kako je naznačeno u kartogramu br.2.3.3. ( prilog u tekstualnom dijelu plana ).

#### Članak 7.

Građevine postojećih industrija u zoni luke mogu se prenamjeniti u druge poslovne svrhe uz osiguranje visokih ekoloških standarda i kvalitetnog oblikovanja.

Proširenje postojećih građevina moguće je do granice utvrđene parametrima ovog plana i pod uvjetima kvalitativnih poboljšanja lokacije.

## Članak 8.

Zona **pomorskog prometa** određena je:

- Trajektnim otočkim terminalom (OTT), kazeta A<sub>16</sub>,
- Terminalom dužobalne plovidbe (TDP), kazeta A<sub>17</sub>,
- Terminalom međunarodne plovidbe (MP) A<sub>17</sub>,
- Male privredne luke (MPL), kazete A<sub>16</sub> i A<sub>15</sub>,

a sve u skladu s prijedlogom organizacije iz "**Prostorno-prometne studije Trajektna luka Zadar**", prikazan na kartogramu br.2.3.3. (prilog u tekstualnom dijelu plana)

Zona pratećih lučkih funkcija određena je sljedećim sadržajima:

- A<sub>13</sub> - predterminalsko čekalište, kamionsko parkiralište,
- A<sub>1</sub> - otočki distributivni centar, višetažni parking
- A<sub>4</sub> - kolektivne garaže i parkirališta,
- A<sub>15</sub> - hotel s lučicom i mala privredna luka,
- A<sub>2</sub> - lokalna željeznička postoja,
- A<sub>12</sub> - komplementarne lučke funkcije tercijalnog karaktera, uredske, trgovinske, ugostiteljske i uslužne djelatnosti te rezidencijalno stanovanje u funkciji navedenih poslovnih sadržaja.

Glavni lučki gat služit će putničkoj-trajektnoj i teretnoj luci pa će granica između ovih dvaju sadržaja biti određena režimom korištenja.

Oblici pomorskih građevina (lukobrani, obale, utvrdice i sl.) prikazani su temeljem studije. Odstupanja su dozvoljena na osnovu prethodno urađenog **tehnološkog projekta** za usvojeni program luke.

## ZONA B: POSLOVNI PARK

### Članak 9.

U zoni **poslovnog parka** moguće je graditi nove građevine za gospodarske, javne, komercijalne i športsko-rekreacijske sadržaje u sklopu primarne djelatnosti.

Lokacijska dozvola za izgradnju novih građevina izdavat će se prema odredbama iz ovog plana.

Strukturu komercijalnih sadržaja trebaju pretežito činiti mali proizvodni pogoni i skladišta a potom uredi, hoteli, servisi, studijski i izložbeni prostori te zabavni programi (kompleksi kina, disco-klubova i sl.).

U sklopu zone B moguće je kao sekundarnu funkciju planirati ograničeni kapacitet selekcioniranog oblika stanovanja koje je namijenjeno praćenju primarnih funkcija.

## 2. Uvjeti smještaja građevina

### Članak 10.

Parcelacija zemljišta mora se izvršiti sukladno regulaciji kazeta i koridora kako je prikazano na grafičkom prilogu br.3 – Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina.

Sve kazete namjenjene luci, lučkoj infrastrukturi i pratećim komplementarnim lučkim sadržajima u postupku parcelacije tretirati će se kao pomorsko dobro, kako je naznačeno na grafičkom prilogu br.0 – Postojeće stanje sa granicom obuhvata i granicom pomorskog dobra

#### Članak 11.

Ukoliko programski zahtjevi premašuju planirani kapacitet jedne kazete moguće je spajanje dviju kazeta ( u cijeloj površini ) u jednu prostorno-funkcionalnu cjelinu.

