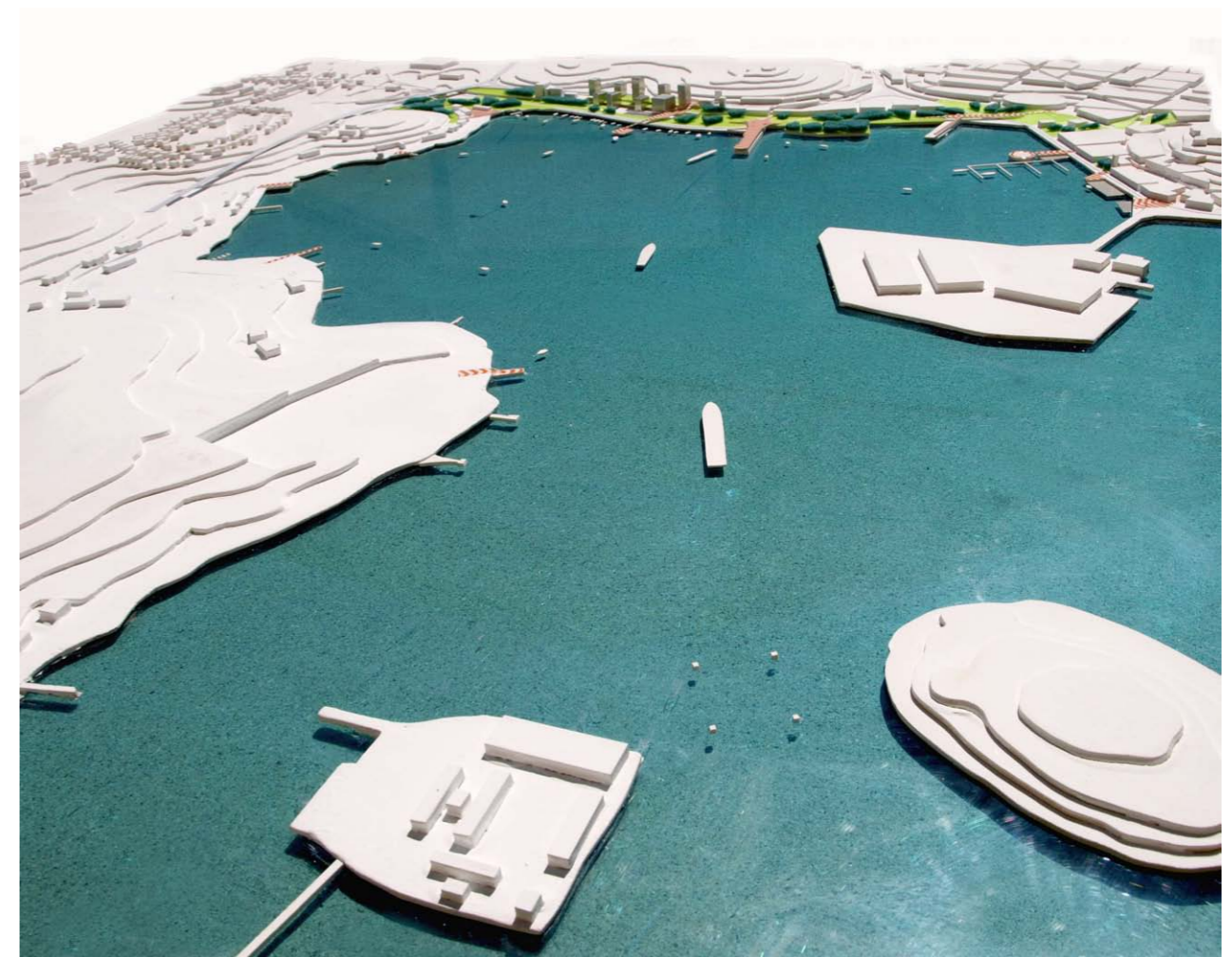


transriva



Pula je grad specifične topografije čiji je duboki zaljev bio odlučujući faktor njenom razvitku, pa tako se i njen geometrijski centar nalazi na moru. Ovakva topografija navela je čak i rimske urbaniste da zamisle fiktivno sjecište carda i decumanusa na vodenoj površini zaljeva. Međutim, prirodni zaljev koji prodire duboko u urbano tkivo je oduvijek bio prepreka između dijelova grada, što zbog nedostatka morskih veza, ali još više zbog specifične funkcije gotovo cijelog zaljeva u kojem je bila smještena vojna namjena.

Kolonizacija sjevera

Početak ovog stoljeća, vojska u velikome napušta pulski zaljev te tako nestaje jedna od bitnih prepreka povezivanju grada. Pula se po prvi put nudi mogućnost koloniziranja vlastitog zaljeva. U trenutku kada obala zaljeva u središtu grada pati od nekontroliranog zasićenja raznovrsnih namjena, prometnih koridora i općeg sukoba između pješaka i automobila, ribarskih brodica i jahti, vlaka i parkirališta.

Stoga, prvi mogući korak u razvoju nove pulske obale postaje koloniziranje njenog sjevernog djela namjenama koje se trenutno odvijaju u centru, a jednako tako organizirano već sada pokušavaju preći na sjevernu obalu:

- Ribarska luka naseljava bi Valelungu
- Marina bi se selila na sv.Katarinu
- Sajmovi s Karoline poslužili bi kao klica razvoja sajmišta na Gucu gdje se tako razvija start-up inkubator za poslovnu namjenu i obrt
- Veslački klub bi prenamijenio uvalu Mandrač
- Sportsko ribolovna društva žele započeti korištenje Valelunge

Povezivanje Pule preko dvije obale

Premještanjem funkcija sa zasićene „južne“ obale, gdje je mjesta malo, oslobodilo bi se prostora za razvoj novih, gradskih sadržaja duž postojeće Rive, a ujedno bi sjeverna obala, koja je daleko bogatija praznim prostorom, započela svoj novi razvojni ciklus kao područje namijenjeno proizvodnji, sportu i rekreaciji. Dihotomija između dviju suprotnih obala, između proizvodne i reprezentativne, stvorila bi potrebu i za povezivanjem tih obala, a posljedično i za povezivanjem Pule preko zaljeva. Tada bi zaljev doista i prestao postojati kao barijera, a Pula bi konačno svoj centar razvila ne na obali, nego na moru.





Mobilnost u zaljevu

Kako bi se centar Pule razvio na moru potrebno je organizirati jednostavnu i efikasnu protočnost oko samog zaljeva pa tako predloženo rješenje predstavlja kombinaciju prijevoznih sredstava povezanih u mrežu koja se ne bi međusobno ugrožavala, već nadopunjava. Time se gradski prostor raščlanjuje na seriju kompatibilnih sustava, ovisno o jačinama gravitacije pojedinačnih točaka zaljeva.

a) Cestovni promet:

Kolonizacijom sjeverne obale zaljeva pulska bi se zaobilaznica mogla nastaviti prema zapadu i time stvoriti „ring“ brzog cestovnog prometa oko središta grada. Postojeći radijalni ulazi sa zaobilaznice u središte opremili bi se sustavom garažnih kuća po „park&ride“ principu kako bi se prometovanje osobnim automobilom u centru smanjilo. Jedan od tih čvorišta, koji bi služio cestovnom prometu koji dolazi sa sjevernog ulaza bio bi smješten pored današnjeg željezničkog kolodvora gdje bi se predvidio i parking za turističke autobuse.

b) Željeznički promet:

