

Autobusni kolodvor Korčula

Hajdić, Anđelo

Master's thesis / Diplomski rad

2019

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:

University of Split, Faculty of Civil Engineering, Architecture and Geodesy / Sveučilište u Splitu, Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:123:998718>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-20**



Repository / Repozitorij:

[FCEAG Repository - Repository of the Faculty of Civil Engineering, Architecture and Geodesy, University of Split](#)



SVEUČILIŠTE U SPLITU



FAKULTET GRAĐEVINARSTVA, ARHITEKTURE I GEODEZIJE

ANĐELO HAJDIĆ

AUTOBUSNI KOLODVOR KORČULA

AKADEMSKA GODINA

2018/2019

MENTOR: prof. art. Dinko Peračić dipl.ing.arh

NASLOV DIPLOMSKOG RADA: AUTOBUSNI KOLODVOR KORČULA
LOKACIJA: _ Grad Korčula _ Otok Korčula
MENTOR: prof. art. Dinko Peračić dipl.ing.arh
TEMA ODABRANOG PODRUČJA: Sistemi transporta u malim sredinama
KOMENTOR: Doc. dr. sc. Hrvoje Bartulović, dipl. ing. arh
KONZULTANT KONSTRUKCIJE: Doc. dr. sc. Nikolina Živaljić
STUDENT: Anđelo Hajdić

_sistemi transporta u malim sredinama

_uvod

_1.1. otok

_1.2. problem

_1.3. prilika

_analiza

_2.1. pozicija otoka

_2.2. pozicija grada

_2.3. analiza prometa grada

_2.4. analiza lokacije

_2.5. prijedlog rješenja javnog prijevoza

_program _ koncept interpolacije i oblikovanja

_3.1. koncept - motel/rekreacijski centar

_3.2. nacrti

_3.3. vizualizacije

_zaključak

_literatura

_Sistemi transporta u malim sredinama

Kao komentorski dio diplomskog rada cilj je ustanoviti utjecaje regionalnog i lokalnog prometa na Grad Korčulu, te pružiti adekvatan sistem gradskog transporta kojem će ishodišna točka biti novi autobusni kolodvor Korčula.

Današnji uvjeti života zahtijevaju svakodnevnu prostorno vremensku distribuciju stanovništva, što producira prijevoznu potražnju. Porastom broja osobnih motornih vozila u gradovima pojavili su se učestali problemi prometne zagušenosti. Povećanu prometnu potražnju, pogotovo u vršnim periodima dana, moguće je riješiti strategijama upravljanja prijevoznom potražnjom. Činjenica je da se gradovi međusobno razlikuju prema brojnim osobitostima, kao što su; broj stanovnika, površina, konfiguracija, cestovna infrastruktura, sustav javnoga gradskog prijevoza sa svojim podsustavima i niza drugih, ali zajednički problem urbanih sredina jesu dominantno prometna zagušenja uzrokovana prekomjernom upotrebom osobnih vozila i sigurnost cestovnog prometa.

Potreba za povećanjem mobilnosti i sukladno tome prijevozne potražnje, uz prostornu, energetska, ekološka i ekonomsku racionalnost zahtjeva novi pristup u rješavanju urbanih transportnih problema svijeta. Veliki gradovi svijeta rješavaju javni prijevoz u vidu brzih vlakova, tramvaja, metro-a i autobusa koji su zbog svog novijeg datuma nastanka skladno planiranoj prometnoj potražnji ostavili dovoljno mjesta za potrebnu infrastrukturu, dok gradovi s niskom gustoćom stanovanja pokrivaju puno veće površine i stoga više pogoduju za korištenje automobila, a manje za uporabu javnog prijevoza i bicikliranja. Postoje i jedinstvene metode prijevoza koje se mogu naći diljem svijeta, a sve to doprinosi kulturi i doživljaju svake lokacije. Jedinstvena metoda prijevoza se u današnje vrijeme uglavnom manifestira u mješavini javno-privatnog - turističkog transporta pogotovo u starim gradskim centrima. Neki od najboljih svjetskih primjera su: venecijanske gondole, portugalski toboggani i tramvaji, kambodžanski bambus vlakovi, filipinski habal habal motokli, kubanski coco taxi, turske brodice i uspinjače, ruski trolley autobusi, matutu autobusi Keniji, bicikli u Amsterdamu, vientamski trickili, itd.

Efikan transport, stimulira urbani rast, ekonomski razvoj, promjene u korištenju zemljišta, socijalni napredak i bolju inkluziju stanovništva.



_venecijanska gondola



_portugalski toboggan



_kubanski coco taxi



_filipinski habal habal



_kenijski matutu autobus



_vietnamski tricikl

_1.1 otok

Otok Korčula šesti je najveći Jadranski otok, drugi je najnaseljeniji otok u Republici Hrvatskoj i pripada Dubrovačko-neretvanskoj županiji. Ima površinu od 279,03 km² (dužina 46,8 km, širina 5,3-7,8 km) i cca 16.100 stanovnika. Korčula je najjužniji otok srednjodalmatinske otočne skupine, kojoj pripada više pofunkcijama i gravitacijom stanovništva nego svojim prirodnim položajem. Današnji naziv "Korčula" potječe od imena Corcyra melaina (nigra-crna), koji je otok dobio temeljem svog crnog izgleda radi gustih šuma bora i česmine. Otok Korčula je jedan od najrezvedenijih otoka na Jadranu. Otočna obala duga je 182 km, a obala obližnjih otočića 54 km. Sjeverna obala otoka je relativno niža, pristupačnija i naseljenija te ima nekoliko dobrih manjih uvala (luka i sidrišta: Luka Uš, Žrnovska Banja, Vrbovica, Kneže, Račišće).

Ovaj dio obale dobro je razveden s mnogo zaljeva i otočića. Nema strmina, pa se obala blago spušta do 60 m dubine. Naselje Korčula, zajedno sa svojim izdvojenim dijelovima orijentirana je i izgrađena na sjevernoj obali. Najveća i najbolje zaštićena uvala je Vela Luka na krajnjem zapadnom dijelu otoka. Južna obala je razvedenija, ali mjestimice strma: tu su ponegdje stijene visoke i do 30 m nad morem, ima dosta sidrišta i uvala zaklonjenih od sjevernog vjetrova, ali izloženih južnom: Zavalatica, Rasohatic, Orlanduša, Pavja luka, Pupnatska luka, Prižba, Grščica. Najviše točke otoka su brda Klupca sa 568 m i Kom sa 508 m. Klimatske prilike vrlo su povoljne. Južni položaj i maritimnost ublažavaju termičke ekstreme i klimu čine ugodnom, na otoku prevladava blaga mediteranska klima s prosječnim temperaturama 9,8 °C (siječanj), i 26,9 °C (u srpnju).

Korčula je naš najšumovitiji otok, ali se njegov biljni pokrov promijenio antropogenim utjecajem. Najbolje to potvrđuju toponimi na kojima danas više nema šume (česmina i bor sjekli su se za građu brodova, dok je makija uništavana za ogrjev i prehranu stoke).



_otok Korčula

Korčula je građena od vapnenca i dolomita gornje krede, zbog čije poroznosti terena nema tekućih voda. Dominantni oblici otoka su dva niza kraških udolina, koje se od glavne vapnene mase polako spuštaju prema istoku i zapadu. U krajobrazu kraja svojstveno je pružanje kraških udubljena i polja od Čarsko i Pupnatskog polja, postupno, preko Žrnovskog do Lumbarajskog. Smještaj, kako naselja, tako i njihovih dijelova rezultat su djelovanja reljefa, položenih putova i zaštite oskudnog poljodjelskog zemljišta te zahtjeva nekadašnje tradicijske poljodjelske proizvodnje. Svako naselje osim stare jezgre Korčule ima svoju zasebnu unutrašnju matricu građenja, svojstvenu kraju, koja nije unaprijed bila zadana nekim planskim geometrijama, nego se povodila potrebama malih seoskih tradicijskih gospodarstava.



_Grad Korčula

Grad Korčula, izgrađen je u XV stoljeću kao planirani utvrđeni grad na strateškom mjestu u Pelješkom kanalu (položaj dominacije nad Pelješkim i dijelom Neretvanskim kanalom, granični položaj između Venecije i Dubrovnika, te ekonomska snaga i pomorsko značenje Dubrovačke republike), a ipak s plodnim poljima Lumbarde i Žrnova u bliskom zaleđu. Grad Korčula smješten je na sjeveroistočnom kraju otoka, podignut uz njegovu razvedenu obalu. Sastoji se od starog grada na malom ovalnom poluotoku, baroknog predgrađa neposredno pod starim zidinama, te novih dijelova rasprostrtih uz obalu istočno i zapadno od starog središta. Grad je sjedište administrativne uprave Grada Korčule koji obuhvaća dio otoka s pet naselja Žrnovo, Pupnat, Čaru i Račišće i sam Grad. Izniman je po jasnoći rasporeda elementarnih gradskih atributa, prirodnih karakteristika i graditeljskog nasljeđa velike vrijednosti. Na razmjerno malom prostoru i u malom gradskom tkivu izgrađen je prilično veliki broj istaknutih objekata, što objašnjava položaj Grada Korčule kao središta otoka od vremena ranog srednjeg vijeka.

_1.2 problem

Pregledom odvijanja prometa u hrvatskim i europskim gradovima, može se utvrditi da je većina suvremenih gradova kronično opterećena zastojećima u uličnom prometu, bukom, onečišćenim zrakom, nedostatkom mjesta za parkiranje, te konfliktom pješaka, biciklista i motornih vozila.

S druge strane, javni gradski prijevoznici sve češće se susreću sa nezadovoljstvom prijevozne usluge te padom broja korisnika. Razlog za takvo stanje je osobni automobil, ne zbog toga što je on osnovni uzročnik problema, već stoga što se njime, u neprihvatljivo velikoj mjeri pokušava kompenzirati rastu prometne potražnje u gradovima.

Prirodna i društvena sredina utjecale su na dosadašnju prometnu organizaciju otoka. Temeljni razlozi organizacije prostora prošlih vremena postepeno gube svoj značaj, a prvenstven utjecaj na razvoj naselja i svekoliku funkcionalnu organizaciju prostora zadobiva prometna povezanost. Prometni položaj od presudnog je značaja za prosperitet. Stoga i nije čudno da se s jedne strane promet prilagodio zatečenim naseljima, ali i današnji prosperitet naselja temelji se na njihovoj prometnoj poziciji.

Analizom postojeće prometne situacije otoka zaključujem da je dugogodišnje zanemarivanje sustavnog rješavanja problema prometa na području Grada Korčule ostavilo posljedice koje se očituju u stihijskoj primjeni samo parcijalnih prometnih rješenja na pojedinim dijelovima prometne mreže, bez jasno prepoznatljive vizije i cjeline. Rezultati takvog pristupa ogledaju se u razvijanju samo nekih dijelova prometnog sustava bez jasnog cilja i etapnosti dolaska do tog cilja. Nedovoljno izgrađena cestovna infrastruktura i prometna povezanost s kopnom, većim centrima, tj prometna izoliranost u sadašnjem trenutku osobito se nepovoljno odražava na uvjete nabavke sirovina, skuplje nabave opterećene prijevozom što generira skuplje uvjete života, a time povratno, nepovoljno utječe i na razvitak turizma, poljoprivrede, snažnije industrije i ostalih gospodarskih grana, koje postoje u ovom trenutku na području Grada.

Ovaj Diplomski rad bavit će se problemom neadekvatnog autobusnog kolodvora, uočenog i u prijašnjim prostorno planskim dokumentima. S obzirom da trenutno rješenje kolodvora u gradu Korčuli ne zadovoljava potrebe grada i turista, potrebno je pronaći novo rješenje, tj novu lokaciju koja će omogućiti proširenje kapaciteta sadašnjeg prometnog sustava uz održavanje postojećih komparativnih prednosti.

Trenutni autobusni kolodvor u Korčuli smješten je uz samo središte grada i predstavlja glavni terminal autobusnog linijskog prijevoza putnika na širem području grada. Udaljenost kolodvora od gradskog središta iznosi oko 305 metara, a udaljenost od trajektne luke iznosi oko 3330 m, što je djelomično povoljno sa stajališta dostupnosti i atraktivnosti lokacije, no terminal ne zadovoljava kvalitetom i nivoom usluge. Kolodvor ima četiri dolazno-odlazna perona te nema zasebnih parkirališnih mjesta za autobuse.

Poseban problem kod postojećeg autobusnog kolodvora jest u organizaciji prometa koja iziskuje manevriranje autobusa prilikom dolaska i odlaska s kolodvora, što je izrazito nepovoljno po pitanju sigurnosti putnika i pješaka, te stvara gužve za vrijeme turističke sezone. Također neadekvatan položaj perona izaziva nepotrebno sukobljavanje autobusa u dolasku i odlasku te autobusnog prometa i prometa osobnih vozila.

_fotografije postojećeg autobusnog kolodvora



_foto kolodvora _zapad



_foto kolodvora _pogled iz parka



_foto kolodvora _pogled iz parka



_prodaja karata u zgradi ACI marine



_prodaja karata u zgradi ACI marine (koja se planira rušiti)



_loše stanje postojeće strehe kolodvora



_foto kolodvora _istok



_peroni s neadekvatnim prostorom za iskrcaj i ukrcaj



_loše stanje postojeće strehe kolodvora

_1.3 prilika

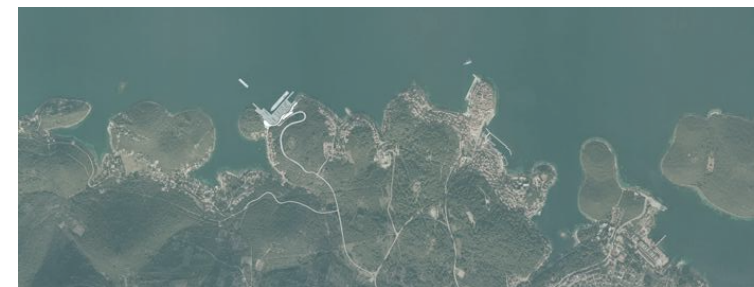
"S obzirom da je otok Korčula dobio odličnu reklamu u New York Timesu imate li neki plan kako ponudu učiniti još boljom za nadolazeću ljetnu sezonu?"

Grad: Bolja prometna povezanost je sigurno nešto na čemu najviše moramo raditi. Neprestano radimo i na dotjerivanju grada koliko je to moguće. U planu su nam novi projekti koji nisu za ovu sezonu, ali će u skoroj budućnosti obogatiti ponudu grada i sigurno povećati broj turista. "

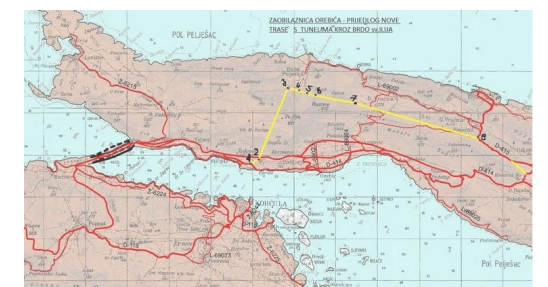
Korčula se profilirala u poželjnu turističku destinaciju čime se stvorila potreba za izgradnju i proširenje kapaciteta i ponuda/sadržaja Grada Korčule. Velika turistička potražnja napunila je gradsku blagajnu, omogućavajući realizaciju dugo planiranih projekata. Neki od tih projekata usko su vezani i s dugo očekivanim početkom gradnje Pelješkog mosta.

Projekti koji utječu na temu ovog Diplomskog rada su: GUPom predviđene regulacije, ograničavanje i isključivanje prometa iz područja centra grada, veći broj parkirališta i garaža, novo trajektno i cruzer pristanište, gradnja Pelješkog mosta, gradnja tunela kroz Pelješac i podvodni tunel ili most koji spaja Pelješac i Korčulu (rt Sv. Ivan-Kneže), izmještanje trajektnog pristaništa na Pelješcu (Orebić- Perna), novi aerodrom, novi kompleks ACI marine,.... Rušenje starih i gradnja novih objekata ACI marine kreće u realizaciju narednih godina, čime bi se direktno utjecalo na lokaciju trenutnog autobusnog kolodvora. U slučaju skorog pronalaska investitora za novi autobusni kolodvor, omogućilo bi se kompletno rješenje okolnog prostora. Na lokaciji trenutnog kolodvora izgradila bi se podzemna garaža (koja bi svojom blizinom i kapacitetom omogućila uklanjanje potrebe ulaska osobnih vozila u stari centar grada i nepotrebnu gužvu tijekom sezone), okretište za javni prijevoz i rampa (za puštanje dostavnih vozila, i sezonsku regulaciju prometa).

