

OBRAZLOŽENJE

1. POLAZIŠTA

1.1. Značaj, osjetljivost i posebnosti područja u obuhvatu plana

Detaljni plan uređenja 1. faze obale od Madiracinog mula do Duhanke obuhvaća uski obalni pojas u dužini cca 450 m. Temeljni zadatak plana je sanacija obalnog pojasa koji je devastiran nereguliranim nasipanjem i izgradnjom priveza od kojih je većina u stanju raspadanja.

Činjenica da se radi o obalnom pojasu govori o osjetljivosti prostora, a značaj proizlazi iz postojećih i planiranih sadržaja u obuhvatu plana i njegovom najužem okruženju. U neposrednoj blizini sa zapadne strane je stari čiovski most, a sa istoka zaštićeni kompleks Duhanke. Izgradnjom novog mosta istočno od obuhvata plana dio trase državne ceste u obuhvatu plana dobiva na važnosti i nameće se potreba njene rekonstrukcije i nove regulacije prometa.

Od velike važnosti je očuvanje vizura s trogirске strane na obalni pojas i cjelinu naselja u zaleđu, te pogleda sa prostora obuhvata plana na staru gradsku jezgru, koje uređenjem prostora treba očuvati i naglasiti.

Područje obuhvata detaljnog plana sa stanovišta postojećeg elektroenergetskog sustava ima značaj s obzirom na trase postojećih i planiranih elektroenergetskih kabela koji napajaju istočni dio Čiova.

Rješenje elektroenergetskog napajanja mora omogućiti izgradnju i eksploataciju elektroenergetskih objekata koji će uz minimalne troškove izgradnje i eksploatacije pružiti maksimalnu sigurnost i pouzdanost napajanja planiranih potrošača, a da pri tome ne ugrozi postojeće.

1.1.1. Obilježja izgrađene strukture i ambijentalnih vrijednosti

Na području koji je predmet ove studije proteže se neuređena kamena obala sa neplanski građenim betonskim i drvenim muletima s privezištem za veći broj malih brodica u vlasništvu domicilnog stanovništva. Uz kolnik državne ceste koja prolazi cijelom dužinom obuhvata plana u smjeru istok – zapad, sa sjeverne strane posađeno je zelenilo i postavljena javna rasvjeta, a sa južne strane prema postojećim zgradama samo djelomično je uređen nogostup. Uski zemljani pojas prema moru je neuređen.

Prostor nema izrazitu ambijentalnu vrijednost koju bi trebalo sačuvati, već bi se ona trebala postići naročito očuvanjem postojećeg i sadnjom novog visokog i niskog zelenila i uređenjem planirane dužobalne šetnice, privezišta i plažnih površina.

1.1.3. Obveze iz planova šireg područja

Svako uređenje obalnog prostora Trogira mora se planirati imajući u vidu obveze iz važeće planske dokumentacije višeg reda. To su prvenstveno Prostorni plan Splitsko - dalmatinske županije i PPU Grada Trogira. Za dio sjeverne obale Čiova izrađeno je 2002. godine «Idejno rješenje obalnog pojasa od sjeverne strane obale čiovskog

mosta do granice K.O. Slatine». Ovaj elaborat nema snagu nadređenog planskog dokumenta, ali ga treba uzeti u obzir kod planiranja zahvata na ovom prostoru.

Prostorni plan Splitsko - dalmatinske županije obalno područje štiti kao kulturno dobro nacionalne i županijske razine. U poglavlju zaštite prirodne baštine propisuje da se osobita skrb i zaštita treba posvetiti obali, moru i podmorju, te zabranjuje odlaganja bilo kakovog materijala u more, te nasipavanje i zatrpavanje obale.

