



REPUBLIKA HRVATSKA  
KARLOVAČKA ŽUPANIJA  
**GRAD KARLOVAC**

---

**NATJEČAJNI PROGRAM ZA PROVEDBU  
URBANISTIČKO-ARHITEKTONSKOG NATJEČAJA  
ZA UREĐENJE I IZGRADNJU SREDIŠNJEG DIJELA  
GLAVNE GRADSKJE OSI U KARLOVCU**



**KARLOVAC- ZAGREB, lipanj 2023.**

---

**APE**

d.o.o.za arhitekturu, planiranje i ostale poslovne djelatnosti, ZAGREB

ELABORAT: **NATJEČAJNI PROGRAM ZA PROVEDBU  
URBANISTIČKO-ARHITEKTONSKOG NATJEČAJA  
ZA UREĐENJE I IZGRADNJU SREDIŠNJEG DIJELA  
GLAVNE GRADSKO OSE U KARLOVCU**

NARUČITELJ: **GRAD KARLOVAC**

UGOVOR: **UGOVOR ZA IZRADU NATJEČAJNOG ELABORATA ZA PROVEDBU URBANISTIČKO-  
ARHITEKTONSKOG NATJEČAJA ZA REKONSTRUKCIJU I UREĐENJE TRGA NA SJEVERNOM  
DIJELU ULICE KRALJA TOMISLAVA I PRILAZA V. HOLJEVCA (BRZE CESTE), TRGA  
HRVATSKIH BRANITELJA TE DVAJU PJEŠAČKIH POTHOĐNIKA KOJI IH POVEZUJU**

BROJ UGOVORA: 19/21

IZRAĐIVAČ  
ELABORATA: **APE d.o.o.**  
Zagreb, Ozaljska 61  
www.ape.hr

KOORDINATORI:

Za Grad Karlovac: Irena Kajfeš-Pavlović, dipl.ing.arh.  
Gordana Koprivnjak, dipl.ing.arh.

Za APE d.o.o.: Nikša Božić, dipl.ing.arh.  
Sandra Jakopec, dipl.ing.arh.

STRUČNI TIM : Nikša Božić, dipl.ing.arh.  
Sandra Jakopec, dipl.ing.arh.  
Mirela Ćordaš, dipl.ing.arh.  
Marijana Zlodre Ujdur, mag.ing.arch.  
Vlatka Žunec, mag.ing.arch.

Geodetski snimak  
i fotografije iz zraka: Geosfera d.o.o. Karlovac

ODGOVORNA  
OSOBA ZA APE d.o.o.: Sandra Jakopec, dipl.ing.arh.

FAZA ELABORATA: **PRIJEDLOG ZA GRADSKO VIJEĆE (lipanj 2023.)**

  
  
**SANDRA JAKOPEC**  
dipl.ing.arh.  
OVLAŠTENA ARHITEKTICA  
A 2764

  
**APE**  
d.o.o. Zagreb, Ozaljska 61

## SADRŽAJ

---

<b>1.</b>	<b>UVOD</b>
1.1.	POVOD ZA PROVEDBU URBANISTIČKO-ARHITEKTONSKOG NATJEČAJA
1.2.	RAZLOZI ZA PROVEDBU URBANISTIČKO-ARHITEKTONSKOG NATJEČAJA
<b>2.</b>	<b>OBUH VAT NATJEČAJA</b>
2.1.	UŽI OBUHVAT
2.2.	ŠIRI OBUHVAT (KONTAKTNE ZONE)
<b>3.</b>	<b>ZNAČAJ LOKACIJE U ŠIREM URBANOM KONTEKSTU</b>
3.1.	POLOŽAJ LOKACIJE U ŠIREM URBANOM KONTEKSTU
3.2.	GENEZA I ANALIZA UŽE LOKACIJE OBUHVATA NATJEČAJA
<b>4.</b>	<b>PROBLEMSKA ANALIZA LOKACIJE</b>
4.1.	TRG NA KRIŽANJU ULICE KRALJA TOMISLAVA I PRILAZA VEĆESLAVA HOLJEVCA
4.2.	OSTALE PJEŠAČKE POVRŠINE
4.3.	PJEŠAČKI POTHODNICI
4.4.	CESTOVNI PROMET
4.5.	BICIKLISTIČKI PROMET
4.6.	JAVNI GRADSKI I PRIGRADSKI PRIJEVOZ
4.7.	ŽELJEZNIČKI PROMET
4.8.	AUTOBUSNI KOLODVOR
4.9.	PROMET U MIROVANJU
4.10.	PROMETNO RJEŠENJE KONTAKTNE ZONE (ZONA B)
4.11.	NEIZGRAĐENI I NEUREĐENI PROSTORI ŠIREG OBUHVATA (ZONA C)
4.12.	PARKOVNO UREĐENJE I JAVNE ZELENE POVRŠINE
4.13.	ZNAČAJ LOKACIJE U SLICI GRADA
<b>5.</b>	<b>PROGRAMSKA POLAZIŠTA NATJEČAJA</b>
5.1.	PROGRAMSKA POLAZIŠTA
5.2.	POLAZIŠTA INVESTITORA STAMBENO-POSLOVNE ZGRADE "CENTAR NAZOROVA"
5.3.	POLAZIŠTA GRADA KARLOVCA U ODNOSU NA PLANIRANU GRADNJU
5.4.	POLAZIŠTA PROMETNOG RJEŠENJA
5.5.	POLAZIŠTA PROMETNOG RJEŠENJA REKONSTRUKCIJE ŽELJEZNIČKE PRUGE
<b>6.</b>	<b>UVJETI IZ PROSTORNO-PLANSKE DOKUMENTACIJE</b>
6.1.	IZVOD IZ GENERALNOG URBANISTIČKOG PLANA GRADA KARLOVCA
<b>7.</b>	<b>PROGRAMSKE SMJERNICE</b>
7.1.	UŽI OBUHVAT NATJEČAJA (ZONA A)
7.2.	KONTAKTNA ZONA - ZONA B
7.3.	KONTAKTNA ZONA - ZONA C
<b>8.</b>	<b>SADRŽAJ NATJEČAJNOG RADA</b>

## 1. UVOD

### 1.1. POVOD ZA PROVEDBU URBANISTIČKO-ARHITEKTONSKOG NATJEČAJA

Grad Karlovac sklopio je 2019. godine sporazum s vlasnikom dijela čestica u obuhvatu zone gradskog projekta na križanju Prilaza Većeslava Holjevca i Ulice Kralja Tomislava o međusobnoj suradnji u pripremi uređenja lokacije. Navedeno zemljište nalazi se u obuhvatu obvezne izrade Urbanističkog plana uređenja „Nazorova“ odnosno obuhvatu obveze provedbe urbanističko-arhitektonskog natječaja. Predmetna je lokacija zbog svojeg položaja i moguće nove gradnje koja će bitno utjecati na sadržaje, prometnu situaciju i sliku grada od posebnog interesa za Grad Karlovac.



Križanje Prilaza Većeslava Holjevca i Ulice Kralja Tomislava

Investitor na predmetnoj lokaciji ima namjeru izgraditi stambeno-poslovnu građevinu. Zahvat, kako je zamišljen od strane investitora, podrazumijeva i preparcelaciju zemljišta na način da se obuhvati i dio površina koje su danas u vlasništvu Grada Karlovca.

Zbog važnosti lokacije za Grad Karlovac odlučeno je pokrenuti proces pripreme urbanističko-arhitektonskog natječaja koji će biti podloga za izradu urbanističkog plana uređenja na predmetnoj lokaciji, za projektiranje stambeno-poslovne zgrade te uređenje javnih površina i



sadržaja uže zone obuhvata. Osim činjenice da je to obveza koja proizlazi iz prostorno-planske dokumentacije, Grad Karlovac smatra da je procedura provedbe natječaja te kasniji postupak izrade urbanističkog plana uređenja i razrade prvonagrađenih arhitektonsko-urbanističkih rješenja najdemokratičniji oblik odabira najboljeg rješenja koji ujedno jamči i najvišu razinu participacije zainteresirane javnosti.

Navedena lokacija opterećena je cijelim nizom izazova koje je potrebno uzeti u obzir prilikom osmišljavanja predmetnog zahvata. Radi se o prostoru u kojem je veći broj postojećih prometnih i funkcionalnih problema: nesređeni prometni tokovi, veliko prometno opterećenje, nedostatak parkirališnih mjesta, važne funkcionalne veze, komunalno i oblikovno nesređen prostor. Lokacija je od iznimne važnosti za doživljaj slike grada i karakter povijesnih, simboličnih i funkcionalnih osi i pravaca.

Stoga je stav Grada Karlovca da je za ovu lokaciju potrebno provesti urbanističko-arhitektonski natječaj kako bi se dobilo najbolje stručno rješenje kroz analizu mogućnosti lokacije u odnosu na širi urbani kontekst. Iz tog razloga projektni zadatak proširen je i na širi kontaktni prostor kojega je potrebno riješiti u obliku anketnog natječaja.



Položaj lokacije u urbanom tkivu Grada Karlovca (zračni snimak: Geoportal DGU)

Natječajem se predviđaju dvije razine rješenja:

**(1) anketna razina natječaja** kojom se treba predložiti urbanističko-prometno rješenje šireg prostora obuhvata uz prijedlog rješenja kompleksnih prometnih izazova lokacije, pješačkog povezivanja prostora u jedinstvenu cjelinu, idejnog rješenja prometnih terminala i prometa u mirovanju te programski ispitati mogućnosti dovršetka urbane strukture u širem obuhvatu natječaja. Nagradama vrednovani radovi u anketnom dijelu natječaja bit će osnova za izradu urbanističkih programskih smjernica koje će se kao dugoročno i konačno rješenje ugraditi u buduću prostorno plansku dokumentaciju.

**(2) razina za realizaciju** kojom se unutar uže zone obuhvata traži:

1. jedinstveno idejno rješenje zone „Nazorova“ koje će rezultirati s dva ugovora prema odabranom rješenju:
  - idejno arhitektonsko rješenje stambeno-poslovne zgrade „Centar Nazorova“ (uključivo i rješenje prometa u mirovanju) s provjerom mogućnosti izgradnje prema odredbama GUP-a,
  - idejno rješenje uređenja javnih površina i javne garaže,
2. idejno rješenje javne garaže u Sarajevskoj i trga uz tržnicu (ugovarati će se zasebno od točke 1.).

Jedinstveno idejno rješenje navedeno u točki 1. predstavlja i stručnu podlogu za izradu obveznog urbanističkog plana uređenja „Nazorova“.

## 1.2. RAZLOZI ZA PROVEDBU URBANISTIČKO-ARHITEKTONSKOG NATJEČAJA

Generalni urbanistički plan Grada Karlovca (Glasnik Grada Karlovca 14/07, 06/11, 08/14, 13/19, 15/19- pročišćeni elaborat, dalje u tekstu: GUP) propisuje u članku 157. obvezu izrade **Urbanističkog plana uređenja „Nazorova“**. Nadalje, GUP navodi kako prostorno-planska rješenja treba temeljiti na **posebnim stručnim podlogama** ako je obveza njihove izrade utvrđena GUP-om. Za navedeni prostor propisana je obveza izrade sljedećih stručnih podloga:

- prometna, koja će osim prostora obuhvata UPU-a obuhvatiti okolni sjeverni prostor omeđen Ulicom V. Mačeka i Prilazom V. Holjevca (brza cesta)
- urbanističko-arhitektonska – koja treba, s obzirom na važnost same lokacije (križanje važnih ulica, osobito najprometnije brze ceste), ponuditi vrstan i prepoznatljiv identitet, a treba biti pribavljena provedbom urbanističko-arhitektonskog natječaja iz Članka 159. Stavka 1. Alineje 1. Točke 10.

Člankom 159. GUP-a propisana je **obveza provedbe urbanističko-arhitektonskog natječaja** oznake 10 za *rekonstrukciju i uređenje Trga na sjevernom uglu ulice kralja Tomislava i prilaza V. Holjevca (brze ceste), Trga Josipa Broza te dvaju pješačkih pothodnika koji ih povezuju* (Članak 159. stavak 1. alineja 1. točka 10. )

Stav je Grada Karlovca da je zbog značaja lokacije planirani zahvat potrebno razmotriti i širim anketnim sagledavanjem kontaktne zone. Na taj način omogućit će se ispravno dimenzioniranje programskog zadatka te provjeriti moguća rješenja na neka od pitanja koja se odnose i na širi obuhvat.

## 2. OBUHVAT NATJEČAJA

### 2.1. UŽI OBUHVAT

Uža granica obuhvata natječaja prikazana je na grafičkom prilogu kao „Zona A“ unutar koje je: zona za koju je GUP-om propisana obveza izrade urbanističkog plana uređenja „Nazorova“ i prostor današnjih parkirališta uz tržnicu i željezničko stajalište „Karlovac centar“.

Uži obuhvat obuhvaća prostor na križanju Prilaza Većeslava Holjevca (tzv. „brza cesta“) i Ulice kralja Tomislava. Navedeno križanje je jedno od najvažnijih prometnih križanja u gradu Karlovcu koje osim prometne uloge ima i snažnu simboličku snagu jer se nalazi na mjestu gdje se križaju važni povijesni i suvremeni prometni komunikacijski pravci kao i sadržajno-funkcionalne planirane gradske osi. Lokacija je od iznimnog značaja za sliku grada kako u lokalnom kontekstu tako i u smislu doživljaja putnika u tranzitu.



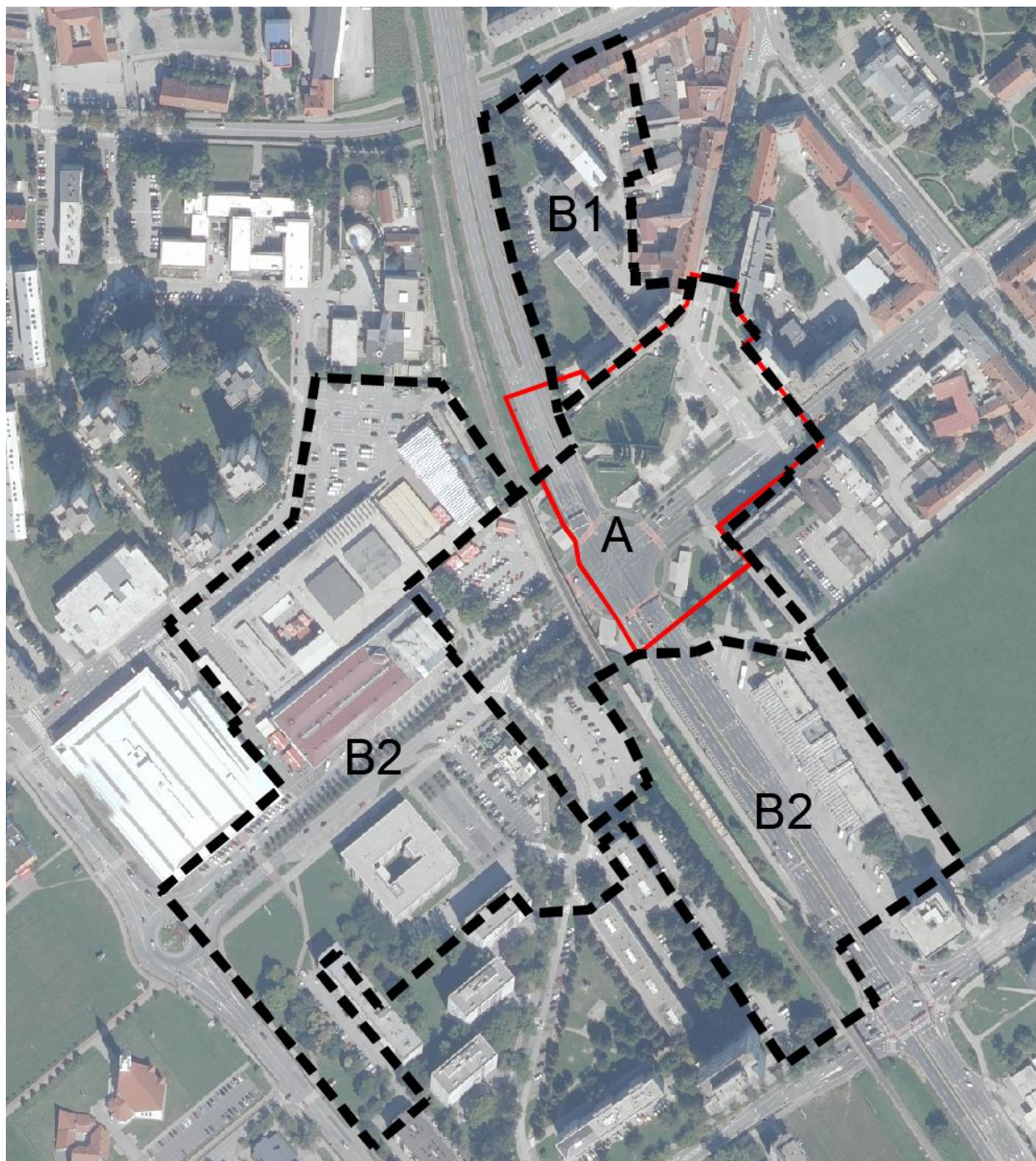
Uža granica obuhvata natječaja

Ispod križanja izvedena su dva pješačka pothodnika – manji, linearni pothodnik u sjeverozapadnom dijelu obuhvata te veliki pothodnik s poslovnim prostorima i pješačkim izlazima na sve četiri strane križanja. Dok se manji (linearni) pothodnik rjeđe koristi, veći pothodnik omogućuje deniveliranu pješačku vezu duž glavne planirane gradske osi Karlovca koja povezuje povijesno središte („Zvijezdu“) s prostorom Novog Centra. Navedeni potez je planiran u drugoj polovici 20. stoljeća i omogućuje savladavanje barijere važne cestovne prometnice i željezničke pruge. Na zapadnoj strani pothodnika nalazi se glavna gradska tržnica i poslovno-trgovački centar. Uz južni izlaz iz pothodnika smješteno je željezničko stajalište „Karlovac centar“, dok istočni izlaz omogućuje pristup do autobusnog kolodvora.



Trg na križanju Prilaza Većeslava Holjevca i Ulice kralja Tomislava uokviren je zgradama izgrađenima u drugoj polovici 20. stoljeća, međutim sama ploha trga nikad nije izvedena prema izvornom projektu zbog neriješenih imovinsko-pravnih odnosa. Na trgu se donedavno nalazila izgradnja koja je slijedila građevni pravac Nazorove ulice. Dio čestica u privatnom je vlasništvu te investitor temeljem odredbi GUP-a na njima planira izgradnju poslovno-stambenih sadržaja.

U užoj zoni obuhvata natječajem će trebati prostorno provjeriti moguću izgradnju poslovno-stambene zgrade „Centar Nazorova“ uz detaljnije dimenzioniranje i prijedlog oblikovanja zahvata.



Obuhvat natječaja – uža zona obuhvata (A) te kontaktne zone (B1, B2)  
crvenom linijom prikazana je granica obuhvata UPU-a „Nazorova“ prema GUP-u



U **zoni A** natječajem je potrebno:

- u sklopu jedinstvenog idejnog rješenja zone „Nazorova“
  - predložiti idejno arhitektonsko rješenje stambeno-poslovne građevine „Centar Nazorova“, uključivo i rješenje parkirališnih potreba u podzemnim etažama, isključivo na istoj građevnoj čestici,
  - riješiti složenu prometnu situaciju s posebnim naglaskom na pješački i biciklistički promet te nedostatak javnih parkirališnih mjesta,
  - dati prijedlog detaljnog uređenja javnih površina (trgovi i pješački pothodnici) te javne garaže ispod trga Nazorova,
  - ulaze u garažu stambeno-poslovne građevine „Centar Nazorova“ i javnu garažu ispod trga planirati u istoj točki i s iste javne površine,
- predložiti idejno rješenje javne garaže „Sarajevska“ s posebnim naglaskom na mogućnosti povezivanja s prometnim terminalima te trga uz tržnicu,
- Predvidjeti mogućnost spajanja svih podzemnih garaža unutar zone A s (rekonstruiranim) pothodnikom te propitati potrebu za rekonstrukcijom i/ili izvedbom novih pristupa pothodniku s obzirom na novopredložene trgove i garaže.

## 2.2. ŠIRI OBUHVAT (KONTAKTNE ZONE)

Zbog važnosti lokacije Grad Karlovac je odlučio da se natječaj u anketnom obliku provede i za širu kontaktnu zonu (B1, B2).

**Zona B1** obuhvaća prostor sjeverno od uže granice obuhvata na kojem se nalazi postojeći kompleks stambene izgradnje (Vladka Mačeka 5, 7, 9, 11, 11a, 11b; Nazorova 16, 16a, 16b, 18, 18a, 18b te 20, 20a i 20b). Za navedeni prostor GUP-om je određena obveza izrade *prometne stručne podloge* („koja će osim prostora obuhvata UPU-a obuhvatiti okolni sjeverni prostor omeđen Ulicom V. Mačeka i Prilazom V. Holjevca“) te se manjim dijelom i nalazi u obuhvatu UPU-a „Nazorova“. Današnje prometno rješenje navedenog sklopa je specifično te ga je natječajem potrebno uzeti u obzir. Natječajnim rješenjem se ne smije pogoršati ili onemogućiti prometni pristup do navedenih zgrada. Dobrodošla su rješenja koja će predložiti poboljšanje postojećeg prometnog pristupa.



Kontaktna zona (Zona B)



**Zona B2** obuhvaća šire kontaktno područje glavnog gradskog prometnog terminala (autobusni kolodvor, željezničko stajalište „Karlovac centar“) te dio poslovno-trgovačkih prostora u zoni Novog Centra (zona tržnice). Na ovom prostoru nalaze se gradska tržnica, poslovno-trgovački centar uz tržnicu te trgovački centar Kaufland. S južne strane Trga hrvatskih branitelja izgrađena je zgrada Suda te restoran brze prehrane. Ovaj prostor bio je u središtu glavnih urbanističkih zamisli urbanog razvoja Karlovca u drugoj polovici 20. stoljeća.



Kontaktna zona (Zona B2)

Na navedenom prostoru potrebno je na anketnoj razini predložiti rješenje sljedećih prostornih izazova:

- funkcionalno povezivanje javnih prostora duž glavne gradske osi (savladavanje barijere prometne infrastrukture državnog značaja), naglasak dati na kvalitetnom rješenju različitih razina prometa (podzemno, u razini tla, nadzemno) koji su karakteristični za ovu lokaciju,
- rješenje funkcionalnih i prometnih problema autobusnog kolodvora,
- rješenje primjerenog oblikovanja prostora ispod pruge u skladu s tehničkim rješenjem vijadukta i stajališta te prijedlog oblikovanja zidova za zaštitu od buke, dok je predmet tehničke dokumentacije željezničke infrastrukture u nadležnosti upravitelja željezničke infrastrukture,
- propitati mogućnost prometne (pješačke) i funkcionalne veze željezničkog stajališta i autobusnog kolodvora ili objedinjenog transportnog kompleksa,
- idejno programsko-oblikovno rješenje zgrade na križanju Trga hrvatskih branitelja i Ulice Ivana Meštrovića (re-interpretacija izvornih zamisli oblikovanja glavne karlovačke urbane osi<sup>1</sup>).