U jednu se cjelinu mogu spajati samo kazete između dva koridora razdjeljena prometnicom tipa (E)

#### Članak 12.

Ukoliko su programski zahtjevi manji od kapaciteta jedne kazete moguće je kazete dijeliti na manje cjeline s prometnim koridorima, čija širina mora biti najmanje 10 m: kolnik širine 7 m , obostrano pješačka staza širine 1.5 m.

#### Članak 13.

Postojeće građevine u zoni poslovnog parka mogu se prenamjeniti u druge poslovne svrhe uz osiguranje visokih ekoloških standarda i kvalitetnog oblikovanja.

#### Članak 14.

Proširenje postojećih građevina moguće je do granice utvrđene parametrima ovog plana.

#### Članak 15.

Izgrađenost u okviru jedne kazete ne može biti veća od 40% njene ukupne površine omeđene regulacionom linijom.

Površina kazete može se dijeliti na više parcela uz uvjet da najmanja parcela mora biti 2 000 m<sup>2</sup>.

Oblici nove parcelacije moraju biti takvi da su granice među parcelama u pravilu paralelne s planom utvrđenim regulacijskim linijama.

Ukoliko unutar pojedine kazete ima više parcela izgrađenost pojedine parcele ne smije biti veća od 40%.

Udaljenost građevine od regulacione crte ne može biti manja od 6 m.

S obzirom na nužnost nesmetane provedbe plana nije moguće izdati lokacijsku dozvolu za izgradnju novih građevina bez prethodne izvršene parcelacije unutar kazete.

Iznimno je moguće izvršiti pojedinačnu parcelaciju unutar kazete, uz suglasnost Poglavarstva Grada Zadra, a po pribavljenom mišljenju Odbora za zaštitu okoliša, prostornog uređenja i komunalnog gospodarstva Gradskog vijeća Grada Zadra.

- Minimalna širina parcele na mjestu regulacione linije iznosi 30 m;
- Minimalna udaljenost građevina od ruba susjedne parcele iznosi 4 m;
- Za promet u mirovanju određuju se potrebe zbrinjavanja automobila na vlastitoj parceli, po kriterijima GUP-a Grada Zadra.

#### Članak 16.

U cilju racionalnog korištenja građevinskih površina moguća je izgradnja dvojnih građevina uz ishođenje lokacijske dozvole za obje građevine.

#### Članak 17.

U zoni industrijsko-skladišno-servisnih građevina mogu se graditi poslovne građevine maksimalne visine PO+P+4 i visine vjenca 16 m. Iznimno se skladišni kapaciteti uz posebno odobrenje mogu graditi i viši ukoliko ne ometaju UKV koridore.

Članak 18.

Regulacije obalne crte izvršiti će se na osnovu idejnih projekta prometno-maritimnih i prometno-tehnoloških rješenja.

Članak 19.

Nivelacija objekata mora respektirati nivelacijske karakteristike terena i karakteristične profile prometnih koridora.

U zoni poslovnog parka, gdje je teren u blagom nagibu prema moru, formati i dispozicija kazeta sugeriraju terasasti profil od magistrale prema moru.

Članak 20.

Detaljna namjena površina s kvantifikacijskim pokazateljima te podacima o izgrađenosti i iskoristivosti prikazana je u Tablici 1 i 2 što je sastavni dio ove Odluke.

**Tablica 1: Detaljna namjena površina s kvantifikacijskim pokazateljima - zona A**

**Tablica 2: Detaljna namjena površina s kvantifikacijskim pokazateljima – zona B**

**3. Uvjeti uređenja odnosno gradnje, rekonstrukcije i opremanja, telekomunikacijske i komunalne mreže s pripadajućim objektima i površinama**

### 3.1. Uvjeti gradnje prometne mreže

#### Članak 21.

Za potrebe prometne i ostale infrastrukture planom su formirani koridori (u skladu sa GUP-om) s karakteristikama profila koji omogućuju nesmetanu gradnju pojedinih infrastrukturnih mreža i građevina.