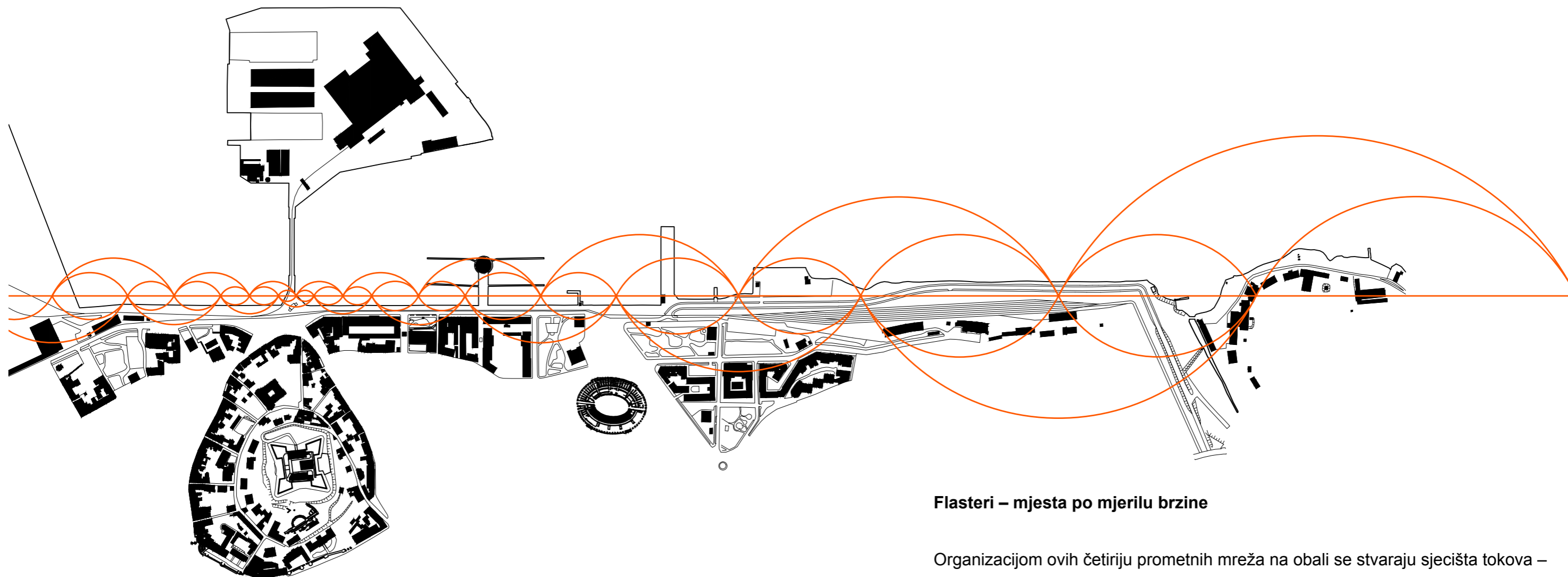
Željeznički sustav bi se tako povezo sa cestovnim i formirao terminal na kojem se efikasno izmjenjuju ove dvije vrste prometa. Putnicima automobilom dana je mogućnost da na istom mjestu nastave i putovanje ka centru sa niskopodnim tramvajem odnosno „light rail transit“ sustavom koji je kompatibilan sa postojećom širinom šina za vlakove, a koristi se kao klasičan gradski tramvaj. Kako postojeća pruga u segmentima postoji od rta Guc duž cijele obale do brodogradilišta Uljanik, moguće je formirati liniju tramvaja oko cijelog unutrašnjeg dijela pulskog zaljeva, odnosno novog centra na moru.

c) Morski promet:

Kružno prometovanje oko morskog središta dobija svoju poprečnu vezu linijskim brodskim prijevozom koji bi bio najbrži način putovanja između dvaju obala. Tako bi se tramvajske stanice kombinirale sa nekoliko direktnih linija između središta grada i Valelunge, sv.Katarine, Stoje i Štinjana.

d) Pješački promet:

Kada se središte grada jednom oslobodi od suvišnog prometa, a dodaju se nove linije gradskog javnog prijevoza, ono postaje pješačka oaza bogata već postojećim trgovima i zelenilom, mjesto uživanja, susreta, komunikacije, reprezentacije formirajući urbani okoliš. Usmjeravanjem automobilske prometa na obilazne putove kolno pješačka zona bi se proširila sa starogradske jezgre na zelenu „kralježnicu“ koja na jugu započinje sa parkom Monte Zaro, nastavlja Giardinima do Arene, a novim uređenjem prometa na obali ona se nastavlja na sjever probijajući se na kraju do same zaobilaznice, odnosno vodeći građane do Valelunge.

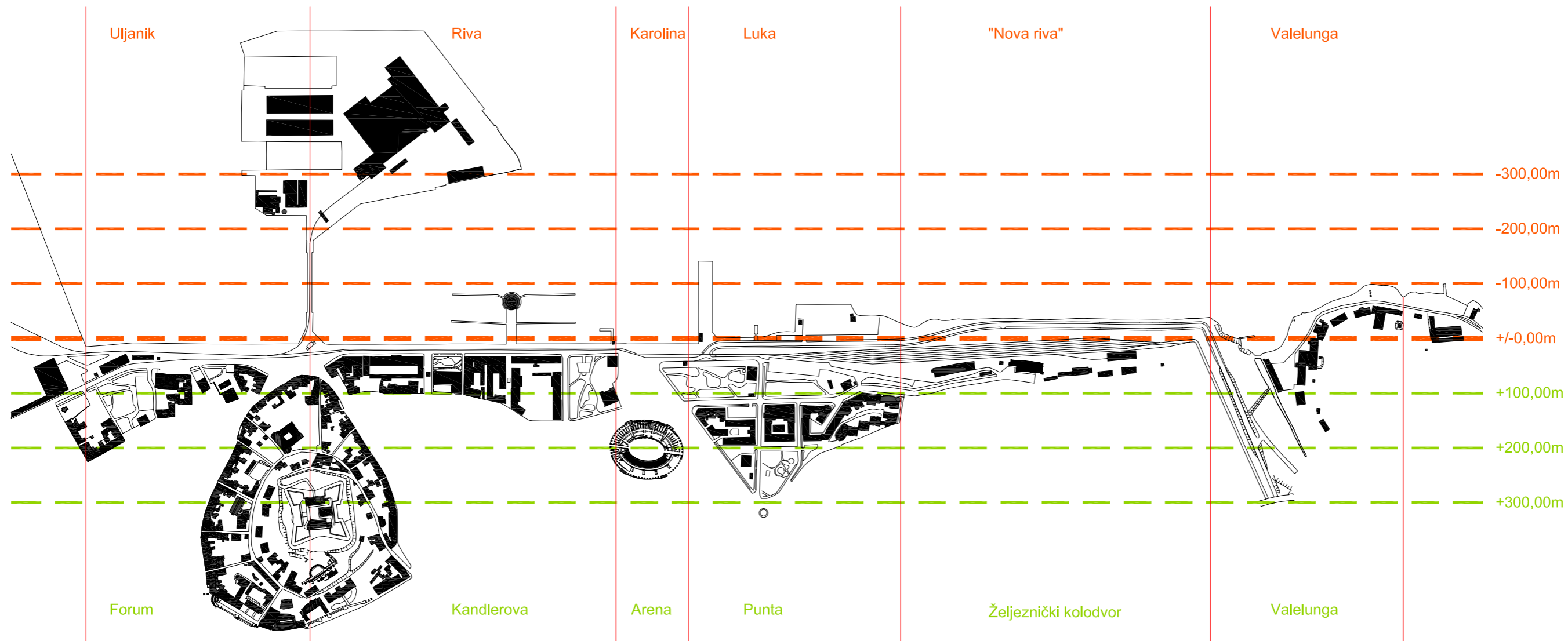


Flasteri – mjesta po mjerilu brzine

Organizacijom ovih četiriju prometnih mreža na obali se stvaraju sjecišta tokova – čvorovi u kojima je moguće mijenjati pravce kretanja i vrstu transporta. Kao frekventna mjesta razmjene i tranzita ti prostori postaju novi trgovi, ali ujedno i „flasteri“ koji, preko dviju obala, spajaju zaleđe sa ostalim dijelovima grada i tako „izvode“ grad na more. Tako povezan grad opremljen tranzitnim flasterima i vezama više ne tretira svoju rivu kao barijeru prema moru, a sama obala postaje **TransRiva**.

Tranzitni flasteri smješteni su na mjestima gdje pješački pravci prodiru do obale, a na njima se nalaze stanice različitih prometnih sredstava poput broda za prijevoz putnika, izletničkog broda, jahte, trajekta, katamarana, tramvaja, autobusa ili vlaka. Flasteri ujedno služe premošćivanju prepreka sa kojima se pješak susreće poput ceste, pruge ili visinske razlike. Osim funkcije tranzita svaki flaster razvija karakteristične funkcije gradskog trga te time postaje ne samo mjesto putovanja nego i mjesto boravka.

Duž obale je locirano deset takvih flastera koji, iako svi služe konsolidiranju obale grada i njegovog zaleđa, variraju u vrsti tranzita koju obavljaju te brzini kretanja, a posljedično i u svojoj veličini u odnosu na mjerilo postojeće ili novoformirane morfologije. Tako njihove dimenzije kao i kompleksnost njihova programa konstantno rastu od Foruma do sjevernog ulaza u Pulu. Svaki flaster je dimenzioniran kao mjesto po mjerilu brzine razmjene, potreba i susreta.



	Uljanik	Riva	Karolina	Luka	"N.riva"	Valelunga
dužina obale (m)	388	1.651	133	780	735	364
faktor razvedenosti obale	1,0	2,9	1,0	2,0	1,0	1,4

	Forum	Kandlerova	Arena	Punta	Želj.kol.	Valelunga
površina (m2)	60.730	127.616	35.071	108.848	132.478	83.611
površina izgrađenosti (m2)	14.095	36.581	9.688	18.329	15.556	5.648
izgrađenost 0-200m (%)	23,21	28,66	27,62	16,83	11,74	6,76
izgrađenost 0-100m (%)	16,85	30,02	0,46	2,95	10,92	13,62
izgrađenost 100-200m (%)	32,39	27,30	46,38	29,90	14,16	0,74
koncentracija na obali (%izgr.0-100/%izgr.100-200)	0,52	1,10	0,01	0,10	0,77	18,40
koncentracija u zaleđu (%izgr.100-200/%izgr.0-100)	1,92	0,91	100,83	10,14	1,30	0,05



Mjesta susreta proizvodnje i reprezentacije

Postojeća obala središta grada se jednim dijelom koristi za potrebe brodogradilišta dok je drugi dio zauzet raznim oblicima prometa. Iako otvaranje obale brodogradilišta nije moguće u dogledno vrijeme, novom prometnom regulacijom i uklanjanjem prometa u mirovanju sa obale otvara se prostor za produžetak postojećih pješačkih tokova do mora. Upravo na tim mjestima su formirani flasteri kao završetci stuba koje kreću od Kaštela do trgova na moru sijajući pritom ulicu Castropola i Kandlerovu ulicu odnosno ulicu Sergejevaca. Istovremeno ti flasteri postaju spojna mjesta sa sjevernom obalom gdje bi današnji korisnici ove obale mogli razviti dalekosežniju proizvodnju, ali istovremeno i zadržati reprezentativan i servisni dio svoje funkcije na sadašnjim lokacijama kako bi zadržali kontakt sa građanima.

