Prostorno-programska studija Brostolade

Grgurević & partneri d.o.o., Zagreb, svibanj 2023.

Elaborat:	Prostorno-programska studija Brostolade
Naručitelj:	Istarska županija - Regione Istriana Općina Vrsar - Orsera Trg Degrassi 1, HR-52450 Vrsar
Izrađivač:	Grgurević & partneri d.o.o. Čanićeva 6, HR-10000 Zagreb
Projektni tim:	Prof. dr. sc. Oleg Grgurević, dipl. ing. arh., dipl. ing. šum. Ivona Jerković, dipl. ing. arh. Hrvoje Vidović, dipl. ing. arh. Ivana Šustić, dipl. ing. arh, Slaven Letica, mag. ing. arch. Nikola Kašić, mag. ing. arch. Marina Krčalić, mag. ing. arch. Marko Jakelić, dipl. ing. arh.

Tekstualno obrazloženje

Prostorna analiza
Problemska karta
- postojeći profil ulice
- kolni i pješački pravci
- sadržaji i vizure
- vlasnički odnosi
- konfliktne zone korištenja
- analiza trenutnog korištenja
Izvod iz UPU-a Vrsar
Izvod iz Konzervatorske podloge i Mjera zaštite kulturnih dobara utvrđenih UPU-om Vrsar
Izvod iz PUP-a stambenog naselja Vrsar - istok
Fotodokumentacija

Idejno urbanističko-arhitektonsko rješenje
Polazišta
Referentni primjeri
Situacijski plan
Preklop s konfliktnim zonama korištenja

Razmatrane alternativne varijante idejnog urbanističko-arhitektonskog rješenja
Situacijski plan - Alternativna varijanta B
Preklop alternativne varijante B s konfliktnim zonama korištenja
Situacijski plan - Alternativna varijanta C
Preklop alternativne varijante C s konfliktnim zonama korištenja

Izvori

Postojeće stanje

Prostorno-progamska studija Brostolade (dalje: Studija) obrađuje ulicu Brostolade u sklopu stambenog naselja Vrsar-istok na području Općine Vrsar. Ulica Brostolade je dvosmjerna ulica dužine cca 900 m, širine koridora cca 17 m, s obostranim nogostupom, s početkom i završetkom na županijskoj cesti Ž5071 koja prolazi kroz naselje, bez dodatnih križanja.

Predmetno naselje Vrsar-istok formirano je i izgrađeno krajem dvadesetog stoljeća. Postojeću stambenu izgradnju čine višestambene samostojeće zgrade i nizovi visine četiri nadzemne etaže. Prostor je u određenoj mjeri devastiran neprimjerenim dogradnjama i nadogradnjama čime je protekom vremena dodatno opterećeno ionako gusto naseljeno područje. Izraziti problem naselja predstavlja nedostatan kapacitet za promet u mirovanju, posebno tijekom ljetnih mjeseci. Zbog velikog povećanja broja automobila uslijed nedostatnog broja parkirališnih mjesta te njihove nejasno definirane pozicije u sklopu koridora ulice dolazi do problema u korištenju ovog javnog prostora. Zbog prethodno navedenog, kao i zbog nedefiniranih i automobilima uzurpiranih pješačkih površina, nedostatka zelenih površina, neadekvatno riješenog pitanja odlaganja otpada kućanstava te izostanka nužne urbane opreme pristupilo se izradi cjelovitog rješenja uređenja ulice Brostolade. Osim predviđene rekonstrukcije predviđa se i izgradnja dodatnog južnog parkirališnog prostora za oko 80 parkirališnih mjesta.

Poseban izazov pri koncipiranju optimalnog urbanističko-arhitektonskog rješenja predstavljaju zatečeni kolni i pješački pristupi stambenim građevnim česticama te u koridoru ulice nepropisno sagrađena vanjska stubišta, garaže, pomoćne prostorije i sl. Te tzv. "konfliktne zone korištenja" Studijom su diferencirane u više tipova ovisno o stupnju ograničenja koje predstavljaju pri koncipiranju rješenja:
- dijelovi stambenih zgrada, viši potporni zidovi i zone većih visinskih razlika, ograđeni dijelovi i elementi okoliša nužni za pristup stambenim zgradama
- konstrukcije čija je gornja kota na razini ceste (prohodna ploha)
- lagane nadstrešnice i manje intervencije uz kotu terena
- zone u kojima su izgrađena podzemna spremišta, a čiji su krovovi trenutno namijenjeni parkiranju.

Urbanističko-arhitektonskim rješenjem se nastojalo u što većoj mjeri osigurati zatečeni način korištenja prostora unutar konfliktnih zona korištenja, bez obzira na problematiku vlasništva.

Polazišta

Polazišta za koncepciju urbanističko-arhitektonskog rješenja se temelje među ostalim na publikaciji "Urban Street Design Guide", National Association of City Transportation Officials:
- poboljšanje sigurnosti
- poboljšanje mikroklimatskih uvjeta i optimalna odvodnja
- prilagodba suvremenim potrebama
- ulica kao javni prostor zajednice
- povećanje vrijednosti nekretnina.

Urbanističko-arhitektonsko rješenje

Urbanističko-arhitektonskim rješenjem se predlaže rekonstrukcija i reorganizacija ulice Brostolade u ulicu smirenog prometa, s jasno definiranim zonama kolnog i pješačkog prometa, prometa u mirovanju te zelenih površina. Rješenjem se zadržava dvosmjerna organizacija prometa jednim cjelovitim kolnikom u cijeloj dužini trase. Južno od ulice Brostolade je predviđeno parkiralište za 78 automobila, koncipirano u vidu dvosmjernog kolnika širine 5,5 m s primarno okomito organiziranim parkiranjem.

Glavni elementi za smirivanje prometa su mjestimično tlocrtno izmicanje kolničkih traka te blaga denivelacija dijelova trase ulice.

Planiran je kolnik širine 5,5 m te obostrani nogostup širine od cca 1,8 do 3,0 m. Odvajanje kolnog od pješačkog dijela koridora predviđeno je rubnjakom visine cca 10 cm i/ili postavljanjem zaštitnih stupića te odgovarajućom različitom obradom partera. Kolnik je predviđen u obradi asfaltom i popločenjem odgovarajućim betonskim opločnicima, dok je obrada pješačkih površina predviđena isključivo odgovarajućim popločenjem. Parkirališna mjesta koncipirana su okomito i uzdužno u odnosu na kolnik - ovisno o raspoloživoj širini koridora te su većim dijelom predviđena u obradi zatravnjenim popločenjem. Ostvareno je 287 parkirališnih mjesta u samom profilu ulice.

Nove zelene površine uklopljene su u rješenje u najvećoj raspoloživoj mjeri, s obzirom na potrebe za parkirališnim mjestima te na kolne i pješačke ulaze na građevne čestice koje je rješenjem bilo potrebno zadržati. Predviđeno je uređenje travnjaka i cvjetnjaka te sadnja stabala (obični koprivić) kako bi se osiguralo mjestimično zasjenjenje za ugodnije korištenje prostora u ljetnim mjesecima te poboljšala mikroklima u naselju.

Od urbane opreme je predviđeno postavljanje klupa i kontejnera za zbrinjavanje otpada kućanstava te su predviđene nove pozicije i tipovi elemenata javne rasvjete.

Urbanističko-arhitektonskim rješenjem se nastojalo u najvećoj mjeri i dalje omogućiti zatečeni način korištenja prostora u konfliktnim zonama dok će neke situacije trebati postepeno rješavati. Prilagodbom rješenja na način da se uvaži trenutni način korištenja površina unutar konfliktnih zona moguće bi bilo ostvariti sveukupno 310 do 330 parkirnih mjesta (od potencijalno ostvarivih 365 parkirnih mjesta).

Prethodno navedeno predstavlja osnovu za daljnju razradu na nivou detaljnije projektno-tehničke dokumentacije.

Razmatrane alternativne varijante

Na razini urbanističko-arhitektonskog rješenja u grafičkom dijelu materijala obrađene su dvije dodatno razmatrane alternativne varijante rješenja - varijanta B i varijanta C. Varijantama se razmatraju alternativne mogućnosti rekonstrukcije i reorganizacije ulice Brostolade u ulicu smirenog prometa, istim elementima kao i u originalnom rješenju, ali primjenom drugačije prometne organizacije.

Parkiralište južno od ulice Brostolade za 78 automobila koncipirano je u obje alternativne varijante kao u osnovnom urbanističko-arhitektonskom rješenju.