Koridori iz stavka 1. ovog članka dijele se prema značenju infrastrukturne mreže u tri kategorije:

- A** - primarna gradska prometnica
- B** - primarna gradska prometnica
- C i E** - sekundarna gradska prometnica
- D** - industrijska cesta

#### 3.1.1. Javna parkirališta i garaže

#### Članak 22.

Za potrebe terminala pomorskog prometa definirana su parkirališta za različite vrste vozila.

Za sve ostale građevine potrebno je riješiti parkiranje vozila na vlastitoj parceli primjenom normativa utvrđenih Generalnim urbanističkim planom Grada Zadra.

U slučaju da GUP-om grada Zadra za pojedinu vrstu objekta nisu određeni normativi za smještaj vozila tada je potrebno osigurati minimalno 10 parkirališnih mjesta po 1000 m<sup>2</sup> izgrađenog prostora (BRP).

### 3.2. Uvjeti gradnje telekomunikacijske mreže

#### Članak 23.

Za planiranu izgradnju treba položiti nove TK kablove u obuhvatu UPU do svih pretplatnika.

### 3.3. Uvjeti gradnje komunalne infrastrukturne mreže

#### Članak 24.

Za infrastrukturne objekte visokogradnje osigurane su pozicije u koridorima ili na posebnim parcelama unutar kazeta.

Regulacija objekata iz stavka 1. ovog članka mora se izvršiti tako da ne ometa druge infrastrukturne objekte te funkcioniranje prometa.

#### Članak 25.

U koridorima iz prethodnog članka nije moguće graditi ništa osim prometnica, infrastrukturne mreže s pripadajućim infrastrukturnim građevinama i zelenila.

#### Članak 26.

Eventualna odstupanja u grafičkom dijelu list 1.- Korištenje i namjena površina od Plana infrastrukture list 2. riješiti će se u višem stupnju razrade projektne dokumentacije.

### **3.3.1. Vodovod**

#### Članak 27.

Urbanističkim planom, a sukladno GUP-u, postojećim i novoplaniranim ulicama te pješačkim koridorima omogućuje se izgradnja vodoopskrbne mreže na koju će se spojiti novoplanirana gradnja.

### **3.3.2. Odvodnja**

#### Članak 28.

Urbanističkim planom, a sukladno GUP-u, postojećim i novoplaniranim ulicama te pješačkim koridorima omogućuje se izgradnja mreže za odvodnju otpadnih voda na koju će se spojiti novoplanirana gradnja.

### **3.3.3. Elektroopskrba**

#### Članak 29.

Detaljni položaj transformatorske stanice i trase niskonaponskih kablova do svih potrošača odrediti će se tijekom projektiranja sukladno uvjetima izgradnje distributivne elektro mreže i opskrbe potrošača električnom energijom.

## **4. Uvjeti uređenja javnih zelenih površina**

#### Članak 30.

U zoni zelenih površina moguća je gradnja komunalnih građevina.

U zoni zaštitnog zelenila (pojas uz magistralu) mogu se graditi benzinske postaje. Za ovakve objekte dopušta se izgradnja izvan građevinske linije susjedne kazete ( B4, B8, B12 ) a u skladu sa zakonskim normama. Neizgrađene površine u kazeti moraju se urediti kao parkovne površine.

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

#### Članak 31.

Na području ovog UPU registrirana je jedna građevina kao spomenik graditeljstva i to crkva Sv. Jelene izgrađena u 15. stoljeću, a koja je prilikom formiranja industrijske zone premještena s originalnog položaja na novu lokaciju.

Urbanističkim planom je osigurana postojeća lokacija i predviđena odgovarajuća parcela građevine iz stavka 1. ovog članka na kojoj ista može i dalje opstati.

Format parcele i uvjeti za oblikovanje okoliša građevine iz stavka 1. ovog članka bit će utvrđeni konzervatorskim uvjetima.

Prirodno stanje Brodanovog jaza i kontaktnog prostora danas je ozbiljno zagađeno nekontroliranim odlaganjem krupnog otpada i izljevom fekalnih i industrijskih otpadnih voda kroz potok Ričinu.