PPU Grada Trogira određuje namjenu prostora - športsku lučicu. Smjernicama za izradu DPU-a određuju se zadaci:

- sanacija obalnog pojasa koji je devastiran nereguliranim nasipanjem i izgradnjom priveza
- osiguranje prostora za domicilnu lučicu i objekte društvene namjene - prostorije sportsko rekreacijske udruge građana vlasnika brodica
- uređenje plaže minimalnog kapaciteta 200 kupaca
- uređenje javno parkirališnog prostora i dužobalne šetnice

Idejnim rješenjem obalnog pojasa od sjeverne strane obale čiovskeg mosta do granice K.O. Slatine zadane su programske odrednice uređenja prostora, koje su razrađene ovim planom.

U sklopu EKO projekta izrađeno je idejno rješenje kanalizacijskog sustava Kaštela – Trogir, podsustav Čiovo, a dio trase nalazi se i u obuhvatu ovog DPU-a.

1.1.4. Ocjena mogućnosti i ograničenja uređenja prostora

Nedostatna širina prostora između državne ceste i mora je ograničavajući faktor u planiranju uređenja šetališta, privezišta i plaža, obzirom da se širenje prema moru treba izvesti sa što manje nasipanja. To je razlog zašto širina šetnice varira ovisno o zatečenoj širini obale, pa pojas zelenila koje prati šetnicu nije moguće planirati u cijeloj dužini.

1.1.2. Prometna, telekomunikacijska i komunalna opremljenost

Plan obuhvaća dio obalnog prostora koji se, sastoji od maritimnog dijela s pomorskim objektima, te obalne prometnice. Topografski je čitav ovaj prostor ravan, s ukupnim uzdužnim padom od samo 0.2%, na području obuhvaćenom planom.

Postojeća duž obalna prometnica je zapravo cesta državnog značaja (D-126) a predmetna dionica spaja grad Trogir s naseljima na sjevernom dijelu poluotoka Čiovo. Dužina predmetne dionice koju obuhvaća plan iznosi oko 480.00 metara.

Širina kolnika ŽC iznosi 6.50 metara. Pješački nogostupi su uređeni samo fragmentarno i to isključivo uz južni rub kolnika. Cesta korespondira neposredno s granicama zemljišnih čestica s južne strane pri čemu su kolni priključci na iste građeni bez ikakvih prihvatljivih tehničkih elemenata. Na kolnik predmetne državne ceste su priključene s južne strane također i dvije lokalne naseljske prometnice i to:

- na zapadnom kraju prometnica s česticom katastarske oznake 6275/1 i
- na istočnom kraju prometnica s česticom katastarske oznake 5151/3.

Sve prometnice obuhvaćene planom su građene sa suvremenim kolničkim zastorom ali uglavnom bez primjene ikakvih prometno tehničkih mjera oblikovanja.

Uz kolnik pa i na samom kolniku parkiraju se kontinuirano, a posebno za vrijeme turističke sezone, brojna vozila ugrožavajući na taj način odvijanje kolnog i posebno pješačkog prometa.

U telekomunikacijskom smislu prostor je zadovoljavajuće opremljen. Kabelaška Tk

kanalizacija smještena je uz južni rub državne ceste.

U istoj prometnici nalazi se i trasa vodovoda promjera 250mm. Fekalna kanalizacija nije izvedena, dok se oborinske vode područja južno od granice obuhvata ispuštaju u more na tri mjesta u obuhvatu ovog DPU-a.

U okviru obuhvata planiranog područja nema trafostanica 10/0,4 kV. Distributivni potrošači koji se nalaze unutar plana, kao i oni koji graniče sa predmetnim područjem napajaju se iz dvije trafostanice 10/0,4 kV:

- GTS Čiovo-3 (Dom starih) – 400 kVA
- GTS Čiovo-4 (Duhanka) – 250 kVA

Osnovno napajanje ovih trafostanica vrši se iz trafostanice 35/10 kV "Čiovo", dok je rezervno napajanje moguće ostaviti iz trafostanice 35/10 kV "Trogir".