Kroz prvu alternativnu varijantu B se razmatra rekonstrukcija ulice Brostolade s dijelom dvosmjernom organizacijom prometa te dijelom jednosmjernom organizacijom u vidu prostorno odvojenih jednosmjernih kolničkih traka. Promet u mirovanju riješen je u vidu poprečnih i uzdužnih parkirališnih mjesta u zonama dvosmjernog kolika te zakošenim dubokim parkirališnim mjestima u zonama odvojenih jednosmjernih kolničkih traka. Varijantom se ostvaruje ukupno 278 parkirališnih mjesta u samom profilu ulice. Prilagodbu alternativne varijante na način da se uvaži trenutni način korištenja površina unutar konfliktnih zona moguće je ostvariti tek uz značajno zadiranje u koncepciju rješenja. Pri tome bi se vjerojatno dokinule karakteristične kvalitete ove varijante.

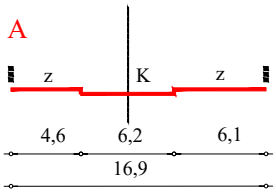
Kroz drugu alternativnu varijantu C se razmatra rekonstrukcija ulice primjenom većim dijelom jednosmjerne organizacije prometa u središnjoj zoni trase. Početni dijelovi ulice nedaleko od križanja sa županijskom cestom koncipirani su za dvosmjerni promet - do kružnih raskrižja nakon kojih se promet nastavlja odvijati jednosmjerno. Promet u mirovanju riješen je u vidu parkirališnih mjesta okomitih i uzdužnih u odnosu na kolnik u zonama dvosmjernog dijela ulice te zakošenim dubokim parkirališnim mjestima u zonama jednosmjernog dijela ulice. Varijantom se ostvaruje ukupno 260 parkirališnih mjesta u samom profilu ulice (prilagodbom varijante na način da se uvaži trenutni način korištenja površina unutar konfliktnih zona moguće bi bilo ostvariti sveukupno 217 do 227 parkirnih mjesta u profilu ulice).

Prednost je naposlijetku u komunikaciji naručitelja i izvršitelja dana odabranom urbanističko-arhitektonskom rješenju iz prethodno opisanih razloga veće efikasnosti i konkretne primjenjivosti prometne organizacije.

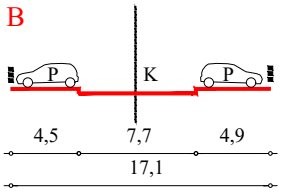
Prostorno-programska studija Brostolade
Prostorna analiza
Problemska karta - postojeći profil ulice
1 : 2 500

Karakteristični poprečni presjeci ulica
1:500

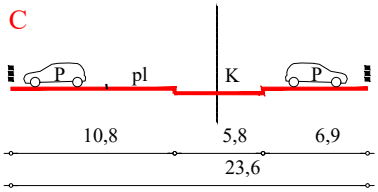
A



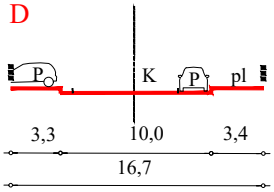
B



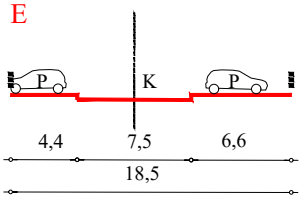
C



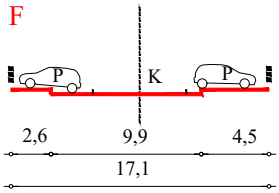
D



E



F

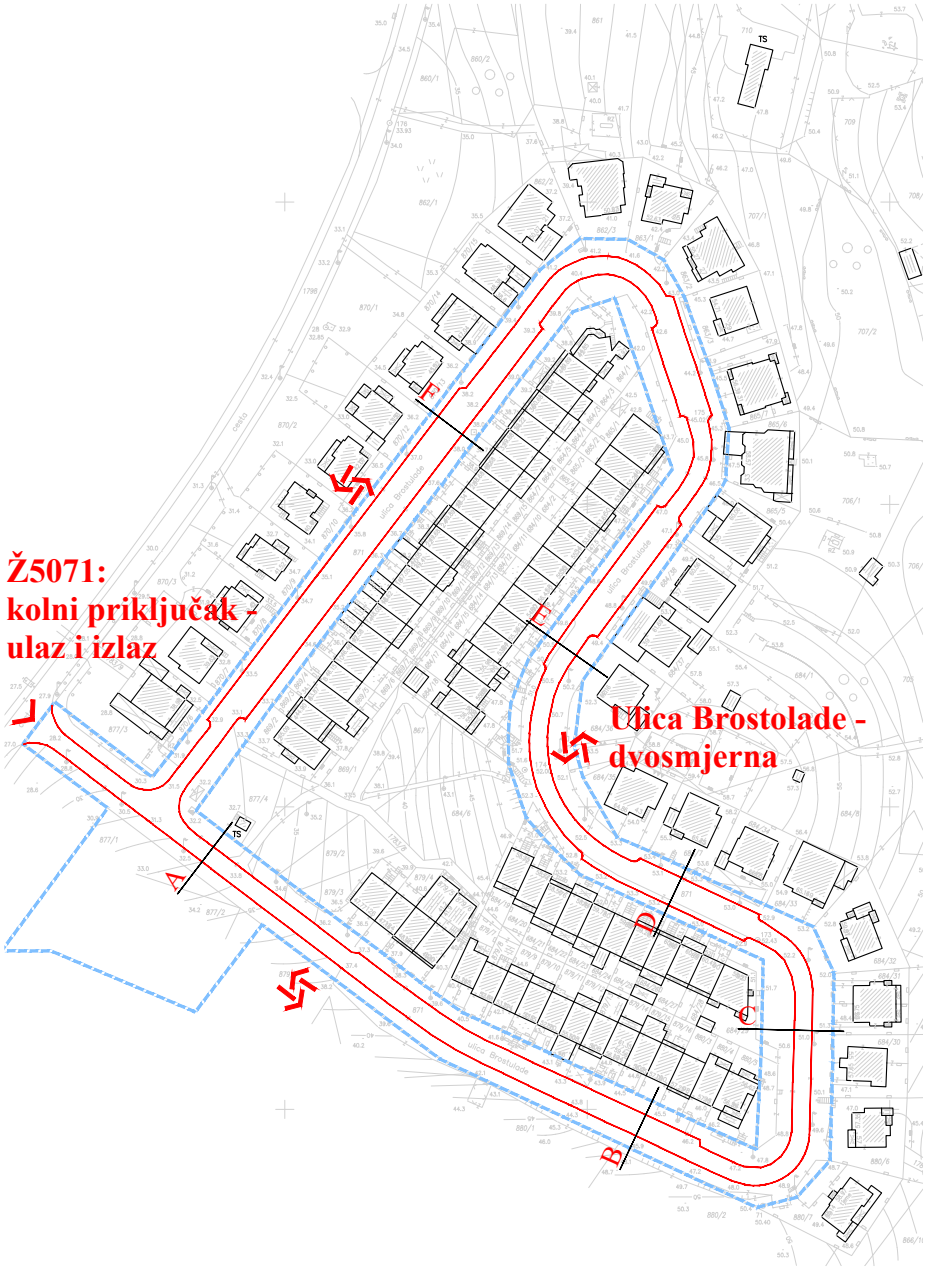


K - kolnik

pl - pločnik

z - zelena površina

P - parkiralište



granica zahvata

rub kolnika

0 10 m 50 100 150 200 S

Prostorno-programska studija Brostolade
Prostorna analiza
Problemska karta - kolni i pješački pravci
1 : 2 500



granica zahvata
postojeći kolni pravac - županijska cesta
postojeći kolni pravac - ulica Brostolade
postojeći pješački pravac
planirani kolno-pješački pravac
planirani pješački pravac
planirano javno parkiralište (cca 40 + 100 parkirnih mjesta)
značajnije cjeline zelenih površina