Novi autobusni kolodvor bio bi obogaćen programom motela i rekreacijskog centra. Motel bi nudio cjelogodišnji smještaj: ljeti sezonskim radnicima cijelog otoka, te zimi za potrebe sportskih grupa, izleta, poslovnih puteva, bauštela, itd. jer hotel i apartmani zimi ne rade a postoji potreba za jeftinijim smještajem. Rekreacijski centar nudi teretanu, interaktivni fintes za djecu i odrasle, nogomet u kavezu, košarkašku dvoranu i kuglanu. Pozicioniranje rekreacijskog centra uz kolodvor omogućava maloljetnicima i osobama bez osobnog automobila bavljenje sportom i zabavu.



_novo trajektno pristanište



_zaobilaznica Orebića i most

_2.1 pozicija otoka

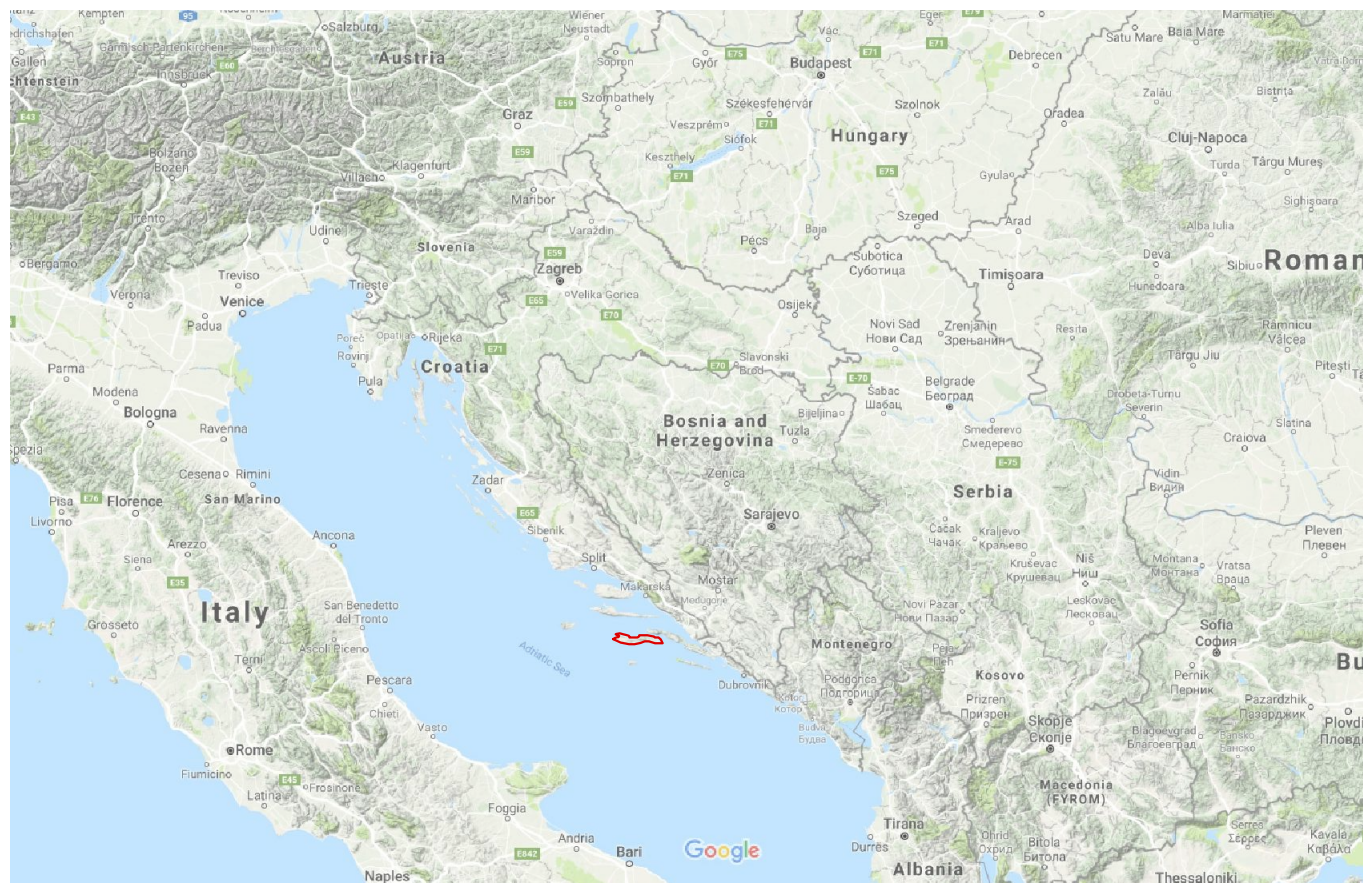
Otok Korčula dio je megaregije jadranske Hrvatske kojoj pripada Dubrovačko-neretvanska županija. U užem smislu ona je dio jugoistočne dalmatinske makroregije s arhipelagom.

Južna Dalmacija je najmanji, najuži i najrjeđe naseljeni dio megaregije (Dubrovačko-neretvanska županija po gustoći je inače 14. od 20 među županijama i gradom Zagrebom). Čine je otoci Korčula, Lastovo i Mljet od većih te dubrovački arhipelag Elafitskih otoka, poluotok Pelješac, dubrovačko priobalje jugoistočno od poteza Klek - Neum i Konavle do Sutorine. To je jedini dio južnog Hrvatskog primorja koji nema svoju zagoru unutar R. Hrvatske, jer neposredno iza obale prelazi u hercegovački krš R. BiH i primorja Crne Gore. Svojim oblikom i položajem, južna je Dalmacija u klimatsko - pejzažnom pogledu maritimnija i ugodnija s manje bure, a više juga nego ostali dijelovi Dalmacije na sjeveru. Krš i ovdje prevladava, a tla su veoma skućena i bez stalnih površinskih tekućica. Biljni pokrivač je zagasitiji i osim u kopnenom stonsko- dubrovačkom zaleđu, bujniji nego drugdje u Dalmaciji.

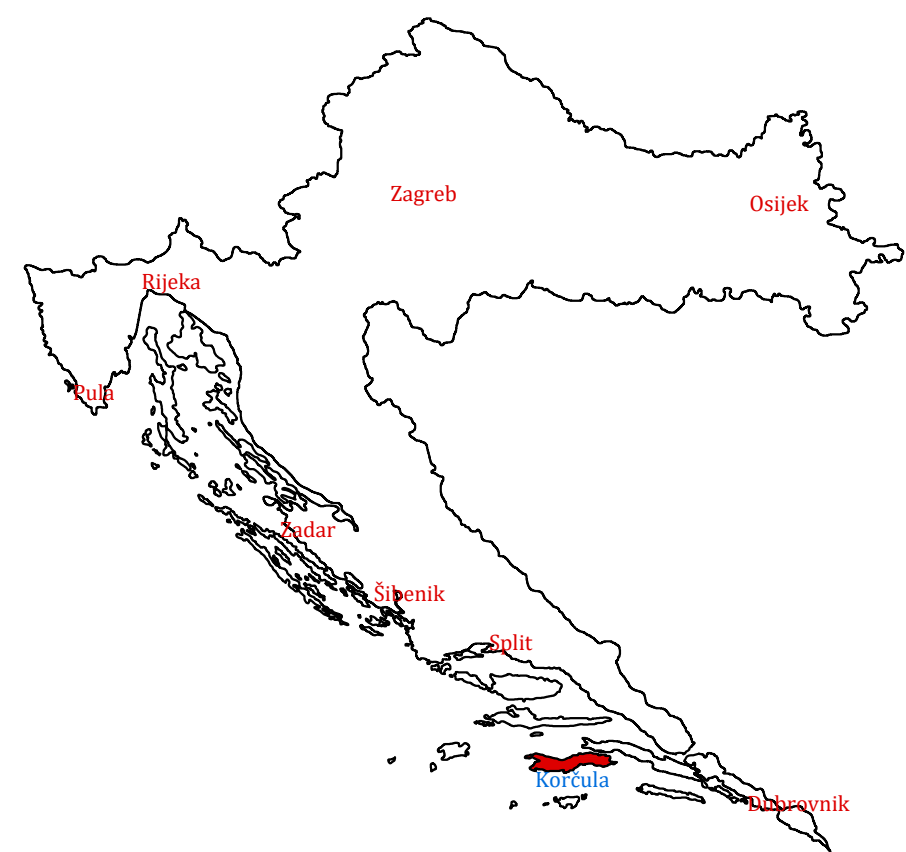
Otok Korčula smješten u sjeverozapadnom dijelu Županije geografski je dio korčulansko - pelješkog kraja, koji nije jedinstven prostor, već se sastoji od otoka Korčule i poluotoka Pelješca, kojega uska Stonska prevlaka veže sa susjednim kopnom. Korčulansko - pelješki kraj ima prijelazno obilježje između splitske i dubrovačke regije, jer se zapadni dio Pelješca i otok Korčula nalaze u snažnom utjecaju Splita preko Vela Luke, Trpnja i Ploča, dok istočni Pelješac ulazi u izrazitu gravitacionu zonu Dubrovnika. Promatrajući prometno-geografsku situaciju prostora u okviru Države i njenog središnjeg dijela s glavnim gradom Zagrebom i promatrajući to isto u okviru Županije Dubrovačko-neretvanske, prometni položaj Grada i otoka izrazito nepovoljan. Otok je s glavnom prometnom kopnenom cestovnom vezom "jadranskom magistralom", odnosno državnom cestom D-8, povezani preko poluotoka Pelješca. Stoga je otok u još nepovoljnijoj prometnoj situaciji od peljeških općina. Za razliku od loše cestovne prometne povezanosti, pomorska povezanost je nešto bolja, pogotovo u ljetnom periodu (veći broj linija).

Trajektnim linijama otok je povezan s Rijekom i Dubrovnikom, te s Drvenikom i Splitom preko Vele Luke. Katamaranske linije ga povezuju s Dubrovnikom, Mljetom, Hvarom, Makarskom, Bračom, Lastovom i Splitom. Brodskim linijama Korčula je povezana s talijanskim gradovima Ancona, Pescara i Bari. Razvedenost obale i cjelokupni krajobraz, pored povoljne klime, tvori privlačne uvjete za turiste. Relativna čistoća okoliša, koja još uvijek nije ugrožena velikim onečišćenjem i zagađenjem mora, također stvara značajnu prednost osobito u turističkom razvoju, dok s druge strane obradive poljoprivredne površine, gdje se koriste značajno manje količine umjetnog gnojiva i kemijskih sredstava za zaštitu, osobito pogoduju u razvoju ekološke poljoprivrede i proizvodnje zdrave hrane. Jedna od prednosti ovakve destinacije jest i, uglavnom, idealno usuglašavanje zahtjeva za ekonomskim i ekološkim održivim razvojem u turizmu i poljoprivredi kao osnovni gospodarskim i komplementarnim djelatnostima s traženim sadržajima podređenim bogatijim gostima u odnosu na masovni turizam nekontroliranih razmjera.

"Položaj: srednjodalmatinsko otočje u Jadranskom moru, 42°58'N; 17°08'E (grad Korčula), od kopna udaljen 1270m, 49nm sjeverozapadno od Dubrovnika, 57nm jugoistočno od Splita, 250nm od Venecije, 250 nm od Krfa."



_pozicija otoka Korčula



_pozicija otoka Korčula

_2.2 pozicija Grada Korčula

Grad Korčula zauzima skoro u cijelosti istočni dio otoka Korčule (najistočniji dio otoka ne pripada Gradu već Općini Lumbarda). Reljefno, teren se postepeno uzdiže od položenije sjeverne naseljenije obale s centrom u naselju Korčula prema središnjem dijelu otoka u pravcu juga i jugozapada. Zahvaljujući geografskim datostima izduženi prostor Grada okružuje more sa sjeverne, istočne i zapadne strane. Prirodna i društvena sredina utjecale su na dosadašnju prometnu organizaciju otoka Stoga je na sjeveroistočnom dijelu Grada Korčule, prometno i geografski najpovoljnijem otočkom prostoru oblikovana "aglomeracija" Korčula-Žrnovo kao najznačajnija koncentracija i stanovništva i svekolikih drugih dobara, koja se razvila upravo poradi svoje povoljne geoprometne-pozicije, ali, naravno, i prirodnih datosti reljefa i razvedenosti pristupačne obale. U dijelu današnje teritorijalne jedinice najstarijim se smatra sam grad Korčula, jer njegov položaj strateškom pogodnošću pretpostavlja davnu naseljenost po svemu sudeći još od prapovijesti. Međutim, tu nema izravnih pokazatelja naseljenju mjesta prije razvijenog srednjeg vijeka kad se oblikuje prava gradska jezgra uglavnom u današnjim veličinama.

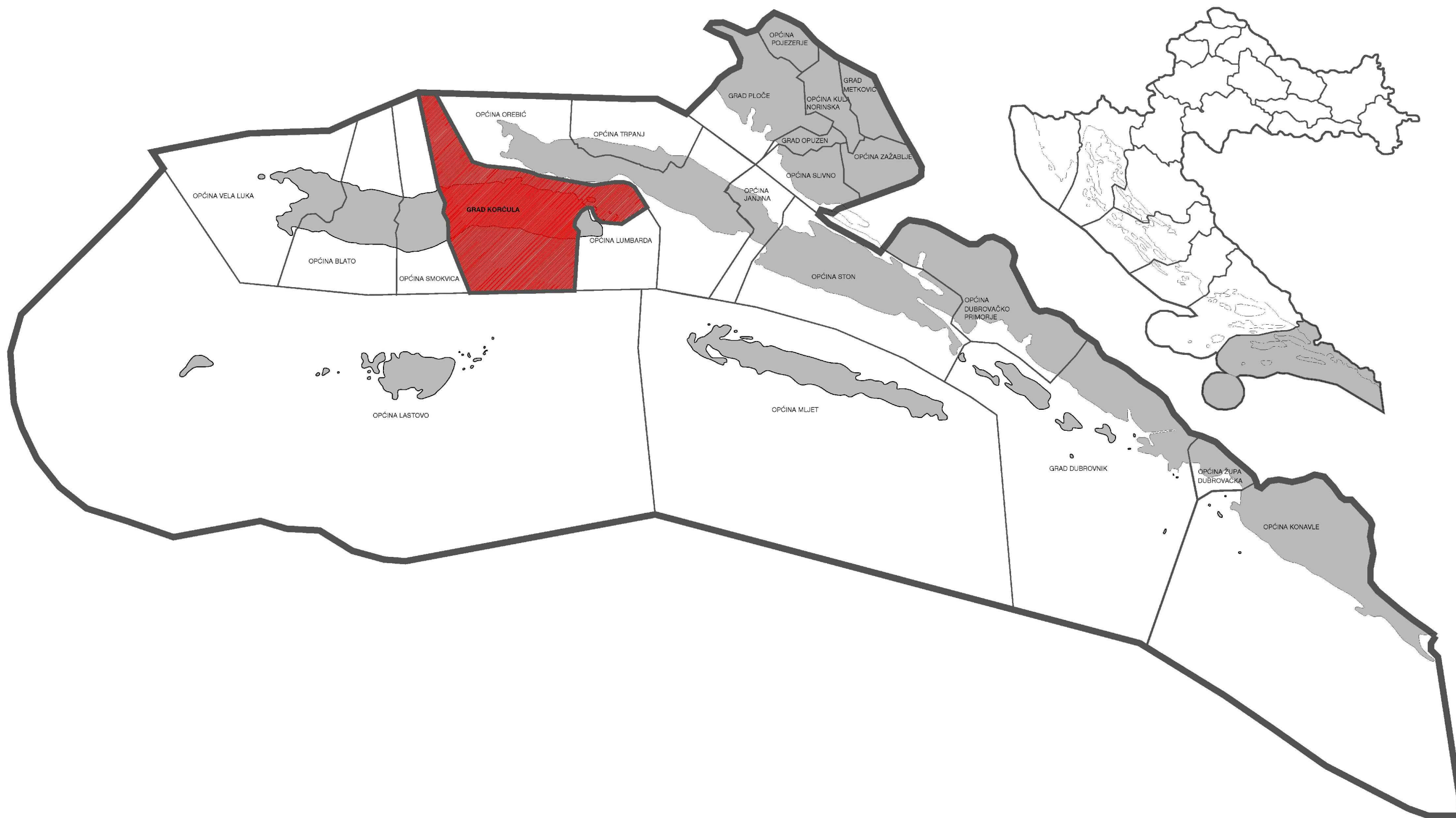
Kopnom Grad Korčula graniči s novim Općinama Blato, Smokvica i Lumbarda, a morem s Općinama Lastovo, Mljet, Orebić, Ston također Smokvica, Blato i Lumbarda. Grad Korčula je najveća teritorijalna jedinica na otoku. U svom sastavu ima grad Korčulu, te satelitska naselja Žrnovo, Pupnat, Račišće i Čaru. Administrativnom organizacijom očuvan je središnji položaj grada Korčule u hijerarhiji naselja i jedinica lokalne samouprave na otoku. Zadržava i razvija ulogu središnjeg grada i žarišta, dok su područna središta Blato i Vela Luka. U osnovi se iza toga krije ne samo ovisnost slabijih središta o jačemu, nego i specifični odnos korčulanskih sela prema gradu.