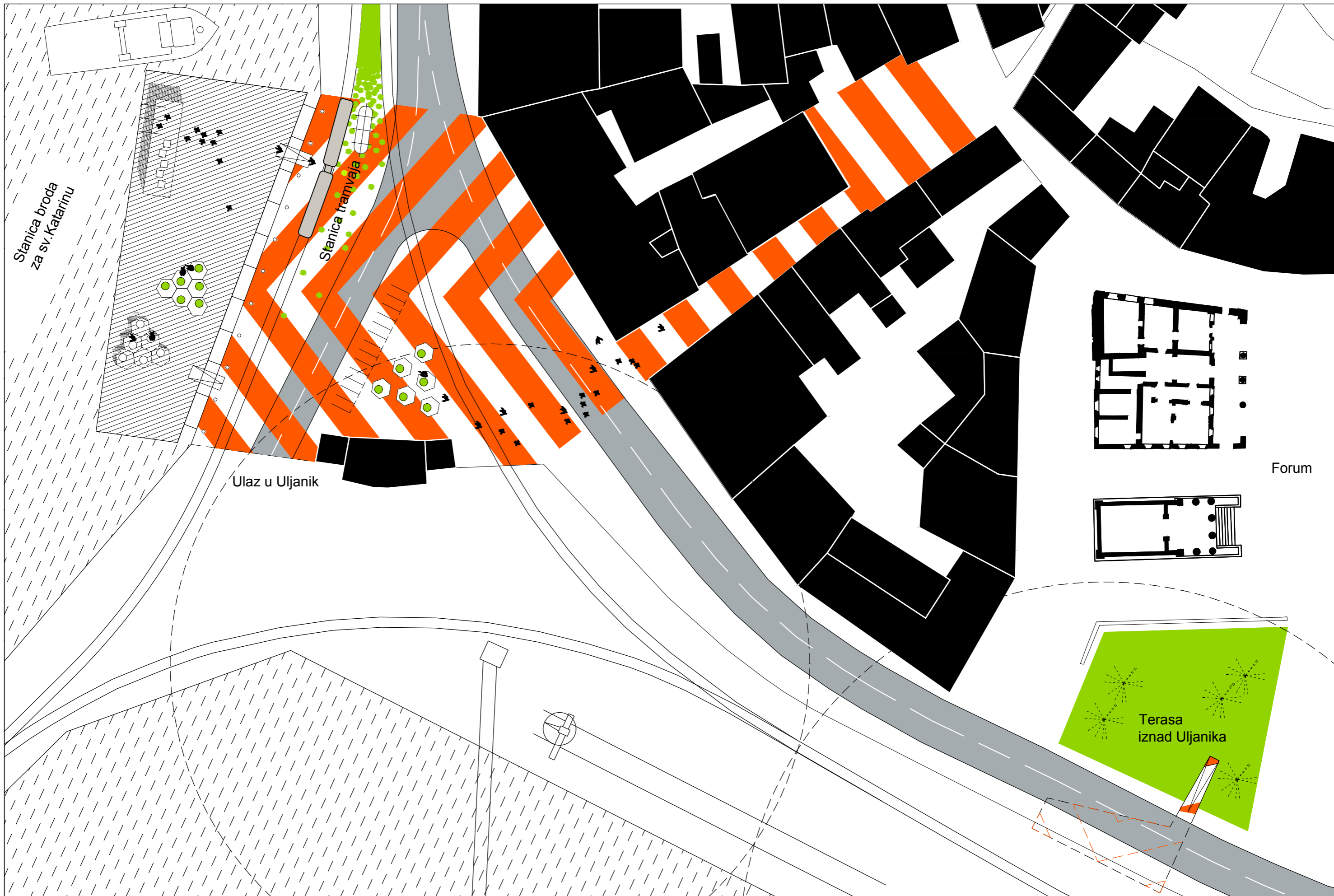
Uz ogradu brodogradilišta formirana su dva flastera u obliku uzdignutih površina sa kojih je omogućen nesmetan pogled na zaljev bez zadiranja u proizvodni proces brodogradilišta. Prvi vodi pješaka od Parka grada Graza do ulaza kraj upravne zgrade Uljanika gdje je moguće zamisliti Muzej Uljanika kao vezu između stoljetne industrije i grada. Druga uzdignuta površina je smještena uz Augustov hram i vodi pješaka od Foruma do trga iznad ograde Uljanika približavajući time Forum i more laganom strukturom koja premošćuje ulicu i ogradu.

Ulaz na otok Uljanik predstavlja sljedeći flaster koji je formiran kao novi gradski trg sastavljen od postojeće površine na obali koja se uređuje po mjeri pješaka te od pontonskog dodatka koji spušta korisnika do same razine mora i time ga izolira od buke prometa. Ovo je mjesto susreta radnika i građana, a ujedno je na njemu smještena i stanica broskog prijevoza sa linijama iz Štinjana koja bi omogućila radnicima i osobama iz tog dijela Pule da direktno pristanu u gradsko središte.



Nakon toga se obala nastavlja linijski do trga ispred bivše zgrade Komande koju danas naseljavaju odjeli istarske županije. Ovu obalu danas pretežno koriste ribarske brodice, a predviđeno je njihovo premještanje na Valelungu. Upravo bi ova veza mogla poslužiti da se na toj relaciji formira druga linija broskog prijevoza koja bi spajala novu ribarsku luku i veletržnicu sa malom novoosmišljenom ribarnicom u gradskom centru gdje bi građani mogli kupiti svježu ribu direktno sa broda, dok bi istovremeno bi taj trajektorij spajao Veli Vrh sa centrom. Dodana vrijednost flastera ispred Komande je i povezivanje Kandlerove ulice, Katedrale i Komande u jedinstvenu gradsku površinu sastavljenu od nasutog proširenja obale i pontonskog pravokutnog dodatka, a kojom bi monumentalna građevina na obali konačno dobila i adekvatan javni prostor.

Posljednji flaster u starogradskoj jezgri je postojeći gat sv. Teodora gdje je trenutno smještena marina. Novim uređenjem se gatovi marine premještaju kako bi građevina marine postala dio gradskog tkiva dok bi korisnici marine prometovali paralelno po nižoj razini pontona sa zapadne strane gata sv. Teodor. Linija produžetka ovog flastera bi vodila pješaka prema Kaštelu i jedinstvenom arheološkom nalazištu u Kandlerovoj ulici te prema muzeju suvremene umjetnosti Istre.