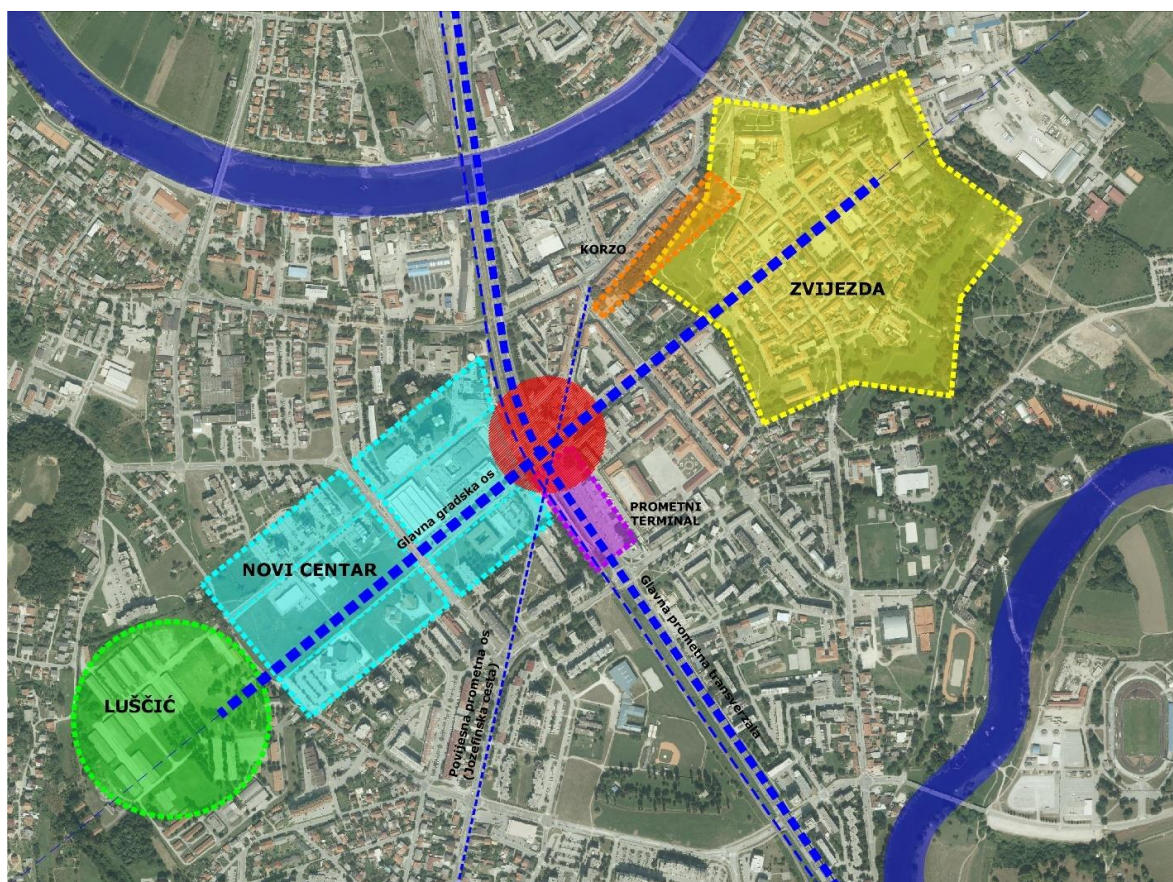
<sup>1</sup> Namjera stvaranja i reafirmacije gradske osi Lušćić – Novi centar – Zvijezda – Gaza – Korana je usmjeriti izgradnju grada na način da se u gradu postigne nova urbanistička prepoznatljivost koristeći oblikovne mogućnosti urbanističkoga poteza kao snažne prostorne geste vidljive ne samo iz zraka ili na planu, nego koja se može doživjeti i iz pješačke vizure u gradu.

Iskaz površina obuhvata:

Uži obuhvat – Zona A	<b>32.944 m<sup>2</sup></b>
Kontaktna zona – Zona B1	13.172 m <sup>2</sup>
Kontaktna zona – Zona B2	80.574 m <sup>2</sup>
Širi obuhvat ukupno (Zone B1 i B2)	<b>93.746 m<sup>2</sup></b>
<b>UKUPNO:</b>	<b>126.690 m<sup>2</sup></b>

### 3. ZNAČAJ LOKACIJE U ŠIREM URBANOM KONTEKSTU

#### 3.1. POLOŽAJ LOKACIJE U ŠIREM URBANOM KONTEKSTU



Položaj lokacije na glavnoj urbanoj osi Karlovca

Lokacija natječaja nalazi se na sjecištu nekoliko važnih gradskih prometnih i urbanih osi:

- povijesne prometne komunikacije (Jozefinska cesta),
- glavne gradske osi (glavna ideja urbanog razvoja Karlovca u 20. stoljeću) te
- glavne prometne transverzale (koju čine Prilaz Većeslava Holjevca – tzv. „brza cesta“ - i paralelna željeznička pruga).



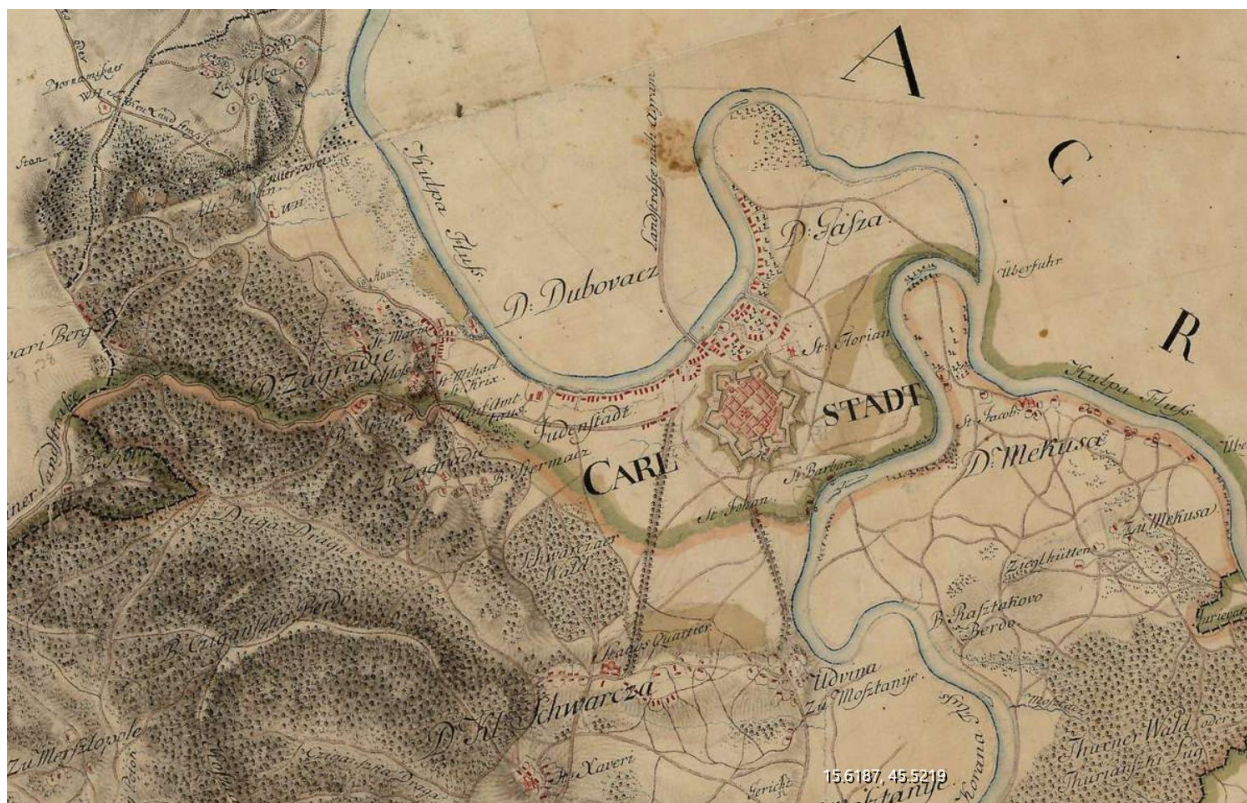
## Povijesna prometna os – Jozefinska cesta

Jozefina (Jozefinska cesta, Josipova cesta) povijesna je cesta koja je povezivala Karlovac i luku Senj odnosno sjeverno hrvatsko primorje i središnju Hrvatsku. Njenom izgradnjom riješena je glavna zapreka za razvoj trgovine jer su prethodno putovi do Senja bili neprohodni za promet kolima. Nepostojanje uređenih cesta bila je smetnja i vojnoj komunikaciji te će upravo zapovjedništvo Vojne Krajine biti glavni inicijator budućega prometnoga povezivanja.

Potkraj 18. i u prvoj polovici 19. stoljeća grad je dosegao svoje zlatno doba kao trgovačko središte između kontinentalne i primorske Hrvatske i u to je doba bio najbogatiji grad Hrvatske. Posljedično je uz Zagreb bio i središte nacionalnog i kulturnog pokreta u duhu prosvjetiteljstva i romantizma poznatog kao Hrvatski narodni preporod.

Promjena političkih prilika Napoleonskim ratovima i ulaskom Karlovca u sustav provincije Ilirije potaknula je gradnju onodobne najsuvremenije komunikacijske poveznice Karlovca s lukama na obali Jadrana. Karlovska cesta (1727.), Jozefinska cesta (1776.) i Lujzijanska cesta (1833.) tri su važna prometna pravca koja su odredila Karlovac kao važno prometno čvorište što je uloga koju grad ima i danas.

Gradnju ceste od Karlovca do Senja potaknuo je car Josip II. Habsburški, a gradila se od 1770. do 1779. godine. S dužinom od 100 kilometara, bila je najkraći spoj Karlovca s Jadranom. Najviši uspon ceste je na prijevoju Kapela odakle se preko Brinja i Vratnika spuštala do Senja. Jozefinom se i danas prometuje. Trasa ceste prolazila je današnjom Nazorovom ulicom u Karlovcu. Na početku ceste nalazi se povijesni miljokaz.



Trasa Jozefinske ceste vidljiva na karti prve geodetske izmjere (1763-1787) (izvor: [www.mapire.eu](http://www.mapire.eu))

Danas je trasa Jozefinske ceste presječena na samoj užoj granici obuhvata natječaja (Zona A), budući da je planski poslijeratni razvoj Karlovca prednost davao drugoj urbanoj osi – onoj koja povezuje karlovačku Zvijezdu s prostorom Novog centra. Trasa povijesne ceste doživljava se u Nazorovoj ulici kao i u Sarajevskoj cesti (južno od granice obuhvata).



Povijesna trasa Jozefinske ceste: Nazorova ulica te Sarajevska ulica (izvan obuhvata natječaja)

## Glavna gradska os

Glavna planerska ideja razvoja Karlovca u drugoj polovici 20. stoljeća je gradska os koja povezuje Zvijezdu s prostorom Novog centra i dalje prema Lušćiću i šumi Kozjača. Ova prostorna os kontinuirano se razvija od 1950-ih godina, s prepoznatljivom realizacijom područja Novi centar kao centralnog područja novih stambenih predjela izgrađenih zapadno od brze ceste i željezničke pruge. U nastavku se daje kratki prikaz razvoja i planerskih promišljanja ideje karlovačke glavne gradske osi<sup>2</sup>.

Početak 20. stoljeća i gubitka vojne funkcije grada, započela su urbanistička razmišljanja o širenju grada izvan užeg kruga povijesne Zvijezde uz regulaciju neplanski nastalih predgrađa, te novopripojenih susjednih općina, danas gradskih četvrti. Osim pristupnih pravaca gradu, koji su uglavnom korigirane trase povijesnih komunikacija, ističe se pravac planskog usmjeravanja razvoja grada, svojevrsna glavna “os” grada koja povezuje povijesnu jezgru s novim dijelovima grada.

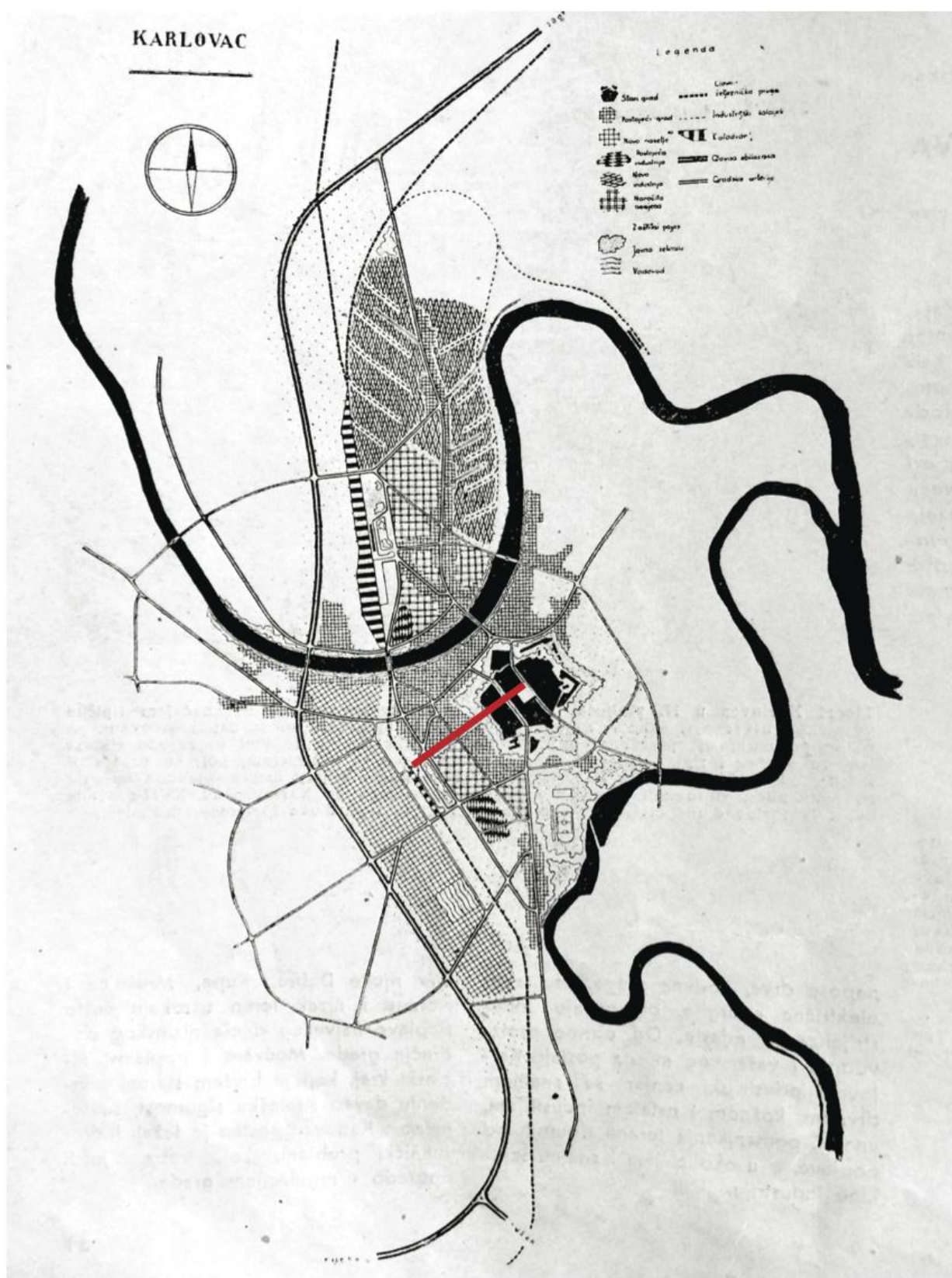
Direktiva regulaciona osnova grada Karlovca iz 1948. godine autora Vlade Antolića i Aptulla Halilibrahimova daje prve planske smjernice za razvoj grada nakon Drugog svjetskog rata. Iako nije konkretni plan, ona je bila temelj natječaja i planova do donošenja generalnog urbanističkog plana 1964. godine. Antolićeva regulacija po prvi puta konkretnije definira spoj stare jezgre i novog dijela grada, jer ekstenzijom ulice (današnja Ulica kralja Tomislava) iz stare jezgre spaja središnji gradski trg s tada planiranim trgom ispred nove željezničke stanice (koja je planirana bliže gradskoj jezgri i realizirana tek 70-ak godina kasnije). Direktivna regulaciona osnova Grada

---

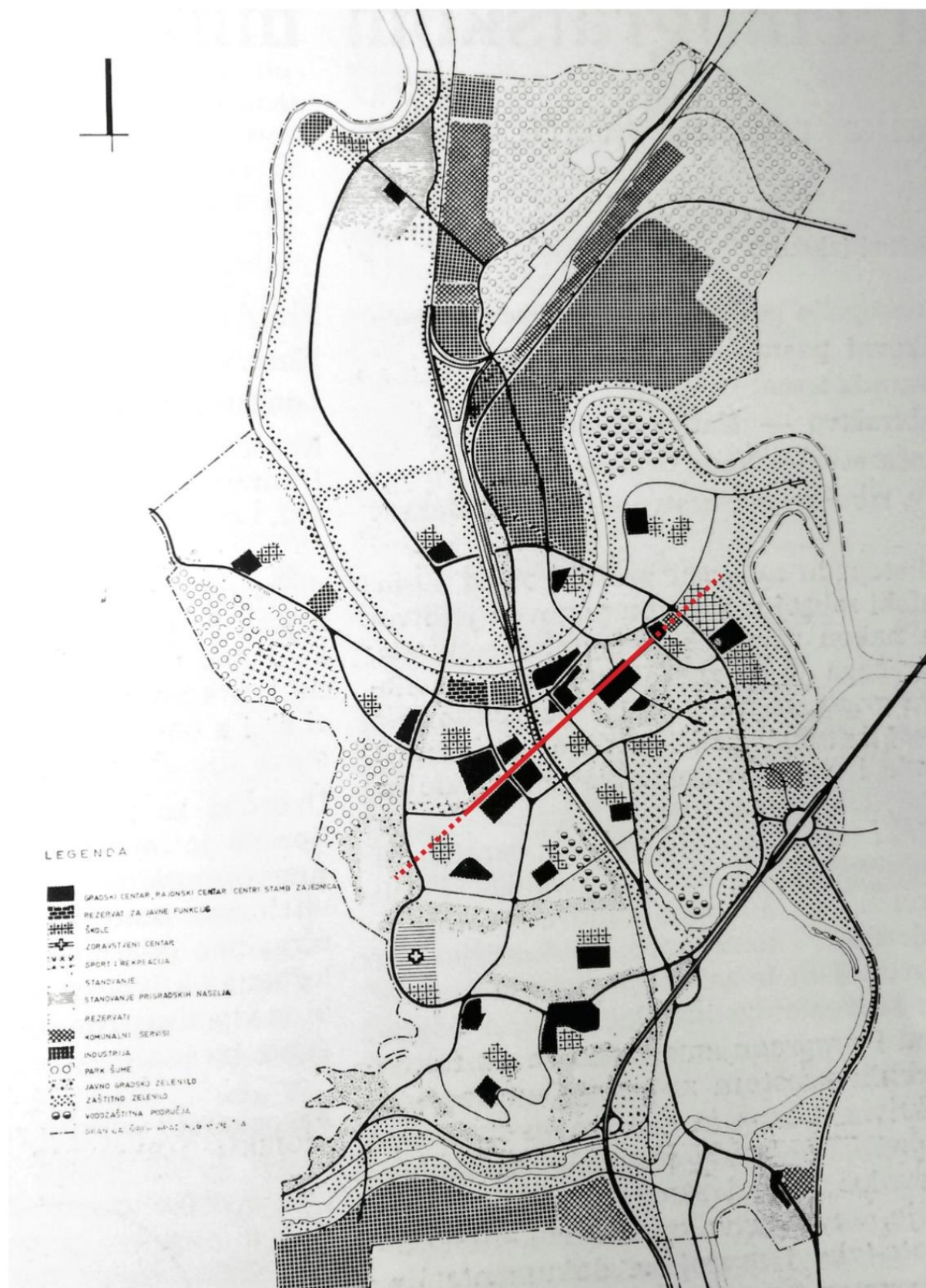
<sup>2</sup> Glavni izvor za ovaj prikaz je članak „Urbanistička os Karlovca: Zvijezda-Novi centar-Lušćić. Što uraditi s bivšom vojarnom?“ arhitekta Luke Krmpotića. Članak je objavljen na mrežnoj stranici Aktiviraj Karlovac: <http://aktivirajkarlovac.net/2016/10/urbanisticka-os-karlovca-zvijezda-novi-centar-luscic-sto-s-bivsom-vojarnom/>



Karlova (1948.) Generalni urbanistički plan Karlovca (1964.) planiraju os koja spaja Zvijezdu s prostorima za širenje grada jugozapadno od željezničke pruge.



Direktivna regulaciona osnova Grada Karlovca (1948.)



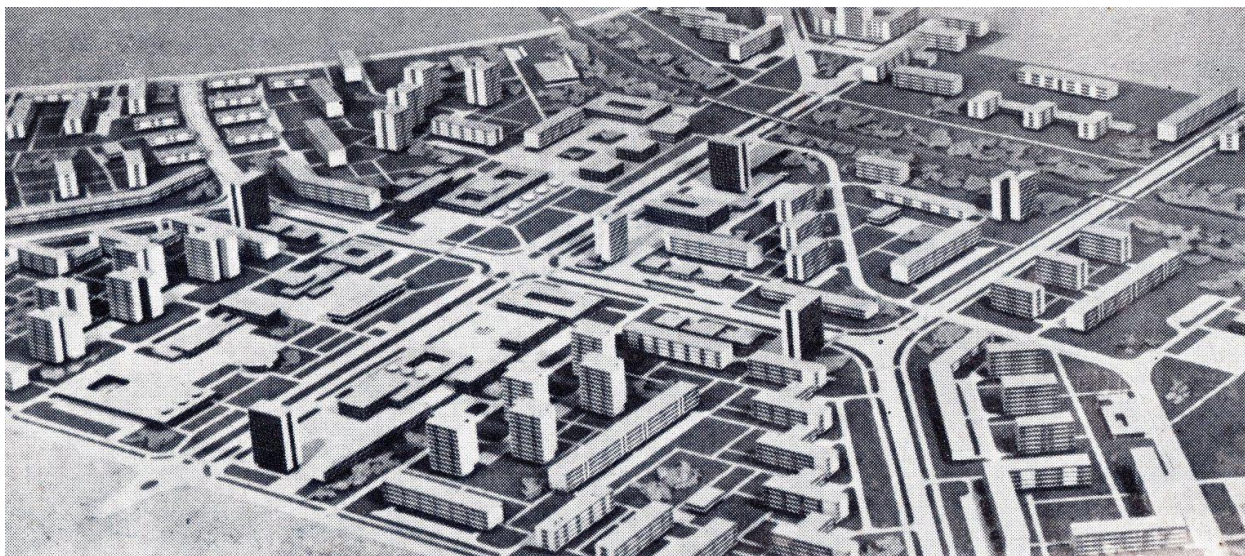
Generalni urbanistički plan Karlovca (1964.)

Nakon izgradnje željezničkog nadvožnjaka 1966. godine (željezničke nadvožnjake projektirao je Krunoslav Tonković s velikim afinitetom za oblikovanjem prometne infrastrukture) omogućeno je širenje grada na slobodne prostore jugozapadno od pruge. Počinje izgradnja



**Novog centra** po urbanističkom planu karlovačkih arhitekata Milana Bijelića i Želimira Žagara, koji uz arhitekta karlovačkog projektnog biroa AGI-46 i projektiraju najveći dio zgrada.

Plan je temeljen na ideji osi koja povezuje staru jezgru s novim gradom uz koju se vežu javni sadržaji, a stambeni blokovi se nižu bočno od centralne osi prateći i povijesne komunikacije koje imaju radijalne smjerove.



Maketa Novog centra (1964.)

Tijekom 1970-ih izvede se građevine javne namjene duž glavne urbanističke osi: nova gradska tržnica, zgrada suda, gradske knjižnice, galerije slika te povijesni arhiv. Novi natječaj kojim je trebalo ponuditi rješenje uređenja središnjeg poteza od pothodnika do ruba Novog centra prema bivšoj vojarni Luščić proveden je 1979. godine. Dodijeljene su dvije ravnopravne prve nagrade, Urbanističkom institutu, te Bijelićevom radu kojim se predviđao poslovni neboder kao zaključak središnjeg poteza, spuštanje dijela kolnog prometa i garažiranje ispod razine pješačkog partera.

Centralni prostor Novog centra do danas je ostao nedovršen, uz sretnu okolnost što je prostor čuvan od izgradnje kao rezervat prostora za realizaciju adekvatnih objekata kada se za to steknu uvjeti i mogućnosti. Ostali dijelovi Novog centra pretežito stambene namjene izvedeni su gotovo u potpunosti prema prvotnom planu ili izmjenama detalja plana.