Uzroke ovog zagađenja nužno je bez obzira na izgradnju Trajektnog terminala sanirati.

Problem zaštite i oblikovanja koridora vodotoka Ričine ima se riješiti posebnom studijom sanacije okoliša koja se odnosi na cijeli njezin tok.

## 6. Postupanje s otpadom

### Članak 32.

U zoni obuhvata ne predviđaju se pogoni ili uređaji iz čijeg bi se proizvodnog procesa javljao opasni otpad. Sa tehnološkim otpadom i svim otpadnim materijalima postupati će se u skladu sa pozitivnim zakonskim propisima, što znači da će se otpad skladištiti u za to predviđenim prostorima ili pročititi u odgovarajućim separatorima prije konačnog zbrinjavanja

## 7. Mjere sprječavanja nepovoljnog utjecaja na okoliš

### Članak 33.

Za izgradnju Trajektnog terminala potrebno je izraditi **Procjenu utjecaja na okoliš** koja će predvidjeti potrebite mjere zaštite okoliša koje su uvjetovane zakonskim propisima, obvezatno uključujući i redovno praćenje stanja, kako bi se spriječili ekscesi u prirodi, i kako bi se brže interveniralo u slučaju da dođe do ekscesa.

### Članak 34.

Na prostoru obuhvata urbanističkog plana ne mogu se graditi građevine koje ugrožavaju okoliš. Mogu se graditi samo proizvodni pogoni naprednih tehnologija bez opasnosti po okoliš.

Postojeći industrijski pogoni moraju se prilagoditi visokim standardima očuvanja okoliša.

Registrirani zagađivači (prema GUP-u) moraju postupiti prema novim režimima i uvjetima, za svakog posebice.

### Članak 35.

Novom infrastrukturnom mrežom mora se osigurati visoki standard zaštite tla, voda i zraka.

## 8. Mjere provedbe plana

### Članak 36.

Urbanistički plan uređenja omogućuje etapno uređivanje prostora tamo gdje se nova izgradnja može realizirati postupno, po pojedinačnim parcelama-cjelinama, ili na više parcela istodobno, ovisno o realizaciji prometnica, neophodne komunalne infrastrukture i o ekonomskim mogućnostima i interesima investitora.

### Članak 37.

Projektiranje građevina mora obuhvatiti, pored rješenja prometnica i parkirališta te komunalnih priključaka i projektiranje svih vanjskih prostora kao i hortikulturno rješenje okoliša.

Građevine se ne mogu stavljati u funkciju ako nisu izvedene prometnice, komunalni priključci i nije uređen okoliš.

### Članak 38.

U ostvarivanju ovog **UPU Zona A- Luka** mora se tretirati programski i provedbeno kao cjelovita

prostorno-funkcionalna struktura.

Prilikom ishođenja lokacijske ili građevinske dozvole obvezatno je izraditi **stručne podloge** po kojima će se definirati konačni prostorni uvjeti terminala pomorskog prometa, crta nove obale i etapnost.

Izradu **stručnih podloga** za terminale pomorskog prometa, kao građevina od interesa za Državu, koordinirat će nadležno tijelo za prostorno planiranje Županije sukladno odredbama Zakona o prostornom uređenju (Čl.36.-39).

#### Članak 39.

U ostvarivanju **ovog UPU Zona B - Poslovni park – Slobodna zona** mora se tretirati programski i provedbeno kao cjelovita prostorno-funkcionalna struktura.

### **8.1. Rekonstrukcija građevina čija je namjena protivna planiranoj**

#### Članak 40.

U kazetama označenim kao postojeće stanje dogradnja i rekonstrukcija te prenamjena moguća je u mjeri dopuštenih parametara izgradnje na području plana.

### **PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE**

#### Članak 41.

Postupci za izdavanje lokacijskih dozvola započeti prije stupanja na snagu ove Odluke okončat će se prema odredbama ove Odluke.