0 10 m 50 100 150 200 S

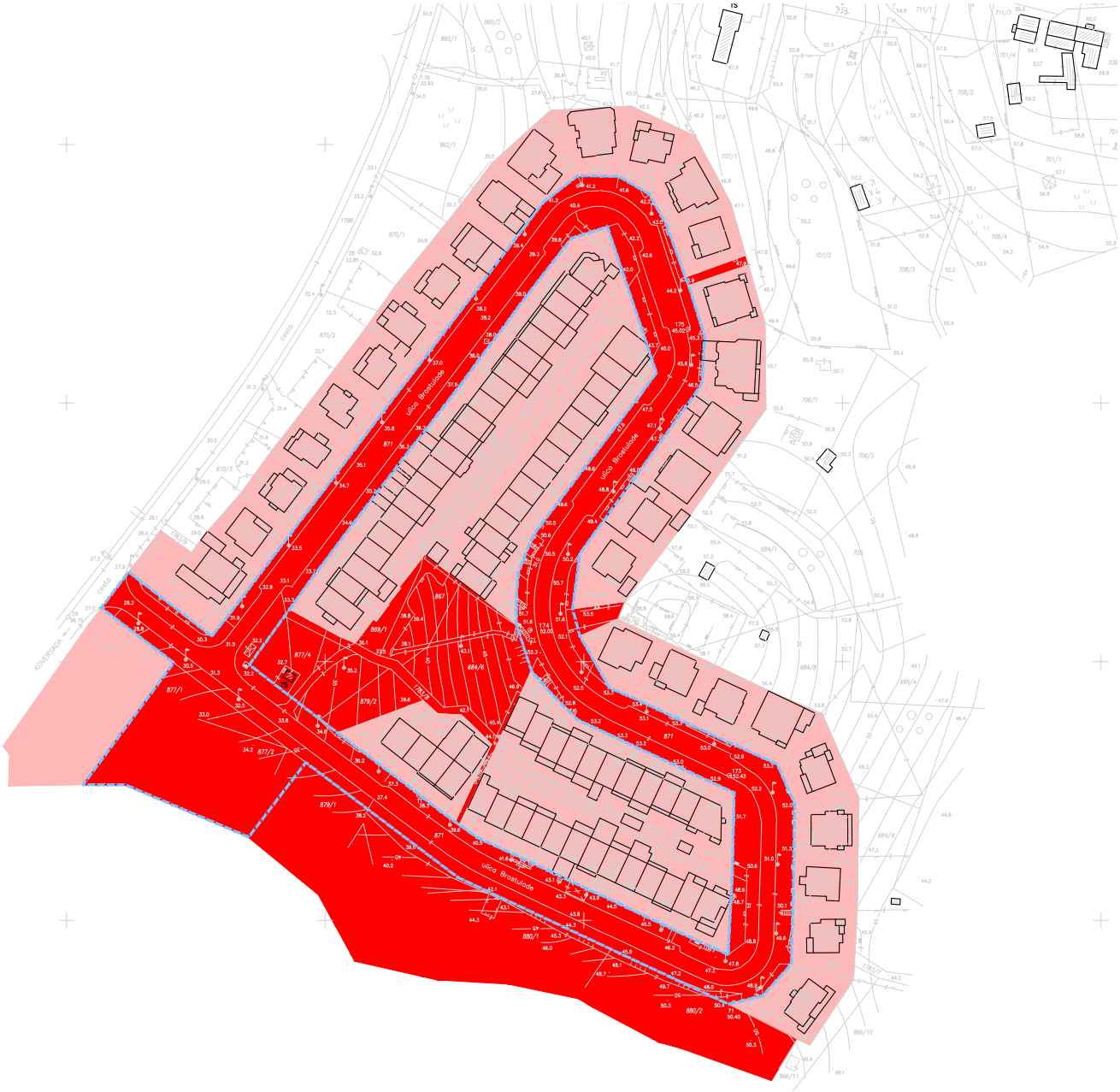
Prostorno-programska studija Brostolade
Prostorna analiza
Problemska karta - sadržaji i vizure
1 : 2 500



granica zahvata
poslovni sadržaji
tourist-info

0 10 m 50 100 150 200 S

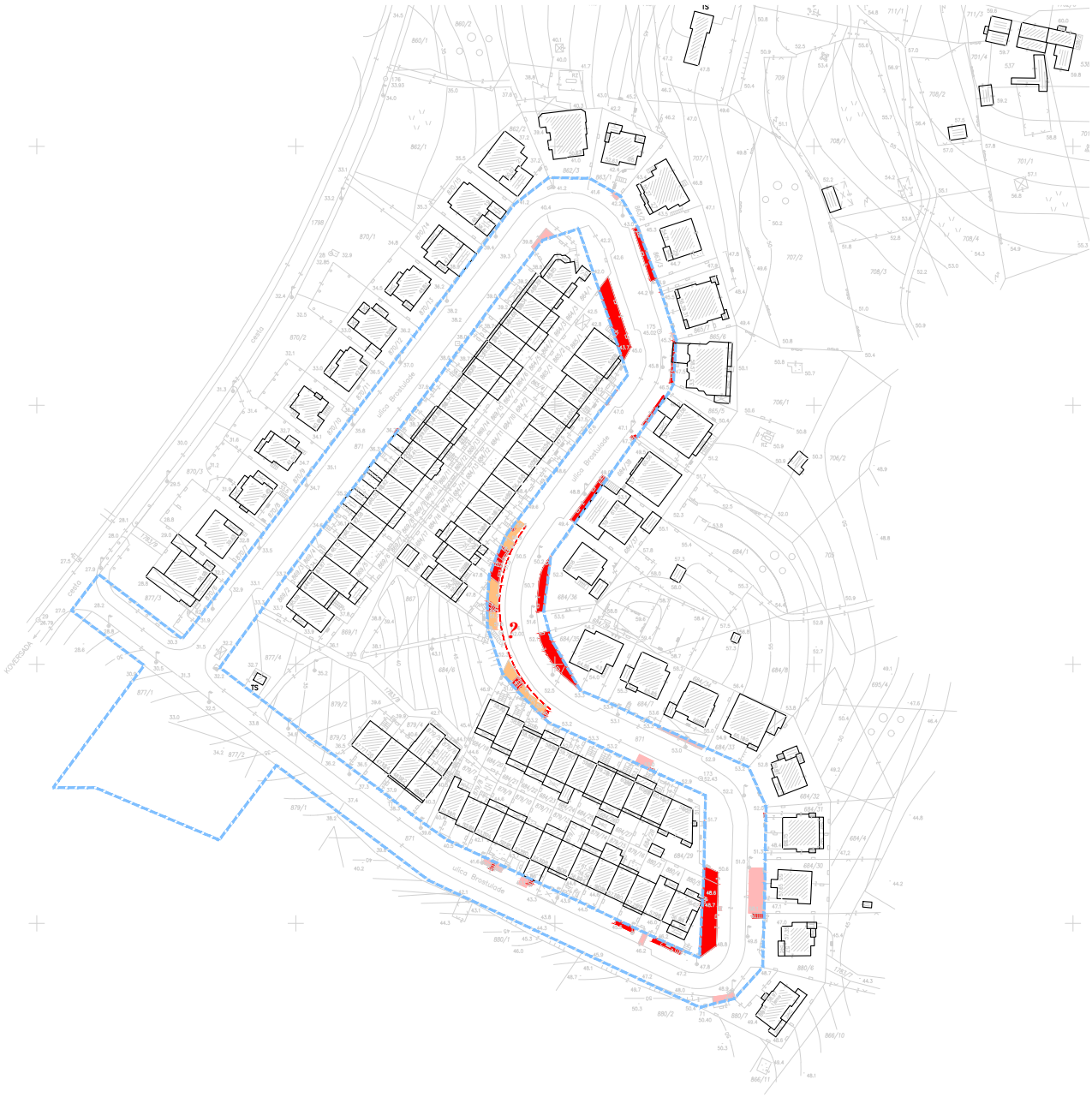
Prostorno-programska studija Brostolade
Prostorna analiza
Problemska karta - vlasnički odnosi
1 : 2 500



granica zahvata
javno vlasništvo
privatno vlasništvo

0 10 m 50 100 150 200 S

Prostorno-programska studija Brostolade
Prostorna analiza
Problemska karta - konfliktne zone korištenja
1 : 2 500



granica zahvata

Konfliktne zone korištenja:
dijelovi stambenih zgrada, viši potporni zidovi i zone većih visinskih razlika,
ograđeni dijelovi i elementi okoliša nužni za pristup stambenim zgradama
konstrukcije čija je gornja kota na razini ceste (prohodna ploha)
lagane nadstrešnice i manje intervencije uz kotu terena

zone u kojima su izgrađena podzemna spremišta, a čiji su krovovi trenutno namijenjeni parkiranju (nepoznata dubina spremišta)

0 10 m 50 100 150 200 S

Prostorno-programska studija Brostolade
Prostorna analiza
Problemska karta - analiza trenutnog korištenja
1 : 600

granica zahvata
kolni pristup
pješački pristup

kolne površine
pješačke površine
zone parkiranja unutar granice zahvata
građevina
zelene površine unutar granice zahvata
zelene površine izvan granice zahvata

pozicije elektro-ormarića
javna rasvjeta ucrtana na geodetskoj podlozi

procjena ukupnog broja vozila parkiranih na javnoj površini
na temelju zračnog snimka naselja snimljenog 16. kolovoza 2019. u 7h ujutro: ***350***

0 10 m 20 30 40 50

Izvod iz UPU-a Vrsar
Odredbe za provođenje

Procjedna površina, čl. 24, st. 3:
(3) Unutar obuhvata Plana propisuje se najmanji udio procjedne površine građevne čestice u iznosu od 0,2 (20%). Iznimno, dopušta se i manji udio procjedne površine isključivo unutar područja 1. Dovršeni dio naselja u okviru zona zaštite kulturno-povijesne cjeline naselja Vrsar te unutar područja 3.1. Dio naselja za rekonstrukciju – Vrsar-istok.