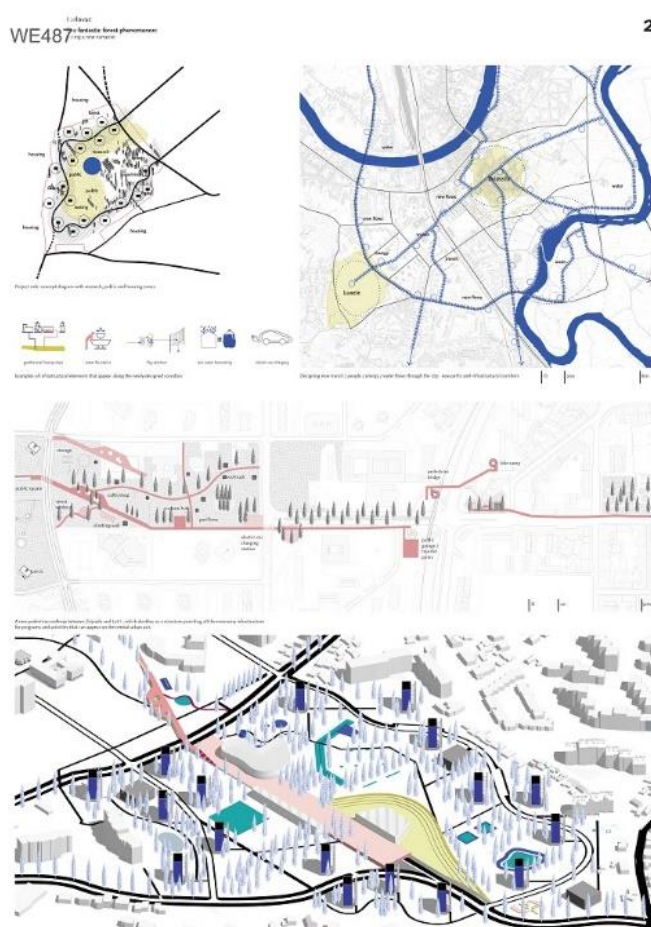
U gore navedenom članku o glavnoj gradskoj osi arhitekt Luka Krmpotić navodi sljedeće važno obilježje:

*...iako je Novi centar u svojoj ideji i opsegu velik i hrabar poduhvat s obzirom na tadašnju veličinu grada, jedna od kvaliteta plana je humano mjerilo, mjerilo prilagođeno pješaku koji u kratkom vremenu može doći do svih bitnih sadržaja. Dok su drugi novi gradovi toga vremena bili planirani kao gradovi automobilskeg prometa, Novi Karlovac uz vizionarsku ideju nudi urbanizam prilagođen pješaku, koji kretanjem novim dijelom grada može doživjeti sve elemente grada. ...*





Glavna gradska os koja povezuje povijesnu jezgru s prostorom Novog centra vidljiva na zračnom snimku Karlovca



2019. godine za lokaciju Lušćić koja se nalazi na kraju glavne gradske osi proveden je međunarodni urbanističko-arhitektonski natječaj European15. Prvu nagradu dobio je rad *The Amazing Forest Phenomenon* autorica Hane Dašić, Ive Erić, Jane Horvat i Rie Tursan te Krešimira Renića iz Zagreba. Rad promišlja završetak glave gradske osi na lokaciji Lušćić uz reafirmaciju ideje tipologije stambenih tornjeva.

2022. godine usvojen je Urbanistički plan uređenja Lušćić centar, temeljen na prvonagrađenom natječajnom radu.

Natječajni rad za lokaciju Lušćić (European 15, 2019.)

## Glavna prometna transversala

Iako nema karakter koji bi bio usporediv s planiranom gradskom osi, glavna prometna transversala Karlovca što ju čine željeznička pruga i Prilaz Većeslava Holjevca (tzv. „brza cesta“) također određuje lokaciju na kojoj se provodi natječaj kako po pitanju prometne barijere tako i po pitanju doživljaja prostora.

Željeznička pruga Zagreb – Karlovac otvorena je 1865. godine. Kolodvorska zgrada sagrađena je daleko od povijesne jezgre grada, sjeverno od rijeke Kupe. Pruga Karlovac – Rijeka puštena je u promet 1873. godine čime je jugozapadno od gradske jezgre nastala prometna barijera koja je sprječavala širenje grada. Izgradnjom nadvožnjaka pruge 1966. godine omogućeno je širenje grada na prostor Novog centra.

Paralelno sa željezničkom prugom sagrađena je 1970ih godina tzv. „brza cesta“ kroz Karlovac koja je do izgradnje autocestovnog prometnog pravca prema Bosiljevu (i dalje prema Rijeci odnosno Splitu) bila glavna tranzitna prometnica iz smjera središnje Hrvatske prema Primorju i Dalmaciji.

Danas je željeznička pruga kroz Karlovac dio koridora RH2 (Mediterranski koridor – bivši ogranak V.b. paneuropskoga koridora) i razvrstana je kao pruga M202 Zagreb Glavni kolodvor – Karlovac – Rijeka. Magistralna željeznička pruga koja prolazi kroz gusto izgrađeno gradsko područje i opterećena je gustim tranzitnim prometom ima negativan utjecaj na život u gradskim područjima kroz koja prolazi (buka te stvaranje prostorne prepreke koja onemogućava poprečne prometne veze). Unatoč činjenici da Grad Karlovac u svojim planovima planira željezničku obilaznicu, državna tvrtka za željezničku infrastrukturu trenutno planira dogradnju drugog kolosijeka na postojećoj trasi pruge koja se planira na vijaduktu da bi se omogućile poprečne veze, dok se zbog smanjenja emisije buke planira izgradnja bukobrana.

2013. godine sagrađeno je stajalište „Karlovac centar“ čime je realizirana planska ideja da se na križanju dvije velike gradske osi sagradi glavni gradski prometni terminal. (Na ovoj lokaciji već je ranije sagrađen autobusni kolodvor.)

Prilaz Većeslava Holjevca dio je državne ceste DC1 (Gornji Macelj (A2) – Krapina – Ivanec Bistranski (A2) – Zagreb (A1) – Karlovac – Gračac – Knin – Sinj – Split (D8)) i pod upravljanjem je Hrvatskih cesta.

Glavna prometna transversala kroz grad važna je za sliku i doživljaj grada (putnici u tranzitu) te i to treba uzeti u obzir kod planiranja izgradnje na lokaciji natječaja.



Glavna prometna transversala



### 3.2. GENEZA I ANALIZA UŽE LOKACIJE OBUHVATA NATJEČAJA

Prostor trga formiran na križanju Nazorove, Ulice kralja Tomislava i prilaza Većeslava Holjevca definiran je preklapanjem povijesne trase Jozefinske ceste, odnosno Senjske ceste (i izgradnje duž istih), koja se nakon usvajanja nove urbane (DPU Novi centar) dijeli na Nazorovu, Sarajevsku i Senjsku ulicu. Nova urbana matrica je rezultat promišljanja razvoja Novog centra i povezivanja novog dijela grada s povijesnom jezgrom. U drugoj polovici 1960-ih oblikovan je perimetar novog trga, a ideja je bila da se na ovom mjestu stvori veći gradski trg pravokutnog oblika s deniveliranim pješačkim prolazom ispod brze ceste. (Tijekom 1970-ih realizirani su i pješački pothodnici).

Oblikovanje trga nije realizirano u cijelosti zbog postojeće izgradnje i vlasničkih odnosa te su na trgu sve do 2013. stajale stambene zgrade duž nekadašnje trase Nazorove ulice. Nekadašnja parcelacija duž Nazorove ulice prisutna je i danas, a vlasnički odnosi sprječavaju realizaciju nekada planirane veće pješačke plohe te rezultiraju novim zahtjevima za gradnjom na ovoj lokaciji.



Lokacija na zračnom snimku iz 1968. godine (izvor: Geoportal DGU)



Povijesna razglednica

U nastavku je dan tekst o genezi trga<sup>3</sup>:

*„Pravac današnje Ulice kralja Tomislava, odnosno produžetak ulice iz gradske jezgre prema nekadašnjim poljima, prepoznat je kao pravac razvoja i buduće izgradnje grada od prvih planova s početka 20st., što je po prvi puta detaljnije definirano Direktivnom urbanističkom osnovom iz 1947. godine (planeri Vlado Antolić, Aptulla Halilibrahimov). Regulatornom osnovom, kao skicom i podlogom za kasnije detaljnije planove, prostor u spomenutoj Nazorovoj ulici planiran je kao reprezentativni trg na spoju starog i novog dijela grada, sa željezničkom stanicom koja je realizirana tek 60ak godina kasnije.*

*Na temelju ove regulacije, tijekom 1950ih godina provedeno je nekoliko urbanističkih natječaja i izrađen urbanistički plan zone duž Domobranske ulice i Ulice Rakovac (1954/6), koji je zahvatio i lokaciju u Nazorovoj ulici (planeri Miroslav Kollenz, Aptulla Halilibrahimov, Ruža Paulić).*

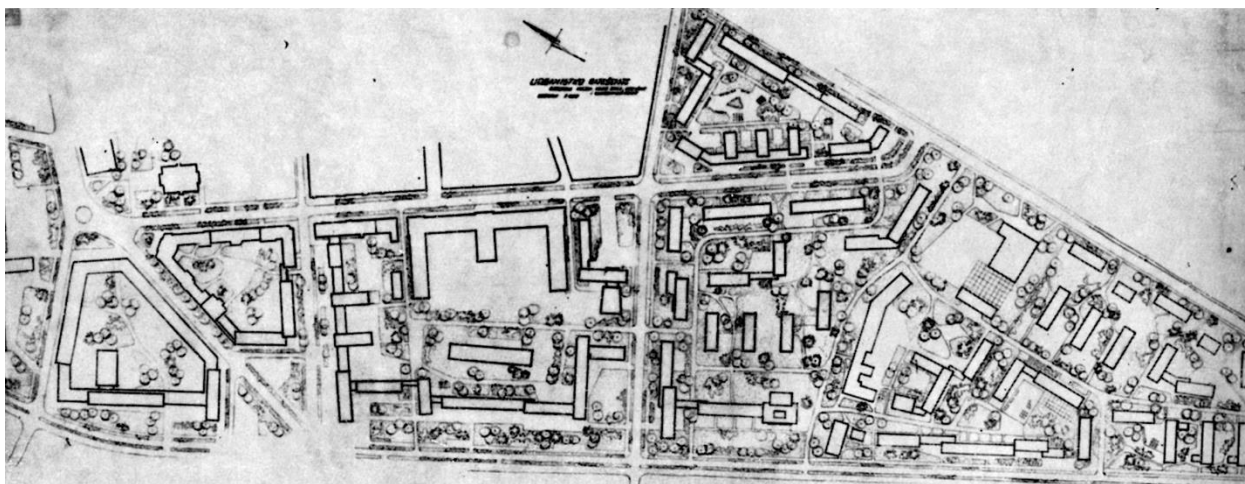
*Na kraju Nazorove ulice predviđen je reprezentativni trg, s putničkom željezničkom stanicom i reprezentativnim objektima: (...) kod razrade moralo (se) voditi računa ne samo u uklapanju čitavog kompleksa u organizam grada, nego da se i postojeće stanje obuhvati u cjelinu planiranom izgradnjom. To se nastojalo postići završavanjem postojećih blokova, varirajući visinu izgradnje te se stvaranjem trga u produžetku današnje Marinkovićeve ulice (Ulica kralja Tomislava) dobio prelaz k novoj izgradnji, (...).*

*Uz glavni prometni trg, paralelno s prugom, predviđena je glavna gradska prometnica, koja ima povezati poslovne zone grada na dvjema obalama Kupe, a da taj promet ne ulazi u stari, historijski dio grada (Arhitektura broj 5-6, 1955). Iz navedenog opisa zahvata vidi se velika briga i razumijevanje prostora u kojem se intervenira novom izgradnjom. Iz priloženih*

<sup>3</sup> Tekst je dio Primjedbe na III. Izmjene i dopune GUPGK Luke Krmpotića, mag.ing.arch.

*nacrta i fotografija makete plana, uočljivo je kako je Nazorova planirana kao pješačka ulica, svojevrsni nastavak promenade uz šančeve u novi dio grada.*

Navedena lokacija je i u narednom razdoblju bila predmet urbanističkih i arhitektonskih razrada, te tako GNO Karlovac angažira arhitekta Radovana Nikšića koji s karlovačkim poduzećem Temelj (kasnije PB Karlovac – AGI46) razrađuje kvalitetan projekt četverokatne stambene zgrade na uglu Nazorove i današnje Ulice kralja Tomislava. Uslijed promjena investitora, potreba i urbanističkih koncepcija, realizira se projekt arhitekta Milana Bijelića, koji je predvidio produžetak današnje Ulice kralja Tomislava na područje Novog centra (do tada važeći plan iz 1954/6 predvidio je kraj ulice ispred željezničke stanice), i novi stambeno-poslovni kompleks s neboderom kao markerom ili reperom u prostoru na spoju dva dijela grada, te time odredio koncepciju planiranja današnjeg Novog centra: Inženjeri Bijelić i Žagar su nedavno završili izradu idejnog projekta novog dijela Karlovca, koji će se prostirati na površinama, gdje se danas nalaze livade i vrtovi, kraj Gradskog stadiona. Prema zamisli projektanata ovdje će se locirati i budući administrativni i trgovački centar Karlovca. O tom planu će se uskoro raspravljati na sjednici Narodnog odbora općine. Novi gradski centar, gdje će se susresti gotovo sve gradske i međugradske komunikacije, sastojat će se od velikog trga, poput zagrebačkog Zrinjevca, dugoga 600 i širokog 120 metara. Jedan dio trga će se koristiti za saobraćaj, a drugi kao – šetalište. Sjeverna strana velikog trga nalazit će se kod današnjeg nebodera. Dalje prema jugu prostirat će se ispod željezničke pruge, koja će se kao nadvožnjak podignuti na stupove, u duljini od oko 150 metara. Južnu stranu trga zatvorit će drugi neboder, koji će se uzdizati u visinu od 16 katova (Karlovački tjednik, 1960).



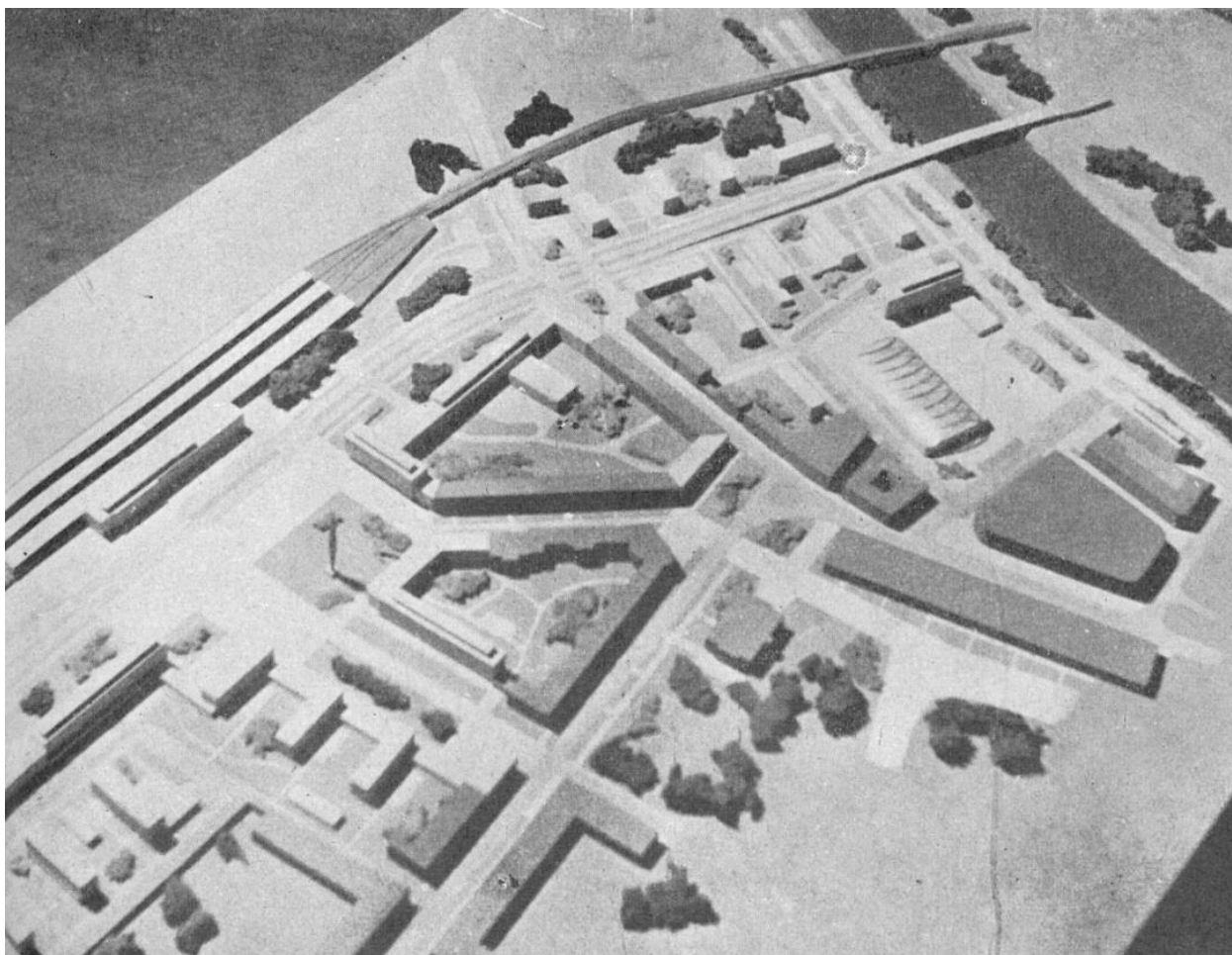
Plan iz 1954-6 (izvor: Karlovački proizvod za 5 kontinenata)

Navedeni opis po prvi puta uvodi temu vertikala, nebodera, koje određuju i definiraju određeni prostor, dajući mu određena značenja i markaciju područja. Generalni urbanistički plan iz 1960/6. godine (planer Fedor Wenzler) i Detaljni plan Novog centra (planeri Milan Bijelić, Želimir Žagar) iz iste godine jasno provode ovu koncepciju, uvodeći ideju urbanističke osi koja veže sve dijelove grada u jednu cjelinu: na sebe veže javne gradske sadržaje, perivojima spaja šumu Kozjaču s perivojima duž šančeva, a vertikalama nebodera duž osi daje i visinski naglasak.

Osim vertikala duž ove osi, značajna je vizura koja se otvara u osi Senjske ulice pri spuštanju sa Švarče, gdje se perspektivno nižu vertikale „crvenog“ i „zelenog“ nebodera, nebodera u Nazorovoj, nebodera FINA-e i nebodera u Šebetićevoj (pored nabrojanih realiziranih nebodera duž ove osi planirani su bili neboderi s južne i sjeverne strane zgrade Suda). Ovi neboderi nalaze se uz pravac nekadašnje Jozefinske ceste. Prilikom trasiranja i izvedbe brze ceste izvedena su dva pješačka pothodnika, te je za pristup sjeverozapadnom ulazu pothodnicima projektirano rješenje



*upuštenoga trga s fontanom, opločenim i zelenim površinama, te uz rub trga parkirališnim mjestima (1974., autori Tomislav Lasić i Branko Vedrina). Rješenje je djelomično izvedeno, osim u dijelu na kojem su sve donedavno postojali objekti predviđeni za uklanjanje.*



Plan iz 1954-6, maketa, detalj trga (izvor: Arhitektura)



Usporedni zračni snimak 2011. i 2014. godine (izvor: Geoportal DGU)





Izvorni projekt uređenja trga iz 1974. godina, preklopljen na suvremeni ortofoto snimak  
autori uređenja trga: Tomislav Lasić, Branko Vadrina. Autori pothodnika: Zvonko Lončarević (Hidroelektra), Ivan Maradin i Milan Bijelić (Urbanis)



## 4. PROBLEMSKA ANALIZA LOKACIJE

### 4.1. TRG NA KRIŽANJU ULICE KRALJA TOMISLAVA I PRILAZA VEČESLAVA HOLJEVCA

**Prostor trga** formiran na križanju Nazorove, Ulice kralja Tomislava i prilaza Većeslava Holjevca definiran je preklapanjem povijesne trase Nazorove ulice (i izgradnje duž iste) te nove urbane matrice koja je rezultat promišljanja razvoja Novog centra i povezivanja novog dijela grada s povijesnom jezgrom.



Fotografija iz zraka užeg područja obuhvata (snimak dronom: Geosfera d.o.o.)

Trg je danas podijeljen na dva dijela: pješačku plohu uz Ulicu kralja Tomislava koja uglavnom služi kao prilaz pješačkim pothodnicima te prostor čestica u privatnom vlasništvu koji je neizgrađen i ograđen. Pješačka ploha je denivelirana u odnosu na okolne prometnice. Pristup za osobe s invaliditetom i osobe smanjene pokretljivosti nije riješen. Popločenje plohe je betonsko i dotrajalo. Urbana oprema je neadekvatna.



Na dijelu prostora neposredno uz stambeni toranj na sjevernoj strani trga bila je uređena ugostiteljska terasa, koja se više ne koristi. Terasa je od prometnice odvojena niskom živicom.



Gore: terasa u sjevernom dijelu trga; dolje: pješačka ploha trga i pristup pješačkim pothodnicima





#### 4.2. OSTALE PJEŠAČKE POVRŠINE



Terase na prostoru tržnice

Uza sve su prometnice u zoni obuhvata uređeni nogostupi. Izuzetak čini dio uz prilaz Većeslava Holjevca (brza cesta) gdje na zapadnoj strani sjeverno od kružnog pothodnika nije izveden pločnik. Kontinuitet pješačke staze prekinut je i na potezu uz autobusni kolodvor gdje pješaci moraju prolaziti preko kolodvorskih perona ili drugih prometnih površina kolodvora.

U jugozapadnom dijelu obuhvata uz tržnicu i trgovački centar izvedene su plohe koje su rezervirane samo za pješački promet. U dijelu površina uz tržnicu uređene su ugostiteljske terase koje u vrijeme rada tržnice imaju dosta korisnika, unatoč potpuno neprikladnom oblikovanju prostora (smještene su uz sam rub parkirališta).

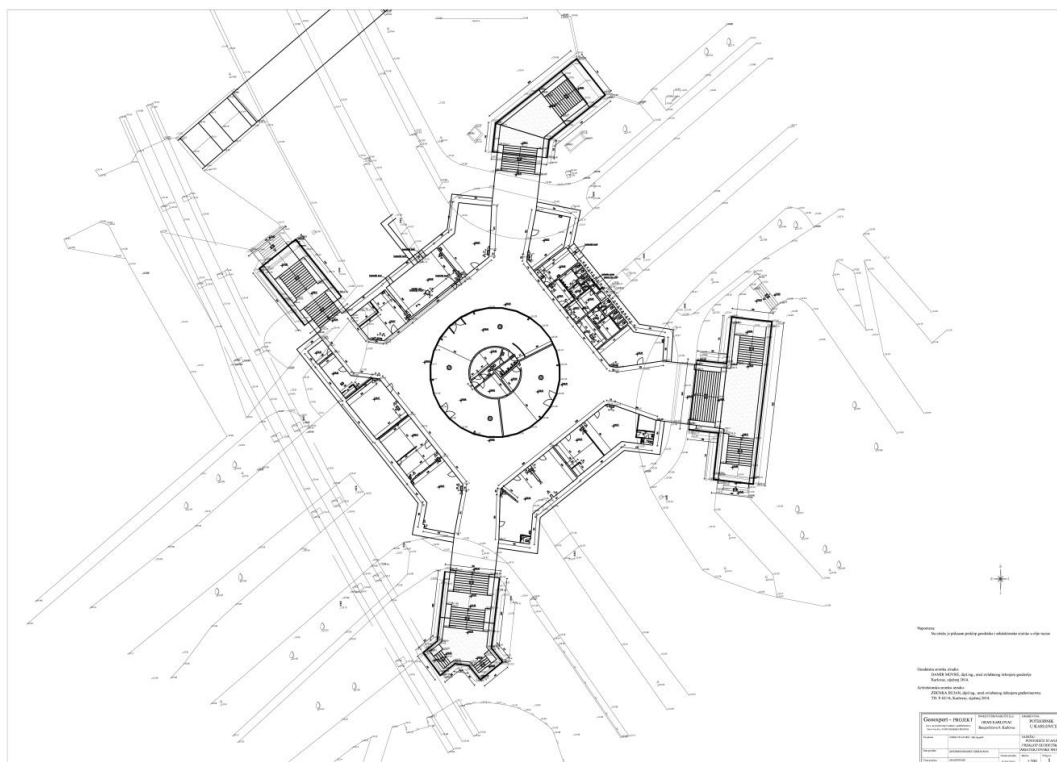
#### 4.3. PJEŠAČKI POTHODNICI

Unutar obuhvata natječaja nalaze se dva pješačka pothodnika. Veći („kružni“) pješački pothodnik zajedno s ulaznim deniveliranim trgom jedno je od najvažnijih sjecišta pješačkog prometa u Karlovcu i ima četiri ulaza/izlaza koji usmjeravaju pješake prema različitim sadržajima i dijelovima grada. U podzemnoj etaži nalaze se poslovni prostori.