Grad Korčula u županijskom prostoru sudjeluje sa 6,07 % površine i 4,94 % stanovništva, a u broju naselja participira sa 2,22 %. Sudbinsku ulogu u životu ovoga prostora imao je njegov položaj dominacije nad Pelješkim i dijelom Neretvanskim kanalom, granični položaj između Venecije i Dubrovnika, te ekonomska snaga i pomorsko značenje Dubrovačke republike.

"Položaj: srednjodalmatinsko otočje u Jadranskom moru, 42°58'N; 17°08'E (grad Korčula), od kopna udaljen 1270m, 49nm sjeverozapadno od Dubrovnika, 57nm jugoistočno od Splita, 250nm od Venecije, 250 nm od Krfa."



_žarišne točke otoka Korčula



_položaj grada Korčula u Dubrovačko - neretvanskoj županiji

_2.3 analiza prometa grada

Analizom postojeće dokumentacije utvrđen je nedostatak sustavnog razmatranja i analiziranja cjelokupnog prometnog sustava Grada Korčule, te nedostatak analize cjelokupne prometne situacije i problematike promatranog područja. Otok -Grad je s glavnom prometnom kopnenom cestovnom vezom "jadranskom magistralom", odnosno državnom cestom D-8, povezani preko poluotoka Pelješca. Cesta D-118 na pravcu trajektno pristanište Dominče /Korčula/ - Smokvica - Blato - Vela Luka, povijesni je cestovni pravac što je uz nužna poboljšanja trase zadržao svoju ulogu cestovne poveznice prostora Otoka. Osim što je ova cesta važna za otočki život, pa i za život unutar grada ona je glavna veza prostora i otoka i grada s trajektnim pristaništem u Dominčama preko kojega je otok na istočnoj strani povezan s kopnom. Javni cestovni prijevoz putnika obavlja se autobusima kao linijski prijevoz. Pomorski promet grada odnosi se na brze dužobalne trajektne linije, katamaranske linije (Split, Lastovo, Hvar, Mljet, Dubrovnik) i pješačke veze brodicama s Orebićem smještene u luci u Korčuli, koja ima i međunarodni karakter. Svojom brojnošću i brzinama nikako ne zadovoljavaju. Trajektna luka za Orebić smještena je u Dominčama. Zračne veze Grad ostvaruje na aerodromu u Čilipima što je iznimno nepovoljno. U slučaju hitnosti u Blatu postoji heliodrom za noćno slijetanje. Bitno poboljšanje, kako za Grad, tako i za otok očekuje se izgradnjom zračne luke na otoku, koja se predviđa u zoni Brne.

Razvitak prometa uvjetovao je prilagodbu Grada Korčule prometu motornih vozila, na štetu pješačkog i biciklističkog prometa. Pješački koridori smanjuju se te unutar uskih pločnika ne ostavljaju dovoljan prostor za neometano odvijanja pješačkog prometa. Prisutnost bicikla na gradskim i prigradskim cestama je relativno mala izvan turističke sezone, ali tijekom turističke sezone dolaskom prvih turista biciklizam postaje prisutniji u prometnom sustavu grada iako u gradu ne postoji zasebna infrastruktura za biciklistički promet tako da biciklisti površine za kretanje dijele s ostalim sudionicima u prometu.

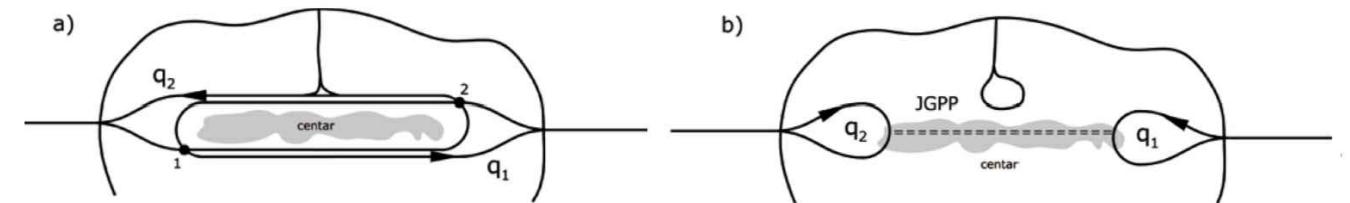
Postojeća parkirališta na području Grad Korčule tijekom turističke sezone ne mogu zadovoljiti zahtjeve za parkiranjem. Praćenjem zahtjeva za parkiranjem pokazalo se da je sve veći postotak tzv. "praznih vožnji" tj. kružnih vožnji koje nastaju sa svrhom traženja slobodnog mjesta za parkiranje. Takva situacija na planu problematike parkiranja u zoni središta grada, ima važnu ulogu u stvaranju nove politike parkiranja koja ima za posljedicu ograničavanje, kontrolu i naplatu uličnog parkiranja u središnjem gradskom području.

Najveći broj vozila koja u ljetnim mjesecima stignu na područje grada parkirana su nepropisno na neadekvatnim neuređenim javnim i privatnim površinama čime se bitno narušava koncepcija i percepcija uređenja prometnog sustava i dovodi u pitanje sigurnost odvijanja prometa i propusnost prometne mreže.

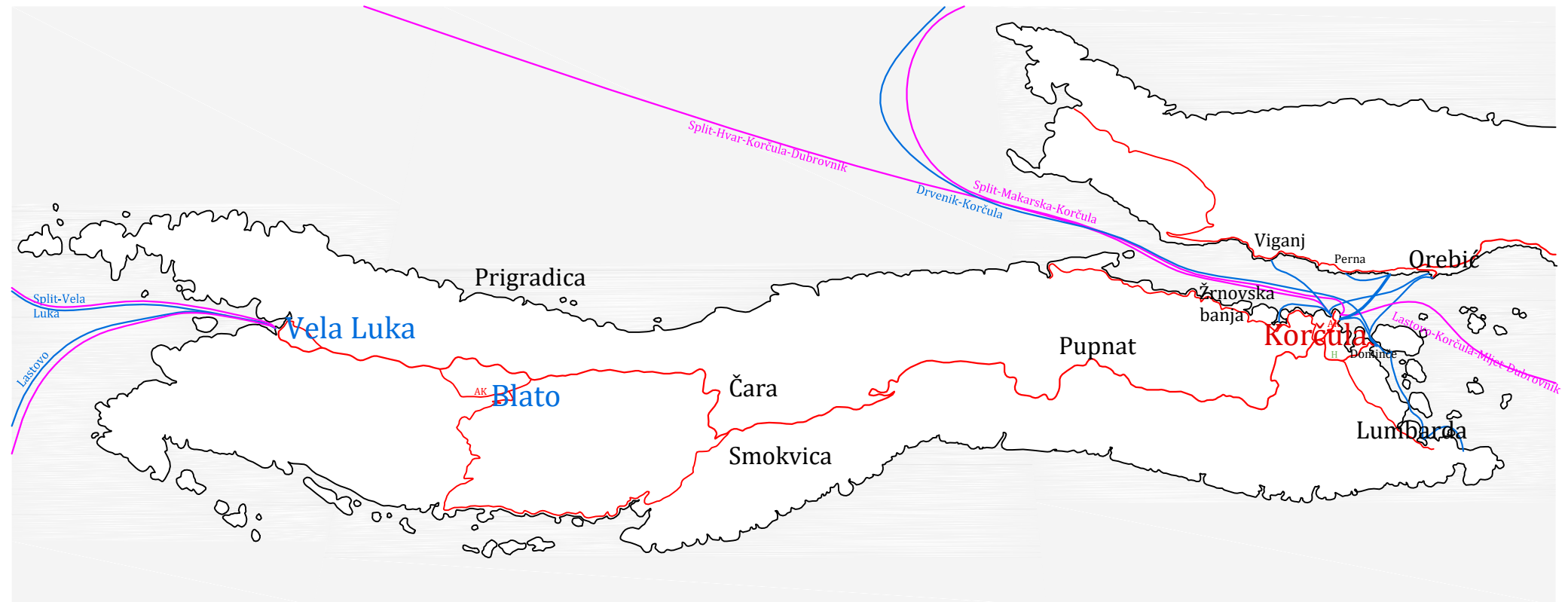
Na prostoru Grada Korčule turističkom sezonom smatra se razdoblje od 15. lipnja do 30. rujna. Budući da je u vrijeme turističke sezone promet na području grada u značajnom porastu u odnosu na razdoblje izvan sezone sva prometna problematika vezna je za razdoblje turističke sezone. Izvan turističke sezone cestovni promet je vrlo slabog intenziteta i vezan isključivo za lokalno stanovništvo pa je kapacitet svih prometnica i ostalih elemenata prometne infrastrukture zadovoljavajući.

GUP predviđa kao najvažniji zahvat isključenje prometa s područja centra i Plokate te ograničavanje prometa na području Grada Korčule. Na južnim prilazima gradu predviđa se veći broj parkirališta i tangencijalno obilaženje povijesne jezgre. Trajektno pristanište u Dominčama ibrodsko pristanište u Korčuli se zadržavaju na postojećim lokacijama, te bi se rasteretili gradnjom nove trajektne luke(i kruzeri) u Polačistima. Planirano je i premještanje pristaništa u Orebiću radi prevelike gužve, novim pristaništem kod Perne(Pelješac). Gradnja Pelješkog mosta će znatno smanjiti vrijeme cestovnog putovanja prema otoku te omogućiti veći broj autobusnih linija. Razmatra se i gradnja tunela kroz Pelješac, ispod brda Sv. Ilije, koji bi se povezao mostom ili tunelom(rt Sv. Ivan - Kneže) preko Pelješkog kanala čime bi se Otok Korčula direktno povezao s kopnom. U cestovnom prometu planiraju se zaobilaznice Žrnova i zaobilaznica Čara - Smokvica.

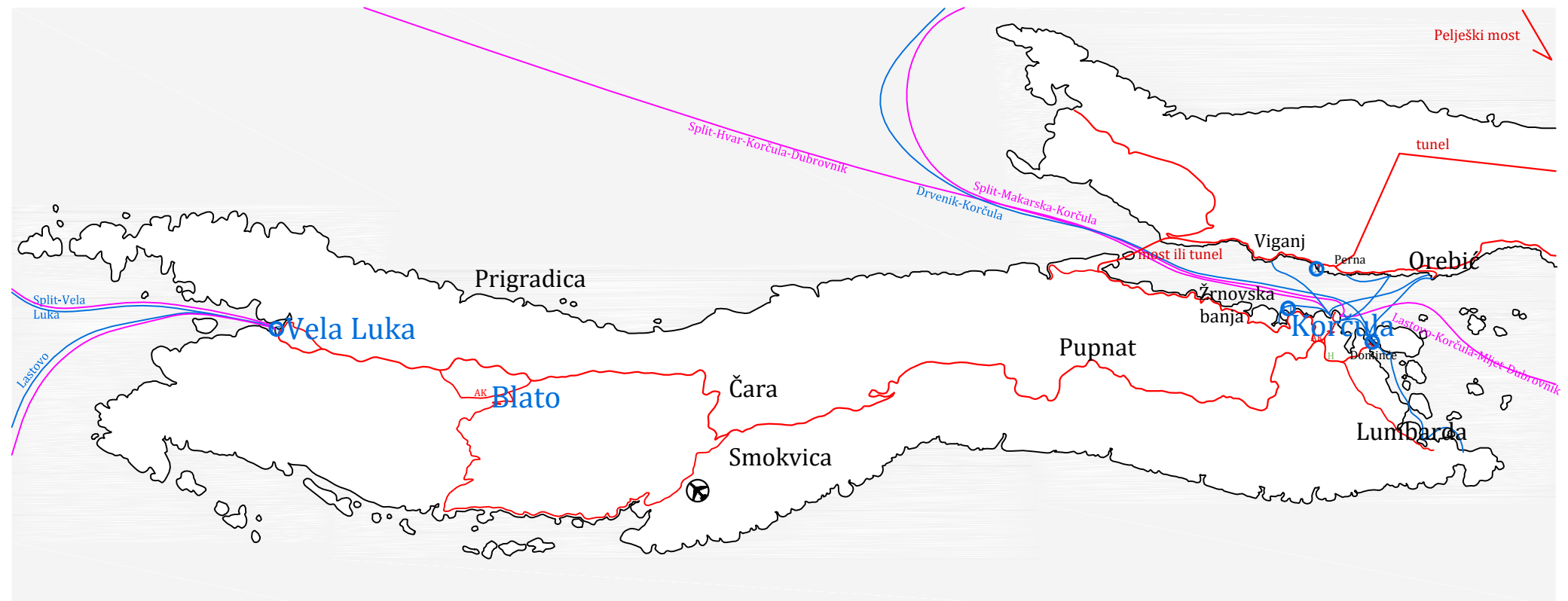
U longitudinalnom smislu na otoku se paralelno sa spomenutom regionalnom cestom planira lokalna prometnica na južnim padinama otoka i to od Lumbarda preko Čare, Smokvice i Blata do Vele Luke. Postojeći autobusni kolodvor izmješta se van grada, a na njegovoj lokaciji izgradit će se podzemne garaže, okretište i zaustavna rampa. Planirana je i organizacija javnog prigradskog i međugradskog prijevoza morem. Sukladno Prostornom planu uređenja Grada Korčule iz 2003. godine planira se izgradnja zračne luke na otoku Korčuli, vjerojatno na lokaciji Brne u Općini Smokvica, Grad Korčula, kao i cijeli otok, u smislu veza doći će u povoljniji položaj nego je to danas, osobito u smislu gospodarskog razvoja. U blizini naselja Korčule(u blizini Doma zdravlja) predviđena je izgradnja heliodroma za dnevne, noćne i hitne letove.