Odlaganje otpada, čl. 31, st. 1 i 2:
(1) Na građevnim česticama je potrebno urediti prostor za kratkotrajno odlaganje otpada (odnosno smještaj kućnog spremnika), kao dio zgrade na čestici ili kao poseban prostor ili pomoćnu građevinu. Ovaj prostor treba biti pristupačan s javne prometne površine i zaklonjen od izravnoga pogleda s ulice, arhitektonski oblikovan i usklađen sa oblikovanjem ostalih zgrada na čestici.
(2) Položaj prostora za odlaganje otpada ne smije ugrožavati cisterne ili bunare te redovnu uporabu sadržaja na susjednim česticama.

Uvjeti gradnje prometne mreže, čl. 46, st. 2 i 4:
(2) Planirani koridori za infrastrukturne sustave javnih prometnih površina smatraju se rezervatom i u njihovoj širini po čitavoj trasi nije dopuštena nikakva druga gradnja osim one koje je u funkciji javne prometne površine.
(4) Prometne površine moraju se projektirati na način da se omogući nesmetani pristup, kretanje, boravak i rad osoba smanjene pokretljivosti, prema važećim propisima.

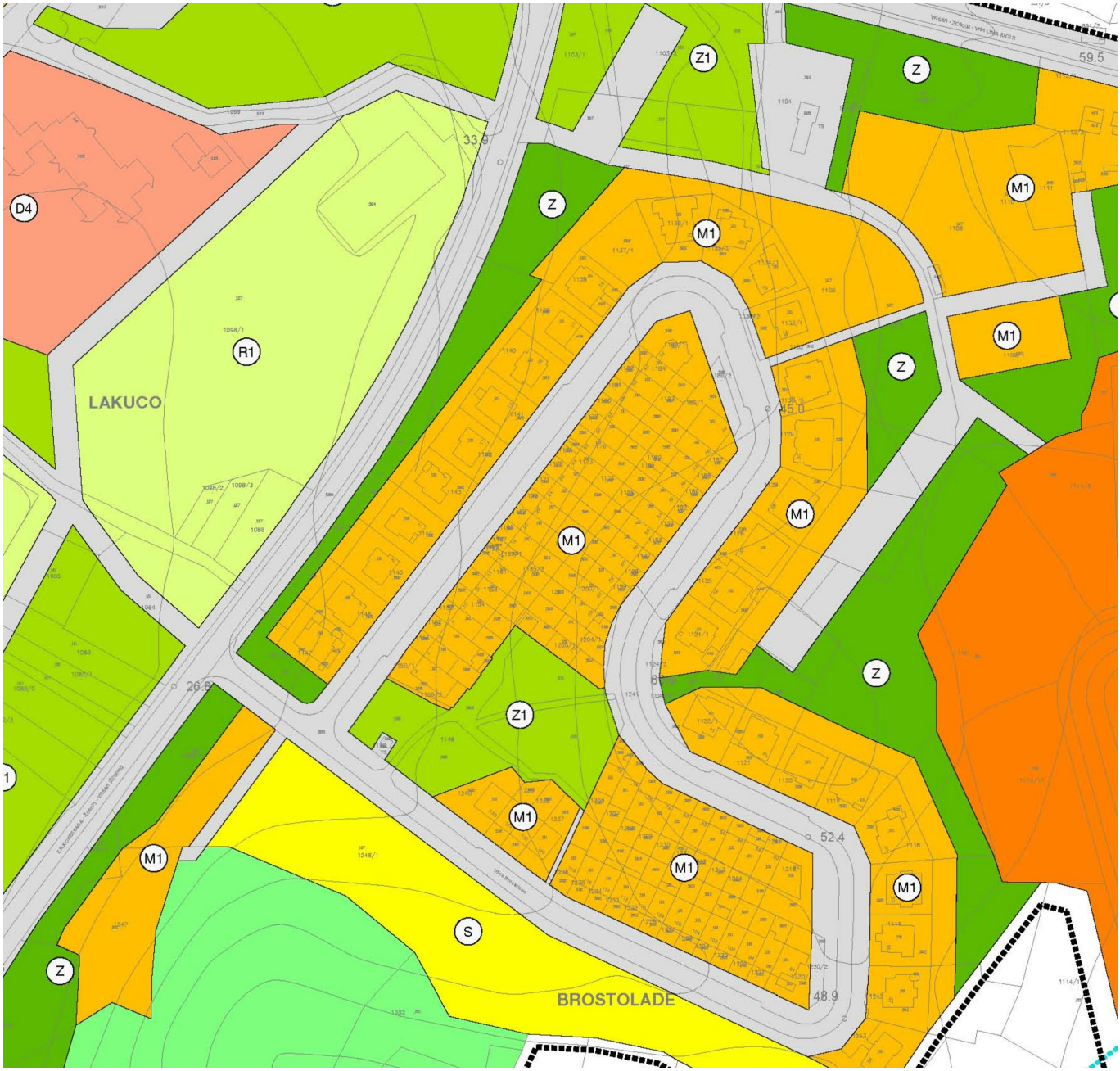
Cestovna prometna mreža, čl. 47, st.1, al d), e) i f):
d) Ostale ulice preostale ulice u naselju koje služe za potrebe kolnog prometa: najmanja širina dvosmjernog kolnika je 6,0 m (3,0+3,0), a jednosmjernog kolnika 4,0 m; iznimno, kod nepovoljnih terenskih uvjeta i unutar područja 1. Dovršeni dio naselja širina jednosmjerne ulice je najmanje 3,0 m, a dvosmjerne najmanje 5,0 m; kod dvosmjernih ulica s izrazito nepovoljnom zatečenom situacijom, na dijelu trase je moguća širinu kolnika od 4,0 m ako se na udaljenostima od 50,0 m planira ugibališta za mimoilaženje; najmanja je širina nogostupa je 1,5 m; dopušta se varijacija širine nogostupa prema lokalnim uvjetima do najmanje 1,0 m; u slučaju uređenja biciklističke staze najmanja širina je 1,0 m zajednosmjernu stazu;
e) Kolno-pješačke površine – zadovoljavaju uvjete za pješački promet i isključivo lokalni kolni promet te pristup servisnih i urgentnih vozila;
f) Pješačke površine – namijenjene u prvom redu kretanju pješaka, a samo iznimno pristupu servisnih i urgentnih vozila:

Cestovna prometna mreža, čl. 47, st.3, 4, 7, 8 i 10:
(3) Na kartografskim prikazima broj 2a: Prometna, ulična i komunalna infrastrukturna mreža - prometna i ulična mreža prikazane su načelne pozicije pješačkih staza u okviru detaljnih planova uređenja te na poljoprivrednim i šumskim površinama. Prilikom izrade detaljnih planova uređenja te uređenja površina izvan naselja potrebno je sukladno topografskim obilježjima terena uvažavati i ostvariti ove pješačke pravce.
(4) Unutar područja 2. Dio naselja za novu gradnju i područja 3. Dio naselja za rekonstrukciju pristup s javne prometne površine na građevnu česticu stambene zgrade je 2,5 m, a 3,0 do 5,0 m za zgrade ostalih namjena.
(7) Sve prometne površine unutar Plana moraju se projektirati, graditi i uređivati na način da se omogući vođenje komunalne infrastrukture (javni sustav vodoopskrbe, odvodnje, elektroopskrbe, telekomunikacija i sl.).
(8) U zonama pješačkih prijelaza obvezna je primjena elemenata za sprečavanje arhitektonskourbanističkih barijera pri čemu treba izgraditi pristupne rampe (upušteni nogostup) na mjestima kontakta pješačkih prijelaza i nogostupa.
(10) Prometne površine predviđene za prilaz i operativni rad vatrogasnih vozila moraju osigurati najmanju nosivost na osovinski pritisak od 100 kN.

Javna parkirališta i garaže, čl. 50, st. 1:
(1) Planom se omogućuje gradnja javnih parkirališta i garaža na površinama infrastrukturnih sustava i drugim površinama sukladno poglavlju 1. Plana.