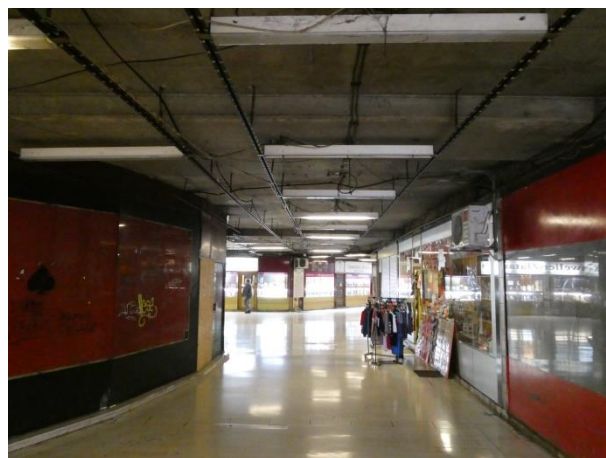
Pothodnik danas funkcionira u složenim vlasničkim odnosima: njime upravlja Grad Karlovac, a sagrađen je na zemljištu koje se većim dijelom nalazi na k.č. 4292 k.o. Karlovac (koja je u vlasništvu Hrvatskih cesta). Sjeverni i istočni izlaz iz pothodnika sagrađeni su na zemljištu koje je u vlasništvu Grada Karlovca, dok su južni i zapadni izlaz realizirani na k.č. 4190/5 k.o. Karlovac koja je u vlasništvu Hrvatskih željeznica.

Pothodnik je danas u lošem stanju, a dio poslovnih prostora se ne koristi. Pristup pothodniku omogućen je samo stubištima. Ne postoji mogućnost pristupa za osobe smanjene pokretljivosti. U pripremi je građevinska sanacija pothodnika (u postojećim gabaritima).

NATJEČAJNI PROGRAM ZA PROVEDBU URBANISTIČKO-ARHITEKTONSKOG NATJEČAJA  
ZA UREĐENJE I IZGRADNJU SREDIŠNJEG DIJELA GLAVNE GRADSKO OŠI U KARLOVCU



Prekop geodetske i arhitektonske snimke pothodnika (izvor: Geoexpert projekt d.o.o., 2014.; geodetski snimak: Damir Movre, dipl.ing., arhitektonski snimak: Zdenka Bujan, dipl.ing.)



Današnje stanje ulaza u pothodnik i trgovačkih prostora u podzemnoj etaži



Drugi pješački (mali) pothodnik, linearni, povezuje denivelirani trg s prostorom tržnice. Zbog lošeg pristupa i neodržavanja rijetko je korišten. Pristup osobama s invaliditetom i smanjene pokretljivosti nije riješen.

„Mali“ pothodnik proizašao je iz planirane pješačke ulice prema DPU Novi centar koja je trebala povezivati trg u Nazorovoj, pa prostore uz tržnicu sve do centralnog prostora Novog centra.



Linearni pothodnik: ulaz i današnje stanje

#### 4.4. CESTOVNI PROMET

Križanje Prilaza Većeslava Holjevca, Ulice kralja Tomislava i Trga hrvatskih branitelja jedno je od prometno najopterećenijih križanja u gradu Karlovcu. Prilaz Većeslava Holjevca glavna je prometna arterija Karlovca („brza cesta“), razvrstana kao državna cesta (D1/D3) i pod upravljanjem je Hrvatskih cesta. Ulica kralja Tomislava glavna je prilazna prometnica prema gradskom središtu (Zvijezda, Korzo), dok se preko Trga hrvatskih branitelja pristupa području Novog centra i Jamadola.

Sjeverno od granice obuhvata (odnosno „zone B1“) nalazi se ulica Vladka Mačeka koja podvožnjakom prolazi ispod „brze ceste“. Zbog denivelacije ceste nije moguć pristup u zonu obuhvata natječaja (zona B1).

Promet je u Nazorovoj ulici organiziran jednosmjerno (prema jugu).

#### 4.5. BICIKLISTIČKI PROMET

Biciklističke staze unutar kontaktne zone nalaze se unutar profila sljedećih ulica:

- duž istočne strane brze ceste (D1) sjeverno od kružnog pothodnika, a duž zapadne strane južno od kružnog pothodnika,
- duž Trga hrvatskih branitelja
- duž obje strane Ulice T. Ujevića,
- duž obje strane Ulice I. Meštrovića,
- duž obje strane Sarajevske ulice.

Većina biciklističkih staza nalazi se u sklopu pješačkih nogostupa. U zoni križanja Prilaz V. Holjevca – Trg hrvatskih branitelja – Ulica kralja Tomislava, na mjestu gdje se pješački promet vodi denivelirano (pothodnicima) prijelaz biciklističkih staza organiziran je u razini motoriziranog prometa.

Na prometnici Trg hrvatskih branitelja nalaze se dva pješačko/biciklistička prijelaza. Biciklistička staza nije prihvatljiva na način na koji je izvedena pošto se na površini jednosmjerne biciklističke staze odvija dvosmjernan biciklistički promet.

U blizini autobusnog kolodvora ne postoje biciklističke staze čime se prekida kontinuitet biciklističke staze Prilazom Većeslava Holjevca od križanja s Ulicom kralja Tomislava do križanja s Ulicom Tadije Smičiklase. Navedeni nedostatak biciklističke staze rezultira dužim vremenom putovanja biciklista, a i dovodi do nepotrebnih manevara i kolizije s motoriziranim prometom, a samim time i smanjenja sigurnosti odvijanja prometa.

Parkiranje bicikala djelomično je riješeno uz zgrade tržnice i trgovačkog centra u širem obuhvatu te uz željezničko stajalište.

Uz željezničko stajalište Karlovac-Centar nalazi se stanica gradskih bicikla (Nextbike stanica).

Nedostaju mjesta za parkiranje bicikla u zoni autobusnog kolodvora.



Biciklistička staza iscrtana na dijelu pločnika u Nazorovoj ulici; prelazak preko Prilaza V. Holjevca

#### 4.6. JAVNI GRADSKI I PRIGRADSKI PRIJEVOZ

Uslugu javnog gradskog i prigradskog prijevoza na području Grada Karlovca pruža koncesionar Autotransport Karlovac. Područje Grada Karlovca karakterizira veliko prigradsko područje te je autobusni prijevoz organiziran kao mreža uglavnom prigradskih linija koje prolaze kroz uže gradsko središte. Glavni terminali prigradskih linija su Korzo i stajalište Tržnica (na Trgu hrvatskih branitelja, unutar šireg obuhvata natječaja). Dio udaljenijih linija polazi s autobusnog kolodvora.

Stajalište Tržnica, kojim prolazi većina gradskih i prigradskih autobusnih linija ima izvedena ugibališta za zaustavljanje više autobusa. Problem predstavljaju vozači osobnih automobila koji navedena ugibališta koriste za zaustavljanje te taxi vozila za čekanje putnika.

Postojeće autobusno ugibalište uz tržnicu i nasuprot nje (za drugi smjer prometa) potrebno je preprojektirati u autobusno ugibalište za smještaj jednog autobusa, a ostatak



prometne površine oformiti kao TAXI stajališta budući da je zadnjih nekoliko godina smanjena potražnja za korištenjem autobusnog prometa, a povećava se korištenje TAXI vozila.

#### **4.7. ŽELJEZNIČKI PROMET**

Područjem obuhvata, paralelno s državnom cestom prolazi i željeznička pruga za međunarodni promet M202 Zagreb Glavni kolodvor – Karlovac – Rijeka. Pruga je izgrađena na nasipu, a u zoni križanja s Ulicom kralja Tomislava / Trgom hrvatskih branitelja izvedena je na stupovima što omogućuje nesmetan prolaz drugih oblika prometa ispod željezničkog nadvožnjaka. Pruga je jednokolosiječna. U tijeku je projektiranje rekonstrukcije pruge koja uključuje izgradnju drugog kolosijeka i podizanje pruge na vijadukt u središtu grada.

Izazov predstavlja prolazak velikog broja teretnih vlakova kroz gusto izgrađeno urbano područje. Iz tog razloga na vijadukte se planiraju postaviti barijere protiv buke.

U obuhvatu plana nalazi se željezničko stajalište „Karlovac centar“ na kojem se zaustavljaju regionalni vlakovi. Na ovom stajalištu zabilježen je veći broj putnika nego na željezničkom kolodvoru Karlovac. Razlozi za to su činjenica da se stajalište „Karlovac centar“ nalazi bliže središnjim gradskim sadržajima i u neposrednoj je blizini autobusnog kolodvora. Uz stajalište je uređeno javno parkiralište te ga dio putnika koristi i u sustavu „park&ride“. Blizina autobusnog stajališta Tržnica omogućuje dobru povezanost s mrežom autobusnog prijevoza. (Za usporedbu, Kolodvor Karlovac nije povezan javnim autobusnim prijevozom.)



Željezničko stajalište „Karlovac centar“

#### **4.8. AUTOBUSNI KOLODVOR**

Autobusni kolodvor nalazi se u kontaktnoj zoni obuhvata, uz Prilaz Većeslava Holjevca. Kolodvor raspolaže s 35 perona, od kojih je 18 za međugradske linije, a 17 za prigradske-lokalne linije. Nakon izgradnje autoceste A1 većina međužupanijskih autobusnih linija prema i iz smjera Jadrana ne prometuje kroz Karlovac te se ne zaustavlja na autobusnom kolodvoru. Ovo je dovelo do smanjene iskorištenosti postojećih kapaciteta autobusnog kolodvora.

Izazov predstavlja specifičan položaj kolodvora unutar cestovne mreže grada, koji autobusima što dolaze na ovaj kolodvor diktira jednosmjernan promet (iz smjera juga). To znači da dolasci na autobusni kolodvor iz smjera Zagreba (odnosno sjevera) podrazumijevaju kruženje u zoni kolodvora što autoprijevoznicima zaustavljanje čini nepraktičnim (potrebno je „dvostruko

kruženje“ u slučaju linije koja prometuje od sjevera prema jugu). Ovakvom prometnom organizacijom dodatno se nepotrebno prometno opterećuju okolne ulice.

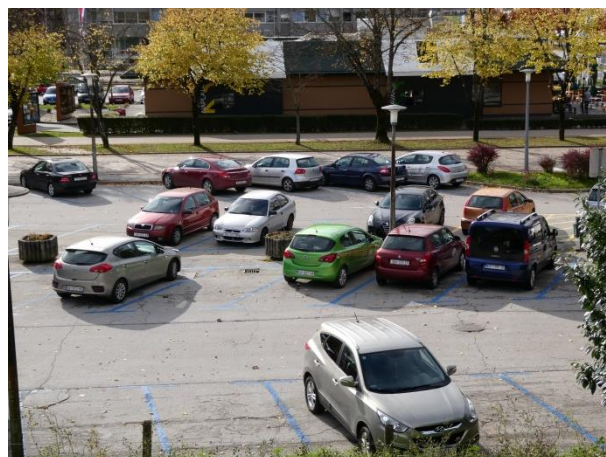
Veliki problem predstavlja nedostatak parkiranja u zoni autobusnog kolodvora, te nemogućnost pristupa automobilom (što dovodi do nepropisnog zaustavljanja automobila na prometnim površinama kolodvora koji bi trebali biti rezervirani samo za autobuse) kao i nedostatan broj parkirnih mjesta za TAXI stajalište.

Dodatni izazov predstavlja činjenica da ne postoji kontinuitet pješačkih i biciklističkih prometnih tokova duž Prilaza Većeslava Holjevca u zoni autobusnog kolodvora. Pješaci i biciklisti, žele li samo proći sjeveroistočnom stranom Prilaza Većeslava Holjevca, prolaze preko autobusnih perona ili preko prometnih površina kolodvora.



Autobusni kolodvor Karlovac

#### 4.9. PROMET U MIROVANJU



Parkirališta u zoni tržnice i pored željezničkog stajališta „Karlovac centar“

Unutar obuhvata natječaja nalaze se dva parkirališta:

- na Trgu hrvatskih branitelja kod tržnice (71 parkirališno mjesto od toga 1 mjesto za vozilo osobe s invaliditetom i 2 parkirališna mjesta za dostavna vozila) – *predviđeno je ukidanje ovog parkirališta*
- u Sarajevskoj ulici pored željezničkog stajališta „Karlovac centar“ (86 parkirnih mjesta, od toga 2 parkirališna mjesta za vozila osoba s invaliditetom) – *na mjestu ovog parkirališta predviđena je izgradnja višeetažne garaže– koja bi barem na jednoj etaži trebala biti povezana s pothodnikom.*



Ulična, izvan ulična i dvorišna parkirališna mjesta u Ulici V. Nazora kao i ulična parkirališna mjesta u Ulici kralja Tomislava tijekom radnog vremena i radnih dana imaju visoki koeficijent popunjenosti parkirališnih mjesta (prosjeak iznad 90% zauzetosti).

U zoni obuhvata natječaja poseban problem u vidu prometa u mirovanju predstavlja autobusni kolodvor koji nema riješeno pitanje parkirališnih mjesta za djelatnike i korisnike autobusnog kolodvora. Iz navedenog proizlazi povećanje potražnje za parkirališnim mjestima u okolnim ulicama te nelegalno zaustavljanje i parkiranje na prometnim površinama kolodvora.

#### 4.10. PROMETNO RJEŠENJE KONTAKTNE ZONE (ZONA B1)

Kontaktna natječajna zona „B1“ obuhvaća prostor sjeverno od uže granice obuhvata na kojem se nalazi postojeći kompleks stambene izgradnje na adresama Vladka Mačeka 5, 7, 9, 11, 11a, 11b te Nazorova 16, 16a, 16b, 18, 18a, 18b te 20, 20a i 20b.

Za navedeni prostor GUP-om je određena obveza izrade **prometne stručne podloge** te se manjim dijelom nalazi unutar UPU-a „Nazorova“.

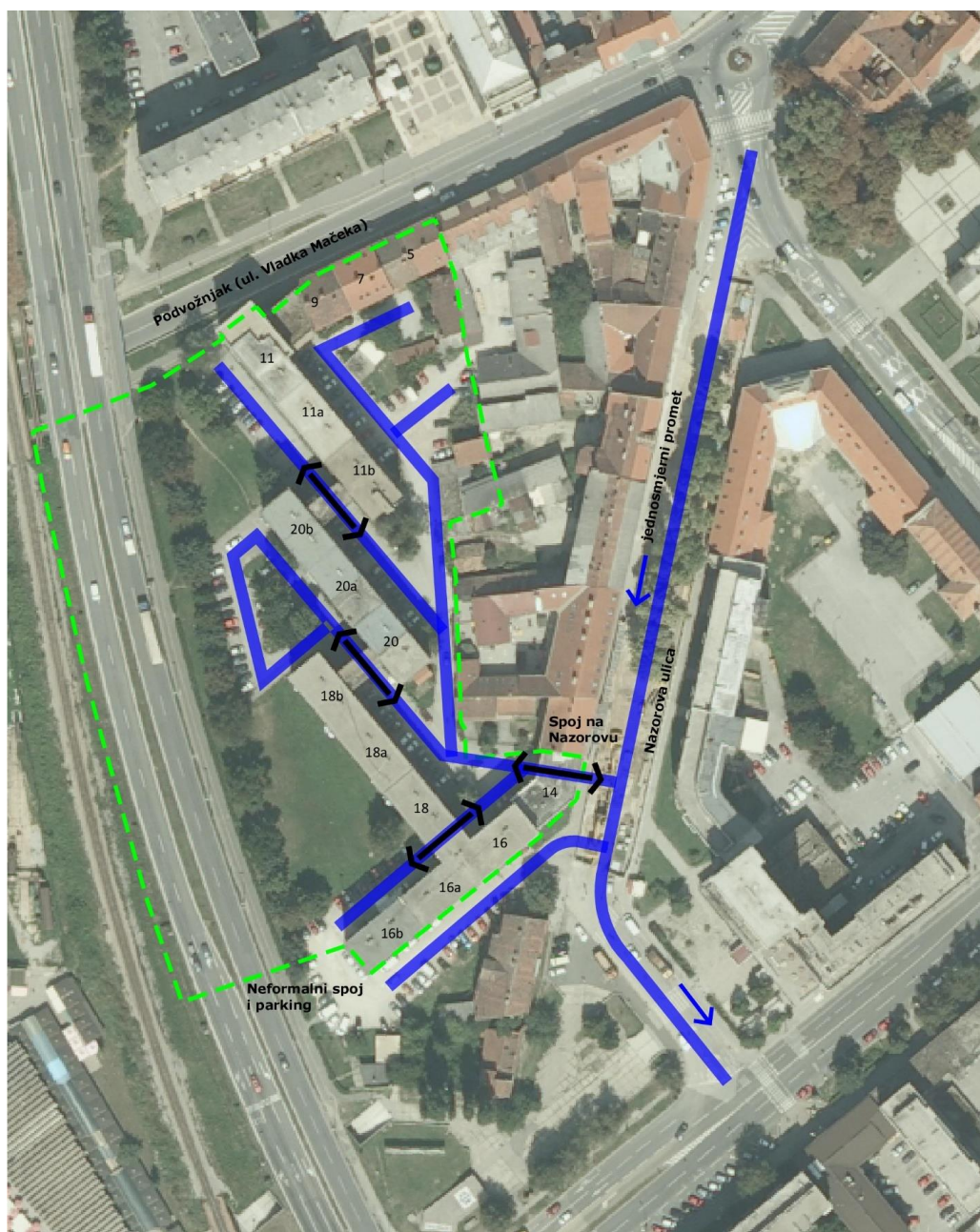
Današnje prometno rješenje navedenog sklopa je specifično te ga je natječajem potrebno uzeti u obzir. U blok zgrada pristupa se kroz prolaz izveden u Nazorovoj ulici, a promet je unutar sklopa zgrada organiziran kroz sustav prolaza u prizemljima zgrada. Danas je moguć i pristup preko neuređenog makadamskog pristupa oko zgrade na adresi Vladimira Nazora 16, 16a, 16b, koji je potrebno zadržati i na njegovoj trasi planirati stambenu ulicu. Parkirališna mjesta u bloku zgrada nisu označena ni uređena. Pristup u sklop iz smjera ulice Vladka Mačeka nije moguć zbog denivelacije ulice (cestovni podvožnjak). Propitati i mogućnost ukidanja parkirnih mjesta između postojećih platana u Nazorovoj zbog ograničene preglednosti i zaštite platana.



Prilaz u sklop zgrada u Zoni B1



prilaz oko zgrade na adresi Vladimira Nazora 16, 16a, 16b



Shema prometnog rješenja u zoni B1



#### 4.11. NEIZGRAĐENI I NEUREĐENI PROSTORI ŠIREG OBUHVATA (ZONA B2)

Prostor koji je predmet anketnog dijela natječaja obuhvaća dio prometnih terminala te novijeg gradskog tkiva u gradskoj četvrti Novi centar koje je nastalo 1960.-ih godina širenjem grada na slobodan prostor zapadno od željezničke pruge. Izvedena izgradnja još uvijek je rahla i bez definiranih međudnosa, a prostor između izgradnje bez zadovoljavajućeg urbanog karaktera.

Unutar kontaktne zone anketnog dijela natječaja nalaze se gradska tržnica i dva trgovačka centra koji zajedno funkcioniraju kao trgovačko i društveno središte. S jugoistočne strane Trga hrvatskih branitelja nalaze se restoran brze hrane McDonalds te zgrada Suda. Između njih uređen je trg sa spomenikom hrvatskim braniteljima iz Domovinskog rata.

U neposrednom okruženju izvan obuhvata kontaktne zone su i drugi javni sadržaji Novog Centra: gradska toplana, pošta, gradska knjižnica, galerija, arhiv, crkva, dom Hrvatske vojske, te višestambene zgrade.

Neizgrađena je relativno velika površina koja se nalazi u nastavku iza zgrade Suda na križanju Trga hrvatskih branitelja i Ulice Ivana Meštrovića, preko puta trgovačkog centra Kaufland (pored kružnog toka). Na ovoj lokaciji natječajima iz 20. stoljeća planirane su zgrade repernih obilježja (toranj), a postoje upiti zainteresiranih investitora za gradnju na navedenoj lokaciji (stambena namjena). GUP-om je na navedenoj lokaciji planirana mješovita - stambeno-javna namjena (gradski projekti - M3<sub>3</sub>).

#### 4.12. PARKOVNO UREĐENJE I JAVNE ZELENE POVRŠINE

U užoj zoni obuhvata natječaja (zona A) nalazi se postojeća vegetacija sađena uglavnom rubno u odnosu na popločanu pješačku plohu, bez jačih elemenata parkovnog oblikovanja. U Nazorovoj ulici i Sarajevskoj ulici posađeni su veliki drvoredi. Drvoredi i drugi elementi parkovnog oblikovanja primjetni su i duž Trga hrvatskih branitelja.



Postojeća stabla na području zone A natječaja



Trg hrvatskih branitelja

#### **4.13. ZNAČAJ LOKACIJE U SLICI GRADA**

Budući da se lokacija natječaja nalazi na važnim gradskim prometnim pravcima, svaka intervencija u prostoru bit će vidljiva te će se odraziti na doživljaj grada. Ističe se doživljaj grada s brze ceste i iz vlakova koji prolaze željezničkom prugom.

Osim doživljaja iz neposredne blizine, važno je upozoriti i na činjenicu da će prostorne intervencije koje računaju s višom izgradnjom biti vidljive i s povijesnih komunikacija. Posebno je osjetljiv pogled na prilazu u grad iz smjera juga na području Švarče (Senjska ulica) gdje se otvara prepoznatljiva vizura na grad duž nekadašnje Jozefinske ceste.