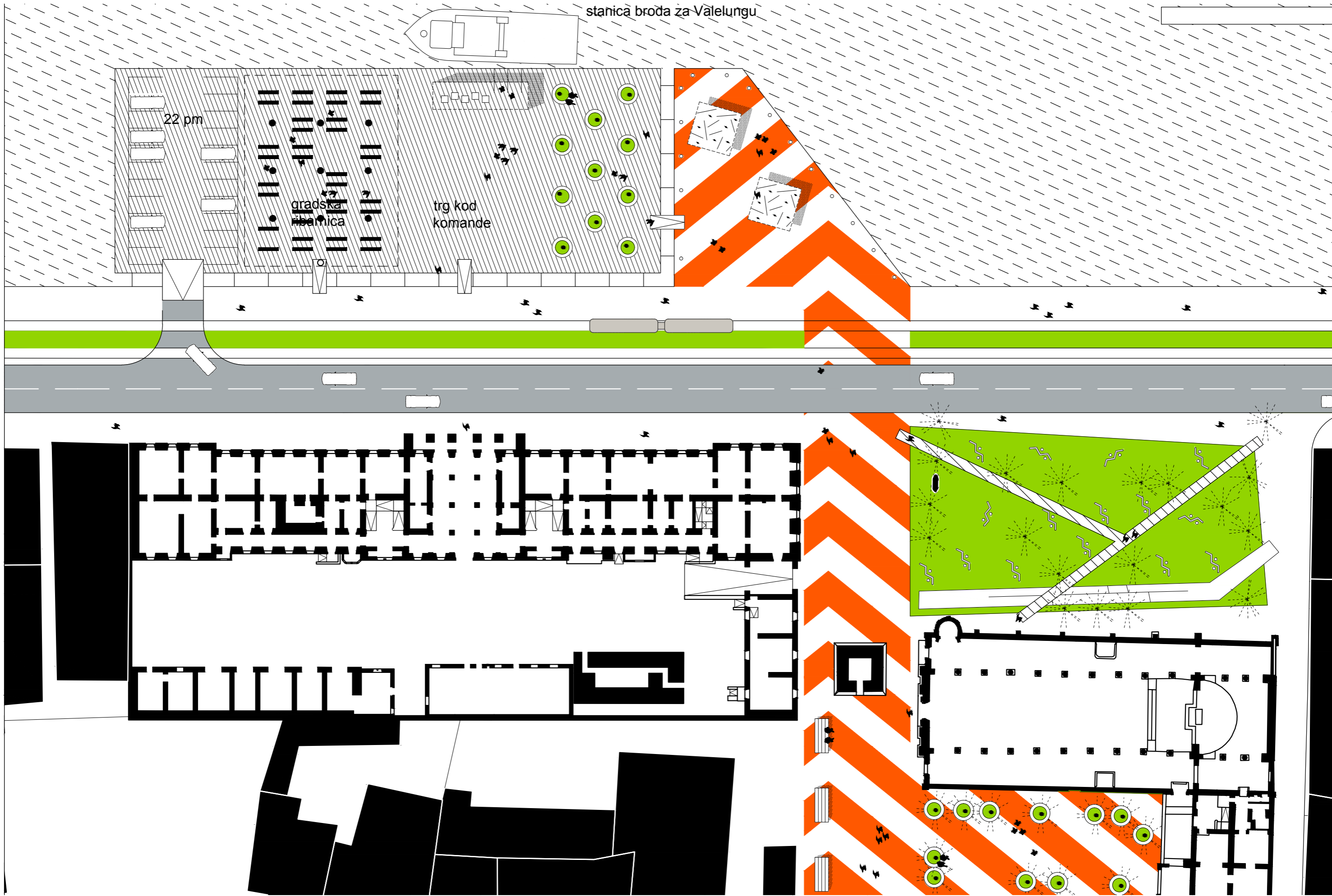
Stanica broda
za sv. Katarinu

Stanica tramvaja

Ulaz u Uljanik

Forum

Terasa
iznad Uljanika

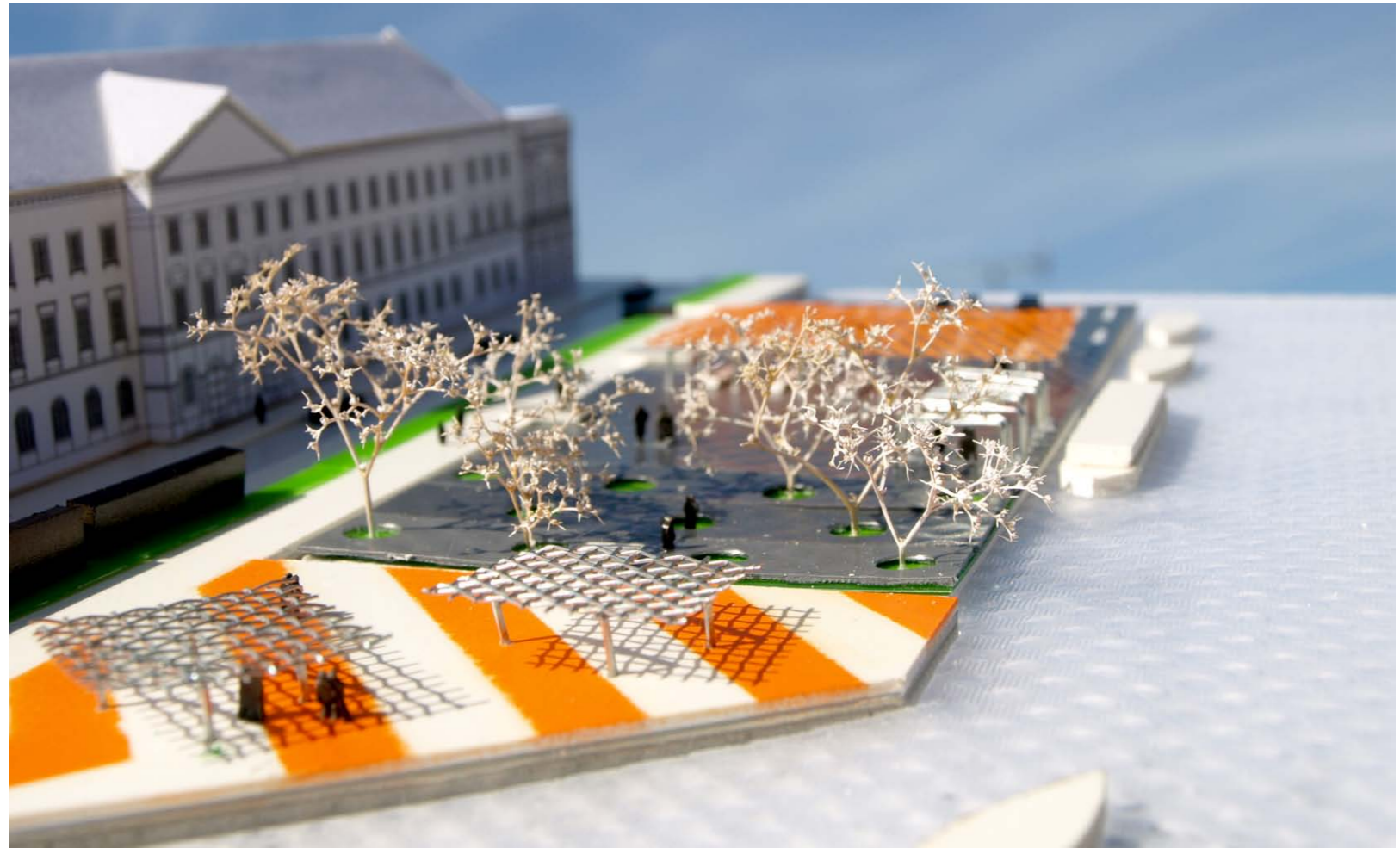


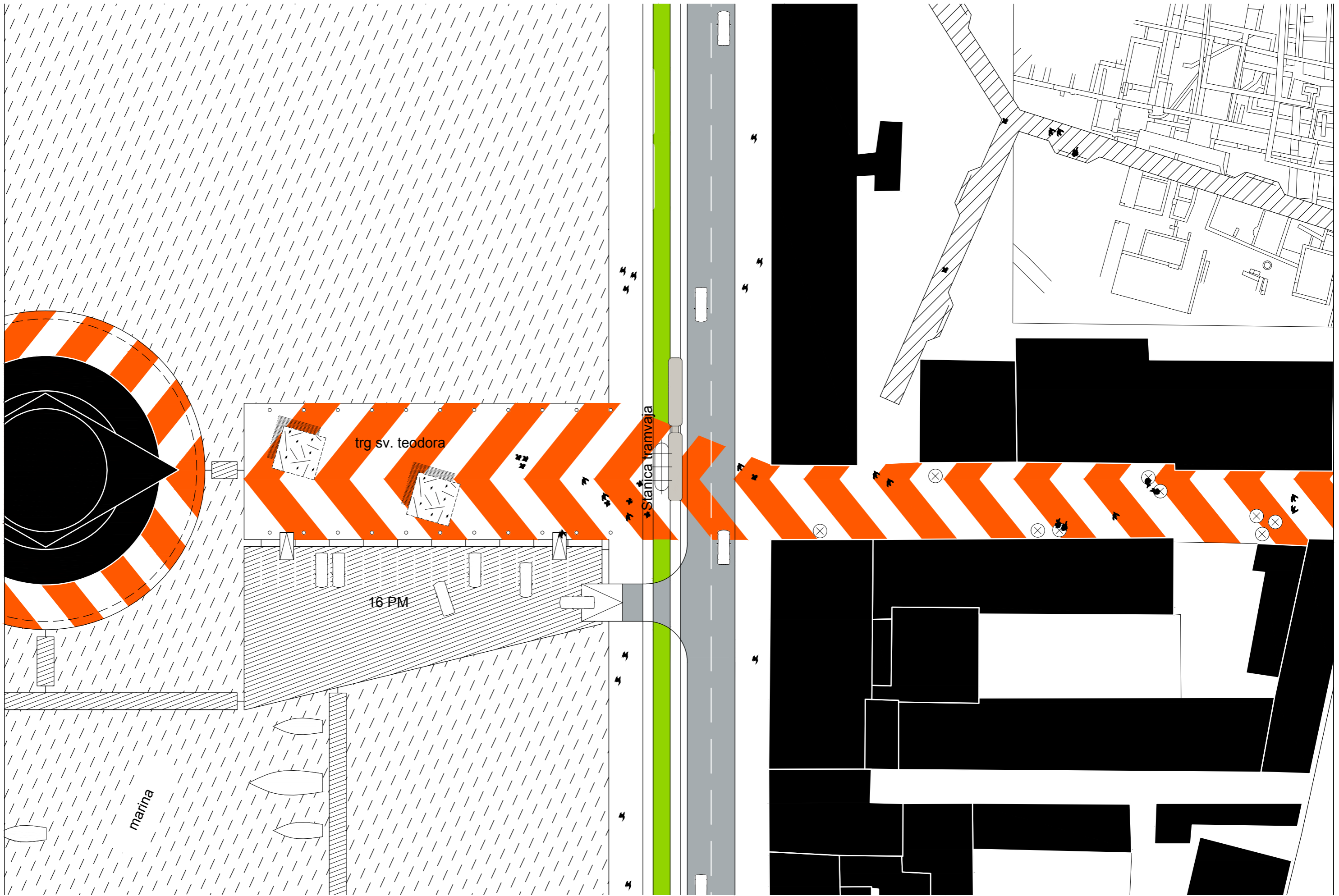
stanica broda za Vălelungu

22 pm

gradska pišarnica

trg kod komande



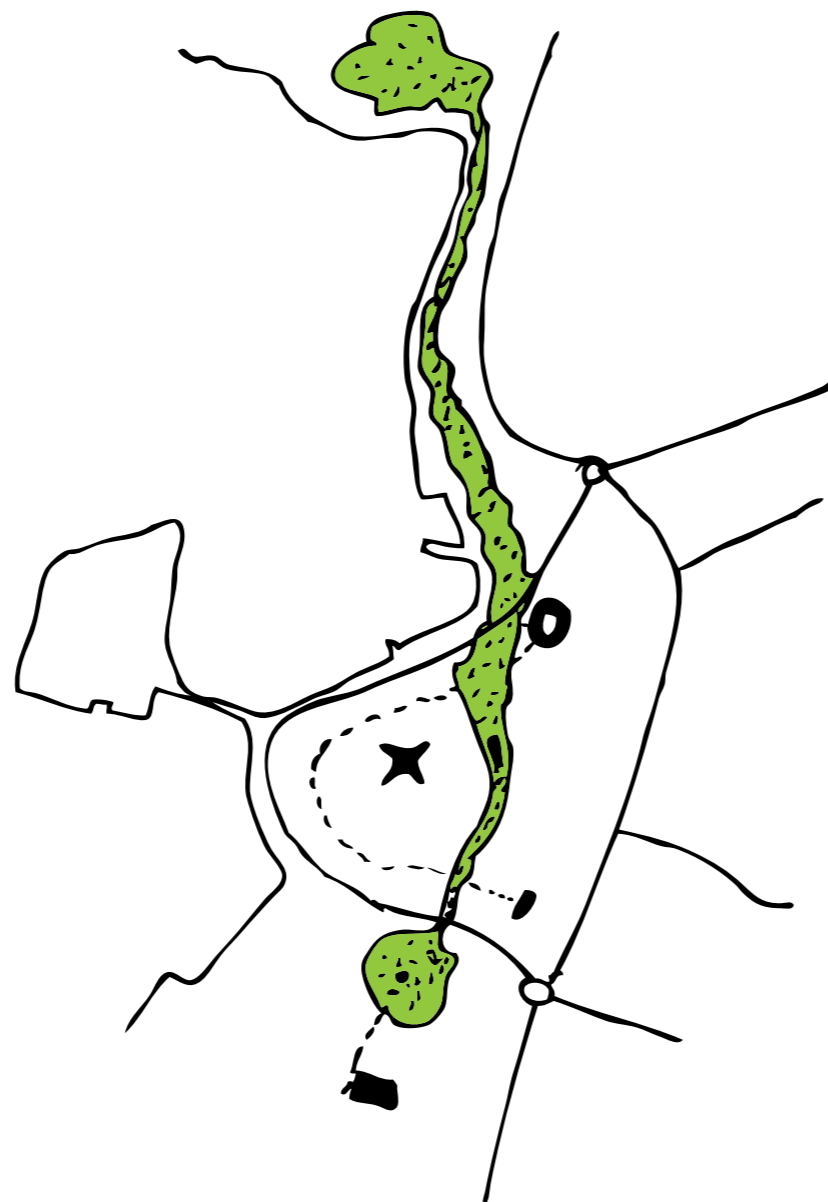


trg sv. teodora

Stanica tramvaja

16 PM

marina



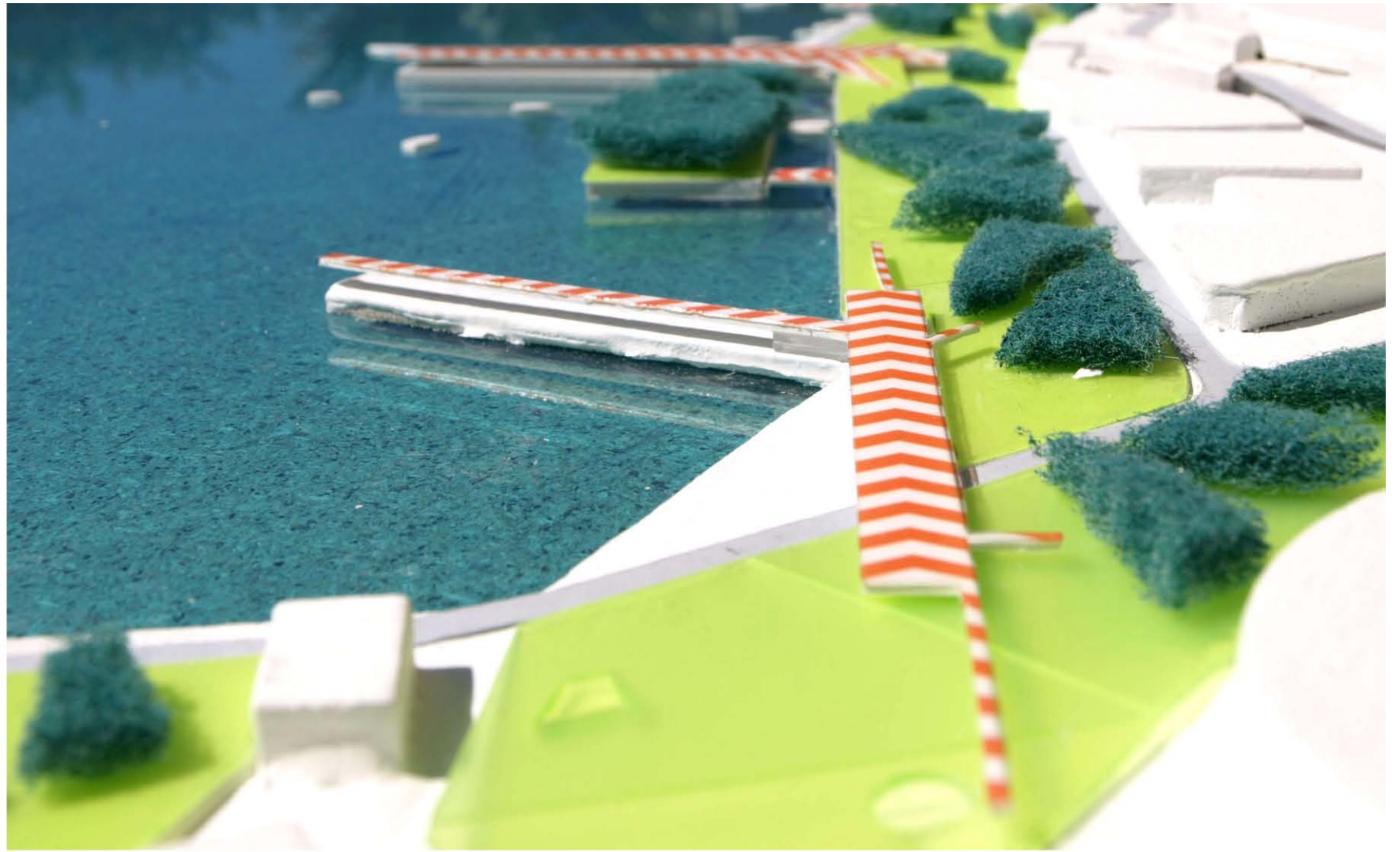
Zelenilo prodire u zaljev

Slijedeća cjelina rive nastavlja zelenu „kralježnicu“ Pule, sistem gradskih parkova koji sada bivaju dorečeni jednim jasnim potezom od Monte Zara do obale, povezujući gradsko zelenilo sa obalom. Zelena „kralježnica“ tako postaje niz sastavljen od postojećih i novih parkova u gradskom središtu koji vode prema sjevernoj obali.

Postojeći parkovi, koji trenutno završavaju podno Arene, nastavljaju se uređenjem Karoline u natkrivenu garažnu kuću sa 300 parkinga koja zamjenjuje parkirne potrebe starogradske obale. Površina krova garažne kuće uređena je kao padina koja se spušta od Arene prema obali, a koja je obogaćena niskim raslinjem kako zelenilo ne bi zaklanjalo pogled prema Areni. Horizontalni flaster smješten na toj lokaciji premošćuje prometnicu koja dolazi iz smjera kružnog toka i vodi pješaka prema riječkom gatu na kojem je smješten privez za regionalne i izletničke linije.