Trgovi i druge pješačke površine, čl. 51, st. 1 i 2:
(1) Trgovi i druge pješačke površine grade se i uređuju unutar površina infrastrukturnih sustava i površina drugih namjena sukladno poglavlju 1. Plana.
(2) Na kartografskim prikazima broj 2a: Prometna, ulična i komunalna infrastrukturna mreža - prometna i ulična mreža prikazane su pozicije pješačkih staza i površina.

Odvodnja, čl. 56, st. 2, al. b,c i d:
b) Oborinske vode treba u što većoj mjeri upijati teren na građevnim česticama zgrada, što se mora odvijati bez ugrožavanja okolnog zemljišta, imovine i objekata. Ostatak oborinskih voda te oborinske vode s javnih prometnih površina treba se voditi u sustav odvodnje oborinskih voda.
c) Na većim manipulativnim, parkirališnim (preko 10 mjesta) i ostalim prometnim površinama sustav oborinske odvodnje treba biti opremljen skupljačima motornih ulja ispranih s kolovoza;
d) Za veće površine preporuča se projektiranje više pojedinačnih manjih sustava odvodnje oborinskih voda s kontroliranim ispustima u more, radi racionalnije gradnje i održavanja.



Izvod iz UPU-a Vrsar
kartografski prikaz 1: Korištenje i namjena površina

GRANICE

GRANICA OBUHVATA PLANA

LINIJA 1000 m
UDALJENA OD OBALNE CRTE

RAZVOJ I UREĐENJA NASELJA

S — STAMBENA NAMJENA

M1 — MJEŠOVITA NAMJENA
M1 - pretežito stambena,
M2 - pretežito poslovna

D1 — JAVNA I DRUŠTVENA NAMJENA
D1 - upravna, D3 - zdravstvena, D4 - predškolska
D5 - školska, D6 - kultura, D8 - vjerska