Pogled iz pravca Švarče (Senjska ulica) na nekadašnju trasu Jozefinske ceste nekad i danas

## PROBLEMSKA ANALIZA LOKACIJE – pregled glavnih izazova

### Zona A:

- preklapanje trasa povijesnih komunikacija rezultira kompleksnošću prostorne organizacije,
- vlasnički odnosi onemogućuju realizaciju planiranog velikog trga,
- neuređena građevna čestica za izgradnju stambeno-poslovne građevine nepravilnog oblika,
- trg je danas neuređen, bez urbanih sadržaja i služi samo kao pristup pješačkim pothodnicima,
- pješačke plohe neprikladnog su oblikovanja,
- nisu riješeni pristupi za hendikepirane i osobe smanjene pokretljivosti,
- pitanje potrebe i isplativosti (održavanje) dva pothodnika na malom međusobnom razmaku,
- pothodnici su u lošem stanju, veliki broj poslovnih prostora u većem pothodniku koji se ne koriste,
- zemljište na kojem su izgrađeni pothodnici ne pripada Gradu - složeni vlasnički odnosi kompliciraju moguća ulaganja i eventualna proširenja,
- pješačke površine u zoni tržnice više se koriste od trga na kraju Nazorove, ali su neprikladnog oblikovanja,
- problem prolaska prometne infrastrukture državnog značaja kroz urbano tkivo gradskog središta,
- nelogičnost deniveliranog prolaska pješaka preko križanja, dok biciklistički promet prelazi u razini,

### Zona B1:

- kompleksnost postojećeg prometnog pristupa

### Zona B2:

- prolazak državne infrastrukture, opterećenost željezničke pruge i negativan utjecaj buke,
- složena situacija važnih prometnih terminala (autobusni kolodvor, željezničko stajalište, autobusno stajalište u zoni tržnice),
- nedostatak kontinuiranih biciklističkih i pješačkih staza u zoni autobusnog kolodvora,
- nelogičnost prometnog pristupa do autobusnog kolodvora,
- nedovoljna iskorištenost postojećih kapaciteta autobusnog kolodvora,
- nedostatak parkirališta i nemogućnost prilaza automobilom u zoni autobusnog kolodvora,
- opterećenost postojećih javnih parkirališta,
- neujednačeno parkovno oblikovanje prostora,
- izloženost (vidljivost) prostornog zahvata s važnih gradskih prometnica



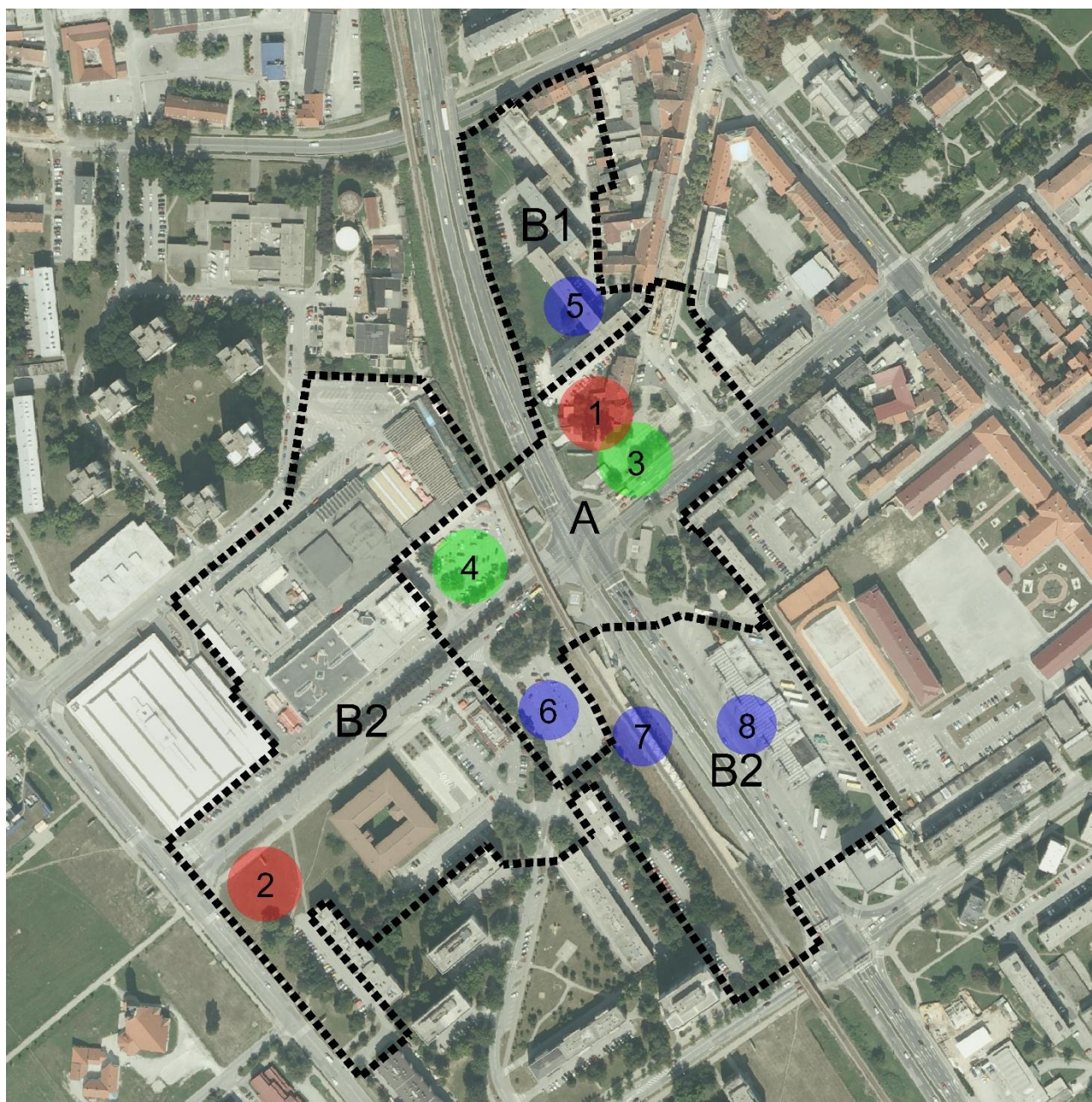
## 5. PROGRAMSKA POLAZIŠTA NATJEČAJA

### 5.1. PROGRAMSKA POLAZIŠTA

U tablici i skici u nastavku prikazane su lokacije glavnih prostornih zahvata i problemskih područja koje je potrebno riješiti natječajem te propisana razina razrade.

Prostorna cjelina	Naziv prostornog zahvata	Ciljevi prostornog zahvata	Razina razrade
Arhitektonski dio natječaja			
1	<b>Stambeno-poslovna zgrada „Nazorova“</b>	Rješenje stambeno-poslovne zgrade s podzemnom garažom: provjera mogućnosti izgradnje prema odredbama GUP-a.	idejno arhitektonsko-urbanističko rješenje – razina razrade 1:200
2	<b>Stambeno-poslovna građevina na Trgu hrvatskih branitelja</b>	Provjera mogućnosti gradnje u pogledu provjere kapaciteta prostora, urbane slike i eventualne potrebe za izmjenama GUP-a.	idejno arhitektonsko-urbanističko rješenje – razina razrade 1:500
Uređenje javnih površina; urbanističko-krajobrazni dio natječaja			
3	<b>Uređenje trga na lokaciji Nazorova – Ulica kralja Tomislava</b>	Jedinstvenog idejno rješenje javne površine zone „Nazorova“ uključivo i površine ispred bivše kavane „Neboder“ s pristupom pješačkom pothodniku/pothodnicima.	idejno arhitektonsko-urbanističko rješenje – razina razrade 1:200
4	<b>Uređenje nove pješačke površine na Trgu hrvatskih branitelja</b>	Ukidanje postojećeg parkirališta uz tržnicu i uređenje javne površine.	idejno arhitektonsko-urbanističko rješenje – razina razrade 1:200
Prometna rješenja uže i kontaktne zone			
5	<b>Prometno rješenje u kontaktnoj zoni</b>	Idejna prometna studija Zone B1 – rješenje prometnog pristupa i parkiranja pažnju je potrebno posvetiti pješačkim odnosima Nazorova-Mačekova.	idejno -urbanističko rješenje – razina razrade 1:1000
6	<b>Javna garaža Sarajevska</b>	Javna garaža za potrebe tržnice, prometnog terminala i okolnog prostora Propitati podzemni spoj garaže s pothodnikom. Propitati spoj i odnos garaže i novog željezničkog stajališta (kolni pristup na etaži garaže u razini stajališta).	idejno arhitektonsko-urbanističko rješenje – razina razrade 1:200
7	<b>Novo željezničko stajalište „Karlovac centar“</b>	Idejno rješenje Zone B2, uključivo i prostor ispod vijadukta te povezivanje novog željezničkog stajališta s ostalim prometnim terminalima i pješačkim površinama te prijedlog oblikovanja zidova za zaštitu od	idejno arhitektonsko-urbanističko rješenje – razina razrade 1:500

Prostorna cjelina	Naziv prostornog zahvata	Ciljevi prostornog zahvata	Razina razrade
8	<b>Autobusni kolodvor</b>	<p>buke u Zoni B2 Propitati mogućnost spoja stajališta s garažom Sarajevska.</p> <p>Razmatranje mogućnosti boljeg prometnog idejno -urbanističko rješenje rješenja, poboljšanja pristupa te ostvarenje – razina razrade 1:2000 kontinuiteta tokova pješačkog i biciklističkog prometa Propitati spoj autobusnog kolodvora i željezničkog stajališta (podzemno, nadzemno).</p>	

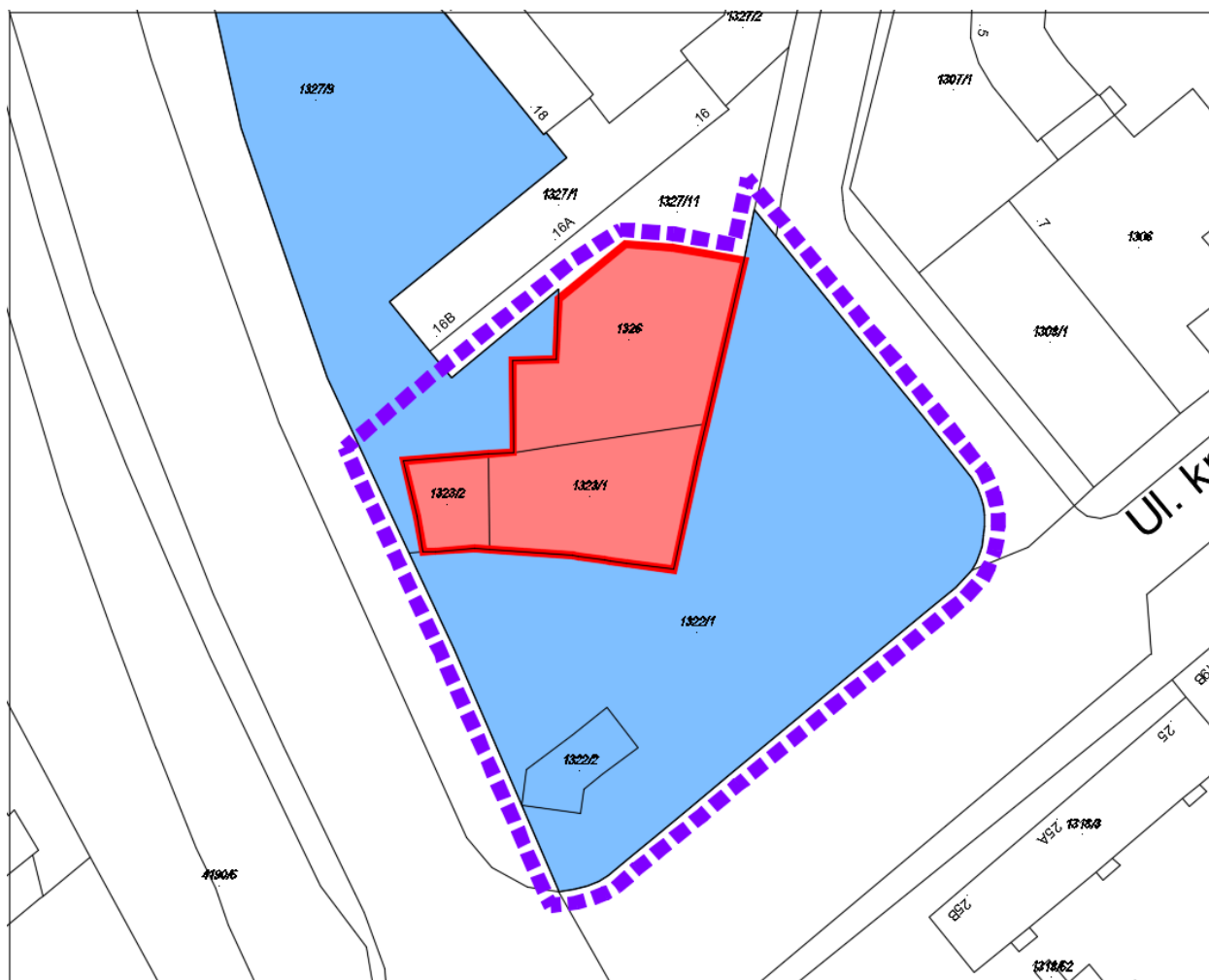


Prostorne cjeline natječaja i prikaz glavnih zahvata



## 5.2. POLAZIŠTA INVESTITORA STAMBENO-POSLOVNE ZGRADE „NAZOROVA“

Privatni vlasnik dijela zemljišta pokrenuo je inicijativu za gradnju na zemljištu u užem obuhvatu natječaja koje je u njegovom vlasništvu, na katastarskim česticama k.č. br. 1326, 1323/1 i 1323/2 k.o. Karlovac ukupne površine 1404,98m<sup>2</sup> – označeno crveno na prikazu u nastavku. Preostale čestice na trgu u vlasništvu su Grada Karlovca – označeno plavo u nastavku.



Prikaz čestica u vlasništvu privatnog investitora (označeno crveno) te grada (označeno plavo)

Investitor je 2019. godine naručio i javnosti predstavio *Idejno rješenje za stambeno-poslovnu građevinu u Nazorovoj ulici u Karlovcu* koje bi uključivalo preparcelaciju zemljišta odnosno gradnju i na dijelu zemljišta koje je u vlasništvu Grada Karlovca te je zaključeno da bi građevna čestica za izgradnju stambeno-poslovne građevina trebala iznositi cca 2.500 m<sup>2</sup> i to unutar područja označeno ljubičastom bojom.

Stoga je idejnim rješenjem **potrebno je predložiti parcelaciju kojom će se formirati nova građevna čestica površine od cca 2.500 m<sup>2</sup>**, a ista bi trebala obuhvaćati k.č. u vlasništvu investitora, dok se preostali dio može formirati od k.č. u vlasništvu Grada Karlovca, ali na način da se uz sjeverozapadnu granicu zadrži dvosmjerna stambena ulica za pristup do građevina u zoni B1 te zadrži pješačka veza površina u vlasništvu Grada uz zapadnu granicu.



Preklap katastra i zračnog snimka užeg područja obuhvata

U nastavku je dan program gradnje stambeno-poslovne građevine, odnosno parametri predložene nove gradnje koji ujedno predstavljaju i programska očekivanja investitora:

Osnovni parametri stambeno-poslovne zgrade „Centar Nazorova“
P građevne čestice = cca 2.500 m <sup>2</sup>
P zemljište pod građevinom nadzemno = cca 1.800 m <sup>2</sup>
Kig nadzemno = cca 72%
Visina = max. P+20 (cca 75 m) + tehnička etaža
BRP podzemno = 2x2200 m <sup>2</sup> = cca 4.400 m <sup>2</sup>
BRP nadzemno = cca 9.800 m <sup>2</sup>
BRP ukupno = 14.200 m <sup>2</sup>
<b>Broj stanova 60</b> , od toga:
- 1 etaža x 2 stana po etaži (dva stana) ,
- 18 etaža x 3 stana po etaži (54 stanova),
- 1 etaža x 4 stana po etaži (4 stana)
Prizemlje - poslovno cca 1000 m <sup>2</sup> neto površine (prodajni prostori i ugostiteljstvo s vanjskim terasama)
Podrum garaža- dvije podzemne etaže - cca 120 PGM -a
Armirano betonska konstrukcija
Ventilirana fasada

Natječajem je potrebno razmotriti mogućnosti ostvarenja planiranog programa na predmetnoj lokaciji, uzevši u obzir značaj lokacije, sliku grada te prometne tokove.



### 5.3. POLAZIŠTA GRADA KARLOVCA U ODNOSU NA PLANIRANU GRADNJU

Grad Karlovac je otvoren za razmatranje ideje omogućavanja gradnje na predmetnoj lokaciji uz mogućnost gradnje i na dijelu zemljišta u vlasništvu Grada Karlovca. S investitorom je sklopljen sporazum o međusobnoj suradnji u pripremi uređenja lokacije u obuhvatu zone gradskog projekta na križanju Prilaza Većeslava Holjevca i Ulice Kralja Tomislava.

U komunikaciji prema investitoru Grad Karlovac je naglasio dva temeljna problema:

- želja investitora da kupi gradsko zemljište kako bi mogao realizirati građevinu prema maksimalno mogućim parametrima prema odredbama GUP-a
- za sada konkretno neutvrđeni i neprovjereni zahtjevi javnopravnih tijela.

U obuhvatu čestica koje su u vlasništvu investitora već je sada moguća gradnja zgrada više različitih namjena (stambena, javna i društvena, poslovna/uredska, ugostiteljsko-turistička), dok je na preostalom dijelu (u naravi neuređen plato - prilaz postojećim pothodnicima ispod tzv. brze ceste i željezničke pruge) propisana obveza uređenja javnih prostora (trga, pješačkih i drugih komunikacija). Investitor, ukoliko ne želi odstupiti od GUP-om definiranih parametara za visoke zgrade, bez kupnje gradskog zemljišta može izgraditi građevinu neke od navedenih namjena i bez urbanističko-arhitektonskog natječaja.

Za Grad je natječaj obveza utvrđena temeljem čl. 55. i 93. Zakona o prostornom uređenju. Za investitora je natječaj obveza temeljem odredbi GUP-a (neovisno da li mu je potrebno gradsko zemljište da formira građevinsku česticu buduće građevine) u dva slučaja:

- ukoliko želi odstupiti od definiranih parametara za visoke zgrade, te
- ukoliko projekt predviđa kupnju gradskog zemljišta (čl.159. GUP-a koji popisuje obvezu natječaja za konkretne javne prostore).

Zbog namjere Grada da podrži projekt realizacije zgrade investitora planirana je izrada UPU-a koja bi u konačnici rezultirala razgraničenjem građevnih čestica namijenjenih za građenje/uređenje površina javne namjene (prometnice, pješačke komunikacije, trg, javna garaža....) i detaljnu podjelu prostora s obzirom na namjenu.

**Istovremeno, u dokumentima prostornog uređenja nisu uvjetovana/određena konkretna odstupanja, niti je unaprijed određena površina građevinske čestice zgrade. Odredbama GUP-a je predviđeno da te vrijednosti budu rezultat urbanističko-arhitektonskog natječaja.**

III. Izmjenama i dopunama GUP-a nije grafički određen obuhvat natječaja niti je odobrena/uvjetovana konkretna zgrada, već je samo omogućeno da se natječajem provjeri može li takav objekt na tom mjestu stajati bez nanošenja štete okolnom prostoru.

Budući da natječaji prema cilju mogu postavljati zadatke na više stručnih područja, za Grad Karlovac je naglasak na rješavanju postojećih prometnih i funkcionalnih problema: nesređenih prometnih tokova i velikog prometnog opterećenja (državna infrastruktura + pothodnik, autobusni kolodvor koji je nezadovoljavajuće uključen u prometni sustav), nedostatka parkirališnih mjesta i dr. U tom kontekstu treba osigurati da nova zgrada ne pogorša stanje i istovremeno omogućiti poboljšanja.

Obuhvat natječaja GUP-om je određen opisno, a dogovorno je utvrđen sporazumom. Stav je Grada Karlovca da je šire anketno sagledavanje prostora (kontaktna zona) potrebno i stručno opravdano. Istina je da postoje GUP-om utvrđena urbana pravila no u odnosu na ovaj konkretni obuhvat, ona su preopćenita pa stoga Grad želi da ta urbana pravila kroz natječaj budu detaljnije razrađena, te da Grad dobije odgovore na neka od pitanja koja se odnose i na širi obuhvat.

Navodimo neka od očekivanja Grada Karlovca koja se odnose na širi obuhvat:

- Sadržajno osnaživanje uloge središnje gradske osi i prostornih veza u prostoru obuhvata, razmatranje odnosa novo planiranih volumena, vizura i sl.. Važnost ove lokacije je i u njenom značajnom utjecaju na vizuru grada bilo iz glavnih prometnih smjerova, bilo sa same urbanističke osi,
- Razmatranje prometnih problema, funkcionalnog povezivanja javnih prostora (naročito otvorenih), osiguravanja tokova duž urbanističke osi (u stvarnosti prekinutih državnim infrastrukturom – brza cesta i željeznička pruga),
- Fizičko i sadržajno promišljanje/programiranje mogućih NOVIH sadržaja u obuhvatu GUP-om planirane namjene M3 (križanje Trga hrvatskih branitelja i Ul. I. Meštrovića, nasuprot Kauflanda),
- Prijedlog mogućih prostornih intervencija (transformacija) u smislu poboljšanja postojećih sadržaja/izgradnje/namjena,
- Prijedlozi za poboljšanje urbane mobilnosti/prometnih tokova osobito u kontekstu pješačkog i biciklističkog prometa,
- Prijedlozi za rješavanje potražnje za PGM vezano uz postojeće i planirane namjene
- Uloga autobusnog kolodvora i prijedlozi za rješavanje s njim povezanih prometnih problema,

Konceptualno rješenje uređenja prostora u određenoj mjeri može i treba pridonijeti argumentiranju i razumijevanju predloženog rješenja u užem obuhvatu.

#### 5.4. POLAZIŠTA PROMETNOG RJEŠENJA

Rješenje prometnih tokova i prometa u mirovanju jedan su od osnovnih zadataka ovog natječaja. Upravni odjel za komunalno gospodarstvo Grada Karlovca, Odsjek za održavanje i promet dostavio je zahtjeve za ovaj natječaj.

**Idejno prometno rješenje (zone B1):** zbog planiranja izgradnje podzemne garaže za potrebe stambeno-poslovne zgrade „Nazorova“ potrebno je izraditi prometno idejno rješenje nove regulaciju prometa u Ulici Vladimira Nazora od kućnog broja 16 do raskrižja s Ulicom kralja Tomislava, uključujući i samo raskrižje. S time bi Ulica Vladimira Nazora od raskrižja s Domobranskom ulicom bila jednosmjerna (kao u postojećem stanju) do novoformiranog kolnog prilaza kućnom broju 16, a od navedene točke do raskrižja s Ulicom kralja Tomislava dvosmjerna prometnica. U sklopu navedenog idejnog rješenja također je potrebno obuhvatiti i prilaze stambenim objektima na adresi Ulica Vladimira Nazora 16, 16A, 16B i 18. Idejno rješenje mora



sadržavati sve elemente prometne infrastrukture, opreme, signalizacije i organizacije prometnih tokova.

U razradi rješenja potrebno je predvidjeti prometno spoj sa blokom zgrada (iza V. Nazora 16), te osnovno uređenje trenutne površine za parkiranje u makadamu na način da se isto uredi optimalno, sa naglaskom na izgradnji parkirališnih mjesta

U prijedlog rješenja vezan na parkirališna mjesta potrebno je sagledati i uvrstiti sve buduće planirane radnje u prostoru u krugu od cca 300 metara zračne linije od ishodišne točke. Predvidjeti prometnu potražnju u budućnosti, te u skladu sa istom predložiti rješenje problema, koje je i trenutno prisutno.

**Parkiralište Navorova:** Parkiralište planirati ispod trga u Navorovoj ulici u garaži minimalnog kapaciteta 60-65 parkirnih mjesta. U sklopu garaže predvidjeti parkirališna mjesta za bicikle, motocikle i električna vozila. Rješenje navedene garaže mora obuhvatiti prometnu povezanost motornog, biciklističkog i pješackog prometa. Ulaze u garažu stambeno-poslovne građevine „Centar Navorova“ i javnu garažu ispod trga planirati na jednom mjestu s iste javne površine.

**Parkiralište Sarajevska ulica:** Parkiralište u Sarajevskoj ulici izvesti kao garažu montažnog, nadzemnog tipa u dvije razine minimalnog kapaciteta 160 parkirnih mjesta. U sklopu garaže predvidjeti parkirališna mjesta za bicikle, motocikle i električna vozila. Rješenje navedene garaže mora obuhvatiti prometnu povezanost motornog, biciklističkog i pješackog prometa.

Javna parkirališta je potrebno opremiti suvremenim inteligentnim prometnim sustavima i u skladu s time predvidjeti izgled i strateške lokacije postavljanja informacijskih panoa o usmjeravanju prometa u pojedinu garažu i trenutnom stanju broja slobodnih mjesta u pojedinom parkiralištu.

## 5.5. POLAZIŠTA PROMETNOG RJEŠENJA REKONSTRUKCIJE ŽELJEZNIČKE PRUGE

Tvrtka HŽ infrastruktura planira zahvat modernizacije željezničke pruge M202 Zagreb GK - Rijeka, na dionici Karlovac — Oštarije, koja prolazi područjem obuhvata natječaja. Budući da je isti od međunarodnog značaja na Mediteranskom koridoru sufinanciran je iz Kohezijskog fonda putem Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. — 2020. Za projekt modernizacije željezničke pruge u tijeku je izrada idejnog rješenja, studije izvodljivosti, analize troškova i koriste studije utjecaja na okoliš.