Zelena os se od Riječkog gata nastavlja postojećim parkom Kralja Franje Josipa te produžetkom na novouređenu površinu parka Kralja Zvonimira ispred hotela Rivijera bogatu sportskim sadržajima i urbanim vrtovima. Na ovom mjestu se nalazi sljedeći flaster koji vodi pješački tok od Trga na Mostu do novog pješačkog mosta na otok bogat gustom šumom i raslinjem u samom središtu grada. Otok je formiran na mjestu nasutog platoa koji se trenutno koristi kao suha marina, a nastao je oduzimanjem dijela kopna između Riječkog gata i novoplaniranog pomorskog terminala. Oduzimanjem od obale stvoren je bogat ambijent u zelenilu gdje se formira sportska lučica, ali i za potrebe proširenja drugih dijelova obale na mjestima gdje je to nužno zbog novih funkcija ili nepostojanja adekvatne širine. Time je čitav proces preuređenja linije obale Rive proveden u zatvoreni sustav kojem nije potrebna nabavka dodatnog materijala.

Nakon urbanih vrtova zelenilo nastavlja put prema novom putničkom terminalu vodeći pješaka nasutim rampama preko prometnog križanja na trg terminala i zatim dalje duž obalu. Sam putnički terminal je opremljen za pristajanje katamarana i trajekata do 135 metara dužine i 6 metarskog gaza, a lociran je u neposrednoj blizini željezničkog kolodvora kako bi se omogućio lakši transfer putnika.





Sjeverna vrata Pule

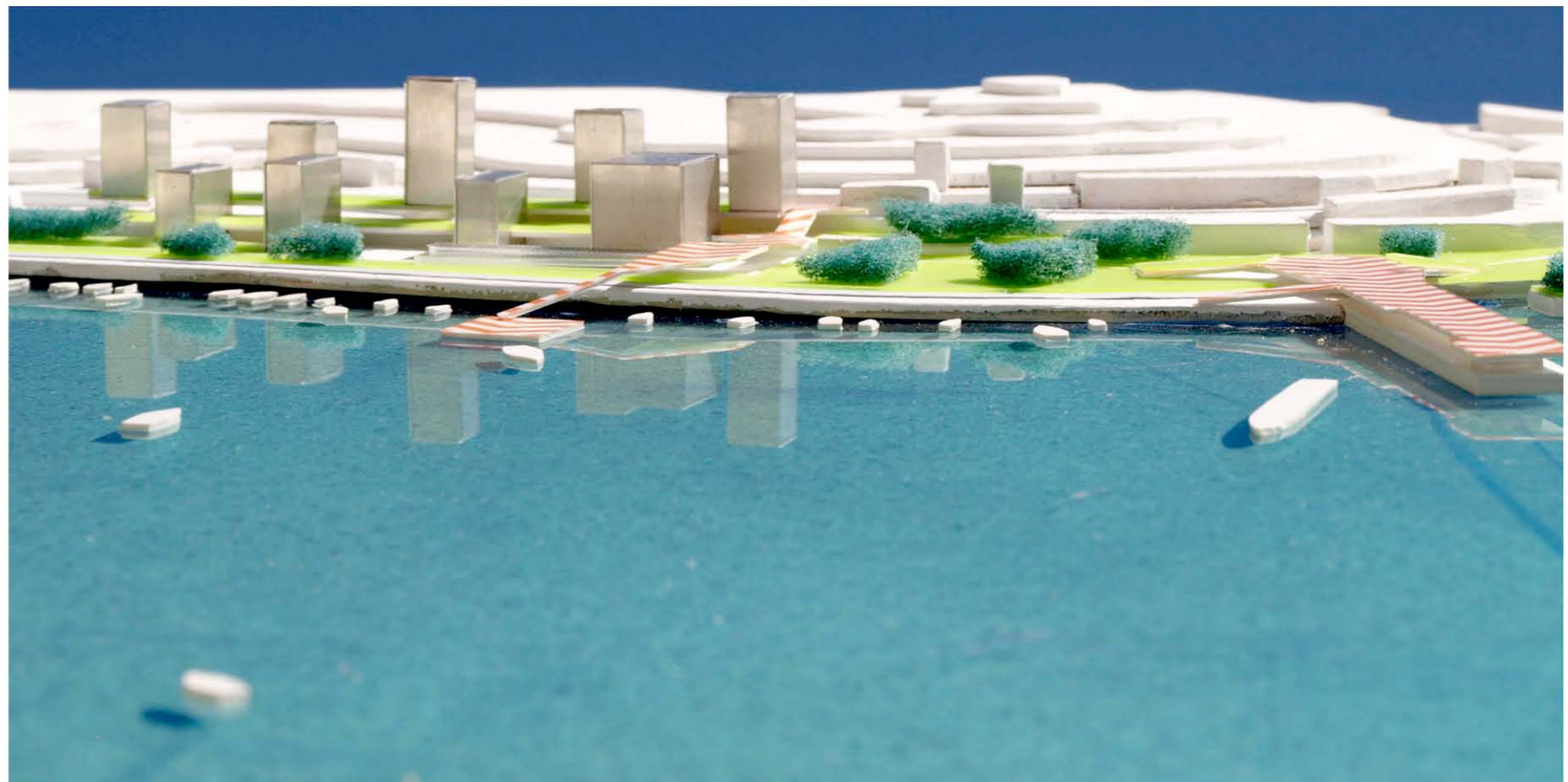
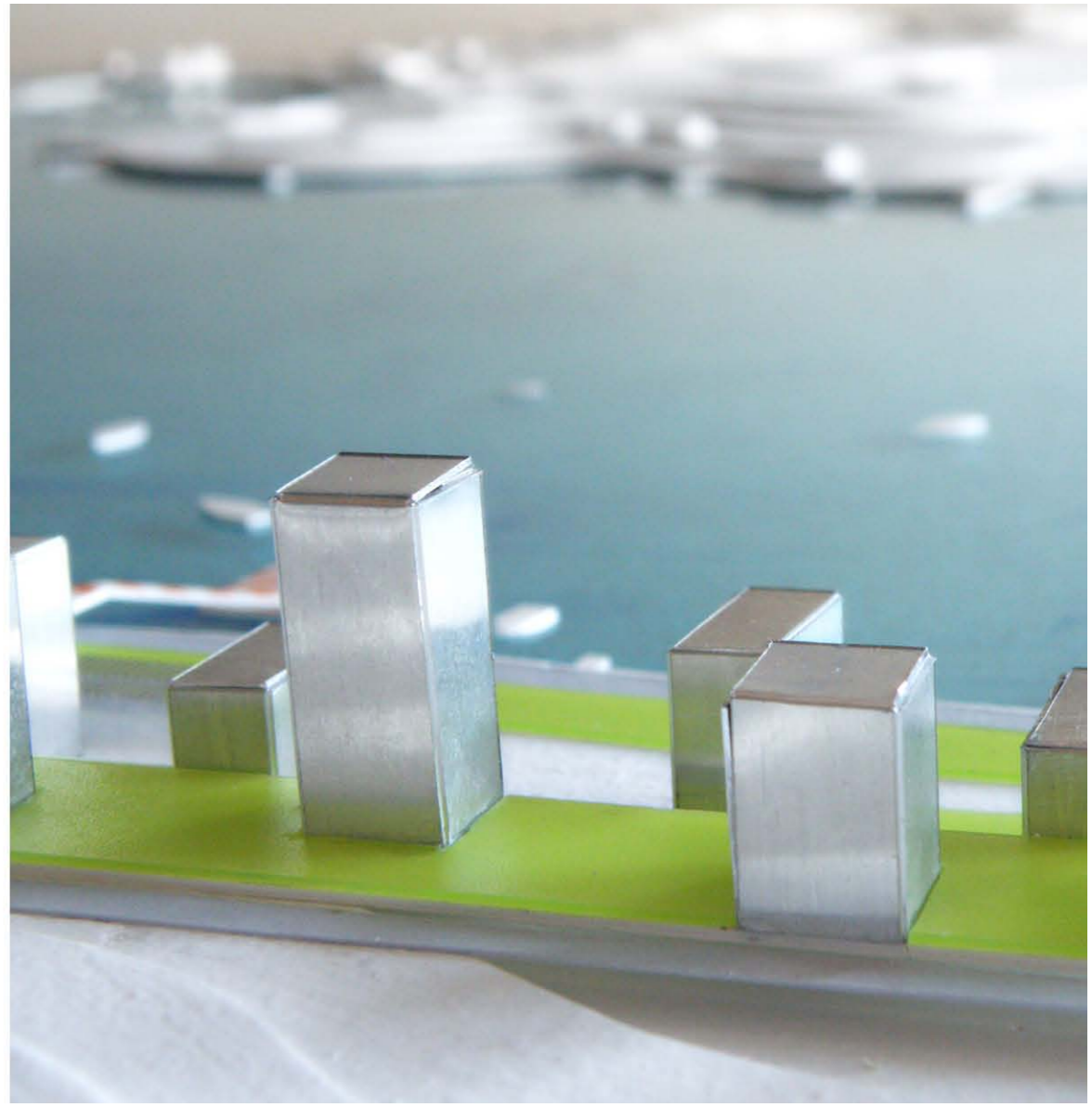
Posljednju prostornu cjelinu čini pojas od putničkog terminala do Valelunga. Ova zona na sebe prima najveći intenzitet kolnog prometa neposredno nakon ulaza u grad. Predloženim rješenjem prometnog čvorišta na krajnjem sjeveru zone 3, pulska bi se zaobilaznica nastavila od istoka prema zapadu, šireći time gradski prostor ka sjevernoj obali pulskog zaljeva. Istovremeno, podno postojećeg nadvožnjaka omogućio bi se direktni pristup gradu sa sjevera, a vozila bi se preusmjeravala ka novoplaniranoj garaži. U ovakvom prometnom rješenju ulica uz obalu postaje dvotračna jednosmjerna prometnica prema gradu dok Trščanska ulica postaje dvotračna jednosmjerna ulica u suprotnom smjeru.