_koncept trenutnog (a) i ciljanog (b) prometnog koncepta za Grad Korčulu

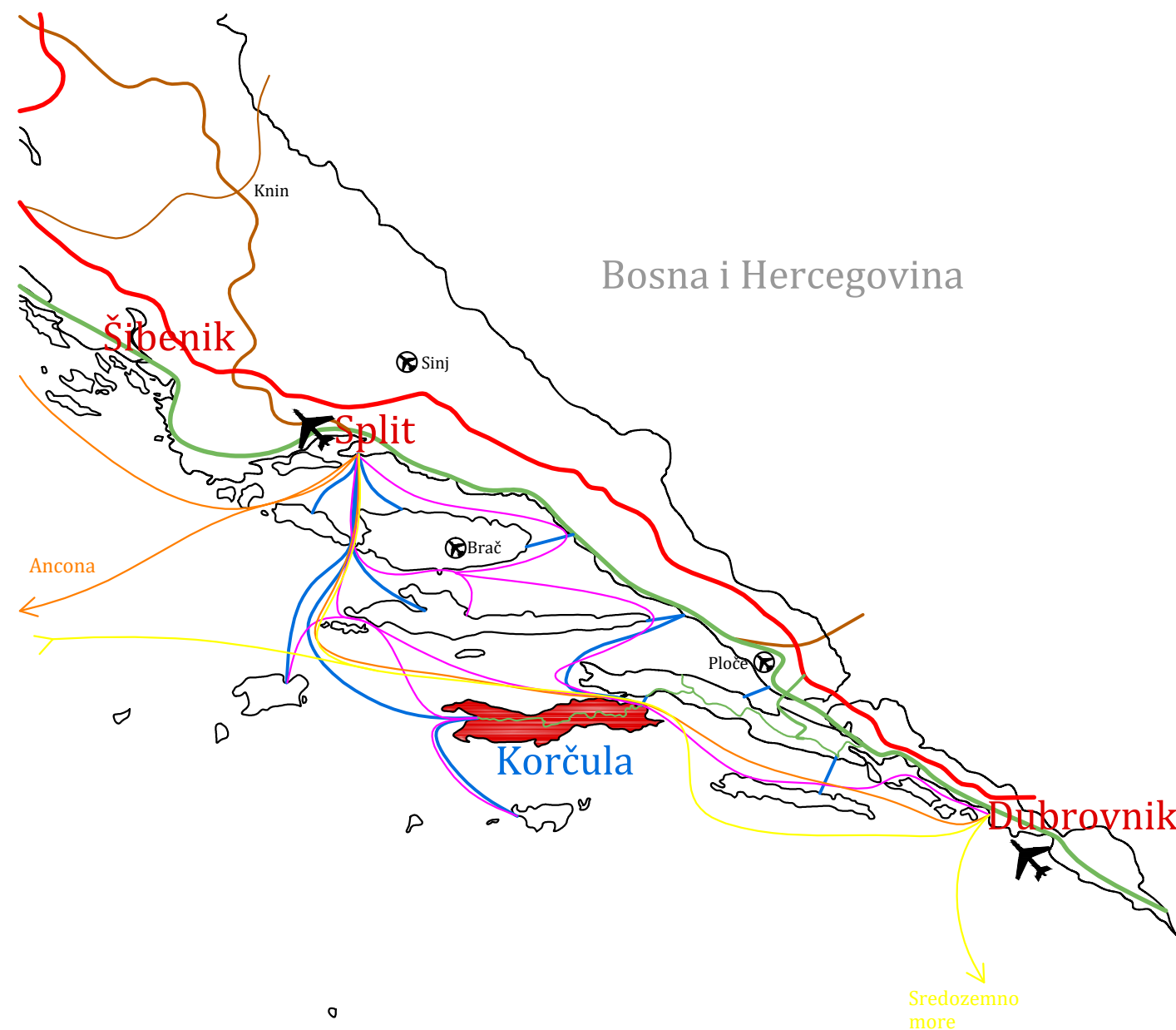
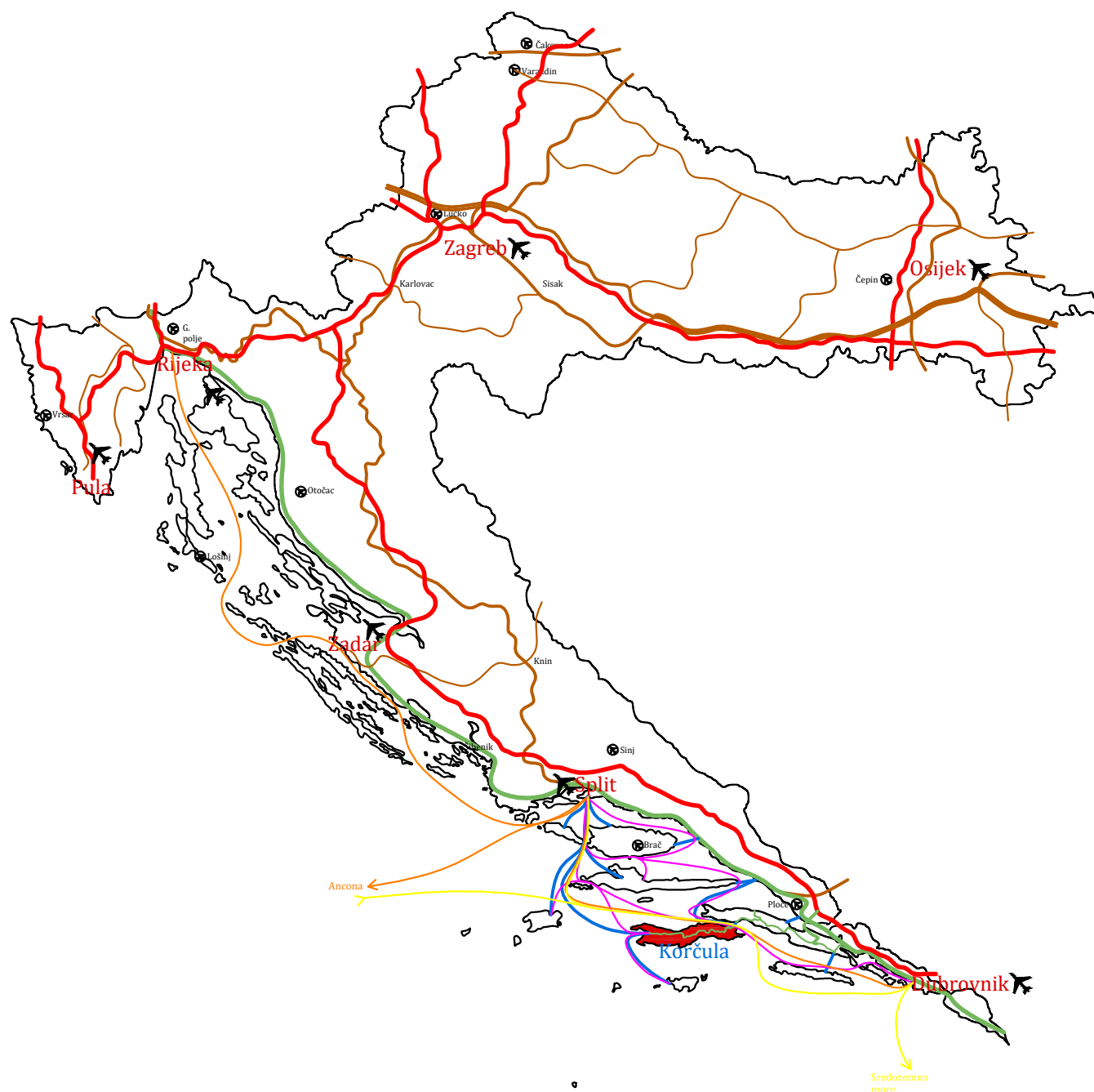


_trenutna prometna povezanost Grada Korčula



_planirana prometna povezanost Grada Korčula

- Otok je s glavnom prometnom kopnenom cestovnom vezom "jadranskom magistralom", odnosno državnom cestom D-8, te novim autoputom povezan preko poluotoka Pelješca.
- Zračne veze Korčula ostvaruje na aerodromu u Čilipima i Trogiru (Splitu).
- Trajektnim linijama otok je povezan s Rijekom i Dubrovnikom, te s Drvenikom i Splitom preko Vele Luke. Katamaranske linije ga povezuju s Dubrovnikom, Mljetom, Hvarom, Makarskom, Bračom, Lastovom i Splitom. Brodskim linijama Korčula je povezana s talijanskim gradovima Ancona, Pescara i Bari.



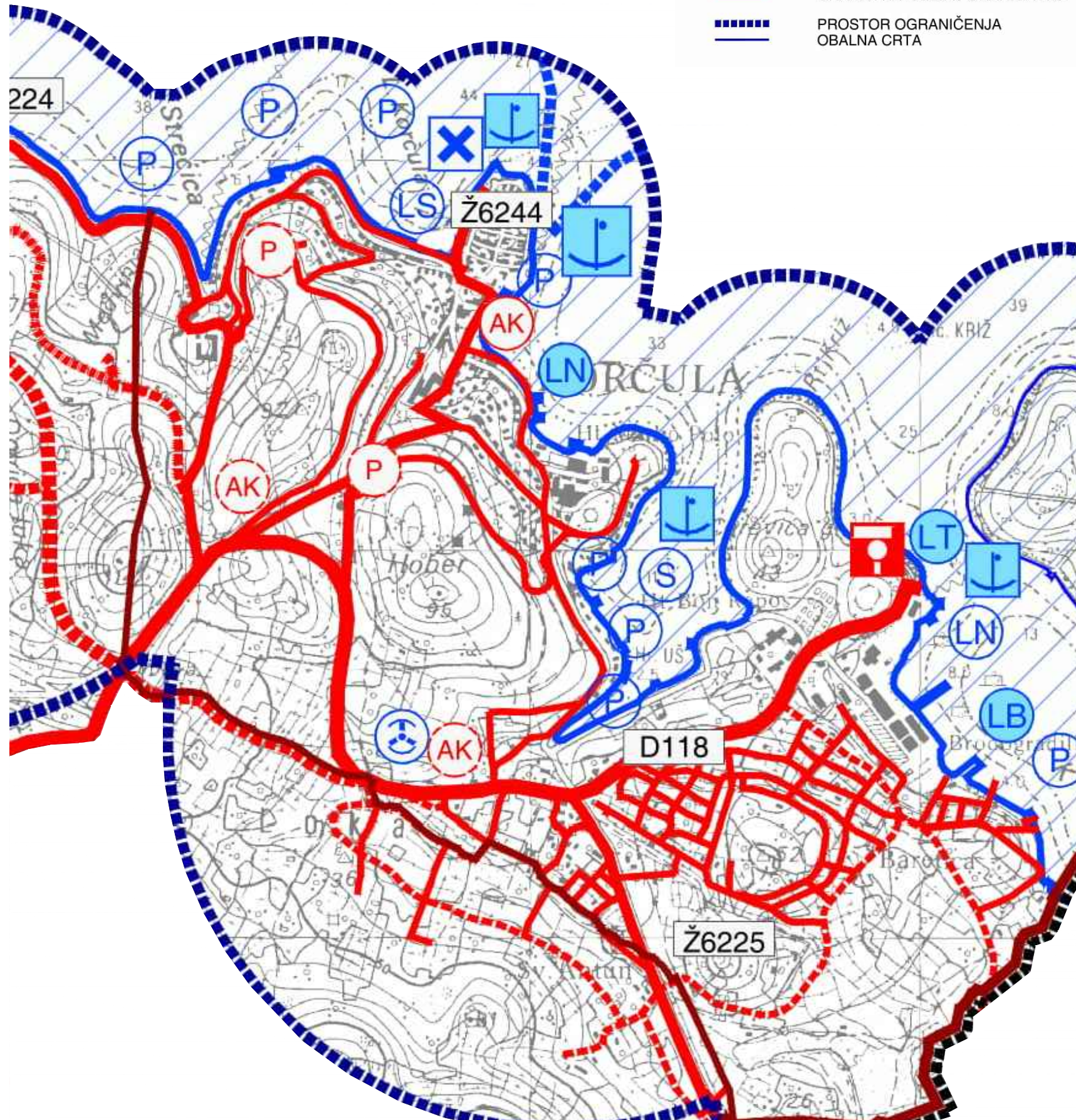
Cestovni promet:	Pomorski promet:	Zračni promet:	Željeznički promet:
Autocesta	Trajektna linija	Zračne luke za domaći i međunarodni promet	Međunarodni promet
Planirana autocesta	Brzoprometna linija (katamarani)	Zračna pristaništa	dvokolosječna pruga
Jadranska magistrala	Međunarodne linije		pruga lokalnog značaja
Pelješki most priključne ceste	Kruzerske linije		
Državna cesta			

_prometna povezanost Otoka Korčula

Cestovni promet:	Pomorski promet:	Zračni promet:	Željeznički promet:
Autocesta	Trajektna linija	Zračne luke za domaći i međunarodni promet	Međunarodni promet
Planirana autocesta	Brzoprometna linija (katamarani)	Zračna pristaništa	dvokolosječna pruga
Jadranska magistrala	Međunarodne linije		pruga lokalnog značaja
Pelješki most priključne ceste	Kruzerske linije		
Državna cesta			

_prometna povezanost Otoka Korčula

_prometni plan Grada Korčula



Granice

- GRANICA OBUHVATA PPUG KORČULE / GRANICA GRADA KORČULE
- GRANICA NASELJA / GRANICA K.O.
- PROSTOR OGRANIČENJA
- OBALNA CRTA

Pomorski promet

- | postojeće | planirano | |
|-----------|-----------|--|
| | | LUKA OTVORENA ZA JAVNI PROMET - ŽUPANIJSKOG ZNAČAJA |
| | | LUKA OTVORENA ZA JAVNI PROMET - LOKALNOG ZNAČAJA |
| | | LUKA POSEBNE NAMJENE
LB - brodogradilišna, LN - nautičkog turizma, LT - trajektna, LS - sportska |
| | | SIDRIŠTE |
| | | PRIVEZIŠTE |
| | | GRANIČNI POMORSKI PRIJELAZ - STALNI |
| | | MEĐUNARODNI PLOVNI PUT |
| | | UNUTARNJI PLOVNI PUT |
| | | ZONA ZABRANE PLOVIDBE ZA TERETNE BRODOVE PREKO 500 GT PREMA NAREDBI O PLOVIDBI I ZABRANI PLOVIDBE NN 28/97 |

Zračni promet

- | postojeće | planirano | |
|-----------|-----------|----------|
| | | HELIDROM |

Cestovni promet

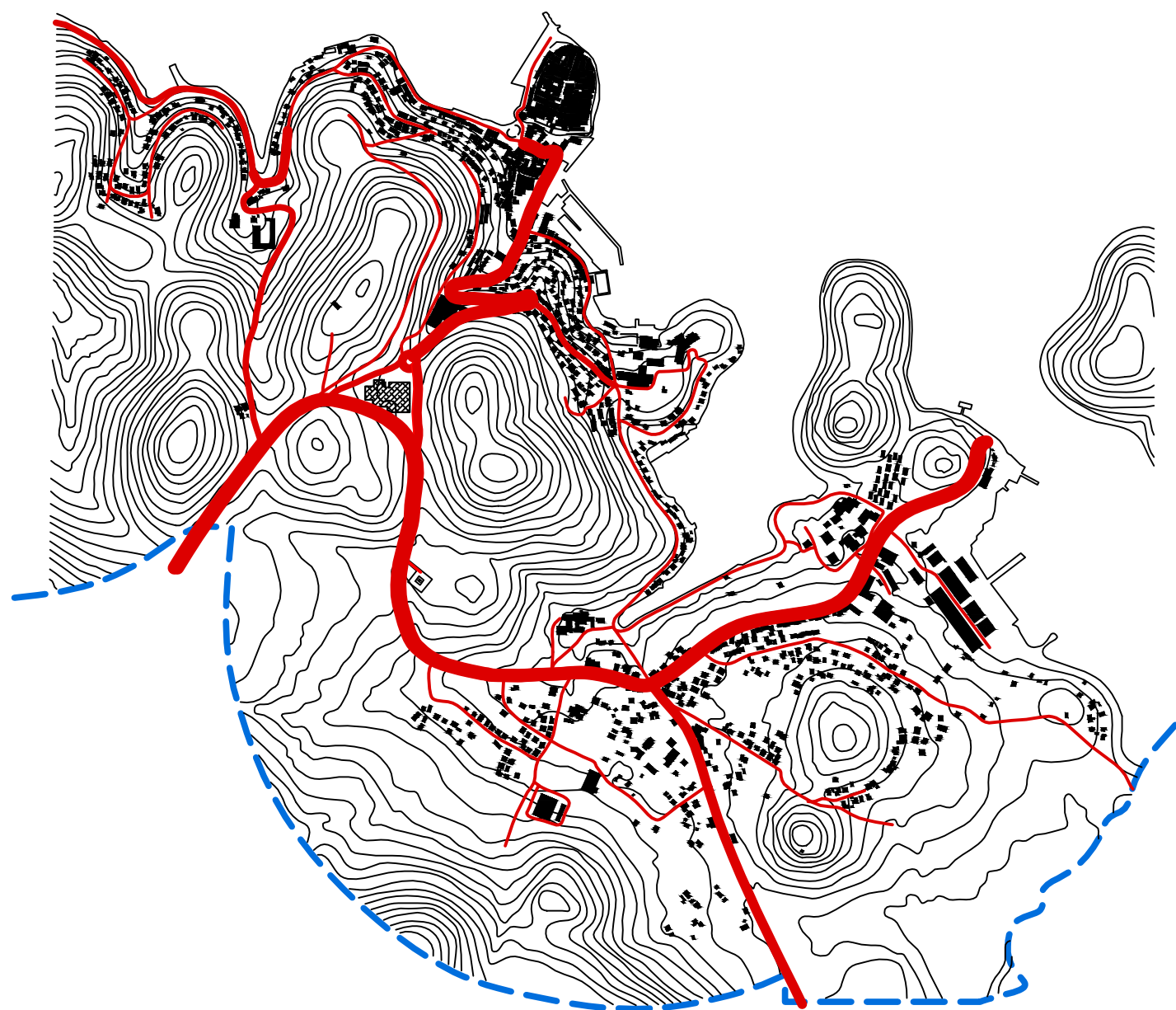
- | postojeće | planirano | |
|-----------|-----------|---|
| | | DRŽAVNE CESTE