Studijskom dokumentacijom na području obuhvata natječaja planirana je dogradnja drugog kolosijeka uz postojeći, desno od postojećeg gledano u smjeru Rijeke, na osnom razmaku 4,75 m. Planira se izgradnja vijadukta „Karlovac centar“ na kojemu će se nalaziti željezničko stajalište „Karlovac centar“. Niveleta pruge ostaje ista, tj. kao i postojeća.

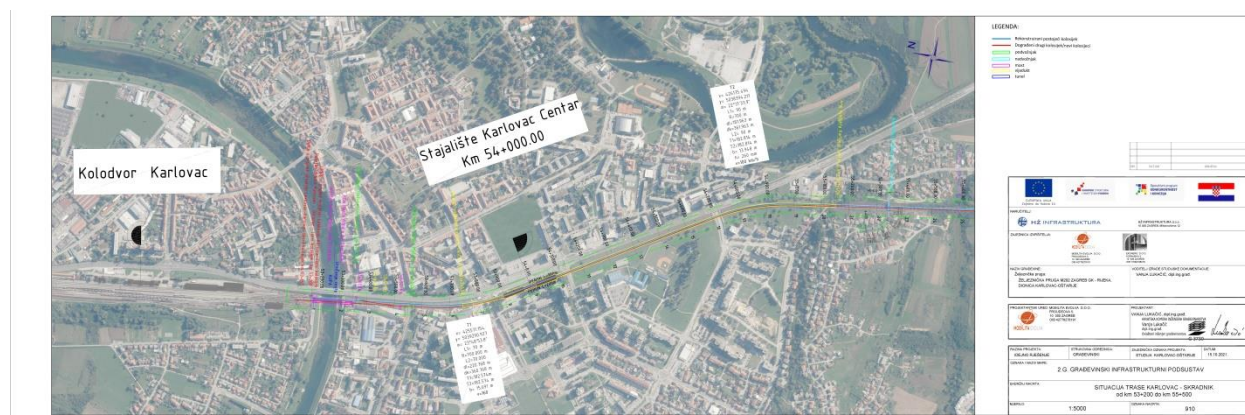
**Vijadukt Karlovac centar** nalaziti će se od km 52+746,00 do km 55+151,00. Vijadukt je složena konstrukcija od dva razdvojena jednokolosiječna vijadukta koji se sastoje od spregnutih prednapetih montažnih nosača koji su koncipirani kao dilatirane cjeline sistema prostih greda od 55 raspona. Rasponi su 52 x 25 m 3 x 30 m. Sva stupišta su plitko temeljena. Stupovi i upornjaci su kruti armiranobetonski konstrukcijski elementi radi smanjenja horizontalnih pomaka. Ukupna duljina vijadukta iznosi 1.405 m.

Na mjestu prolaza vijadukta kroz urbano područje (uz zoni B2) predviđena je izvedba barijera protiv buke. Do sada izrađenom projektnom dokumentacijom i proračunom buke koji je izrađen za promet do 2055. godine primjenom zidova visine 3,5 metara u zoni B2 buka je svedena na dozvoljenu razinu, stoga je zid potrebno planirati u zadanoj visini.

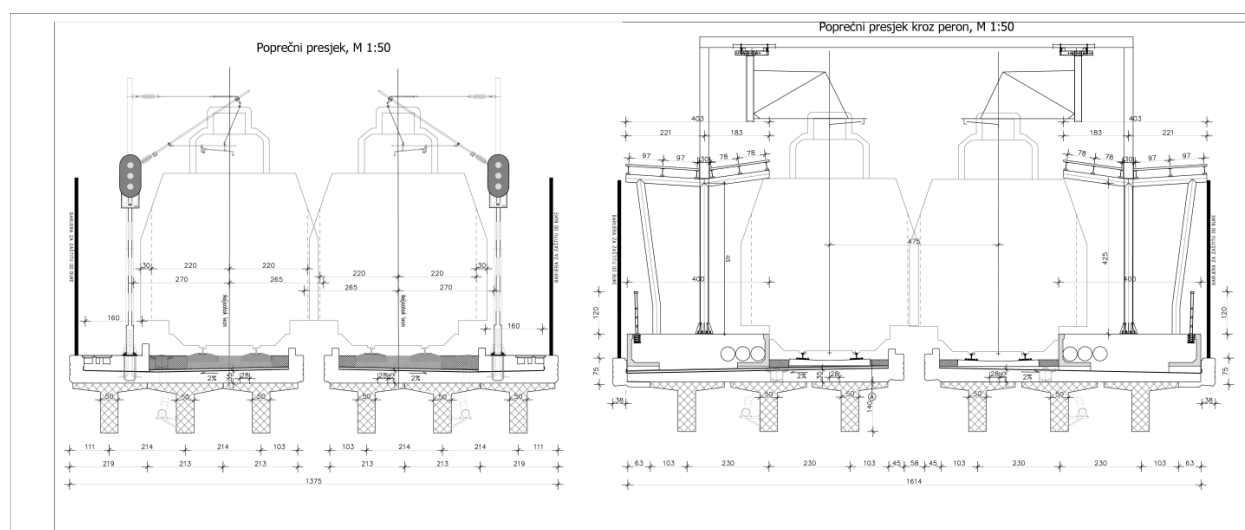
Na vijaduktu je planirano stajalište „Karlovac centar“, na mjestu sadašnjeg stajališta. Planirano je uklanjanje postojećeg perona i izgradnja novog na istom mjestu (na novom vijaduktu). Predviđa se izgradnja dva bočna perona duljine 200 m, širine 4,00 m. Oba perona biti će visine 0,55 m iznad gornjeg ruba tračnice. Peron i prilaz peronu za putnike projektirani su u skladu s propisanim uvjetima za osobe smanjene pokretljivosti. Na bočnim peronima planirana je izgradnja tipske nadstrešnice duljine 50 metara.

U stajalištu nije predviđena izgradnja pothodnika budući da se stajalište nalazi na vijaduktu.

S obzirom da se postojeći peron u stajalištu uklanja i gradi novi, predviđena je i izgradnja novih stepeništa i dizala na mjestu postojećih, dok sa zapadne strane predviđena je izgradnja novih stepeništa te dizala radi pristupa novoizgrađenom peronu. Za potrebe korištenja stajališta „Karlovac centar“ predviđeno je korištenje postojećeg parkirališta zapadno od stajališta „Karlovac centar“.



Idejno rješenje željezničkog vijadukta u zoni obuhvata



Idejno rješenje željezničkog vijadukta u zoni obuhvata



## 6. UVJETI IZ PROSTORNO-PLANSKE DOKUMENTACIJE

### 6.1. IZVOD IZ GENERALNOG URBANISTIČKOG PLANA GRADA KARLOVCA

Za građenje unutar obuhvata natječaja, važeće su odredbe Generalnog urbanističkog plana Grada Karlovca (Glasnik Grada Karlovca 14/07, 06/11, 08/14, 13/19, 15/19- pročišćeni elaborat)

Planirani zahvat u užem obuhvatu natječaja nalazi se unutar namjene mješovita, pretežito stambeno-javna (gradski projekti), oznake M3-3. Lokacija se ne nalazi unutar zaštićenih područja prirodne baštine kao ni unutar zona zaštite kulturno-povijesne urbanističke cjeline povijesne jezgre Karlovca. Odredbama GUP-a štiti se povijesna komunikacija (Josefinska cesta – Nazorova ulica). Drugih posebnih ograničenja za gradnju na predmetnoj lokaciji nema. Prostor je dobro opremljen svom potrebnom infrastrukturuom.

**U nastavku se daje izvod iz provedbenih odredbi GUP-a koje su relevantne za gradnju na predmetnom području.**

#### 1. OPĆE ODREDBE

##### Članak 1.

19. **koeficijent iskorištenosti građevne čestice (kis)** - odnos građevinske (bruto) površine građevina i površine građevne čestice.

20. **koeficijent izgrađenosti građevne čestice (kig)** - odnos izgrađene površine zemljišta pod građevinom i ukupne površine građevne čestice (zemljište pod građevinom je vertikalna projekcija svih zatvorenih, otvorenih i natkritih konstruktivnih dijelova građevine, osim balkona, na građevnu česticu; uključivši i terase u prizemlju ako su iste konstruktivni dio podzemne etaže).

21. **koeficijent iskorištenosti građevne čestice (kis)** - odnos građevinske (bruto) površine građevina i površine građevne čestice.

56. **udaljenost zgrade od međe građevinske čestice** - mjeri se od najistaknutijeg konstruktivnog dijela zgrade (tlocrtna projekcija) i mora osigurati postizanje propisane međusobne udaljenosti između zgrada.

57. **udaljenost zgrade od regulacijske crte** - mjeri se od najistaknutijeg konstruktivnog dijela zgrade (tlocrtna projekcija).

64. **visina građevine (h)** - mjeri se od konačno zaravnalog i uređenog terena uz pročelje građevine na njegovom najnižem dijelu do gornjeg ruba stropne konstrukcije zadnjega kata, odnosno vrha nadozida potkrovlja, čija visina ne može biti viša od 1,2 m.

65. **visoka zgrada** - stambena zgrada najmanje visine (h) 15,71 m i najveće visine (h) 30,6 m, najmanjom etažnom visinom E=6 i najvećom etažnom visinom E=10 te s minimalnim kis-om 1,5.

66. **viša zgrada** - stambena zgrada s najmanje 7 stanova, minimalnim kis-om 1,0, najvećom etažnom visinom E=6 i najveće visine (h) 15,7 m.

##### Članak 8.

OPĆI UVJETI ZA GRADNJU NA POVRŠINAMA MJESOVITE NAMJENE

(1) Planirane su tri vrste mješovite namjene: pretežito stambena namjena (M1), pretežito poslovna namjena (M2), stambeno javna namjena (gradski projekti) (M3).

(2) Brojčana oznaka (indeks) 1, 2 ili 3 pridružena pojedinoj oznaci mješovite namjene (M1, M2, M3) označava pretežit tip stambenih zgrada (1 - niske zgrade, 2 - više zgrade, 3 - visoke zgrade) čija se gradnja planira na

pojedinoj površini mješovite namjene. Najveća dozvoljena visina (h) i etažna visina (E) ostalih (nestambenih) zgrada čija se gradnja planirana pojedinoj površini mješovite namjene se određuje prema najvećoj dozvoljenoj visini (h) i etažnoj visini (E) za pretežit tip stambenih zgrada čija se gradnja planira na pojedinoj površini mješovite namjene. Iznimno, na površini mješovite -pretežito stambene namjene (M13) u obuhvatu PUP-a "Lušćić" najveća dozvoljena visina (h) je 17,6 m, a najveća dozvoljena etažna visina je E=6. Iznimno, na površini mješovite pretežito stambene – javne namjene (gradski projekti)(M33), u obuhvatu UPU-a „Nazorova“, predmetni prostorni parametri definirati će se na temelju rezultata urbanističko –arhitektonskog natječaja iz Članka 159. Stavka 1. Alineje 1. Točke 10.

#### Članak 11.

##### MJEŠOVITA - STAMBENO-JAVNA NAMJENA (GRADSKI PROJEKTI) (M3)

(1) Mješovita - stambeno-javna namjena (gradski projekti) (M3) planirana je na urbanistički posebno vrijednim prostorima važnim za budući razvoj, organizaciju i sliku grada (npr. "Zvijezda", Gaze, bivše vojarnje "Lušćić" i "Borlin").

(2) Na površinama mješovite - stambeno-javne namjene (gradski projekti) (M3) mogu se graditi, rekonstruirati i održavati sljedeće zgrade na zasebnim građevnim česticama i uređivati sljedeće površine:

- stambene zgrade;
- javne i društvene zgrade;
- poslovne zgrade - pretežito uslužne namjene (K1) odnosno uredske zgrade;
- ugostiteljsko-turističke građevine;
- sportsko-rekreacijske građevine - s građevinama u funkciji korištenja (R12), bez građenja zgrada (R13) i gradsko
- kupalište (R3);
- prometne i komunalne građevine - stambene ulice, javne garaže (samo ako je nužno), trafostanice i sl.;
- perivojne i pejzažne površine - perivoji, šetališta, dječja igrališta i sl.

## 6. UVJETI I NAČIN GRADNJE STAMBENIH ZGRADA

6.1. Opći uvjeti za gradnju, rekonstrukciju i obnovu stambenih zgrada

#### Članak 32.

##### VRSTE STAMBENIH ZGRADA

(1) Vrste stambenih zgrada definirane su Člankom 1. ovih Odredbi za provođenje.

(2) Stambene zgrade moguće je graditi na površinama stambene namjene (S) i mješovite namjene (M) prikazanim na kartografskom prikazu 1. Korištenje i namjena prostora na sljedeći način:

- obiteljske zgrade u: S1a, S1b, S2, M1, M2
- individualne zgrade u: S1b, S2, M2
- više zgrade u: S2, S3, M2, M3
- visoke zgrade u: S3, M3

(3) Iznimno od prethodnog Stavka, rekonstrukcija i održavanje postojećih stambenih zgrada moguća je na svim površinama stambene (S) i mješovite (M) namjene.

(4) Stambene zgrade mogu se koristiti za stalno i povremeno (sekundarno) stanovanje.

#### Članak 34.

(1) U stambenim zgradama (u zgradi osnovne namjene i pomoćnim zgradama) mogu se smjestiti sadržaji poslovne (prema uvjetima iz Stavaka (2)-(7) ovog Članka), društvene i javne, sportsko-rekreacijske namjene te drugih namjena koje nadopunjuju stanovanje kao osnovnu namjenu, a koji zajedno mogu zauzimati do 45% ukupnog GBP-a.

(2) Poslovnim sadržajima iz prethodnog Stavka smatraju se zanatske, uslužne, trgovačke, proizvodne, ugostiteljsko turističke i sl. djelatnosti odnosno:

- tihe i čiste djelatnosti - različite kancelarije, uredi, biro i druge slične djelatnosti, mali proizvodni pogoni, trgovački i ugostiteljsko turistički sadržaji, krojačke, frizerske, postolarske, fotografske i slične uslužne radnje i slično;
- bučne i potencijalno opasne djelatnosti - mali bučni proizvodni pogoni, automehaničarske i proizvodne radionice, limarije, lakirnice, bravarije, kovačnice, stolarije i slično.

(3) Tihe i čiste djelatnosti mogu se smjestiti u stambene zgrade ukoliko za to postoje tehnički uvjeti.

(4) Bučne i potencijalno opasne djelatnosti ne smiju se smještati u individualne, više i visoke zgrade.

(5) Bučne i potencijalno opasne djelatnosti smiju se smjestiti u obiteljske zgrade samo ako to omogućava tehnološko rješenje, veličina građevne čestice i njen položaj u naselju te predviđene mjere zaštite okoliša i života stanovnika.

(6) Pri smještavanju poslovnih i drugih sadržaja u stambene zgrade moraju se poštovati važeći zakonski propisi zaštite od buke kao što su: Zakon o zaštiti od buke, Pravilnik o najvišim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave i dr.

(7) Poslovni sadržaji mogu zauzimati do 45% ukupnog GBP-a, a u protivnom je riječ o gospodarskoj zgradi koja se gradi prema uvjetima iz Poglavlja 4. Uvjeti smještaja zgrada gospodarskih djelatnosti ovih Odredbi za provođenje.

## 6.2. Oblik i veličina građevne čestice

#### Članak 35.

(1) Oblik i veličina građevne čestice treba omogućiti njeno svrhovito korištenje i gradnju. Poželjno je ujednačavati veličinu i oblik građevnih čestica.

(2) Najmanje i poželjne veličine građevinskih čestica obiteljskih zgrada određuju se za:

način gradnje	najmanja/poželjna širina čestice (m)/**	najmanja/poželjna dubina čestice (m)**	najmanja/poželjna površina čestice (m²)	najveći k <sub>g</sub>
a) za gradnju zgrade na slobodnostojeći način:				
- prizemne	14/18	20/30	400/540	0,3
- katne	16/20	30/40	540/800	0,3
b) za gradnju zgrade na poluugrađeni način:				
- prizemne	10/14	25/35	300/540	0,4
- katne	14/18	35/45	420/490	0,4
c) za gradnju zgrada na ugrađeni način:				
- prizemne	8/10	25/40	200/400	0,5
- katne	5/8	20/40	250/320	0,5

\* najmanja širina građevne čestice, na dijelu gdje se ostvaruje kolni prilaz s prometne površine, mora biti 5,5 metara u neizgrađenim dijelovima građevinskog područja i 3,0 m u izgrađenim dijelovima građevinskog područja. Iznimno, u izgrađenim dijelovima zaštićenih povijesnih cjelina najmanja širina građevne čestice, na dijelu gdje se ostvaruje kolni prilaz s prometne površine, može se utvrditi prema postojećem stanju.



\*\* ukoliko zatečeni uvjeti to zahtijevaju moguća je međusobna zamjena vrijednosti dubine i širine uz ispunjenje uvjeta najmanje površine čestice i najvećeg kig-a (3) Za obiteljske zgrade preporuča se odnos širine prema dubini građevne čestice 1:2 ili više te da je kraća stranica građevne čestice orijentirana prema ulici.

(4) Najveća površina građevne čestice obiteljske zgrade je:

- za gradnju na slobodnostojeći način 1.350 m<sup>2</sup>
- za gradnju na poluugrađeni način 1.000 m<sup>2</sup>
- za gradnju na ugrađeni način 700 m<sup>2</sup>

(5) Za gradnju individualne zgrade minimalna površina građevne čestice je 1.000 m<sup>2</sup>, preporučena maksimalna površina građevne čestice je 2.000 m<sup>2</sup>, a maksimalni kig je 0,3.

(6) Za gradnju više zgrade minimalna površina građevne čestice je 1.350 m<sup>2</sup>, a maksimalni kig je 0,4 za gradnju na samostojeći način i 0,6 za gradnju na ugrađeni način.

(7) Za gradnju visoke zgrade minimalna površina građevne čestice je 2.000 m<sup>2</sup>, a maksimalni kig je 0,4. Iznimno, na površini mješovite – pretežito stambene – javne namjene (gradski projekti) (M33), u **obuhvatu UPU-a „Nazorova“**, predmetni prostorni parametri definirati će se na temelju rezultata urbanističko – arhitektonskog natječaja iz Članka 159. Stavka 1. Alineje 1. Točke 10.

#### 6.3.1. Udaljenost zgrada od međe građevne čestice

##### Članak 37.

(4) Minimalna udaljenost više zgrade od međa građevne čestice (uz koje nije prislomljena) je 5,5 m odnosno h/2 (od dvije vrijednosti primjenjuje se veća). Preporučena udaljenost više zgrade od međa građevne čestice (uz koje nije prislomljena) je 10,0 m.

(5) Minimalna udaljenost visoke zgrade od međa građevne čestice je 10,0 m odnosno h/2 (od dvije vrijednosti primjenjuje se veća). Iznimno, na površini mješovite pretežito stambene – javne namjene (gradski projekti) (M33), u **obuhvatu UPU-a „Nazorova“**, minimalna udaljenost od međa građevne čestice definirat će se na temelju rezultata urbanističko – arhitektonskog natječaja iz Članka 159. Stavka 1. Alineje 1. Točke 10.

#### 6.3.2. Udaljenost zgrada od regulacijske linije

##### Članak 40.

(1) Minimalna udaljenost od regulacijske linije je za:

- obiteljske zgrade 5,0 m
- individualne zgrade 5,0 m
- više zgrade 5,5 m
- visoke zgrade 10,0 m
- pomoćne zgrade 10,0 m
- poljoprivredne gospodarske zgrade bez izvora zagađenja 10,0 m
- poljoprivredne gospodarske zgrade s potencijalnim izvorom zagađenja 20,0 m

(2) Iznimno od prethodnog Stavka, udaljenost zgrada od regulacijske linije može biti manja:

- kod gradnje interpolacija
- kod gradnje zamjenskih građevina i rekonstrukcije postojećih građevina
- u slučajevima iz Stavka (2) Članka 36. ovih odredbi za provođenje

- kod izrade detaljnijih planova te njihovih izmjena i dopuna

#### 6.3.3. Međusobna udaljenost između zgrada

##### Članak 41.

(1) Minimalna udaljenost između stambene zgrade i susjedne postojeće zgrade mora biti minimalno:

- 5,0 m za obiteljsku zgradu etažne visine (E=1, 2 i 3)
- 8,0 m za obiteljsku zgradu etažne visine (E=4)
- 9,0 m za individualnu zgradu
- 10,0 m za višu zgradu
- 20,0 m za visoku zgradu

odnosno može biti i manja ako je u skladu sa Stavkom (7) Članka 5. ovih odredbi za provođenje.

##### Članak 62.

#### TRGOVI

(1) Ovim GUP-om omogućena je gradnja trgova, perivojnih trgova i sl. tako da se osiguraju uvjeti za afirmaciju postojeće i formiranje nove mreže javnih prostora.

(2) Kao posebna vrijednost ističu se sljedeći postojeći gradski trgovi: Trg bana Josipa Jelačića, Trg Josipa Jurja Strossmayera, Zrinski trg, Trg Matije Gupca, Gažanski trg, Trg M. Šufflaja, Trg Ante Starčevića, Trg Petra Svačića, Trg Josipa Broza, Trg 13. srpnja i Trg Franje Ksaverskog; koje treba zadržati u izvornom obliku, tj. ne ih smanjivati i odgovarajuće ih komunalno opremiti.

#### 9.2. Mjere očuvanja i zaštite nepokretnih kulturnih dobara

##### Članak 114.

(1) U GUP-u se nalaze sljedeća kulturna dobra koja su prikazana su u kartografskom prikazu 4.2. Zaštita kulturnog naslijeđa:

#### 5.0 Povijesne komunikacije

PK 01 Jozefinska cesta E

(E - Evidentirano kulturno dobro)

##### Članak 121.

#### POVIJESNE KOMUNIKACIJE

(1) Povijesne komunikacije prikazane su kartografskom oznakom PK.

(2) Povijesne komunikacije trebaju zadržati trase te drvored ukoliko su ih povijesno imale.

(3) Mjere zaštite povijesnih komunikacija - cesta (kartografska oznaka PK 01, PK 02, PK03 i PK 04):

- Sačuvati prateću komunalnu opremu cesta: Nulti miljokaz na rotoru, kamen u Ulici V. Mačeka, Žitna kuća na rotoru (sjedište cestarske uprave Lujzinske ceste), te novo spomen obilježje cesta na rotoru na Dubovcu gdje se razdvajaju

Marmontova i Primorska ulica.

- Parternim uređenjem pojedinih dijelova ulica, putokazima, informacijskim pločama i sličnim elementima potrebno je dodatno naglasiti njihovu prisutnost.

- Prometno opterećenje treba dimenzionirati u skladu s njihovim postojećim gabaritima i urbanim povijesnim elementima, osobito Primorsku ulicu i Marmontovu aleju.

#### Članak 154.

##### OBVEZA IZRADE PODROBNIJIH PLANOVA

(1) Utvrđuje se obveza izrade sljedećih detaljnih planova:

- Urbanistički plan uređenja (UPU):

45. „Nazorova“

(3) Do donošenja detaljnih planova iz prethodnog Stavka nije moguće izdavanje lokacijskih dozvola, rješenja o uvjetima gradnje i rješenja o izvedenom stanju na neizgrađenom dijelu građevinskog područja prikazanom u kartografskom prikazu

4.4. Obveza izradbe dokumenta uređenja prostora u mjerilu 1:10.000 osim za rekonstrukcije postojećih građevina i rekonstrukcije iz Članka 161., odnosno dozvoljeno je izdavanje svih vrsta akata kojima se odobravaju zahvati u prostoru u izgrađenom dijelu građevinskog područja.

(4) Iznimno od prethodnog Stavka, u izgrađenom dijelu građevinskog područja samo se odlukom o izradi detaljnijeg plana iz Stavka (1) ovog Članka može zabraniti izdavanje akata kojima se odobravaju zahvati u prostoru odnosno gradnje sukladno Zakonu.