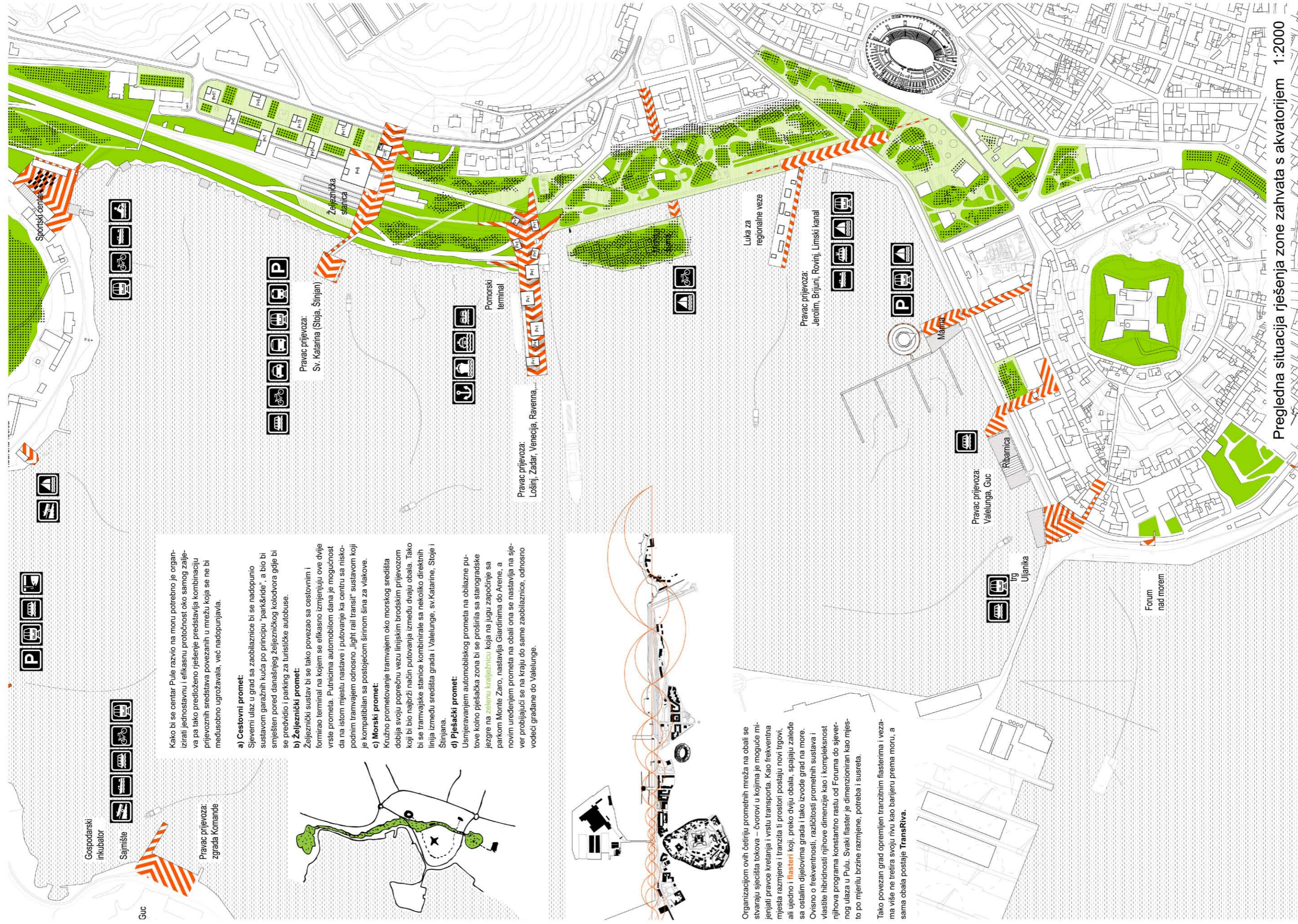
Budući je ovo jedina od zona koja nema jasno formirano zaleđe, a kapaciteti potrebni za razvoj događanja duž ovog dijela obale nedostaju predložena je izgradnja stambenih tornjeva visine od P+11 do P+15, poslovnih zgrada od P+5 do P+7 i hotela koji bi bili smješteni na terasastim javnim površinama iznad „park&ride“ garažnog sustava kako bi se zaleđe i ovog dijela rive naselilo neposrednim korisnicima.

Osim za cestovni promet ova lokacija predstavlja vrata i željezničkom prometu. Postojeća željeznička stanica oprema se natkrivenim peronima, a po dolasku u grad putnicima je omogućen prelazak na niskopodni gradski tramvaj ili pak na brodski prijevoz za otok sv. Katarinu te dalje za Stoju ili Štinjan, a kontinuirani sustav parkova omogućuj nesmetan pješački put prema Areni i starom gradu.

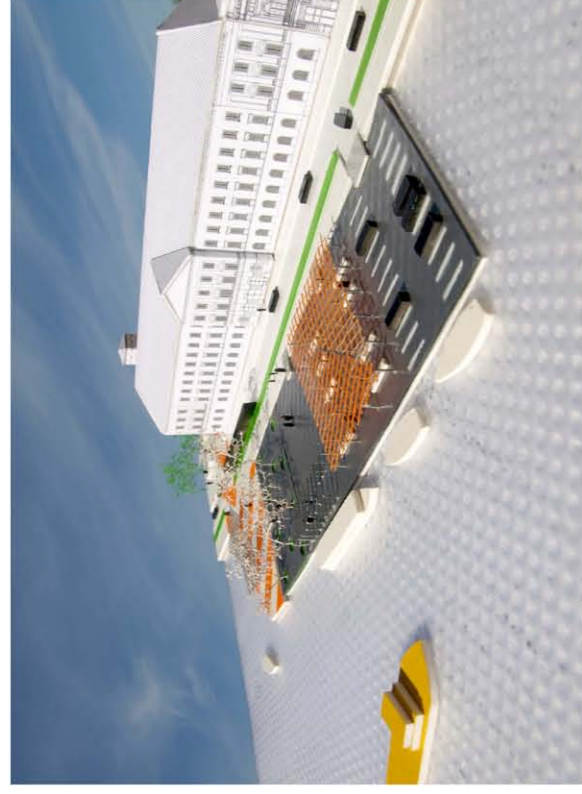
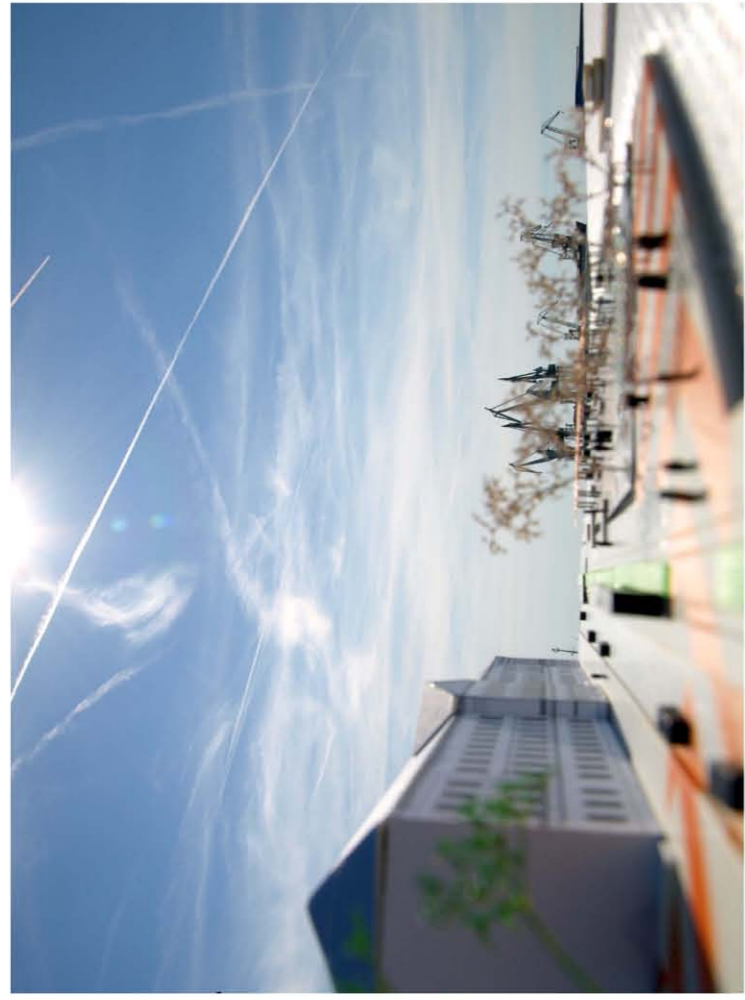
Posljednji je flaster istočne obale, tako, formiran kao serija nadstrešnica, terasa, trgova čija uloga je objединiti različite vrste transporta kao i omogućiti boravak i susret novih stanara zaleđa.