#### Članak 42.

Ova Odluka stupa na snagu osmog dana nakon objave u "Glasniku grada Zadra".

Klasa: 350-01/00-01/\_\_\_  
Ur.broj: 2198/01-1/1-00-\_\_\_  
Zadar, \_\_. \_\_\_\_\_ 2000.

GRADSKO VIJEĆE GRADA ZADRA  
PREDSJEDNIK  
Davor Aras, prof.

## ZONA A: LUKA

KAZET A	POV.	ZONA GRADNJE	IZGRAĐENOST ZONE GRADNJE		NEIZGRAĐENO U ZONI GRADNJE		NEIZGRAĐEN O U KAZETI	BROJ ETAŽA GRAĐEVINE	BRP	k <sub>ig</sub>	k <sub>is</sub>	NAMJENA	
			%	ha	%	ha							ha
oznaka	ha	ha	%	ha	%	ha	ha	Po+P+4	m <sup>2</sup>				
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	
A1	2.73	2.34	40	0.94	60	1.40	0.39	6	56400	0.34	2.07	VEŠETAŽNI PARKING / UPRAVA DC-A	
A2	0.41	0.19	40	0.07	60	0.11	0.22	6	4200	0.17	1.02	LOKALNA ŽELJEŽNIČKA POSTAJA	
A3	0.59	0.00	0	0.00	100	0.00	0.59	0	0.00	0.00	0.00	OTVORENO PARKIRALIŠTE	
A4	2.08	0.00	0	0.00	100	0.00	2.08	0	0.00	0.00	0.00	OTVORENO PARKIRALIŠTE	
A5	2.84	2.41	40	0.96	60	1.45	0.43	6	57600	0.34	2.03	POSTOJEĆE INDUSTRIJE	
A6	0.79	0.59	40	0.24	60	0.35	0.20	6	14400	0.30	1.82	POSTOJEĆE INDUSTRIJE	
A7	1.21	0.87	40	0.35	60	0.52	0.34	6	21000	0.29	1.74	POSTOJEĆE INDUSTRIJE	
A8	3.92	3.43	40	1.37	60	2.06	0.49	6	82000	0.35	2.09	POSTOJEĆE INDUSTRIJE	
A9	0.77	0.56	40	0.22	60	0.34	0.21	6	13200	0.28	1.71	NOVI POSLOVNI PROGRAMI	
A10	2.62	2.16	40	0.86	60	1.30	0.46	6	51600	0.33	1.97	POSTOJEĆE INDUSTRIJE	
A11	5.97	5.40	40	2.16	60	3.24	0.57	6	129600	0.36	2.17	POSTOJEĆE INDUSTRIJE	
A12	1.94	1.63	40	0.65	60	0.98	0.31	6	39000	0.34	2.01	POSLOVNO TRGOVAČKI CENTAR	
A13	1.44	0.00	0	0.00	100	0.00	1.44	0	0.00	0.00	0.00	PREDTERMINALSKO ČEKALIŠTE,	
A14	3.81	3.36	40	1.34	60	2.02	0.45	6	80400	0.35	2.11	POSTOJEĆE INDUSTRIJE	
A1-14	31.12	22.94		9.16		13.77	8.18	6	549400	3.45	20.74		
A15	10.18	(POKAZATELJ PREMA IDEJNOM RJEŠENJU)											HOTEL
A16	12.84	(POKAZATELJ PREMA IDEJNOM RJEŠENJU)											OTT
A17	25.96	(POKAZATELJ PREMA IDEJNOM RJEŠENJU)											TDP/MP
A1-17	80.10										20.74		
A18	2.10	0	0	0	100	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00	JAVNE ZELENE POVRŠINE	
A19	6.09	0	0	0	100	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00	ZASTITNE ZELENE POVRŠINE	
A1-19	88.29	22.94		9.16		13.77	8.18		549400	3.45	20.74		

$$G_{ig} = (\text{gustoća izgrađenosti}) = \frac{3.45}{14} = 0.25$$

$$K_{is} = (\text{koeficijent iskorištenosti}) = \frac{20.74}{14} = 1.48$$

- napomena: u obračun nisu uvrštene kazete A15,A16,A17 ( pokazatelj prema idejnom rješenju), te javne zelene površine A18 i zaštitne zelene površine A19.