#### Članak 155.

##### OPĆE SMJERNICE ZA IZRADU PODROBNIJIH PLANOVA TE NJIHOVIH IZMJENA I DOPUNA

(3) Prostorno planska rješenja treba temeljiti na posebnim stručnim podlogama ako je obveza njihove izrade utvrđena ovim Planom, a Odlukom o izradi detaljnijeg plana ili njegovih izmjena i dopuna može se utvrditi obveza izrade i drugih posebnih stručnih podloga. Posebne stručne podloge čija obveza izrade je utvrđena ovim Planom prikazane su u kartografskom prikazu 4.4. Obveza izradbe dokumenta uređenja prostora u mjerilu 1:10.000. Jedna stručna podloga može se izraditi za obuhvat dvaju ili više detaljnih planova. Granice obuhvata konzervatorskih posebnih stručnih podloga trebaju biti identične granicama obuhvata zaštićenih povijesnih graditeljskih cjelina i pojedinačno zaštićenih (SZ = Z i P)građevina izvan obuhvata zaštićenih povijesnih cjelina prikazanim u kartografskom prikazu 4.2. Zaštita kulturnog naslijeđa. Granice obuhvata hortikulturnih (pejsažnih) posebnih stručnih podloga trebaju biti identične granicama obuhvata dijelova prirode koji su zaštićeni ili predloženi za zaštitu temeljem važećeg "Zakona o zaštiti prirode", a koje su prikazane u kartografskom prikazu 4.1. Zaštita prirode i krajobraza. Za ostale posebne stručne podloge granicu obuhvata utvrđuje nositelj izrade.

(17) Na površinama mješovite - stambeno-javne namjene (gradski projekti) (M3) pojedine namjene površina mogu se planirati u sljedećem postotku:

- stambena namjena - na najviše 70% površine;
- poslovna namjena - na najviše 20% površine;
- ugostiteljsko-turistička namjena - na najviše 20% površine.

(18) Na površinama mješovite - stambeno-javne namjene (gradski projekti) (M3) preporučuju su sljedeće gustoće:

- 50 stanovnika/hektar na površinama M31,
- 100 stanovnika/hektar na površinama M32,

- više od 100 stanovnika/hektar na površinama M33.

(19) Građevne čestice u neizgrađenom dijelu građevinskog područja ne smiju imati direktan pristup s državne ili županijske ceste. Za potrebe gradnje u neizgrađenom dijelu građevinskog područja uz državnu i/ili županijsku cestu treba izgraditi stambenu ulicu preko koje će se ostvarivati pristup na prometnu površinu, a sve u skladu s posebnim uvjetima tijela nadležnih za upravljanje javnim cestama na koju se priključuje stambena ulica.

#### Članak 156.

##### SMJERNICE ZA IZRADU POJEDINIH PODROBNIJIH PLANOVA

(45) UPU "Nazorova"

- Prostorno – plansko rješenje treba temeljiti na sljedećim posebnim stručnim podlogama:

- prometnoj koja će osim prostora obuhvata UPU-a obuhvatiti okolni sjeverni prostor omeđen Ulicom V. Mačeka i Prilazom V. Holjevca (brza cesta)

- urbanističko – arhitektonskoj – koja treba, s obzirom na važnost same lokacije (križanje važnih ulica, osobito najprometnije brze ceste), ponuditi vrstan i prepoznatljiv identitet, a treba biti pribavljena provedbom urbanističko-arhitektonskog natječaja iz Članka 159. Stavka 1. Alineje 1. Točke 10

- UPU-om treba posebnu pažnju posvetiti rekonstrukciji i uređenju Trga na sjevernom uglu Ulice kralja Tomislava i Prilaza V. Holjevca (brze ceste), sa dva pješačka pothodnika (uključivo i pothodnik na južnom uglu istih ulica) te platou na sjevernom uglu Ulice kralja Tomislava i Ulice V. Nazor

- UPU-om treba zadržati smjer povijesne komunikacije u Ulici V. Nazor te svojom postavkom zgrada treba pratiti građevinski pravac građevina u Ulici V. Nazor

- UPU-om treba utvrditi obvezu osiguravanja potrebnog broja PGM (osobito izgradnjom podzemnih garaža)

- UPU-om treba planirati prostor visoke urbane kvalitete te se mogu planirati sadržaji stambene, javne, poslovne i ugostiteljsko – turističke namjene.

#### Članak 159.

##### OBVEZA PROVEDBE NATJEČAJA

(1) Utvrđuje se obveza provedbe urbanističko-arhitektonskog natječaja za:

- pojedinačne zahvate u prostoru:

(...)

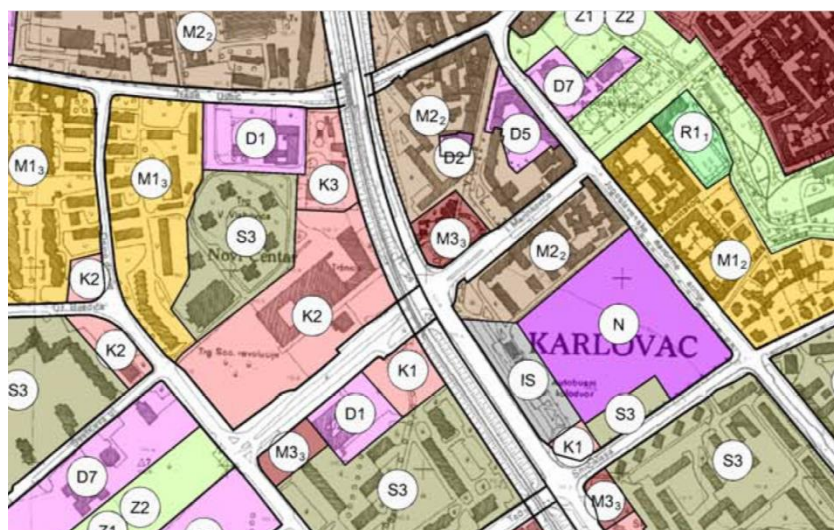
10. rekonstrukciju i uređenje Trga na sjevernom uglu ulice kralja Tomislava i prilaza V. Holjevca (brze ceste), Trga Josipa Broza te dvaju pješačkih pothodnika koji ih povezuju

(7) Natječajni zadatak za provedbu natječaja broj 10 iz Stavka 1 ovog članka može propisati drugačije uvjete gradnje i uređenja prostora od onih propisanih ovim planom (veći broj nadzemnih etaža, višu visinu za visoke građevine, veći koeficijent izgrađenosti, manju međusobnu udaljenost prema regulacijskoj liniji, susjednoj međi i postojećim objektima, manju minimalnu površinu građevinske čestice).



NATJEČAJNI PROGRAM ZA PROVEDBU URBANISTIČKO-ARHITEKTONSKOG NATJEČAJA  
ZA UREĐENJE I IZGRADNJU SREDIŠNJEG DIJELA GLAVNE GRADSKJE OSI U KARLOVCU

1. Korištenje i namjena prostora



MJEŠOVITA NAMJENA (M)

- M1 MJEŠOVITA NAMJENA  
PRETEŽITO STAMBENA
- M2 MJEŠOVITA NAMJENA  
PRETEŽITO POSLOVNA
- M3 MJEŠOVITA NAMJENA  
PRETEŽITO STAMBENO - JAVNA (GRADSKI PROJEKTI)

INDEKS KOD MJEŠOVITE NAMJENE OZNAČUJE VISINU KOJA SE PLANIRA GRADITI, A UPUĆUJE NA VISINU POJEDINE STAMBENE NAMJENE, ODNOSNO NA PLANIRANU GUSTOĆU STANOVANJA UKOLIKO JE UTVRĐENA OBRZGA IZRADE PODROBNIJEG PLANA

JAVNA I DRUŠTVENA NAMJENA (D)

- D1 D1- uprava
- D2- socijalno zbrinjavanje
- D3- zdravstvo
- D4- predškolsko obrazovanje
- D5- školsko obrazovanje
- D6- visoko učilište, znanost, istraživački centri
- D7- kultura
- D8- vjerske građevine
- D9- dječji ili studentski dom
- D - ostala javna i društvena namjena

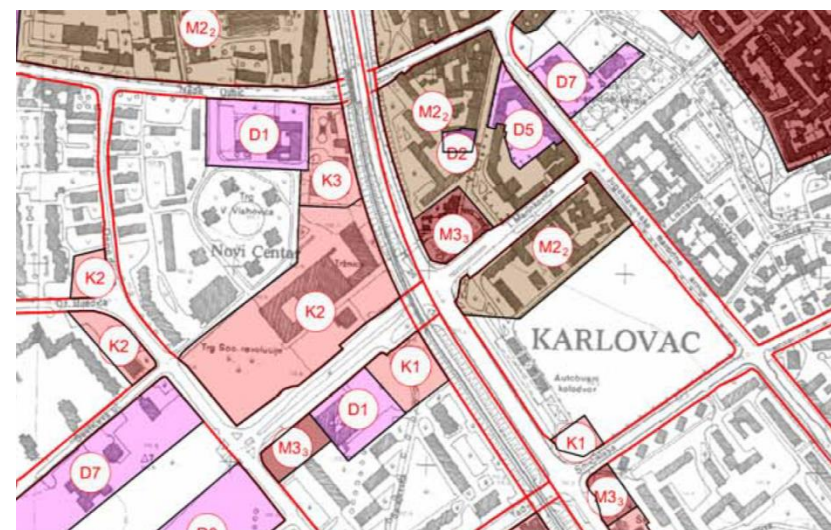
GOSPODARSKA NAMJENA (I, K i T)

- K1 POSLOVNA (K)
- K1- pretežno uslužna
- K2- pretežno poslovno-prodajna (trgovačka)
- K3- pretežno komunalno-uslužna (servisna)
- K4- gradska vrtlarja

POSEBNA NAMJENA (N)

- N

2. Mreža gospodarskih i društvenih djelatnosti



GOSPODARSKA NAMJENA

- I1 PROIZVODNA
- I1- pretežno industrijska
- I2- pretežno obrtnička
- K1 POSLOVNA
- K1- pretežno uslužna
- K2- pretežno poslovno-prodajna (trgovačka)
- K3- pretežno komunalno-uslužna (servisna)
- K4- gradska vrtlarja
- T1 TURISTIČKA
- T1- pretežno turističko-uposlojenska (hoteli, moteli i dr.)
- T3- kamp

MJEŠOVITA NAMJENA

- M2 POSLOVNI (UREDSKI) SADRŽAJI SA STANOVANJEM
- M3 STANOVANJE S DRUŠTVENIM, JAVNIM I POSLOVNIM (UREDSKIM) SADRŽAJIMA

INDEKS KOD MJEŠOVITE NAMJENE OZNAČUJE VISINU KOJA SE PLANIRA GRADITI, GUSTOĆU STANOVANJA UKOLIKO SE PLANIRA IZRAĐIVATI GUSTOĆU STANOVANJA UKOLIKO SE PLANIRA IZRAĐIVATI DETALJNE PROJEKCIJE IZRADE PODROBNIJEG PLANA

JAVNA I DRUŠTVENA NAMJENA

- D1 D1- uprava
- D2- socijalno zbrinjavanje
- D3- zdravstvo
- D4- predškolsko obrazovanje
- D5- školsko obrazovanje
- D6- visoko učilište, znanost, istraživački centri
- D7- kultura
- D8- vjerske građevine
- D9- dječji ili studentski dom
- D- ostala javna i društvena namjena

NATJEČAJNI PROGRAM ZA PROVEDBU URBANISTIČKO-ARHITEKTONSKOG NATJEČAJA  
ZA UREĐENJE I IZGRADNJU SREDIŠNJEG DIJELA GLAVNE GRADSKJE OSI U KARLOVCU

3.1. Cestovni i željeznički promet 1:10.000



CESTOVNI PROMET

	AUTOCESTA		GLAVNE MJESNE ULICE
	DRŽAVNA CESTA		PAROBNI I ELEKTRIČNI ŽELJEZNIČKI PROMET
	ŽUPANIJSKA CJETA		OSTALE ULICE
	LOKALNA CESTA		ALTERNATIVNA GRANICA POJASA ULICE
	GRANICA POJASA ULICE		NEIZGRAĐENE ULICE
	IZGRAĐENE ULICE		ZAŠTITNI KORIDOR brze ceste Karlovac - Slunj - Plovice
	ZAŠTITNI KORIDOR autoceste AC-1		ZAHTJEVNJA RASKRŠĆA
	POPREČNI PRESJEK POJASA ULICE		PJEŠANI MOST
	MOST		KOLO-PJEŠANI MOST
	TUNEL/PODVOŽNJAK/NADVOŽNJAK		JAVNO PARKIRALIŠTE
	JAVNA GARAŽA		AUTOBUSNI KOLODOR
	PREDIO A mjesto za izradu parkirališno-garažnih mjesta		

ŽELJEZNIČKI PROMET

	ŽELJEZNIČKA PRUGA OD ZNAČAJA ZA MEĐUNARODNI PROMET postoji - planirano - pruga visoke učinkovitosti/velike propusne moći (taca I)		GRANICA KORIDORA ŽELJEZNIČKE PRUGE
	ŽELJEZNIČKA PRUGA OD ZNAČAJA ZA MEĐUNARODNI PROMET planirano - pruga visoke učinkovitosti/velike propusne moći (taca I)		ŽELJEZNIČKO STAJALIŠTE
	ŽELJEZNIČKA PRUGA OD ZNAČAJA ZA MEĐUNARODNI PROMET planirano - pruga visoke učinkovitosti/velike propusne moći (taca II)		
	ŽELJEZNIČKA PRUGA OD ZNAČAJA ZA LOKALNI PROMET		
	ŽELJEZNIČKI KOLODOR		
	PRIJELAZI U DVAJE RAZINE		

3.2.A. Vodnogospodarski sustav – Korištenje voda 1:10.000



KORIŠTENJE VODA  
VODOOPSKRBA

	MAGISTRALNI OPSKRBNI CJEVOVOD - POSTOJEĆE
	MAGISTRALNI OPSKRBNI CJEVOVOD - PLANIRANO



### 3.2.B. Vodnogospodarski sustav – Zaštita i uređenje voda 1:10.000

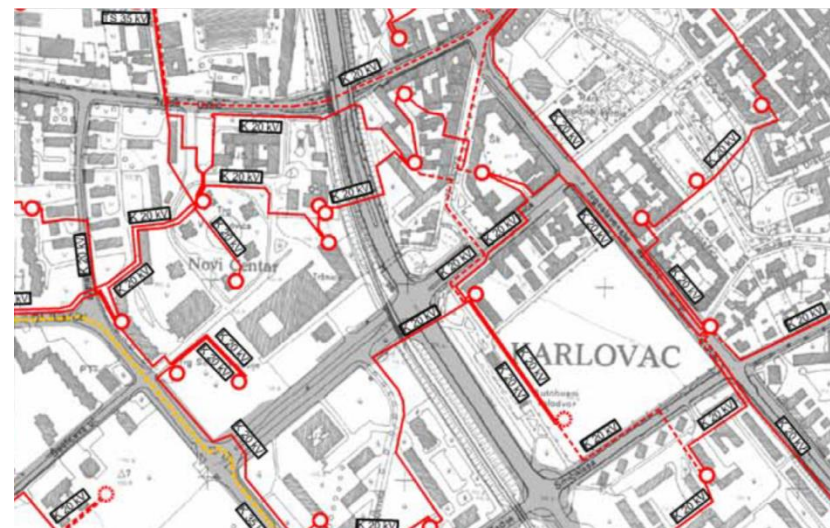


#### ZAŠTITA VODA ODVODNJA OTPADNIH VODA

	GLAVNI DOVODNI KANAL (KOLEKTOR)
	OSTALI DOVODNI KANALI
	OSTALI DOVODNI KANALI (PLANIRANI)
	SMJER ODVODNJE
	KANAL OBORINSKE VODE (PLANIRANI)
	KANAL OBORINSKE VODE (PLANIRANI)
	DOVODNI KANAL - PRENAMIJENIT CE SE U OBORINSKI
	SMJER ODVODNJE
	POPLAVNO PODRUČJE
	KANAL OBORINSKE ODVODNJE RETENCIJA ZA OBRANU OD POPLAVA
	KOLEKTOR OBORINSKE ODVODNJE
	KANAL OBORINSKE ODVODNJE

### 3.3.B. Energetski sustavi – Toplovodni sustav i plinopokrbbni sustav

### 3.3.A. Energetski sustavi – Elektroenergetski sustav 1:10.000

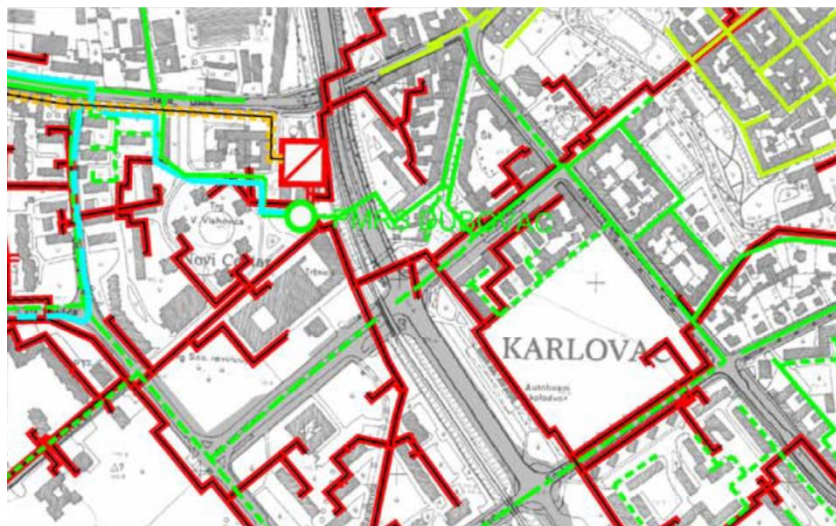


	TS 35 kV
	TS 20 kV - POSTOJEĆA
	TS 20 kV - PLANIRANA
	MINI HIDROELEKTRANE - PLANIRANE 1 - Foglinski 2 - Turanj
	TE-TO Karlovac
	DALEKOVOD 35(20) kV - PLANIRANI
	SN KABEL 35 kV - POSTOJEĆI
	SN KABEL 35 kV - PLANIRANI
	DALEKOVOD 10(20) kV - POSTOJEĆI
	SN KABEL 10(20) kV - POSTOJEĆI
	SN KABEL 10(20) kV - PLANIRANI





### 3.4. Pošta i elektroničke komunikacije











NATJEČAJNI PROGRAM ZA PROVEDBU URBANISTIČKO-ARHITEKTONSKOG NATJEČAJA  
ZA UREĐENJE I IZGRADNJU SREDIŠNJEG DIJELA GLAVNE GRADSKJE OSI U KARLOVCU



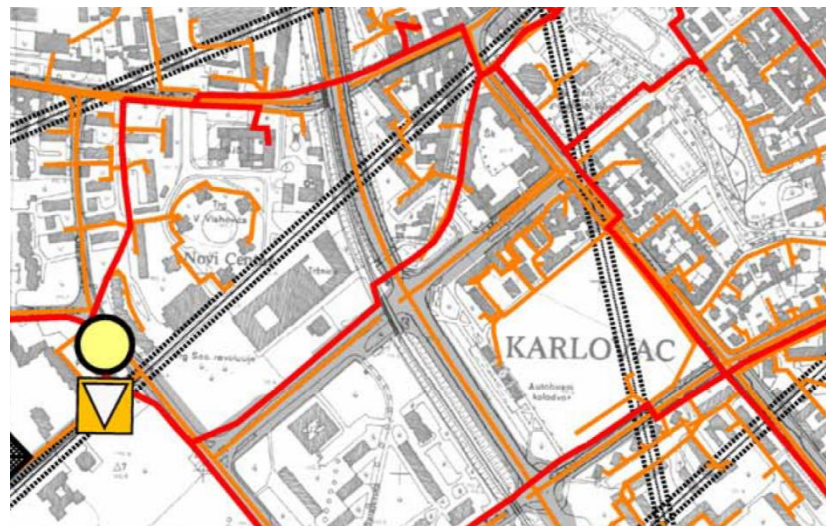
TOPLOVODNI SUSTAV

-  TOPLANA - POSTOJEĆA
-  TOPLANA - PLANIRANA (TE-TO Karlovac)
-  TOPLOVOD - POSTOJEĆI
-  TOPLOVOD - PLANIRANI

PLINOOPSKRBNI SUSTAV

-  MAGISTRALNI PLINOVOD (70 bara) - POSTOJEĆI
-  VISUKOTLAČNI PLINOVOD (12 bar) - POSTOJEĆE
-  VISUKOTLAČNI PLINOVOD (12 bar) - PLANIRANO
-  SREDNJETLAČNI PLINOVOD (4 bar) - POSTOJEĆE
-  SREDNJETLAČNI PLINOVOD (4 bar) - PLANIRANO
-  NISKOTLAČNI PLINOVOD (100 mbar) - POSTOJEĆE
-  PLINSKA MJERNO-REDUKCIJSKA STANICA
-  PLINSKA REDUKCIJSKA STANICA
-  PLINSKA REDUKCIJSKA STANICA PLANIRANA - Približna lokacija
-  PLINSKO KOMPRESORSKO POSTROJENJE PLANIRANO - Približna lokacija (u krugu TE-TO)

4.1. Zaštita prirode i krajobraz





KOMUTACIJSKI ČVOROV I U NEPOKRETNOSTI MREŽI

-  MJESNA TELEFONSKA CENTRALA - POSTOJEĆA

RADIO I TV SUSTAV VEZA

-  RADUSKI KORIDOR - POSTOJEĆI
-  RADUSKI KORIDOR - PLANIRANI
-  TV PRETVARAČ - POSTOJEĆI

VODOVI I KANALI

-  MAGISTRALNI VODOVI I KANALI - POSTOJEĆI
-  KORISNIČKI I SPOJNI VODOVI I KANALI - POSTOJEĆI
-  KORISNIČKI I SPOJNI VODOVI I KANALI - PLANIRANI
-  NADZEMNI VODOVI - POSTOJEĆI

JAVNE ELEKTRONIČKE KOMUNIKACIJE U POKRETNOSTI MREŽI

-  RADIO RELEJNA POSTAJA - POSTOJEĆA
-  RADIO RELEJNA POSTAJA - PLANIRANA Približna lokacija
-  BAZNA RADUSKA STANICA - POSTOJEĆA

4.2. Zaštita kulturnoga nasljeđa



PRIJEDLOG ZAŠTITE PRIRODE (evidentirano)

- POSEBNI REZERVAT**  
1 - floristički Borlin
- PARK ŠUMA**  
1 - Dubovac  
2 - Kozjača
- ZNAČAJAN KRAJOBRAZ**  
1 - Korana
- SPOMENIK PARKOVNE ARHITEKTURE**  
1 - drvo red divljih kestena uz Kupu  
2 - Karlovačka promenada



POVIJESNA GRADITELJSKA CJELINA

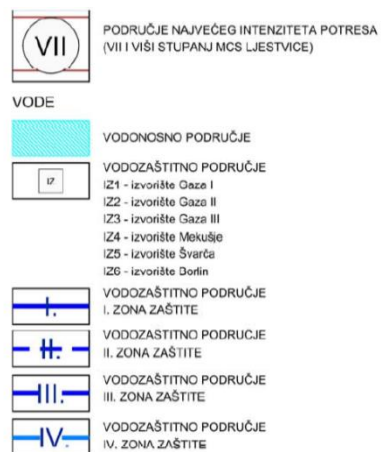
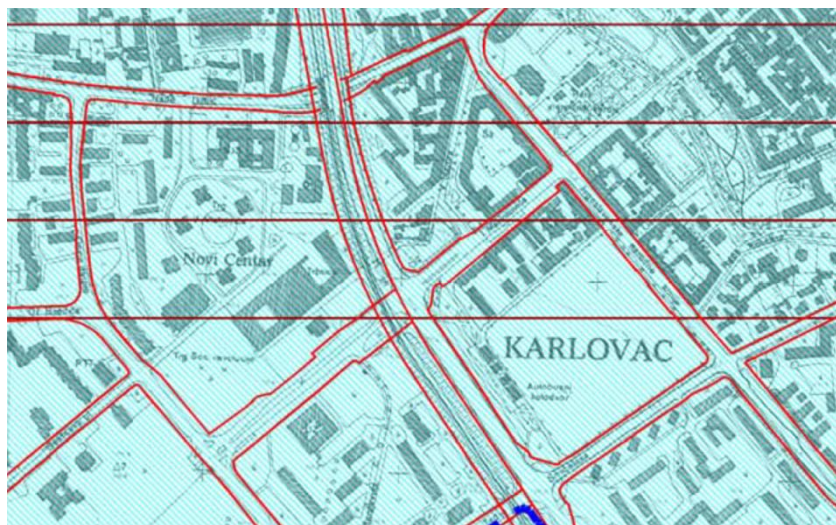
- KULTURNO - POVIJESNA URBANISTIČKA CJELINA GRADA KARLOVCA - A ZONA**
- KULTURNO - POVIJESNA URBANISTIČKA CJELINA GRADA KARLOVCA - B ZONA**
- KULTURNO - POVIJESNA URBANISTIČKA CJELINA GRADA KARLOVCA - C ZONA**
- KULTURNO - POVIJESNA URBANISTIČKA CJELINA ULICE RAKOVAC**
- EVIDENTIRANA CJELINA RADNIČKOG NASELJA SVARCA**