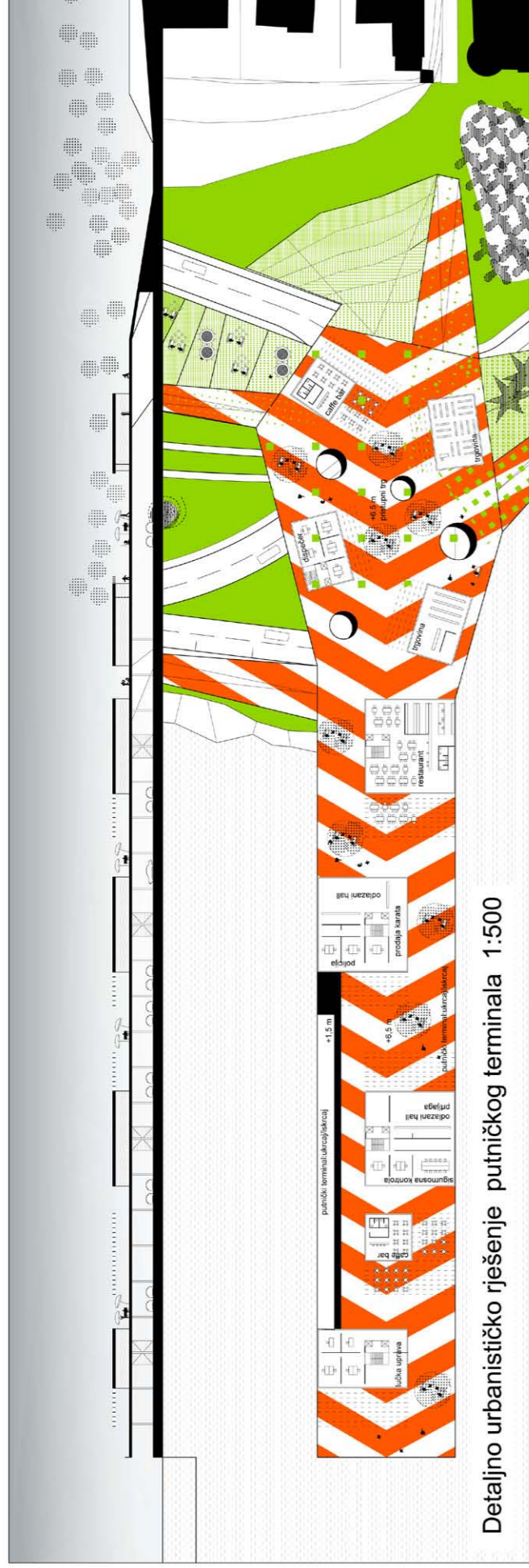
Nakon ovog tranzitnog flastera obala se nastavlja prema Valelungi gdje tramvaj prelazi potok i nekadašnju granicu između vojnog i civilnog dijela Pule. Na tom mjestu je uređen postojeći trg, a u skladišta koja okružuju trg se useljavaju sportski klubovi, sportsko ribolovna društva, kulturni sadržaji te novi kolonizatori krčeći put ka sjevernoj obali.



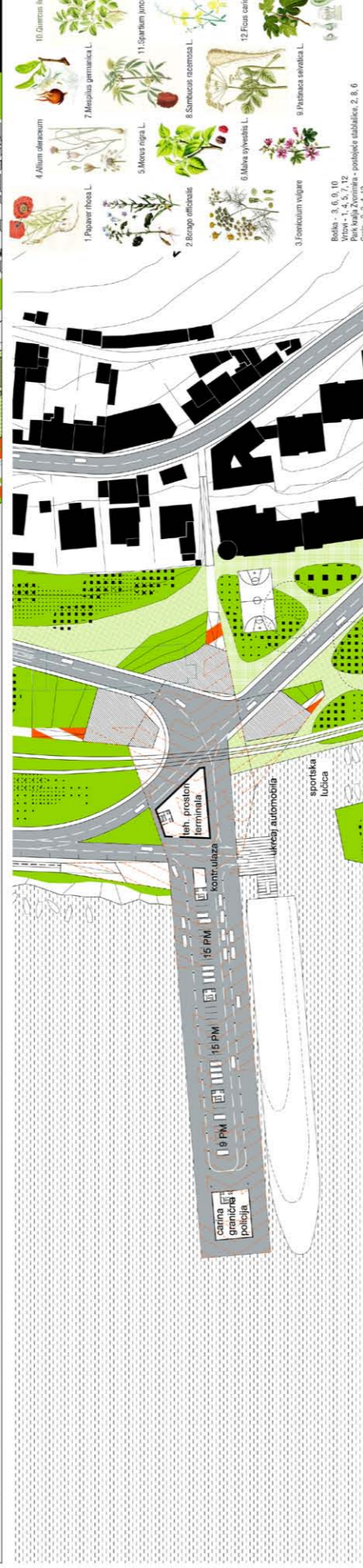


Pregledna situacija rješenja zone zahvata s akvatorijem 1:2000



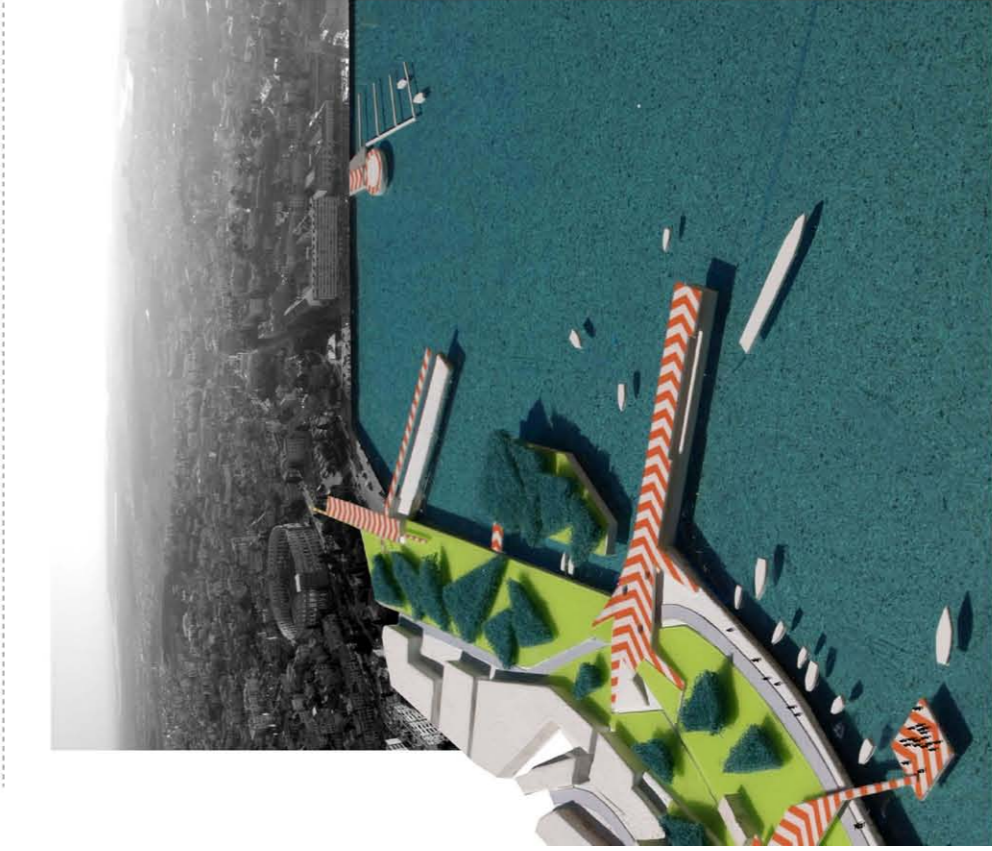


Detaljno urbanističko rješenje putničkog terminala 1:500



Opis biljnih vrsta po zonama

boćka



c Detaljno urbanističko rješenje 1:1000