D118 Vela Luka - Smokvica - Korčula |
| | | ŽUPANIJSKE CESTE

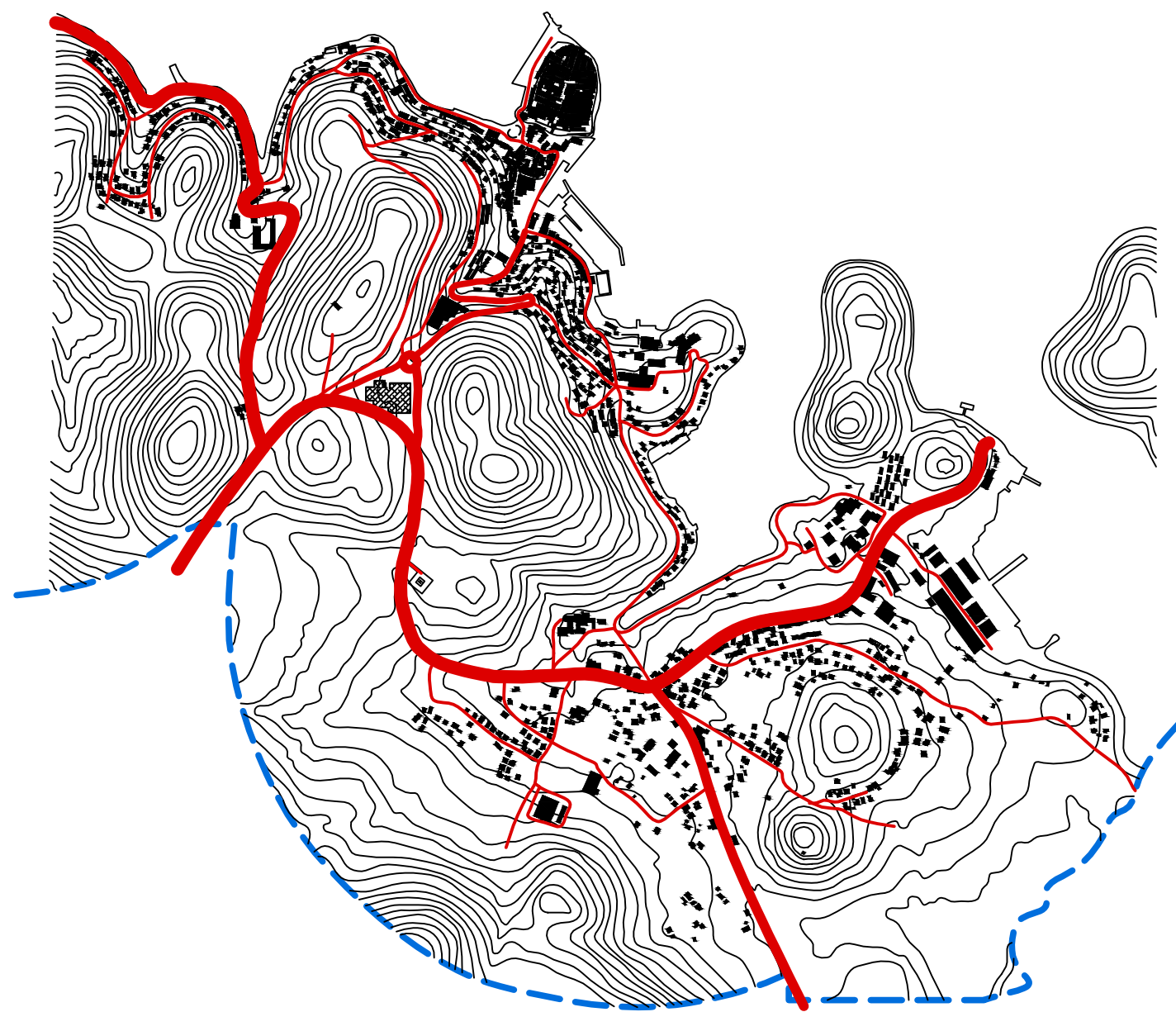
Ž6624 Račišće - D118;
Ž6225 D118 - Lumbarda; Ž6244 D118 - luka;
Ž6268 D118 - Smokvica; |
| | | LOKALNE CESTE

L69019 Blato - Babina; L69021 Čara (D118) - Zavalatica; L69022 Čara (D118) - Pupnat (D118); Čara - Babina |
| | | OSTALE CESTE KOJE NISU JAVNE |
| | | KORIDOR U ISTRAŽIVANJU |
| | | GRAĐEVINE CESTOVNE INFRASTRUKTURE
AK - autobusni kolodvor (postojeći lokalitet; lokaliteti u istraživanju); P - javno parkiralište |
| | | BENZINSKA POSTAJA |

_prometno opterećenje Grada Korčula



_planirano prometno opterećenje Grada Korčula



_2.4 analiza odabrane lokacije

Odabrana lokacija nalazi se na uzvisini jugozapadno od Grada Korčule, između brda Strečica (zapad), Gnjiške glave (jugozapad), Hobera (istok) i Fortece Sv. Vlaha (sjever). Omeđena je glavnom cestom D-118 s istočne strane i ulicom 45 s zapadne. Teren započinje najvišom visinskom kotom 75m i završava na 65m (nadmorske visine), blago pada prema uvali Medvidnjak i pruža pogled prema moru i Pelješkom kanalu. U blizini lokacije nalaze se glavno gradsko groblje (istočno), heliodrom i Dom zdravlja, starački dom i bazen (jugoistočno), poligon (sjeverno), itd.

Lokacija je prva kontaktna točka mogućeg budućeg širenja grada prema jugu između dva brda GUPom zaštićena od izgradnje kao vrijedni spomenici prirode i iznimno važni krajobrazi koji utječu na prepoznatljivu sliku Grada Korčule (gledane s mora).

"Položaj:

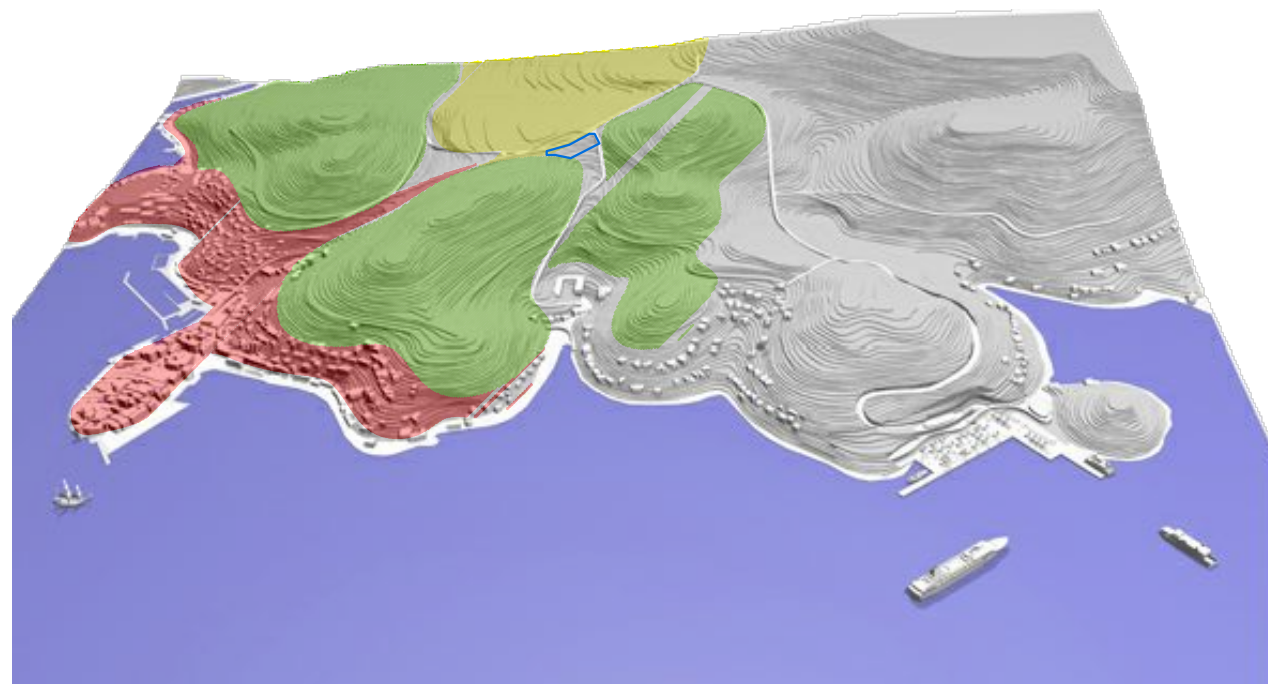
srednjodalmatinsko otočje u Jadranskom moru, 42°58'N; 17°08'E (grad Korčula), od kopna udaljen 1270m, 49nm sjeverozapadno od Dubrovnika, 57nm jugoistočno od Splita, 250nm od Venecije, 250 nm od Krfa."

Cestovna udaljenost lokacije od važnih točaka grada: 1,5km (4min) do stare jezgre - 1.1km (17min) hoda, 2.7km (4min) do trajektne luke Dominče, 1.9km(3min) do novo planirane trajektne/cruzer luke, 1.3km (3min) - 10min hoda do ACI marine, 650m - (10min) hoda do osnovne škole, 1.3km(2min) do Doma Zdravlja (19min) hoda, 450m do groblja (5min) hoda, 1.6km (2min) do bazena (18min) hoda,...



_ortofoto odabrane lokacije

Odabrana lokacija je trenutno zapuštena, obrasla šumom, zapuštenim maslinicima i niskim raslinjem. Pošto je dio lokacije nekoć poljoprivredno obrađivan, ima ostataka kamenih suhozida koji su činili ograđene "doce".



■ Grad Korčula ■ moguće širenje ■ zaštićeni krajobrazi ↗ odabrana lokacija

_šira slika utjecaja na lokaciju

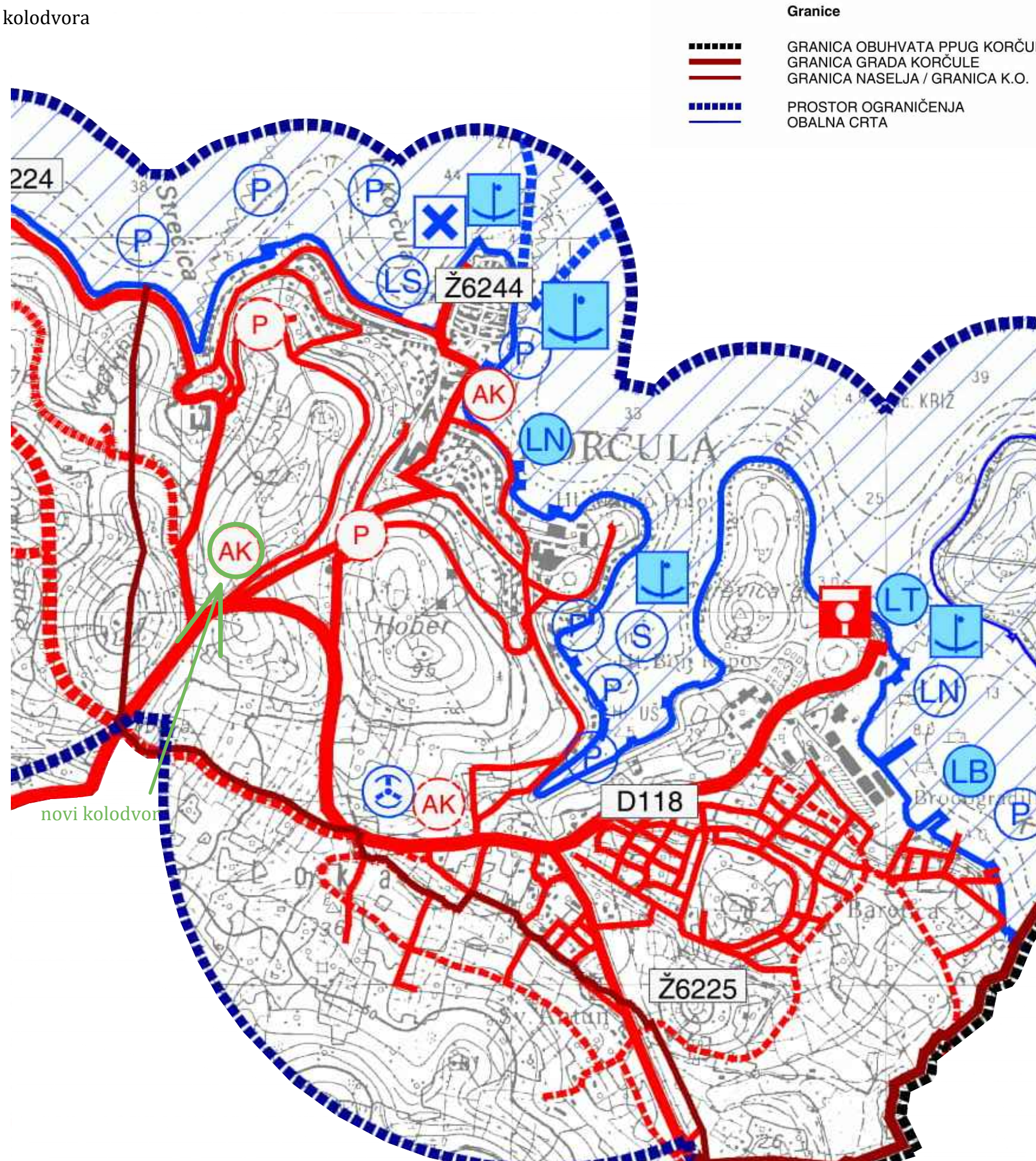


_foto odabrane lokacije

_ fotografije odabrane lokacije



_pozicija novog kolodvora



Granice

- GRANICA OBUHVATA PPUG KORČULE / GRANICA GRADA KORČULE
- GRANICA NASELJA / GRANICA K.O.
- PROSTOR OGRANIČENJA
- OBALNA CRTA

Pomorski promet

- | | | |
|-----------|-----------|--|
| postojeće | planirano | |
| | | LUKA OTVORENA ZA JAVNI PROMET - ŽUPANIJSKOG ZNAČAJA |
| | | LUKA OTVORENA ZA JAVNI PROMET - LOKALNOG ZNAČAJA |
| | | LUKA POSEBNE NAMJENE
LB - brodogradilišna, LN - nautičkog turizma, LT - trajektna, LS - sportska |
| | | SIDRIŠTE |
| | | PRIVEZIŠTE |
| | | GRANIČNI POMORSKI PRIJELAZ - STALNI |
| | | MEĐUNARODNI PLOVNI PUT |
| | | UNUTARNJI PLOVNI PUT |
| | | ZONA ZABRANE PLOVIDBE ZA TERETNE BRODOVE PREKO 500 GT PREMA NAREDBI O PLOVIDBI I ZABRANI PLOVIDBE NN 28/97 |