## ZONA B: POSLOVNI PARK

KAZETA A	POVRŠINA	ZONA GRADNJE	IZGRAĐENOST ZONE GRADNJE		NEIZGRAĐENO U ZONI GRADNJE		NEIZGRAĐENO U KAZETI	BROJ ETAŽA GRAĐEVINE	BRP	k <sub>ig</sub>	k <sub>is</sub>	NAMJENA
			%	ha	%	ha						
oznaka	ha	ha	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
B1	0.93	0.70	40	0.28	60	0.42	0.23	6	16800	0.30	1.81	POSTOJEĆE INDUSTRIJE
B2	4.17	3.66	40	1.46	60	2.20	0.51	6	87600	0.35	2.1	POSTOJEĆE INDUSTRIJE
B3	3.72	3.21	40	1.28	60	1.93	0.51	6	76800	0.34	2.06	POSTOJEĆE INDUSTRIJE
B4	1.75	1.39	40	0.56	60	0.83	0.36	6	33600	0.32	1.92	POSLOVNI PARK
B5	1.83	1.53	40	0.61	60	0.92	0.30	6	36600	0.33	2.00	POSLOVNI PARK
B6	2.34	1.95	40	0.78	60	1.17	0.39	6	46800	0.33	2.00	POSLOVNI PARK
B7	1.22	0.96	40	0.38	60	0.58	0.26	6	22800	0.31	1.87	POSLOVNI PARK
B8	0.65	0.36	40	0.14	60	0.22	0.29	6	8400	0.22	1.29	POSLOVNI PARK
B9	1.98	1.60	40	0.64	60	0.96	0.38	6	38400	0.32	1.94	POSLOVNI PARK
B10	2.00	1.62	40	0.65	60	0.97	0.38	6	39000	0.33	1.95	POSLOVNI PARK
B11	2.98	2.54	40	1.02	60	1.52	0.44	6	61200	0.34	2.05	POSLOVNI PARK
B12	1.65	1.30	40	0.52	60	0.78	0.35	6	31200	0.32	1.89	POSLOVNI PARK
B13	1.92	1.55	40	0.62	60	0.93	0.37	6	37200	0.32	1.94	POSLOVNI PARK
B14	1.95	1.57	40	0.63	60	0.94	0.38	6	37800	0.32	1.94	POSLOVNI PARK
B15	2.10	1.72	40	0.69	60	1.03	0.38	6	41400	0.33	1.97	POSLOVNI PARK
B16	0.48	0.32	40	0.13	60	0.19	0.16	6	7800	0.27	1.63	POSLOVNI PARK
B17	0.54	0.37	40	0.15	60	0.22	0.17	6	9000	0.28	1.67	POSLOVNI PARK
B18	0.46	0.31	40	0.12	60	0.19	0.15	6	7200	0.26	1.57	POSLOVNI PARK
B1-18	32.67	26.66		10.66		16.00	6.01		639600	5.59	33.60	
B19	1.93	0.00	0	0.00	0	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00	JAVNE ZELENE POVRŠINE
B20	7.06	0.00	0	0.00	0	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00	ZAŠTITNE ZELENE POVRŠINE
B1-20	41.66	26.66		10.66		16.00	6.01		639600	5.59	33.60	

$$G_{ig} = (\text{gustoća izgrađenosti}) = \frac{5.59}{18} = 0.31$$

$$K_{is} = (\text{koeficijent iskorištenosti}) = \frac{33.60}{18} = 1.87$$

- napomena: u obračun nisu uvrštene kazete B19 i B20 (javne zelene površine B19 i zaštitne zelene površine B20).