K — POSLOVNA NAMJENA
K1 - pretežito uslužna,
K - višenamjenska poslovna

R1 — SPORTSKO-REKREACIJSKA NAMJENA
R1 - sportski centar, R2 - sportska igrališta

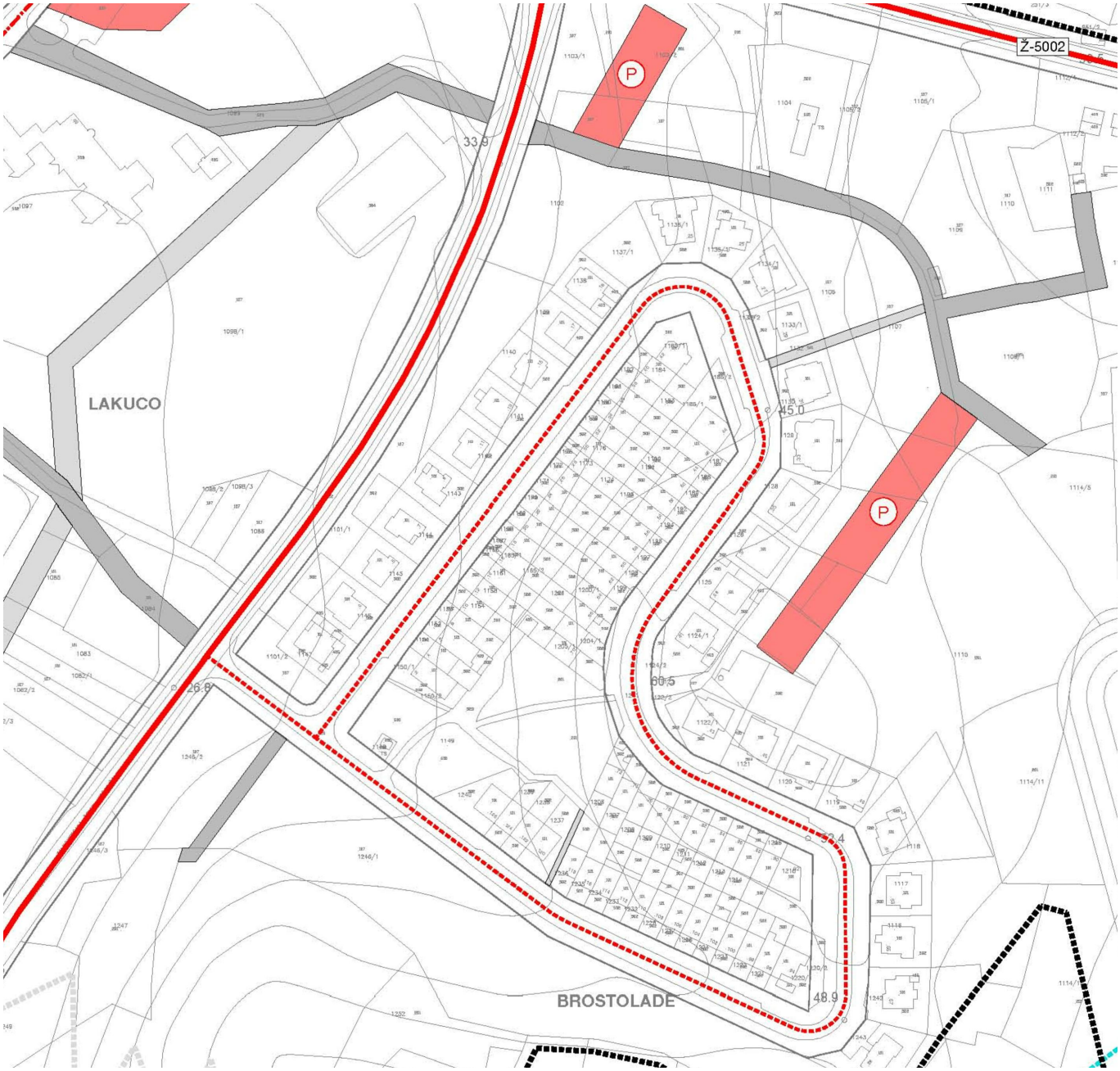
Z1 — JAVNE ZELENE POVRŠINE

Z — ZAŠTITNE ZELENE POVRŠINE

IS — POVRŠINE INFRASTRUKTURNIH SUSTAVA
IS - infrastrukturni sustavi i građevine

ŠUMA ISKLJUČIVO OSNOVNE NAMJENE - GOSPODARSKA

0 10 m 50 100 150 200 S



Izvod iz UPU-a Vrsar
kartografski prikaz 2a: Prometna i ulična mreža

GRANICE

GRANICA OBUHVATA PLANA

GRANICA KORIDORA PROMETNICE

CESTOVNI PROMET

KOLNO - PJEŠAČKE POVRŠINE

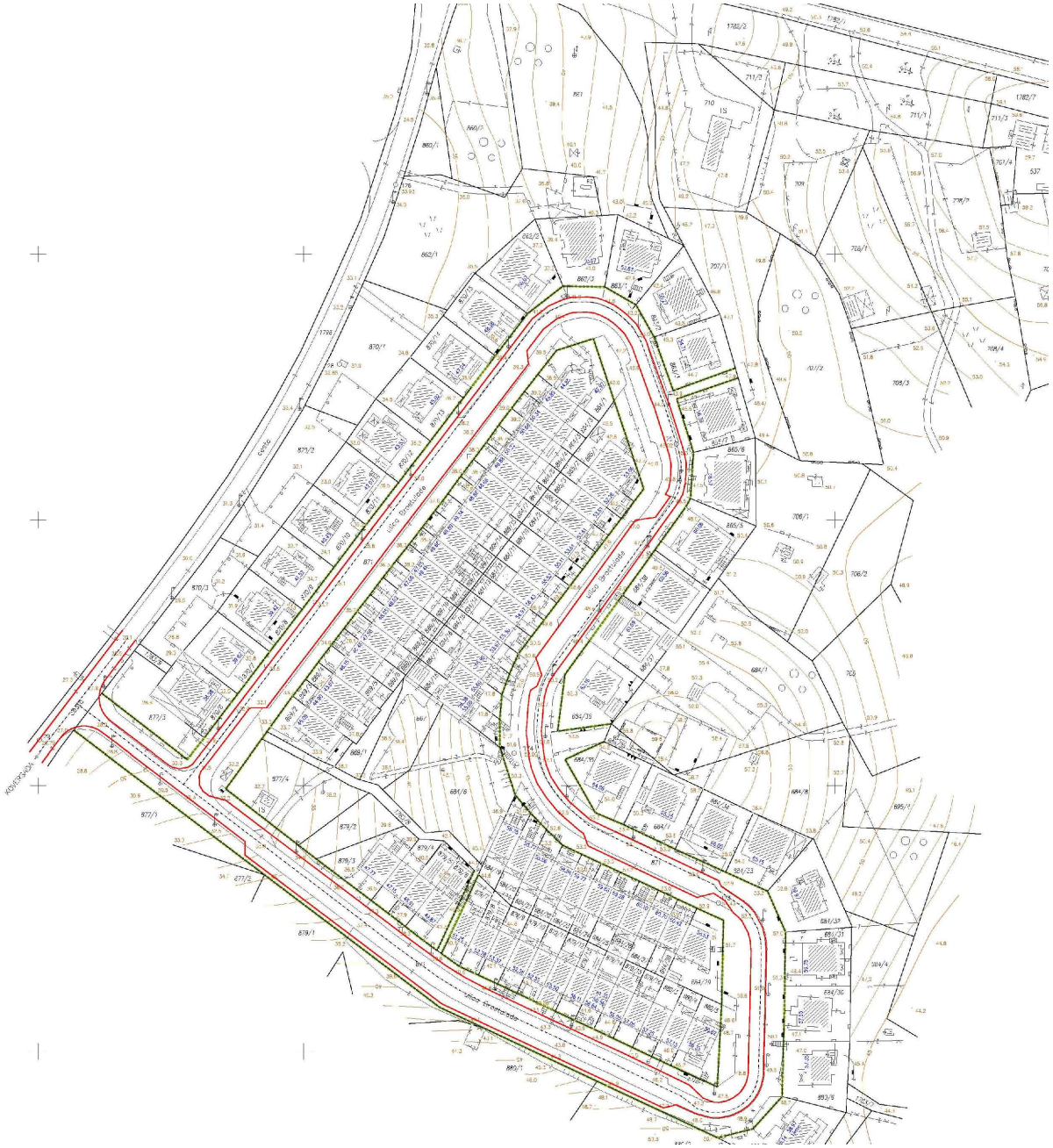
Ž-5002 ŽUPANIJSKA CESTA

PJEŠAČKE POVRŠINE

OSTALE ULICE

P JAVNO PARKIRALIŠTE I GARAŽA
P - PARKIRALIŠTE, G - GARAŽA

0 10 m 50 100 150 200 S



Izvod iz UPU-a Vrsar
kartografski prikaz 4b: Način i uvjeti gradnje - Mjerodavni geodetski snimak područja Vrsar-istok

PROMET
OS CESTE
RUBNJAK
KOLNA PROMETNICA
UVJETI GRADNJE
65.75 KOTE VIJENCA NA OBJEKTIMA
REGULACIJSKA LINIJA

0 10 m 50 100 150 200 S

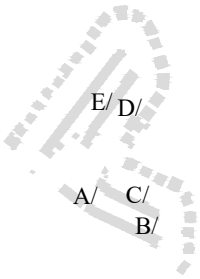
Izvod iz UPU-a Vrsar
Odredbe za provođenje

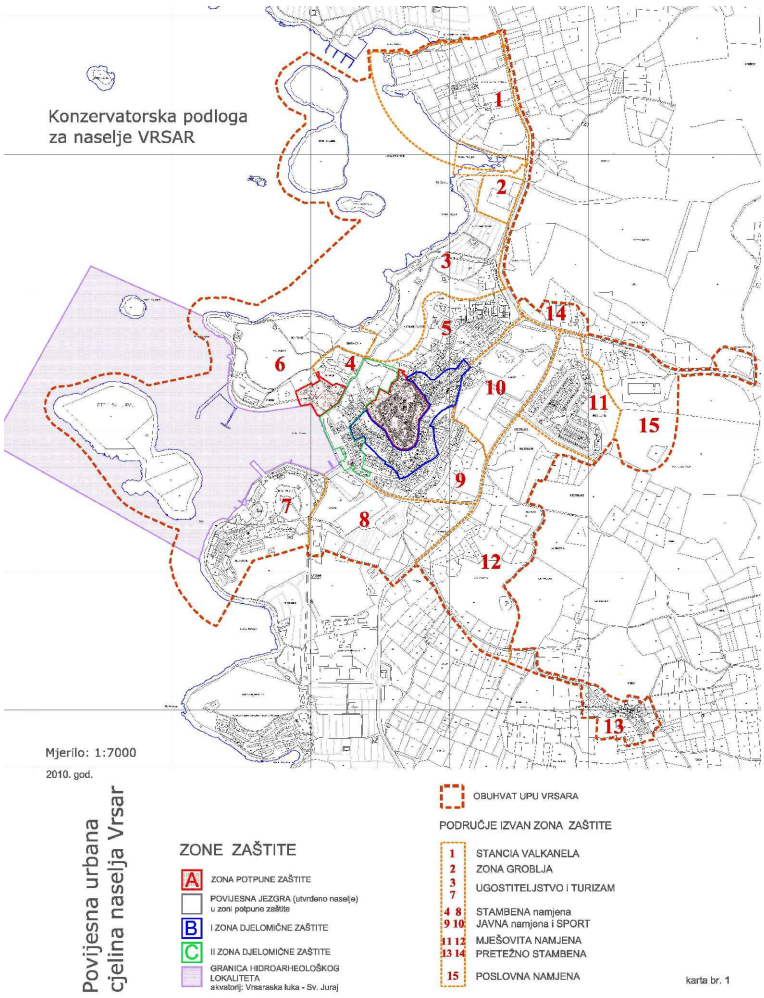
Kulturna dobra, čl. 58, st. 13 i 15:
(13) Za potrebe izrade ovog Plana izrađena je konzervatorska podloga "Vrsar – konzervatorska podloga za Urbanistički plan uređenja naselja Vrsar" (dalje: Konzervatorska podloga)
(15) Konzervatosrkom podlogom dane su smjernice zaštite u kontaktnim zonama.

Izvod iz Konzervatorske podloge Vrsar
Zona 11 - Naselje Brostolade

Stambeni nizovi:
Vrijeme izgradnje: kraj 20. i 21.st.
Katnost: s+p+1+ptk / s+p+2+ptk
Opis: Naselje tlocrtnog oblika „L“. U centralnom dijelu sa po 2 paralelno sagrađena stambena niza, okružena samostojećim objektima na rubnim dijelovima naselja. Stambene i stambeno-poslovne zgrade u nizovima. Uglavnom sa poslovnim suterenom. Poslovnost pretežito uslužne, trgovačke djelatnosti ili ugostiteljstvo. Gornji katovi stambeni, uređeni kao apartmani za iznajmljivanje, više jedinica po ulazu.
Podjela izgradnje:
A/ - Stambeno-poslovni niz katnosti S+P+1+Ptk, koji je sačinjen od 4 ugrađene stambene zgrade. Suteren poslovnost, gornje etaže stanovi. Orijentacija sjeveroistok – jugozapad. Na sjeveroistočnom pročelju svaka jedinica ima ograđeni dio dvorišta, dok je na jugozapadu prema prilaznoj cesti postavljeno parkiralište stanara.
B/ - Stambeno-poslovni niz katnosti S+P+1+Ptk, sa 13 ugrađenih stambenih zgrada, od kojih je jedna zgrada katnosti S+P+2+Ptk. Na sjevernom pročelju svaka jedinica ima ograđeni dio dvorišta, dok je na jug, prema prilaznoj cesti, orijentirano parkiralište stanara.
C/ - Stambeni niz katnosti S+P+1+Ptk, sa 11 stambenih kuća u nizu. Na južnom pročelju svaki blok ima ograđeni dio dvorišta, dok je parkiralište stanara orijentirano na sjever prema prilaznoj cesti.
D/ - Stambeni niz katnosti S+P+1+Ptk , sa 14 zgrada u nizu. Na sjeverozapadnom pročelju svaki blok ima ograđeni dio dvorišta, dok je na jugoistoku prema prilaznoj cesti orijentirano parkiralište stanara.
E/ - Stambeno-poslovni niz katnosti S+P+1+Ptk, sa 21 ugrađenom zgradom. Na jugozapadnom pročelju svaki blok ima ograđeni dio dvorišta, dok je na sjeverozapadu prema prilaznoj cesti parkiralište stanara.