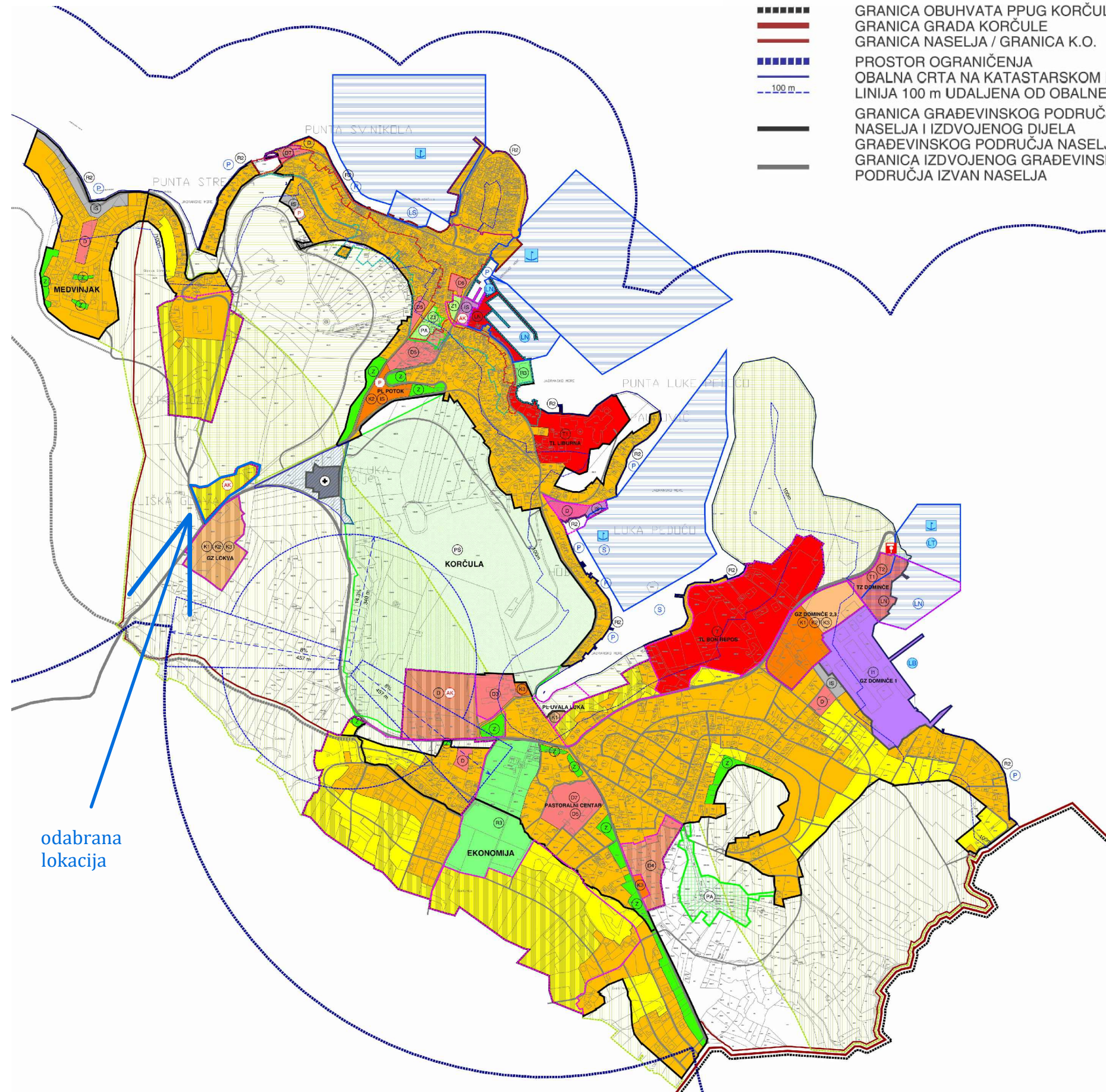
Zračni promet

- | | | |
|-----------|-----------|----------|
| postojeće | planirano | |
| | | HELIDROM |

Cestovni promet

- | | | |
|-----------|-----------|---|
| postojeće | planirano | |
| | | DRŽAVNE CESTE |
| | | D118 Vela Luka - Smokvica - Korčula |
| | | ŽUPANIJSKE CESTE |
| | | Ž6624 Račišće - D118;
Ž6225 D118 - Lumbarda; Ž6244 D118 - luka;
Ž6268 D118 - Smokvica; |
| | | LOKALNE CESTE |
| | | L69019 Blato - Babina; L69021 Čara (D118) - Zavalatica; L69022 Čara (D118) - Pupnat (D118); Čara - Babina |
| | | OSTALE CESTE KOJE NISU JAVNE |
| | | KORIDOR U ISTRAŽIVANJU |
| | | GRAĐEVINE CESTOVNE INFRASTRUKTURE
AK - autobusni kolodvor (postojeći lokalitet; lokaliteti u istraživanju); P - javno parkiralište |
| | | BENZINSKA POSTAJA |

_prostorni plan uređenja Grada Korčule



- Granice**
- GRANICA OBUHVATA PPUG KORČULE / GRANICA GRADA KORČULE
 - GRANICA NASELJA / GRANICA K.O.
 - PROSTOR OGRANIČENJA
 - 100 m — OBALNA CRTA NA KATASTARSKOM PLANU
 - LINIJA 100 m UDALJENA OD OBALNE CRTE
 - GRANICA GRAĐEVINSKOG PODRUČJA NASELJA I IZDVOJENOG DIJELA
 - GRAĐEVINSKOG PODRUČJA NASELJA
 - GRANICA IZDVOJENOG GRAĐEVINSKOG PODRUČJA IZVAN NASELJA

- Namjena površina**
- | | | |
|---------------|-----------------|---|
| izgrađeni dio | neizgrađeni dio | |
| | | MJEŠOVITA NAMJENA |
| | | JAVNA I DRUŠTVENA NAMJENA
D1 - upravna, D3 - zdravstvena, D4 - predškolska, D5 - školska, D6 - kultura, D7 - vjerska, D - opća |
| | | GOSPODARSKA - POSLOVNA NAMJENA
K1 - pretežito uslužna, K2 - pretežito trgovačka, K3 - komunalno servisna |
| | | UGOSTITELJSKO-TURISTIČKA NAMJENA
T - opća, T1 - hoteli, T2 - turističko naselje, LN - luka nautičkog turizma |
| | | GOSPODARSKA - PROIZVODNA NAMJENA
I1 - pretežito industrijska |
| | | JAVNE ZELENE POVRŠINE |
| | | ZAŠTITNE ZELENE POVRŠINE |
| | | SPORTSKO-REKREACIJSKA NAMJENA
R2 - kupalište (lokacija), R3 - sportski centar |
| | | INFRASTRUKTURNA NAMJENA |
| | | GROBLJE |
| postojeće | planirano | Promet - cestovni |
| | | DRŽAVNA CESTA |
| | | ŽUPANIJSKA CESTA |
| | | LOKALNA CESTA |
| | | NERAZVRSTANA CESTA |
| | | KORIDOR U ISTRAŽIVANJU |
| | | GRAĐEVINE CESTOVNE INFRASTRUKTURE
AK - autobusni kolodvor (postojeći lokalitet; lokaliteti u istraživanju); P - javno parkiralište |
| | | BENZINSKA CRPKA |
| | | Područja posebnih uvjeta korištenja |
| | | STROGA ZAŠTITA (ZONA A) |
| | | DJELOMIČNA ZAŠTITA (ZONA B) |
| | | AMBIJENTALNA ZAŠTITA (ZONA C) |
| | | KONTAKTNA ZONA
- zaštićena kontaktnog prostora kulturnog dobra |
| | | HELIDROM
- zona ograničenja izgradnje
- nagib i duljina sletnih ravnina |
| | | PARK-ŠUMA |
| | | SPOMENIK PARKOVNE ARHITEKTURE |
| | | OSOBITO VRIJEDAN PREDJEL - PRIRODNI KRAJOBRAZ |
| | | OSOBITO VRIJEDAN PREDJEL - KULTIVIRANI KRAJOBRAZ |
| | | LUČKO PODRUČJE |
| | | NEUREĐENI DIO GRAĐEVINSKOG PODRUČJA |

odabrana lokacija



2.5 prijedlog rješenja javnog prometa grada

Potreba za povećanjem mobilnosti i sukladno tome prijevozne potražnje, uz prostornu, energetska, ekološka i ekonomsku racionalnost zahtjeva novi pristup i ideje u rješavanju urbanih transportnih problema svijeta. Efikasan transport, stimulira urbani rast, ekonomski razvoj, promjene u korištenju zemljišta, socijalni napredak i bolju inkluziju stanovništva. Iako se ponekad pretpostavlja da je javni prijevoz bitan samo za velika urbana područja s značajnom prometnom gužvom, ispostavlja se da javni prijevoz također može igrati važnu ulogu u ruralnim područjima i malim gradovima. Kao i stanovnici velikih gradova, stanovnici seoskih i malih gradova oslanjaju se na javni prijevoz za pristup poslovima, školama, medicinskim ustanovama, maloprodajnim dućanima, rekreaciji, društvenim događajima i drugim uslugama. Iako to može biti izazov u ovakvim područjima zbog predugih ili prekratkih putnih udaljenosti i ograničenih mogućnosti putovanja, diljem svijeta mogu se naći jedinstvene metode i rješenja prijevoza koje doprinose kulturi i doživljaju svake lokacije. Manje sredine koje su rastućoj potražnji, alternativnim načinima i "car free" stilom života imaju veći potencijal privući i zadržati više stanovnika i posjetitelja, zajedno s ekonomskom aktivnosti koju generiraju.

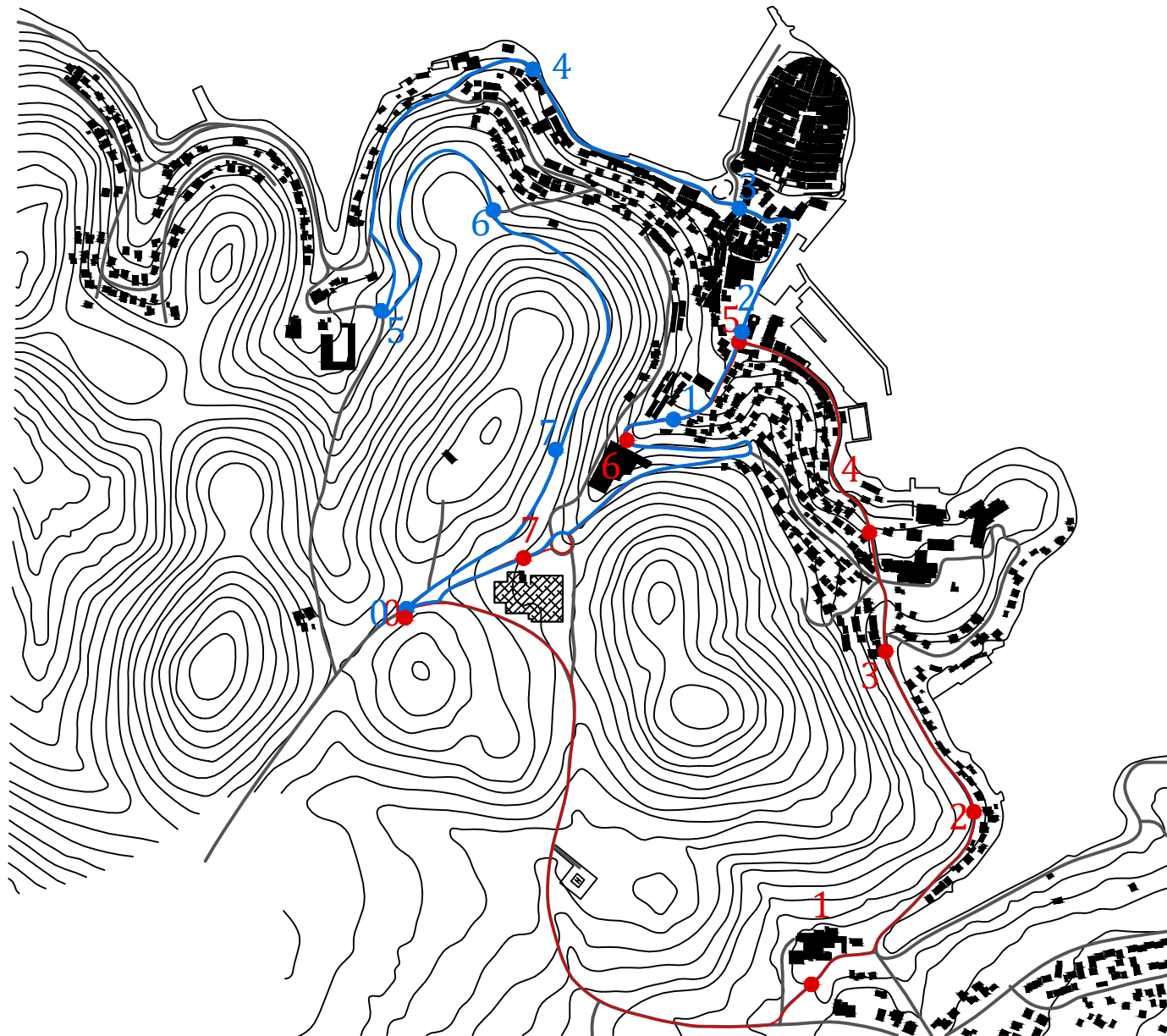
Otok Korčula se profilirala u poželjnu turističku destinaciju čime se stvorila potreba za izgradnju i proširenje kapaciteta i ponuda/sadržaja Grada Korčule. Povećanjem ponude otvorila su se i nova radna mjesta i mogućnosti za ostanak lokalnog stanovništva koje je prijašnjih godina uglavnom "spavalo zimski san" ili zimi napuštalo otok odlaskom u veće sredine (Split, Dubrovnik,...)

Novim sistemom javnog prijevoza na otoku i unutar samog grada omogućilo bi se prvenstveno rješavanje prometnog kaosa i zagušenosti za vrijeme turističke sezone, ali i pružanje bolje usluge za domaće stanovnike i starije osobe s invaliditetom (kojima je problematično kretanje po neravnim površinama stare jezgre i velika udaljenosti do zdravstvenih ustanova).

_prijevoz električnim autonomnim minibusem

Za Grad Korčulu predlaže se uvođenje dvije linije javnog gradskog prijevoza. Plava i crvena linija bi povezivala najvažnije gradske atrakcije, hotele i turističke kapacitete, terminale javnog prijevoza i parkirališta, te omogućuju kako turistima, tako i lokalnom stanovništvu učinkovit odgovor na prometnu potražuju u vidu javnog gradskog prijevoza. Sama tehnička izvedba autonomnih električnih busova omogućava njihovo korištenje u ljetnim uvjetima (otvorene izvedbe, bez prozora) kao i u zimskim uvjetima ili u uvjetima loših vremenskih prilika. Najveća prednost elektro mini busova je u tomu što bi se kao takav mogao kretati područjima koja bi u ostalim slučajevima bila zatvorena za ostali motorni promet (pješačka zona, zona ograničenog prometa). Linija bi polazila na svaki puni sat, a ljeti za (zbog veće potražnje) polazak svakih 30 do 40 minuta. Puna vožnja elektro busom bi trajala oko 20 minuta - 35 minuta (s uključenim stajanjima).

Vrijeme polaska prve linije potrebno je uskladiti s polascima trajekta i katamarana te prvih autobusa s autobusnog kolodvora. Preporučena cijena karte, vođena iskustvima drugih primorskih gradova sa sličnom ponudom javnog gradskog prijevoza iznosi 10 kuna za vožnju u jednom smjeru, uz mogućnosti izdavanja mjesečnih ili godišnjih karata za stanovnike grada odnosno za djelatnike u turizmu koji sezonski dolaze u Grad Korčulu.