Obe trafostanice su u mogućnosti prihvatiti planirane potrošače.

Niskonaponska električna mreža u dijelu gdje se nalazi na području plana i gdje graniči sa područjem obuhvata plana je kabelskog tipa.

Javna rasvjeta na području obuhvata DPU-a djelomično je izgrađena u sjevernom rubu ceste.

2. PLAN PROSTORNOG UREĐENJA

2.1. Program gradnje i uređenja površina i zemljišta

Obalni pojas Grada Trogira, kako onaj na čiovskoj strani, tako i onaj od Pantana do hotela Medena, potrebno je planerski tretirati kao jedinstvenu cjelinu koja gravitira povijesnoj jezgri Trogira. Planirani zahvati regulacije obalne linije i uređenja zaobalnog prostora trebali bi donijeti nove funkcionalne i ambijentalne vrijednosti, te stvoriti preduvjete za razvoj kupališnog turizma i sportsko pomorskih aktivnosti.

2.2. Detaljna namjena površina

U obuhvatu DPU-a planirane su slijedeće namjene:

- Športska lučica - domicilna lučica za prihvat plovila I. i II. kategorije kapaciteta 200 plovila.
- Objekt društvene namjene - prostorije sportsko rekreacijske udruge građana (vlasnika brodice čiji se smještaj planira u obuhvatu privezišta).
- Dužobalna šetnica
- Plaža kapaciteta 200 kupača sa pratećim sadržajima (tuševi, kabine za presvlačenje, sanitarni čvor u sklopu planiranog objekta).
- Javno parkiralište kapaciteta 40 parking mjesta
- Javni park – sjeverno od crkve Gospe kraj mora.

2.3. Prometna, ulična, telekomunikacijska i komunalna infrastrukturna mreža

Promet

U prostornom smislu planom se u cijelosti zadržava postojeći koncept prometa na način da se i dalje predmetna dionica državne ceste planira kao temeljna prometnica na području obuhvata plana.

Uloga ove prometnice je u servisiranju slijedećih prometnih tokova:

- tranzitni tokovi na sjevernoj priobalnoj strani poluotoka Čiovo s polaskom i destinacijom kretanja u gradu Trogiru
- ciljno – izvorni prometni tokovi i putovanja stanovnika ovog područja te prometna kretanja koja potječu od turističkih tokova.

U cilju udovoljavanja gore navedenim prometnim potrebama prometna mreža je planirana na slijedeći način:

Kolne prometnice

Glavna prometnica – dionica državne ceste D-126, Trogir – Arbanija – Slatine (OS1)

lokalne prometnice – prometnice opskrbnog karaktera s naprijed iznesenim oznakama zemljišnih čestica (vidjeti poglavlje Polazišta) (OS2) opskrba prometnica – prometnica duž obalnog prostora s funkcijom opskrbe planiranog parkirališnog prostora

Pješačke prometnice i površine

Pješački nogostup uz južni rub kolnika državne ceste, na cijeloj dužini.

Pješačka površina dužobalne šetnice ("lungomare") smještena u poprečnom profilu između kolnika parkirališne opskrbe prometnice i ruba obalnog pojasa, također u čitavoj dužini.

Svim navedenim prometnicama su, sukladno njihovoj ulozi i važnosti u prometnom

sustavu, planom utvrđeni svi tehnički elementi trase odnosno nivelete.

Planirano parkiralište locirano na prostoru između obale i kolnika državne ceste priključuje se na kolnik državne ceste putem spomenute jednosmjerne opskrbe prometnice i to na način da istočni priključak predstavlja ulaz u parkiralište a zapadni izlaz s parkirališta.

Šire područje južno od koridora državne ceste priključuje se na istu putem spomenutih lokalnih prometnica na način kako je to prikazano na grafičkom prikazu Prometna mreža.

Javni i stambeni objekti smješteni na zemljišnim česticama neposredno uz južni rub kolnika državne ceste priključuju se na istu putem kolno – pješačkih pristupa preko planiranog pješačkog nogostupa.