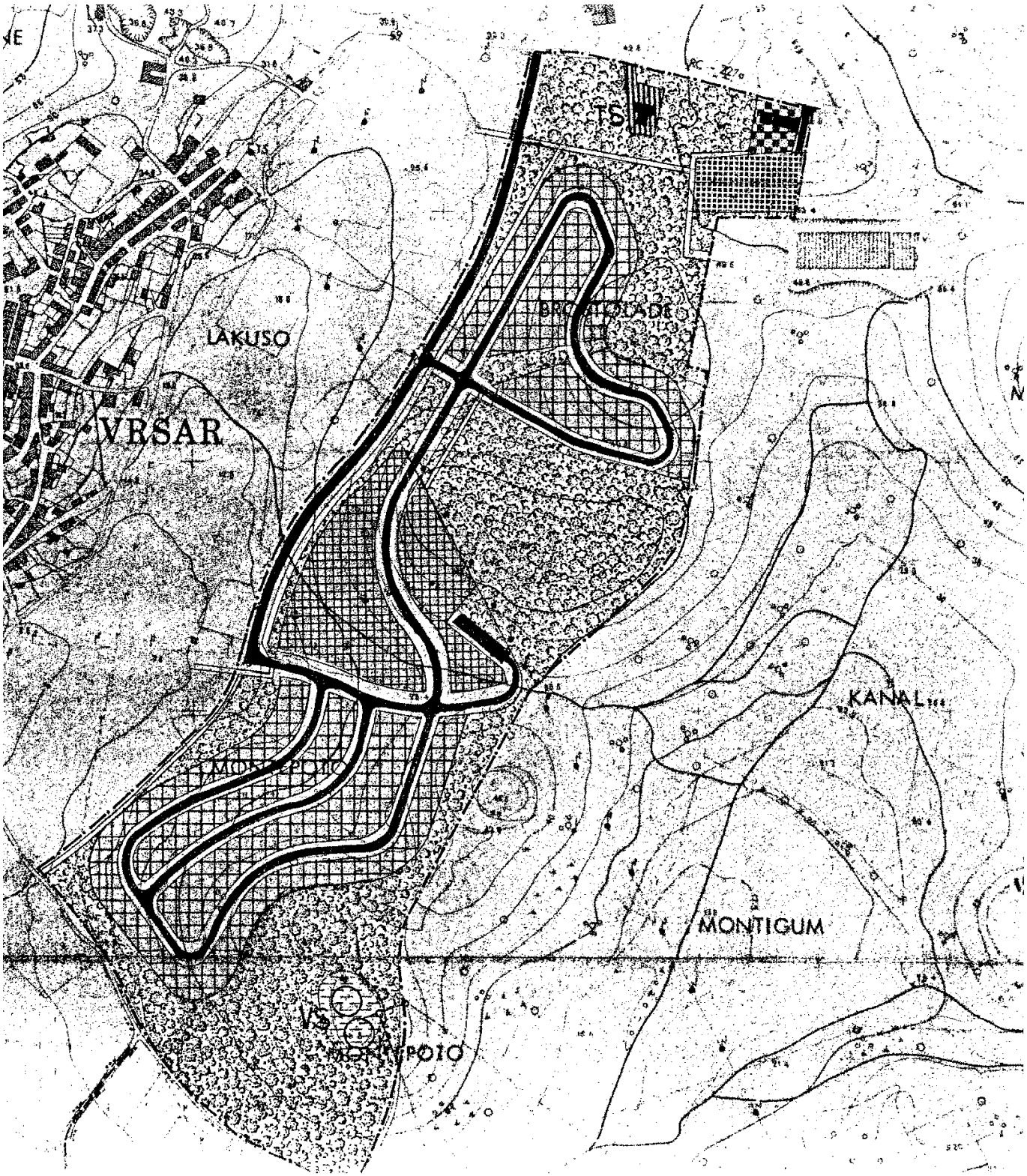
skica tlocrtnih pozicija cjelina stambenih nizova



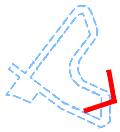


Samostojeće građevine:
Vrijeme izgradnje: kraj 20. i 21.st.
Katnost: S+P+1+Ptk / S+P+2+Ptk
Opis: Stambene i stambeno-poslovne samostojeće građevine. Uglavnom sa 4 etaže, manje sa 5 nadzemnih etaža. Poslovnost samo u prizemnim i suterenskim etažama. Poslovnost pretežno ugostiteljstvo, manje trgovačko uslužne djelatnosti. Stambene etaže organizirane kao manji apartmani za iznajmljivanje. Kuće su raznih orijentacija, ali u glavnini pročelje su postavljena paralelno sa pristupnom cestom.

Prijedlog:
-obzirom da je naselje izgrađeno na padini nasuprot povijesne jezgre ulazi u područje šire zaštitne zone naselja;
-izgrađeno je prema detaljnom prostornom planu, ali bez poštivanja odredbi istog, pa je došlo do znatnih odstupanja. Odredbama UPU-a će se odrediti mogućnosti legalizacije dijelova objekata izvedenih van projektne dokumentacije.


TS
LAKUSO
VRSAR
KANAL
MONTIGUM















Zračni snimak naselja Brostolade

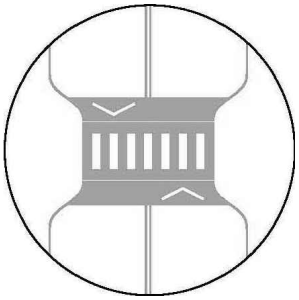


Pogled od stare jezgre Vrsara prema naselju Brostolade

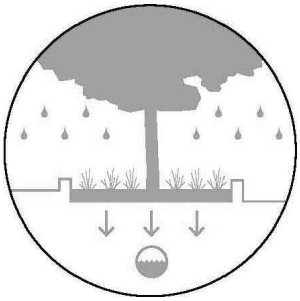


Pogled s vidikovca prema staroj jezgri Vrsara

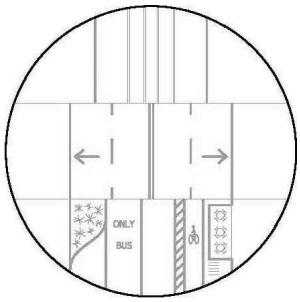
Poboljšanje sigurnosti



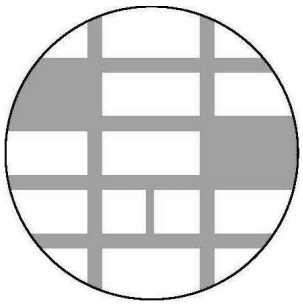
Poboljšanje mikroklimatskih uvjeta i optimalna odvodnja



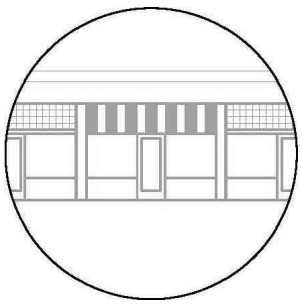
Prilagodba suvremenim potrebama



Ulice kao javni prostori zajednice

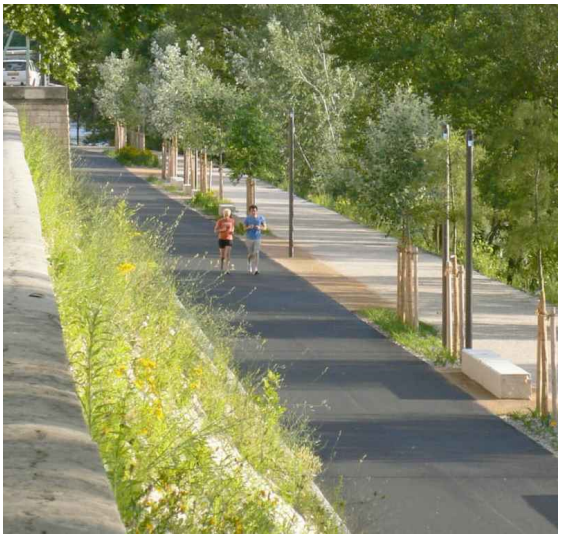


Povećanje vrijednosti nekretnina



*polazišta temeljena na publikaciji "Urban Street Design Guide", National Association of City Transportation Officials

Referentni primjeri ambijenta ulice:



Rhone River Bank, Lyon, Francuska
In Situ Architectes Paysagistes



Pepys Estate, London, Ujedinjeno Kraljevstvo
BPTW Architects



Hermine Dasovsky-Platz, Beč, Austrija
DnD Landschaftsplanung



Rambla de Sants, Barcelona, Španjolska
Sergi Godia, Ana Molino, arquitectos Esteyco Ingenieria



Bagby Street, Houston, SAD

Referentni primjeri urbane opreme:









Referentni primjeri opločenja:


asfalt - kolnik


opločenje - kolnik


opločenje - pločnik


travno opločenje

Referentni primjer stabla:


običnи koprivić (ladonja, košćela crna - *Celtis Australis)*


cvjetnjak


zelene površine







Prostorno-programska studija Brostolade
Idejno urbanističko-arhitektonsko rješenje
Situacijski plan
1 : 600