Plava linija:

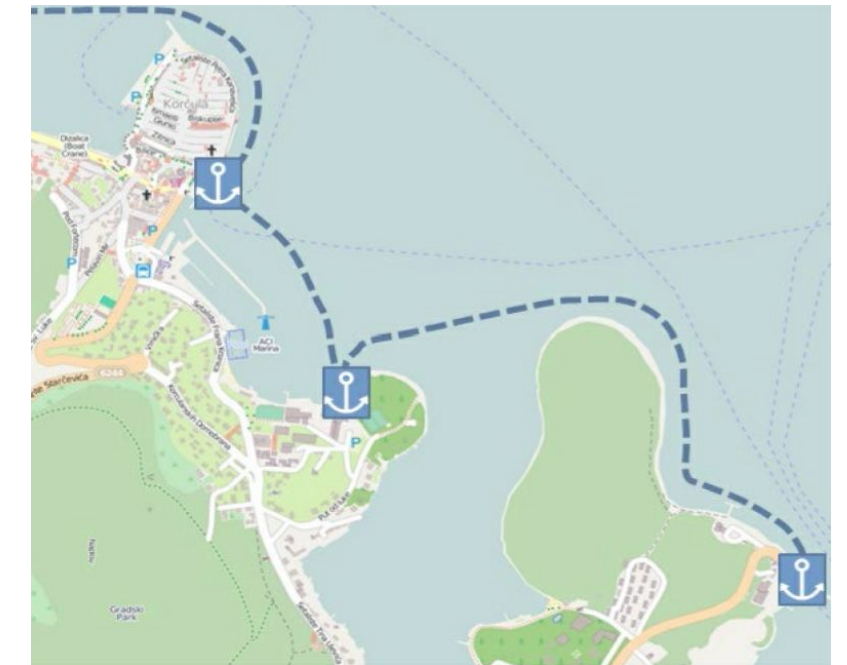
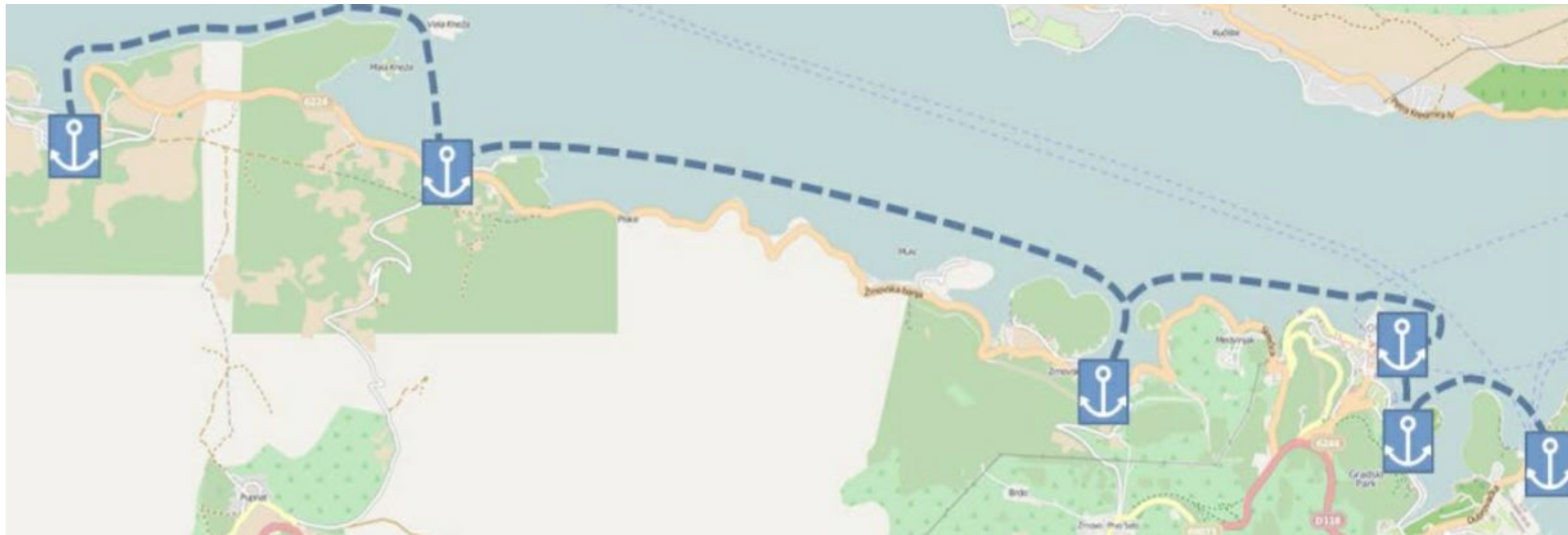
- 0) autobusni kolodvor,
- 1) osnovna škola,
- 2) ACI marina/ garaža,
- 3) Plokata,
- 4) Sv Nikola,
- 5) novi put- istok,
- 6) novi put - centar,
- 7) Forteca

Crvena linija:

- 0) autobusni kolodvor,
- 1) dom zdravlja, vatrogasni dom, policija,
- 2) Šetalište - Hober,
- 3) hoteli, Luka UŠ
- 4) hoteli, Banje (kupalište),
- 5) ACI marina/garaža
- 6) trgovački centar
- 7) groblje

_javni gradski prijevoz morem

Grad Korčula u odnosu na morsku obalu i položajem na okolna naselja ostvaruje prirodnu predispoziciju za organizaciju javnog prigradskog i međugradskog prijevoza morem. Ovakvim sustavom povezala bi se sva naselja uz more u blizini Grada Korčule. Prema do sada obavljenim istraživanjima i iskustvom ostalih primorskih gradova slične konfiguracije terena, utvrđeno je da postoji značajan interes za ovakvim oblikom prijevoza te da mnogi turisti smatraju znatnim nedostatkom nepostojanje sustavnog prijevoza morem u prijevoznj ponudi gradova na tom području. Uz manje korekcije postojećih luka i pristaništa, nema značajnijih prepreka za uvođenje ovakvog oblika prijevoza. Plovila bi bila na električni ili eko pogon sa 12 do 40 sjedala koja razvijaju brzine do 15 čvorova (imaju izrazite manevarske sposobnosti koje im omogućavaju brzo pristajanja i isplovljavanje). Ovakav sustav prijevoza predstavlja ekonomičan, ekološki, moderan, atraktivan i efikasan oblik javnog prijevoza. U Gradu Korčuli sustavom javnog gradskog prijevoza morem potrebno je povezati trajektne luke s hotelskim kompleksima i poluotokom te naselja Žrnovsku banju, Kneže i Račišće, također obnoviti veze s Pelješcem (Orebić, Viganj, Perna)



_javni gradski prijevoz morem

Uz javni prijevoz, putnicima je moguć i odabir privatnih cestovnih i water taxia, bicikala i rent motora, brodova sa staklenim dnom, itd.



_turistički brod sa staklenim dnom



_Lovor i Tamaris_linija Orebić-Korčula

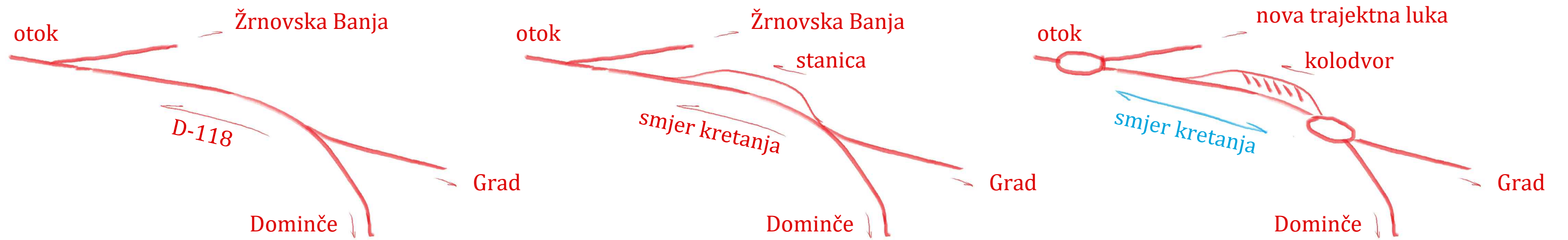


_taxi brod



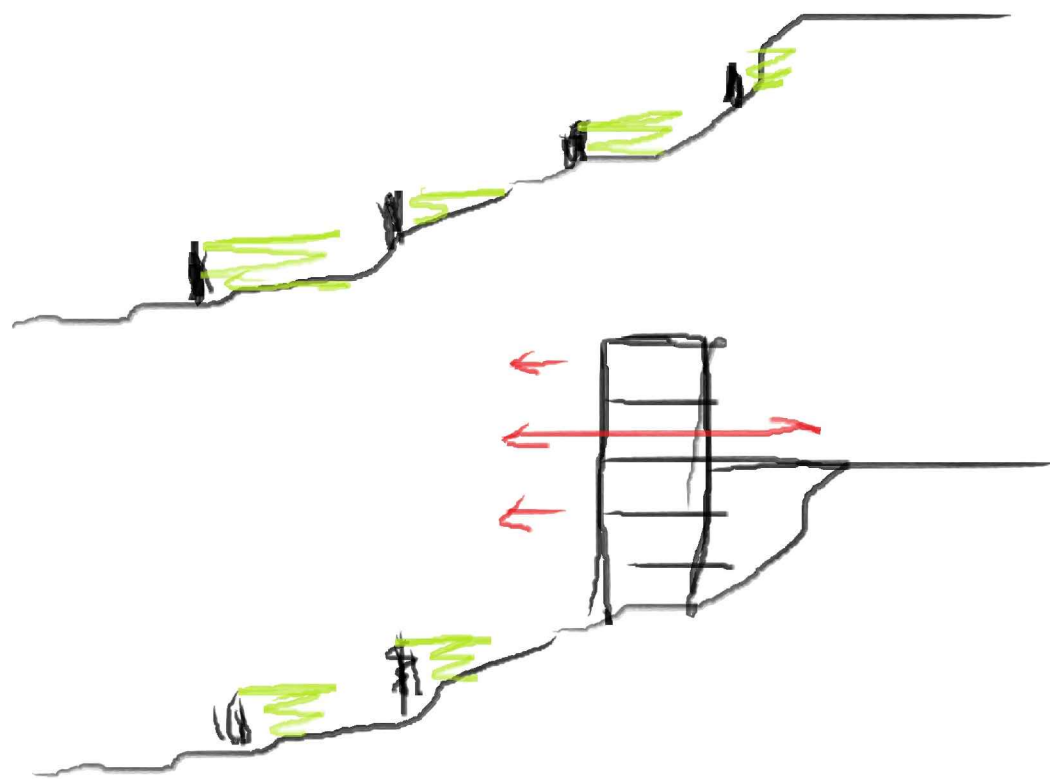
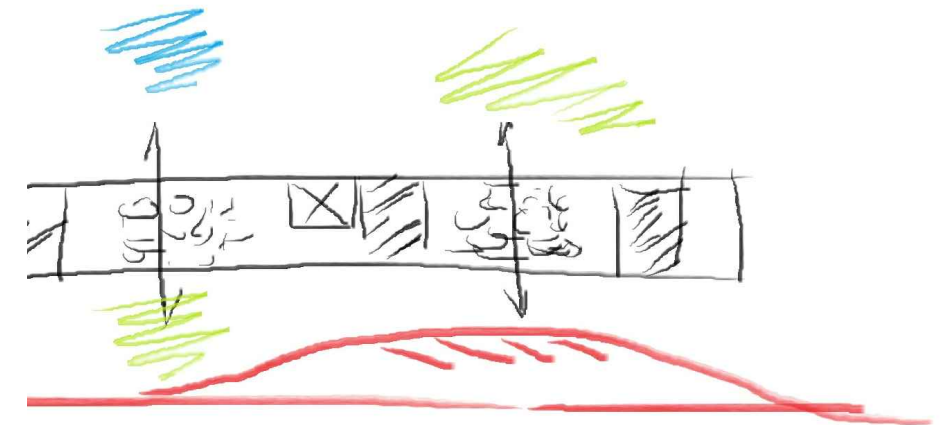
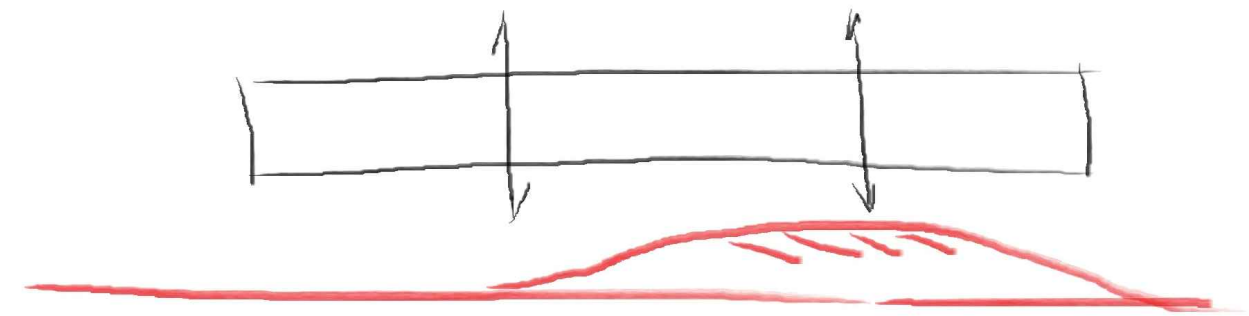
_3.1 koncept

Otok Korčula se profilirala u poželjnu turističku destinaciju čime se stvorila potreba za izgradnju i proširenje kapaciteta i ponuda/sadržaja Grada Korčule. Ideja diplomskog rada je ustanoviti utjecaje regionalnog i lokalnog prometa na Grad Korčulu, te pružiti adekvatan sistem gradskog transporta kojem će ishodišna točka biti novi autobusni kolodvor Korčula. Novim sistemom javnog prijevoza na otoku i unutar samog grada omogućilo bi se prvenstveno rješavanje prometnog kaosa i zagušenosti za vrijeme turističke sezone, ali i pružanje bolje usluge za domaće stanovništvo. Manje sredine koje su rastućoj potražnji, alternativnim načinima i "car free" stilom života imaju veći potencijal privući i zadržati više stanovnika i posjetitelja, zajedno s ekonomskom aktivnosti koju generiraju.



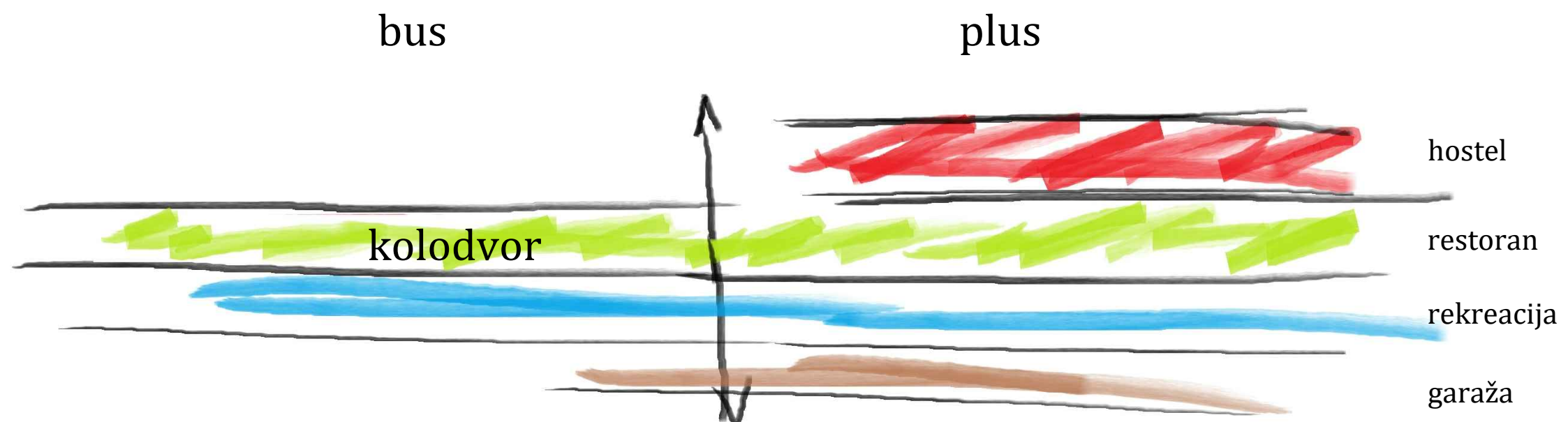
_promet

Lokacija se nalazi uz cestu D-118 na pravcu trajektno pristanište Dominče /Korčula/ - Smokvica - Blato - Vela Luka, koja je povijesni cestovni pravac što je uz nužna poboljšanja trase zadržao svoju ulogu cestovne poveznice prostora Otoka. Osim što je ova cesta važna za otočki život, pa i za život unutar grada ona je glavna veza prostora i otoka i grada s trajektnim pristaništem u Dominčama preko kojega je otok na istočnoj strani povezan s kopnom. Novi kolodvor tretiram poput autobusne stanice uz rub ceste, omogućavajući tako čist protok vozila duž lokacije (izbjegavanje križanja vozila) i povezanost sa svim važnim točkama otoka .