POVIJESNI SKLOP ILI GRAĐEVINA

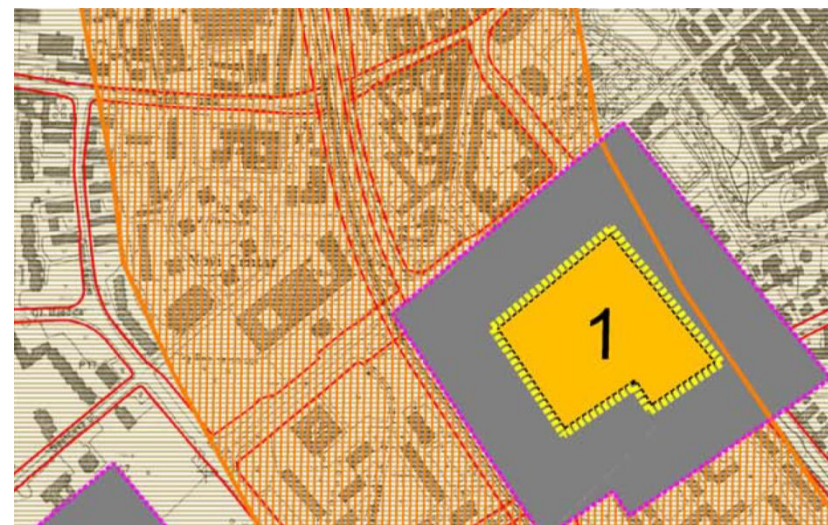
- ZONE POJEDINAČNO ZAŠTIĆENIH GRAĐEVINA IZVAN GRANIČA ZAŠTIĆENIH POVIJESNIH CJELINA**
- OBRAMBENA GRAĐEVINA**  
OG 05 - STARI GRAD DUBOVAC
- CIVILNA GRAĐEVINA**



#### 4.3.A. Područja posebnih ograničenja i mjera uređenja – Uvjeti korištenja

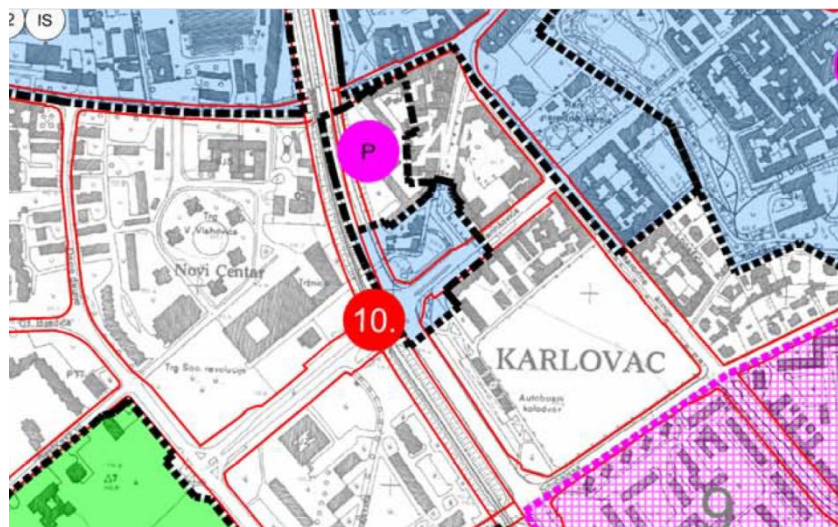


#### 4.3.B. Područja posebnih ograničenja i mjera – Mjere zaštite





#### 4.4. Obveza izrade dokumenata uređenja prostora



#### OBVEZNA IZRADA PODROBNIJIH PLANOVA



URBANISTIČKI PLAN UREĐENJA - UPU

1. UPU "Ilovac - sjever"
2. UPU "Ilovac - centar"
3. UPU "Ilovac - jug"

38. UPU "Logorište"
39. "ŠRC Ilovac"
40. "Banija - Kupa III"
45. UPU "Nazorova"

#### DETALJNIJA DOKUMENTACIJA UREĐENJA PROSTORA

##### OBVEZNA IZRADA POSEBNIH STRUČNIH PODLOGA



POSEBNA STRUČNA PODLOGA

- U - urbanističko-arhitektonska
- K - konzervatorska
- H - hortikultura (pejsažna)
- P - prometna
- D - demografsko-sociološka

#### OBVEZNA PROVEDBA NATJEČAJA

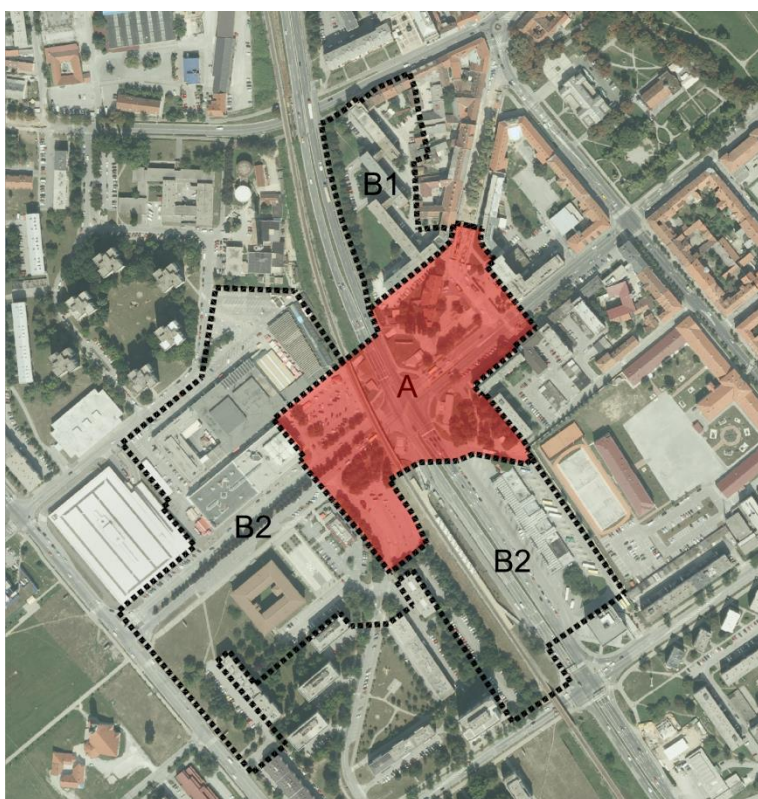


URBANISTIČKO-ARHITEKTONSKI NATJEČAJ

1. za dio k.č. 2354/1 k.o. Karlovac i u obuhvatu zaštićene urbanističke cjeline Grada Karlovca (Lidi na Banji)
2. za rekonstrukciju bedema i šančeva Zvijezde
3. za Trg bana J. Jelačića s centralnom garažom ispod trga
4. za popunjavanje i dovršavanje povijenih blokova Zvijezde te interpolacije u njima
5. za interpolacije u bloku na desnoj obali Kupe (od Vitezovićeve ulice do brze ceste)
6. za Žitni magazin s trgov (kod Karlovačke pivovare na Dubovcu)
7. za Etno naselje (depandansa kod Starog grada Dubovca)
8. za kupališta na lijevoj obali Korane u obuhvatu zaštićene urbanističke cjeline Grada Karlovca, uključivo preoblikovanje obaloutvrda (zid) i ulaznih stepenica do rijeke
9. za rekonstrukciju ili zamjenu građevinu hotela Korana
10. rekonstrukciju i uređenje Trga na sjevernom uglu ulice kralja Tomislava i priaza V. Holjevca (brze ceste), Trga Josipa Broza te dvaju pješačkih pothodnika koji ih povezuju
11. za urbanističko-arhitektonsku stručnu podlogu za izradu izmjena i dopuna PUP-a Lušćić u neizgrađenom dijelu građevinskog područja
12. za urbanističko-arhitektonsku stručnu podlogu za izradu UPU-a "Zabavni park"
13. za urbanističko-arhitektonsku stručnu podlogu za izradu UPU-a "ŠRC Korana"
14. za urbanističko-arhitektonsku stručnu podlogu za izradu UPU-a "Gaza - jug"
15. za urbanističko-arhitektonsku stručnu podlogu za izradu UPU-a "Gaza - centar"
16. za urbanističko-arhitektonsku stručnu podlogu za izradu UPU-a "Gaza - sjever"
17. za urbanističko-arhitektonsku stručnu podlogu za izradu UPU-a "Zoološki i botanički vrt"
18. za urbanističko-arhitektonsku stručnu podlogu za izradu UPU-a "Drežnik - zapad"

## 7. PROGRAMSKE SMJERNICE

### 7.1. UŽI OBUHVAT NATJEČAJA (ZONA A)



Rješenjem uže zone natječaja (Zona A) potrebno je dati rješenje sljedećih tema:

#### **Stambeno-poslovna građevina „Centar Navorova“:**

- provjera mogućnosti izgradnje stambeno-poslovne građevine u odnosu na programska očekivanja investitora, kapacitet prostora i karakter lokacije
- u odnosu na definirani program, detaljno riješiti prostorno-funkcionalno oblikovanje građevine (tlocrti karakterističnih etaža, presjeci, rješenja pročelja),
- predložiti parcelaciju ili preparcelaciju zemljišta u skladu s traženom površinom,
- potrebe za parkiranjem riješiti u podzemnim etažama na vlastitoj građevnoj čestici; posebnu pažnju posvetiti poziciji kolnog pristupa u garažu; prometnim rješenjem pristupa ne smiju se pogoršati uvjeti okolne izgradnje,



- sadržajima u prizemlju potrebno je doprinijeti urbanom karakteru gradskog trga,
- razmotriti mogućnosti spojeva na postojeće pješačke pothodnike u podzemnim etažama,
- za ulaz u garažu planirati jedinstvenu javnu prometnu površinu s javnom garažom Nazorova s jednim priključkom na Nazorovu ulicu i s iste javne površine,
- definirati elemente za izradu urbanističkog plana uređenja (parcelacija, udaljenost o ruba čestice, udaljenost među građevinama, Kig, Kis...), sve sukladno uvjetima i mogućnostima iz GUP-a.

#### **Javna garaža ispod trga Nazorova**

- predložiti rješenje javne garaže ispod trga kapaciteta 60-65 parkirnih mjesta,
- u sklopu garaže predvidjeti parkirališna mjesta za bicikle, motocikle i električna vozila,
- za ulaz u garaže planirati jedinstvenu javnu prometnu površinu s garažom za stambeno-poslovnu građevinu „Nazorova“ s jednim priključkom na Nazorovu ulicu.

#### **Pješački pothodnici**

- razmotriti potrebu zadržavanja dva pješačka pothodnika na predmetnoj lokaciji,
- riješiti pristupe za osobe s invaliditetom i osobe smanjene pokretljivosti,
- ukoliko će se predlagati rekonstrukcija koja bi uključivala nadogradnju uzeti u obzir složene vlasničke odnose (pothodnicima upravlja Grad Karlovac, a nalaze se na zemljištu koje većim dijelom nije u vlasništvu Grada Karlovca)

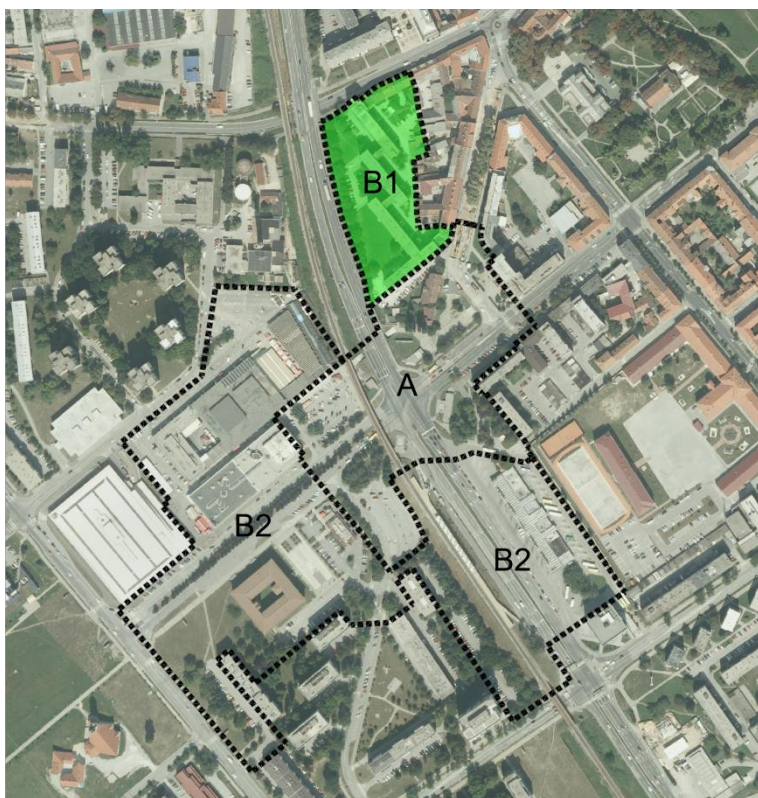
#### **Uređenje javnih površina**

- predložiti urbanističko i krajobrazno uređenje javnih površina dva pješačka trga (na lokaciji Nazorova – Ulica kralja Tomislava te na prostoru današnjeg parkinga uz tržnicu),
- rješenje treba omogućiti pristupačnost osobama s invaliditetom i smanjene pokretljivosti,
- rješenje mora omogućiti pristupe dostavnih vozila do tržnice odnosno do poslovnih prostora u pothodniku,
- na osnovu prostorne i oblikovne analize i vrednovanja zatečenih značajki prostora ponuditi projekt oblikovanja urbanih i parkovnih površina te urbane opreme i unaprijediti način prometne komunikacije s naglaskom na pješačke veze,
- obrada partera i izbor materijala za oblaganje mora pružiti tehnički i oblikovno prihvatljivu kombinaciju, posebno u pogledu kolorita i kvalitete hodnih ploha,
- razmotriti potrebu planiranja prostora za ugostiteljske terase uz rješavanje zaštite od sunca i kiše,
- urbana oprema treba omogućiti racionalno, funkcionalno i dinamično korištenje javnog prostora; svi elementi urbane opreme trebaju biti oblikovno međusobno usklađeni

### **Javna garaža „Sarajevska“**

- predložiti rješenje javne garaže na mjestu današnjeg parkirališta uz željezničko stajalište „Karlovac centar“ minimalnog kapaciteta 160 parkirnih mjesta,
- u sklopu garaže predvidjeti parkirališna mjesta za bicikle, motocikle i električna vozila,
- posebnu pažnju posvetiti vezama prema prometnim terminalima u blizini (povezanost motornog, biciklističkog i pješačkog prometa).

## **7.2. KONTAKTNA ZONA - ZONA B1**

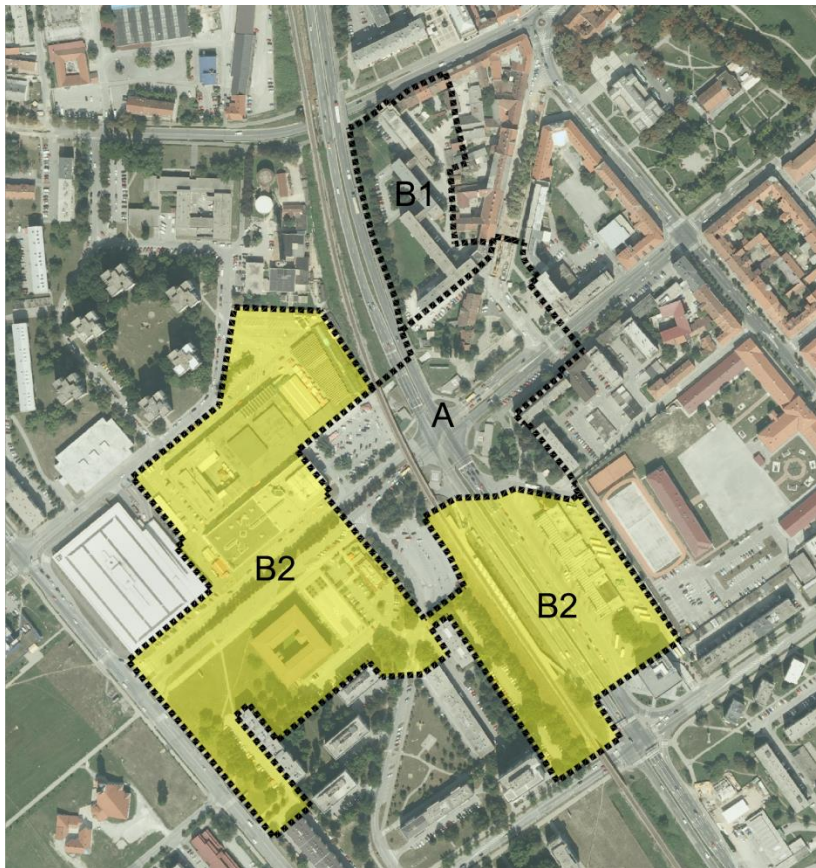


Za prostor Zone B1 potrebno je uvažavati današnje specifično prometno rješenje te ga je natječajem potrebno uzeti u obzir. Rješenjem se ne smije pogoršati ili onemogućiti prometni pristup do navedenih zgrada. Dobrodošla su rješenja koja će predložiti poboljšanje postojećeg prometnog pristupa.

Za zonu B1 potrebno je izraditi idejno prometno rješenje regulacije prometa koje će obuhvatiti prilaze svim stambenim građevinama. Idejno rješenje mora sadržavati sve elemente prometne infrastrukture i organizacije prometnih tokova. U prijedlog rješenja potrebno je sagledati sve postojeće i buduće planirane sadržaje te predvidjeti prometnu potražnju u budućnosti.



### 7.3. KONTAKTNA ZONA - ZONA B2



Rješenjem kontaktne zone natječaja (Zona B2) očekuje se promišljanje sljedećih tema:

#### **Povezivanje gradskih prometnih terminala**

- integralno sagledavanje fizičkog i prometnog povezivanja gradskih prometnih terminala (željezničko stajalište „Karlovac centar“, autobusni kolodvor, autobusno stajalište Tržnica, stanice gradskih bicikla i dr.)
- povezivanje i ostvarenje logičnih pješačkih tokova s posebnim naglaskom na omogućavanje pristupačnosti za osobe s invaliditetom i osobe smanjene pokretljivosti,
- povezivanje s parkirnim površinama (otvorena parkirališta na ulicama, planirane javne garaže)

#### **Promišljanje mogućnosti bolje organizacije autobusnog kolodvora**

- anketno sagledavanje problematike autobusnog kolodvora (kapacitet, mogućnosti prometnog pristupa autobusa, mogućnosti pristupa automobilom) te promišljanje mogućnosti bolje organizacije,
- u zoni kolodvora potrebno je omogućiti kontinuitet pješačkog i biciklističkog prometa duž Prilaza Većeslava Holjevcu

#### **Prijedlozi za poboljšanje oblikovanja državne željezničke infrastrukture**

- uzimajući u obzir planiranu rekonstrukciju željezničke pruge (dogradnja drugog kolosijeka, izgradnja vijadukta, izgradnja stajališta) moguće je dati prijedloge za poboljšanje oblikovanja u zoni B2, užeg gradskog središta (elementi zaštite od buke); osnovni građevinski elementi planiranog zahvata se zadržavaju (tehnička rješenja vijadukta i stajališta predmet su tehničke dokumentacije željezničke infrastrukture u nadležnosti upravitelja željezničke infrastrukture);
- prijedlog zida za zaštitu od buke mora biti visine 3,5 metra (prema do sada izrađenoj dokumentaciji) i taj uvjet je potrebno zadržati. Zbog sufinanciranja radova iz EU fondova prijedlog oblikovanja zidova zaštite od buke mora biti i financijski opravdan;

#### **Anketno rješenje stambeno-poslovne zgrade na Trgu hrvatskih branitelja**

- uzimajući u obzir karakter i kapacitete prostora predložiti mogućnost gradnje stambeno-poslovne građevine na Trgu hrvatskih branitelja (preko puta Kauflanda) – provjera programa i eventualne potrebe za izmjenama GUP-a.

## 8. SADRŽAJ NATJEČAJNOG RADA

### A Grafički dio

	Tema i obuhvat prikaza	Mjerilo
<b>Šira zona obuhvata (uključuje zone A, B1 i B2) – ANKETNI DIO</b>		
1. Situacija	Urbanističko-arhitektonska i prometna koncepcija te koncept pejzažnog uređenja šireg područja obuhvata	1:2000
2. Idejno rješenje prometne organizacije šireg područja	1. Rješenje prometne organizacije cijelog obuhvata (zone A, B1, B2): kolni promet, pješački i biciklistički promet, prometni terminali, promet u mirovanju 2. Idejno prometno rješenje zone B1	Sheme, skice
3. Idejna urbanističko-arhitektonska rješenja odabranih zahvata u prostoru	Ovisno o fokusu rada, prikazati po odabiru: <ul style="list-style-type: none"> <li>- prijedlog oblikovanja bukobrana željezničkog vijadukta (zona B2)</li> <li>- idejno rješenje autobusnog kolodvora /autobusnog terminala</li> <li>- idejno rješenje zgrade na križanju Trga hrvatskih branitelja i Ulice Ivana Meštrovića (urbanistički program)</li> </ul>	1:500 ili drugo prikladno mjerilo
4. Prostorni prikazi užeg i šireg područja obuhvata		
<b>Uža zona obuhvata (uključuje zonu A) -NAZOROVA</b>		
5. Situacija uže zone obuhvata	Urbanističko-arhitektonsko i prometno rješenje, pejzažno uređenje zone A	1:1000
	Urbanističko rješenje trgova unutar zone A	1:500
6. Idejno arhitektonsko rješenje zgrade „Centar Nazorova“	Tlocrti karakterističnih etaža, presjeci, pogledi	1:200
	Karakteristični presjek (detalj) pročelja	1:25
7. Idejno rješenje javne garaže ispod trga „Nazorova“	Tlocrti etaže/etaža, presjeci, pogledi	1:200
8. Karakteristični detalji popločenja i urbane opreme, rasvjete trga Nazorova i dr.		
9. Prostorni prikazi uže zone obuhvata s naglaskom na Nazorovu		



<b>Uža zona obuhvata (uključuje zonu A) - SARAJEVSKA</b>		
<i>Situacija uže zone obuhvata</i>	<i>vidi pod r.br. 5. Uža zona obuhvata (zona A) mora biti prikazana cjelovito</i>	
10. Idejno arhitektonsko rješenje garaže „Sarajevska“	Tlocrti karakterističnih etaža, presjeci, pogledi	1:200
	Karakteristični presjek (detalj) pročelja	1:25
11. Karakteristični detalji popločenja i urbane opreme, rasvjete trga uz tržnicu i dr.		
12. Prostorni prikazi uže zone obuhvata s naglaskom na Sarajevsku		

## **B Tekstualno obrazloženje s iskazom površina**

## **9.            PODLOGE**

1. Katastarska podloga šire zone obuhvata
2. Ortofoto snimak šire zone obuhvata
3. Geodetski snimak uže zone obuhvata
4. Ortofoto snimak uže zone obuhvata
  
5. Fotodokumentacija – snimci iz zraka
6. Fotodokumentacija
  
7. Arhitektonski snimak postojećeg pothodnika s poslovnim prostorima
8. Uvjeti Hrvatskih željeznica s građevinskim elementima vijadukta i stajališta „Karlovac centar“

**Prikaz podloga dostupan je na CD-u u prilogu.**