- granica zahvata
- rubnjak visine cca 10 cm
- skošeni rubnjak s oznakom smjera uspinjanja
- asfalt - kolnik
- opločenje - kolnik
- opločenje - pločnik
- travno opločenje
- cvjetnjak
- zelene površine
- stablo - obični koprivić (ladonja, koščela crna - *Celtis Australis)*
  ukupan broj stabala: 106
- A — parkiranje u profilu ulice
- B — parkiranje na parkiralištu
- *28 PM* — broj parkirnih mjesta
  broj parkirnih mjesta u profilu ulice (A): 287
  broj parkirnih mjesta u na južnom parkiralištu (B): 78
  ukupan broj parkirnih mjesta (A+B): 365
- klupa
- kontejner
- rasvjetni stup
- zaštitni stupić
- smjer kretanja vozila
- dječje igre na parteru
- parkirno mjesto
  kolni prilaz

M 1:1000

0 10 m 20 30 40 50

Prostorno-programska studija Brostolade
Idejno urbanističko-arhitektonsko rješenje
Preklop s konfliktnim zonama korištenja
1 : 600

granica zahvata
rubnjak visine cca 10 cm
skošeni rubnjak s oznakom smjera uspinjanja
asfalt - kolnik
opločenje - kolnik
opločenje - pločnik
travno opločenje
cvjetnjak
zelene površine

stablo - obični koprivić (lađonja, koščela crna - *Celtis Australis)*
ukupan broj stabala: 106

A parkiranje u profilu ulice
B parkiranje na parkiralištu

28 PM broj parkirnih mjesta
broj parkirnih mjesta u profilu ulice (A): 287
broj parkirnih mjesta u na južnom parkiralištu (B): 78
ukupan broj parkirnih mjesta (A+B): 365

klupa
kontejner
rasvjetni stup
zaštitni stupić
smjer kretanja vozila

dječje igre na parteru

parkirno mjesto
kolni prilaz

Konfliktne zone korištenja
dijelovi stambenih zgrada, viši potporni zidovi i zone većih visinskih razlika, ograđeni dijelovi i elementi okoliša nužni za pristup stambenim zgradama
konstrukcije čija je gornja kota na razini ceste (prohodna ploha)
lagane nadstrešnice i manje intervencije uz kotu terena

zone u kojima su izgrađena podzemna spremišta, a čiji su krovovi trenutno namijenjeni parkiranju (nepoznata dubina spremišta)

Komentar:

Prilagodbom rješenja na način da se uvaži trenutni način korištenja površina (bez obzira na vlasništvo) moguće je ostvariti sveukupno 310 do 330 parkirnih mjesta od potencijalno mogućih 365 parkirnih mjesta.

0 10 m 20 30 40 50







Prostorno-programska studija Brostolade

Razmatrane alternativne varijante idejnog urbanističko-arhitektonskog rješenja

Situacijski plan - alternativna varijanta B

1 : 600

- granica zahvata
- rubnjak visine cca 10 cm
- skošeni rubnjak s oznakom smjera uspinjanja
- asfalt - kolnik
- opločenje - kolnik
- opločenje - pločnik
- travno opločenje
- cvjetnjak
- zelene površine
- stablo - obični kopriv ić (ladonja, koščela crna - *Celtis Australis)*
  ukupan broj stabala: 109
- A — parkiranje u profilu ulice
- B — parkiranje na parkiralištu
- *28 PM* — broj parkirnih mjesta
  broj parkirnih mjesta u profilu ulice (A): 278
  broj parkirnih mjesta u na južnom parkiralištu (B): 78
  ukupan broj parkirnih mjesta (A+B): 356
- klupa
- kontejner
- rasvjetni stup
- zaštitni stupić
- smjer kretanja vozila
- dječje igre na parteru
- parkirno mjesto
- kolni prilaz

M 1:1000

0 10 m 20 30 40 50

Prostorno-programska studija Brostolade

Prostorno-programska studija Brostolade
Razmatrane alternativne varijante idejnog urbanističko-arhitektonskog rješenja
Preklop alternativne varijante B s konfliktnim zonama korištenja
1 : 600

granica zahvata
rubnjak visine cca 10 cm
skošeni rubnjak s oznakom smjera uspinjanja
asfalt - kolnik
opločenje - kolnik
opločenje - pločnik
travno opločenje
cvjetnjak
zelene površine

stablo - obični koprivić (lađonja, koščela crna - *Celtis Australis)*
ukupan broj stabala: 109

A parkiranje u profilu ulice
B parkiranje na parkralištu

28 PM broj parkirnih mjesta
broj parkirnih mjesta u profilu ulice (A): 278
broj parkirnih mjesta u na južnom parkralištu (B): 78
ukupan broj parkirnih mjesta (A+B): 356

klupa
kontejner
rasvjetni stup
zaštitni stupić
smjer kretanja vozila
dječje igre na parteru
parkirno mjesto
kolni prilaz

Konfliktne zone korištenja
dijelovi stambenih zgrada, viši potporni zidovi i zone većih visinskih razlika, ograđeni dijelovi i elementi okoliša nužni za pristup stambenim zgradama
konstrukcije čija je gornja kota na razini ceste (prohodna ploha)
lagane nadstrešnice i manje intervencije uz kotu terena
zone u kojima su izgrađena podzemna spremišta, a čiji su krovovi trenutno namijenjeni parkiranju (nepoznata dubina spremišta)

Komentar:

Prilagodbu alternativne varijante B na način da se uvaži trenutni način korištenja površina (bez obzira na vlasničke odnose) moguće je ostvariti tek uz značajno zadiranje u koncepciju rješenja. Pri tome bi se vjerojatno dokinule karakteristične kvalitete ove varijante.

0 10 m 20 30 40 50







Prostorno-programska studija Brostolade
Razmatrane alternativne varijante idejnog urbanističko-arhitektonskog rješenja
Situacijski plan - alternativna varijanta C
1 : 600

granica zahvata
rubnjak visine cca 10 cm
skošeni rubnjak s oznakom smjera uspinjanja
asfalt - kolnik
opločenje - kolnik
opločenje - pločnik
travno opločenje
cvjetnjak
zelene površine

stablo - obični koprivić (ladonja, koščela crna - *Celtis Australis)*
ukupan broj stabala: 96

A parkiranje u profilu ulice
B parkiranje na parkiralištu

28 PM broj parkirnih mjesta
broj parkirnih mjesta u profilu ulice (A): 260
broj parkirnih mjesta u na južnom parkiralištu (B): 78
ukupan broj parkirnih mjesta (A+B): 338

klupa
kontejner
rasvjetni stup
zaštitni stupić
smjer kretanja vozila

dječje igre na parteru

parkirno mjesto
kolni prilaz

0 10 m 20 30 40 50

Prostorno-programska studija Brostolade
Razmatrane alternativne varijante idejnog urbanističko-arhitektonskog rješenja
Preklop alternativne varijante C s konfliktnim zonama korištenja
1 : 600

granica zahvata
rubnjak visine cca 10 cm
skošeni rubnjak s oznakom smjera uspinjanja
asfalt - kolnik
opločenje - kolnik
opločenje - pločnik
travno opločenje
cvjetnjak
zelene površine

stablo - obični koprivić (lađonja, koščela crna - *Celtis Australis)*
ukupan broj stabala: 96

A parkiranje u profilu ulice
B parkiranje na parkiralištu

28 PM broj parkirnih mjesta
broj parkirnih mjesta u profilu ulice (A): 260
broj parkirnih mjesta u na južnom parkiralištu (B): 78
ukupan broj parkirnih mjesta (A+B): 338

klupa
kontejner
rasvjetni stup
zaštitni stupić
smjer kretanja vozila

dječje igre na parteru

parkirno mjesto
kolni prilaz

Konfliktne zone korištenja
dijelovi stambenih zgrada, viši potporni zidovi i zone većih visinskih razlika, ograđeni dijelovi i elementi okoliša nužni za pristup stambenim zgradama
konstrukcije čija je gornja kota na razini ceste (prohodna ploha)
lagane nadstrešnice i manje intervencije uz kotu terena

zone u kojima su izgrađena podzemna spremišta, a čiji su krovovi trenutno namijenjeni parkiranju (nepoznata dubina spremišta)

Komentar:

Prilagodbom alternativne varijante C na način da se uvaži trenutni način korištenja površina (bez obzira na vlasništvo) moguće je ostvariti sveukupno 295 do 305 parkirnih mjesta od potencijalno mogućih 338 parkirnih mjesta.

0 10 m 20 30 40 50

Urban Street Design Guide - National Association of City Transportation Officials

Urbanistički plan uređenja "Vrsar" („Službene novine Općine Vrsar - Orsera“, br. 2/12, 6/14, 9/16)

Konzervatorska podloga naselja Vrsar

Fotodokumentacija - arhiva Izrađivača i Naručitelja

Referentni primjeri - prikazi preuzeti s web-a