Elektroenergetska osnova

Na području obuhvata DPU-a planira se napajanje el. energijom objekta pratećih sadržaja za lučicu, opskrba vezova, te izgradnja javne rasvjete duž šetnice.

Objekt će se napajati iz trafostanice 10/0,4 kV "Čiovo-3" (Dom starih) preko postojećeg izvoda iz kabelskog razvodnog ormara. Napajanje će se izvesti tipskim, kabelom PP 00-A 4x50 mm².

Javna rasvjeta je planirana dužinom šetnice "lungo mare" u dijelu trase sa drvoredom. Napajanje će se vršiti iz postojeće trafostanice 10/0,4 kV: "Čiovo-3" (Dom starih), a spojiti će se na postojeću javnu rasvjetu koja je izgrađena uz most i zapadno od Čiovskog mosta. Planirana rasvjeta je predviđena kao ambijentalna po mogućnosti bez kandelabera, koja se uklapa u okolni prostor. Napajanje rasvjetnih mjesta izvesti će se kabelima tipa PP 00-A 4x25 mm².

Tip rasvjete i pripadnih rasvjetnih tijela, kao i precizni razmaci odredit će se prilikom izrade glavnog projekta javne rasvjete šetnice.

U pogledu zaštite od previsokog napona dodira u električnim instalacijama treba uvjetovati:

- posebni zaštitni i nul vodić (TN-S sistem nulovanja)
- mjere izjednačavanja potencijala

Također treba izvesti temeljni uzemljivač s kojim se povezuje nul vodić n.n. mreže.

Proračun vršnog opterećenja

Sportska lučica je stacionarnog karaktera, max. kapaciteta 200 brodica od kojih cca 50% manjih od 8m.

Karakter korištenja el priključaka je povremen; za rad i popravke, punjenje brodskih akumulatora i sl.

Opterećenje koje se javlja kao stvarno najveće opterećenje objekta je vršno opterećenje, računa se prema:

$$P_v = i \times \sum P_i$$

gdje je:

P_v - vršno opterećenje (u kW)

i - faktor istovremenosti

$\sum P_i$ - suma nazivnih instaliranih snaga svih trošila

Proračun vršnog opterećenja izvršeno je za svaki gat:

GAT "A"

- max. broj brodova 54
- broj brodova priključenih na električnu instalaciju 10%
- instalirana snaga jednog broda $P_{i1} = 2,2 \text{ kW}$
- faktor istovremenosti gata $i=0,3$
- vršna snaga gata $P_v = 54 \text{ brodova} \times 0,1 \times 2,2 \text{ kW} \times 0,3 = 3,6 \text{ kW}$

GAT "B"

- max. broj brodova 56
- broj brodova priključenih na električnu instalaciju 10%
- instalirana snaga jednog broda $P_{i1} = 2,2 \text{ kW}$
- faktor istovremenosti gata $i=0,3$
- vršna snaga gata $P_v = 56 \text{ brodova} \times 0,1 \times 2,2 \text{ kW} \times 0,3 = 3,7 \text{ kW}$

GAT "C"

- max. broj brodova 50
- broj brodova priključenih na električnu instalaciju 10%
- instalirana snaga jednog broda $P_{i1} = 2,2 \text{ kW}$
- faktor istovremenosti gata $i=0,3$
- vršna snaga gata $P_v = 50 \text{ brodova} \times 0,1 \times 2,2 \text{ kW} \times 0,3 = 3,3 \text{ kW}$

OBALA "D"

- max. broj brodova 15
- broj brodova priključenih na električnu instalaciju 20%
- instalirana snaga jednog broda $P_{i1} = 2,2 \text{ kW}$
- faktor istovremenosti gata $i=0,3$
- vršna snaga gata $P_v = 15 \text{ brodova} \times 0,2 \times 2,2 \text{ kW} \times 0,3 = 2,0 \text{ kW}$

Ukupno vršno opterećenje gatova iznosi: **$P_{vuk} = 12,6 \text{ kW}$**

OBJEKT PRATEĆIH SADRŽAJA LUČICE

Bruto građevinska površina 130 m^2 , predviđeno **$P_v = 13,8 \text{ kW}$**

JAVNA RASVJETA

Planirani broj rasvjetnih mjesta je 5-10. Predviđeno **$P_v = 1,0 \text{ kW}$**

Odvodnja otpadnih voda

Planom se predviđa postavljanje fekalne kanalizacije u južnom traku državne ceste, rekonstrukcija i polaganje nove oborinske kanalizacije, rekonstrukcija vodovodne i telekomunikacijske mreže.

2.4. Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina i građevina

Cijeli prostor u obuhvatu plana koristi se kao javni prostor.

Posebnu pažnju treba posvetiti kvaliteti upotrebljenih materijala i urbanoj opremi.

U cilju stabilizacije plažnog materijala predviđa se izgradnja nekoliko pera od kamenog nabačaja, da bi se što bolje uklopili u prirodni izgled obale. Za silazak sa

šetnice na plažu predviđa se na više mjesta izvesti stepenice i rampe prilagođene za nesmetano kretanje invalidnih osoba.

2.4.1. Uvjeti i način gradnje

Šetnica se planira cijelom dužinom obuhvata u širini 3 do 5m. Na mjestima gdje je šetnica šira planira se sadnja stabala i postava klupa. Površinska obrada šetnice su kamene ploče u tradicionalnom slogu. Plato na kojem se planira objekt čini funkcionalnu cjelinu sa šetnicom, te ga je potrebno obraditi na isti ili sličan način. Obrada zida šetnice prema moru također u kamenu.

Višenamjenski prizemni objekt na platou može biti oblikovan bilo na suvremeni način, bilo koristeći tradicionalne oblikovne elemente i materijale.

Na istočnom kraju obuhvata planira se uređenje parka i postava info punkta sa informacijama o kulturnim dobrima u blizini.

Omogućavaju se kolni pristupi s planiranih javno-prometnih površina do svih sadržaja na način sukladan važećim tehničko-prometnim i sigurnosnim propisima.

Moguća je gradnja (rekonstrukcija) državne ceste u punom profilu, prema rješenju iz ovog plana, kao zasebne faze, i realizacija obalnog pojasa s pješačkom šetnicom i planiranog parkirališta također kao posebne faze ali tek po izgradnji kolnika državne ceste u punom profilu.

Sve prometnice i kolne prometne površine treba izgraditi sa suvremenom kolovoznom konstrukcijom i kolničkim zastorom dimenzioniranim na opterećenje od minimalno 100 kN.

Površinu javnog parkirališta, predviđenu za smještaj vozila, moguće je izgraditi i ugradnjom rešetkastih betonskih elemenata.

Postojeće i planirane prometnice trebaju poslužiti za smještaj sve potrebne komunalne infrastrukture.

2.4.2. Zaštita prirodnih i kulturno – povijesnih cjelina i građevina i ambijentalnih vrijednosti

U obuhvatu Plana nema kulturno – povijesnih cjelina i građevina, a vrijednost prirodnog ambijenta, izvorna konfiguracija obale, narušena je izgradnjom brojnih neuvjetnih priveza za brodice i nekontroliranim nasipanjem. Stoga je potrebno izraditi Studiju o utjecaju na okoliš, jer se bez nje ne mogu vršiti nikakvi zahvati na pomorskom dobru, pa tako ni planirano uređenje privezišta, plaže i šetnice.

2.5. Sprječavanje nepovoljna utjecaja na okoliš

Temeljna mjera sprječavanja nepovoljna utjecaja na okoliš je izvedba infrastrukturne mreže prema svim pravilima struke.