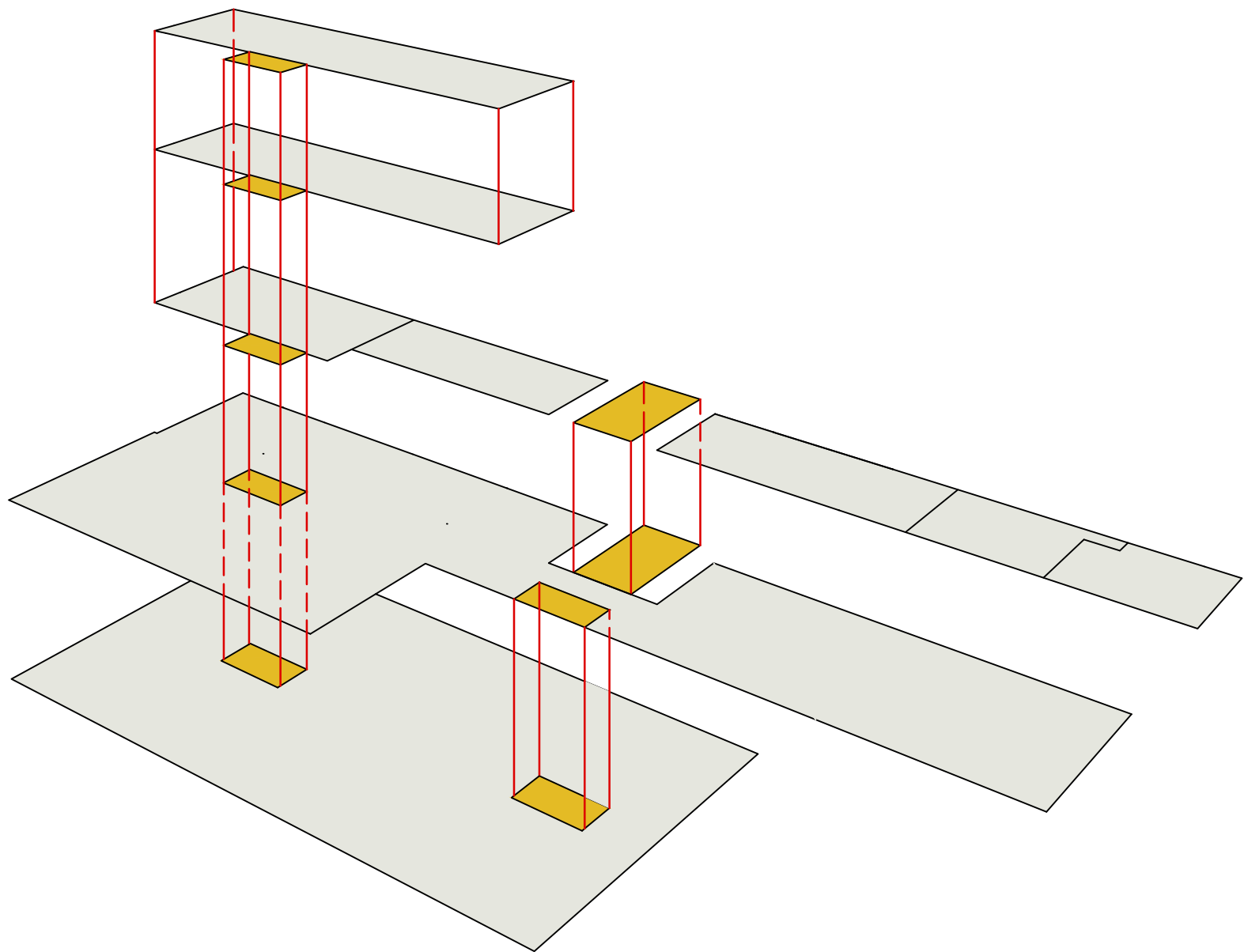
_oblikovanje

Oblikovanje objekta proizišlo je iz elemenata prisutnih na lokaciji. Strma padina između dva brda ispunjena je suhozidima koji čine "doce" kako bi zadržali ono malo zemlje za poljoprivredu. Nova zgrada je "suhozid" koji zadržava program kolodvora i rekreacijskog centra na padini. Materijalima i izgledom nastoji biti neprimjetna u okruženju šume crnih borova i niskog raslinja. Unutar sebe ima niz natkrivenih otvorenih (trijem) i zatvorenih prostora ispunjenim potrebnim sadržajima (kolodvor A kategorije), koji su orijentirani na padinu i pružaju stalan vizualan kontakt između prirode sadržaja i perona kolodvora.

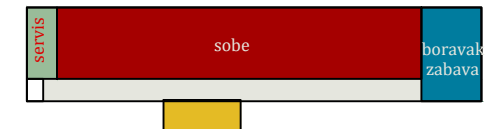


_program +

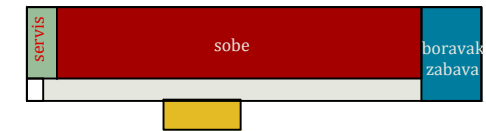
U sklopu autobusnog kolodvora postavljam programe hostela i rekreacijskog centra, koji osiguravaju intenzivno korištenje objekta kroz cijelu godinu a ne samo za vrijeme sezone. Hostel je namjenjen sezonskim radnicima, vozačima autobusa, sportskim grupama i ljudima na poslovnim putevima koji na otok dolaze bez automobila (jer ga nemaju ili je preskup put). Blizina glavnog prometnog terminala otoka im omogućava povezanost s poslom, rekreacijom, zabavom, turističkim sadržajima cijelog otoka a ne samo Grada. Rekreacijski centar sadrži kuglanu (kategorizacijom za natjecanja), košarkaškom dvoranom, teretanom, "chage ball" i PRAMA interaktivnim fitnessom za djecu i odrasle. Lociranjem rekreacijskih sadržaja uz kolodvor omogućava maloljetnicima i osobama bez osobnih vozila neovisnost, (bavljenje sportom ne oviseci o prijevozu roditelja i poznanika). Predstavljenim programom potiče se korištenje električnog javnog prijevoza, osigurava smanjenje zagađenja i količine osobnih automobila na cijelom otoku. Novi kolodvor nudi i mogućnost sakupljanja el. energije te punjenje autobusa.



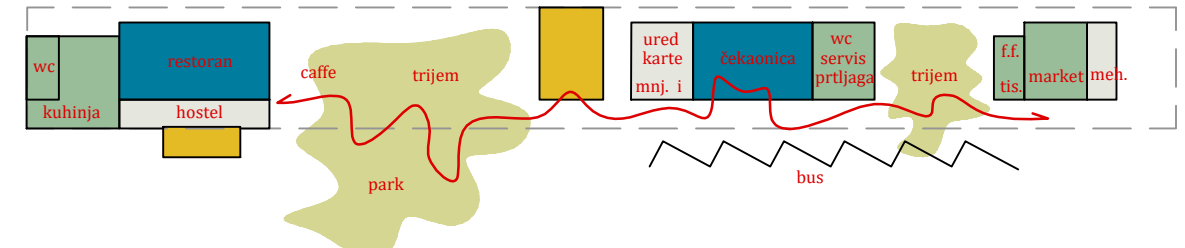
2.kat



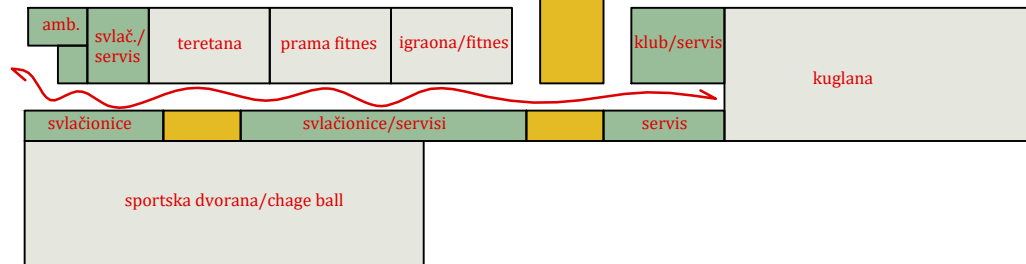
1.kat



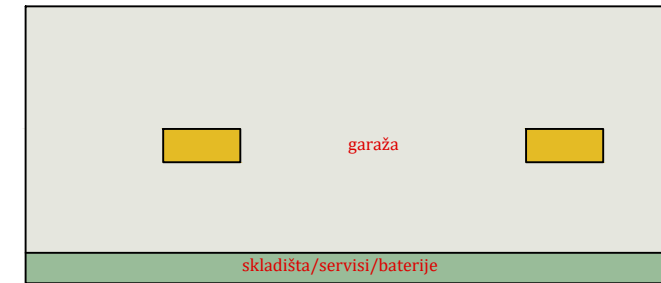
prizemlje

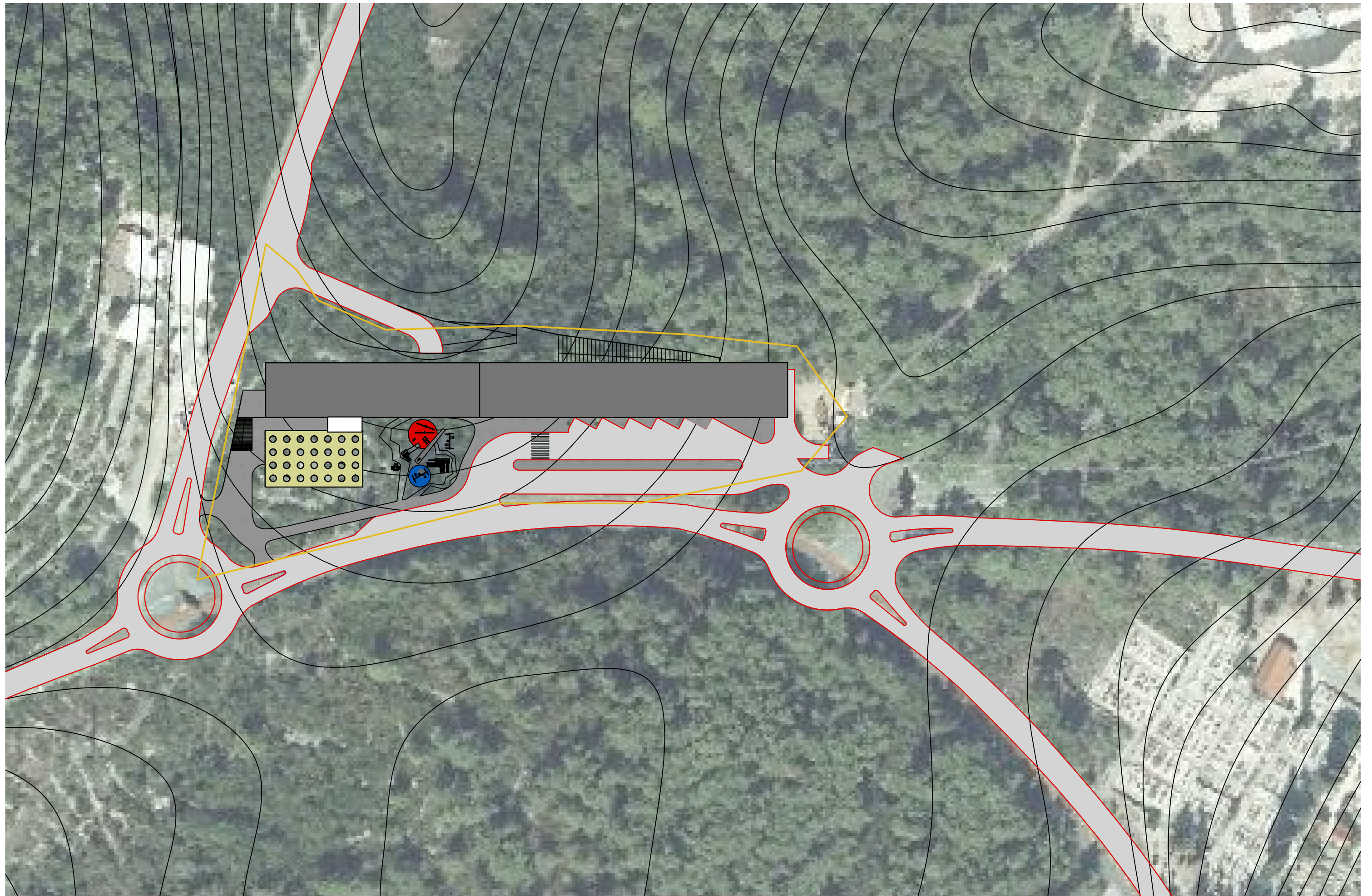


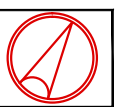
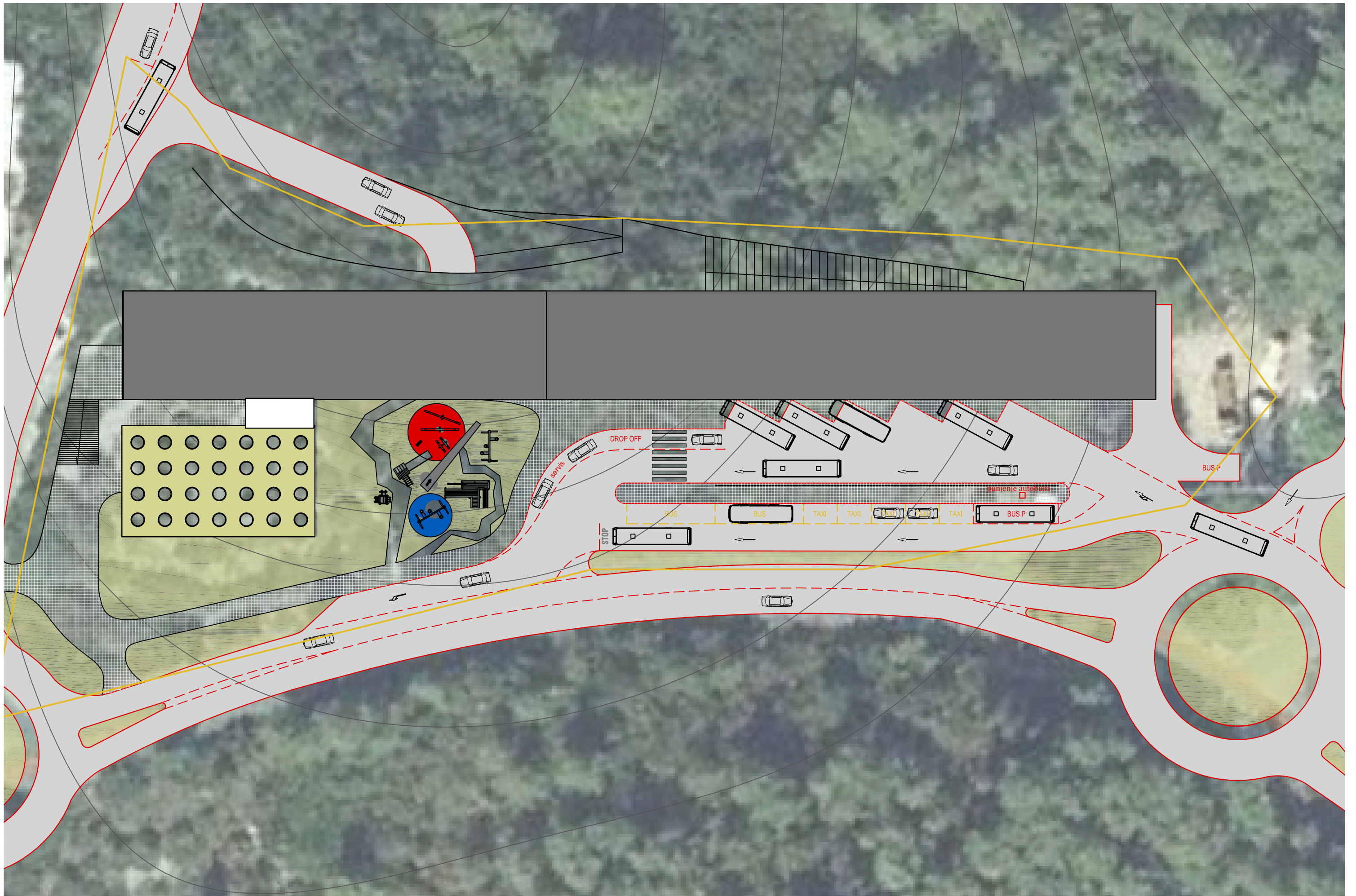
suteren

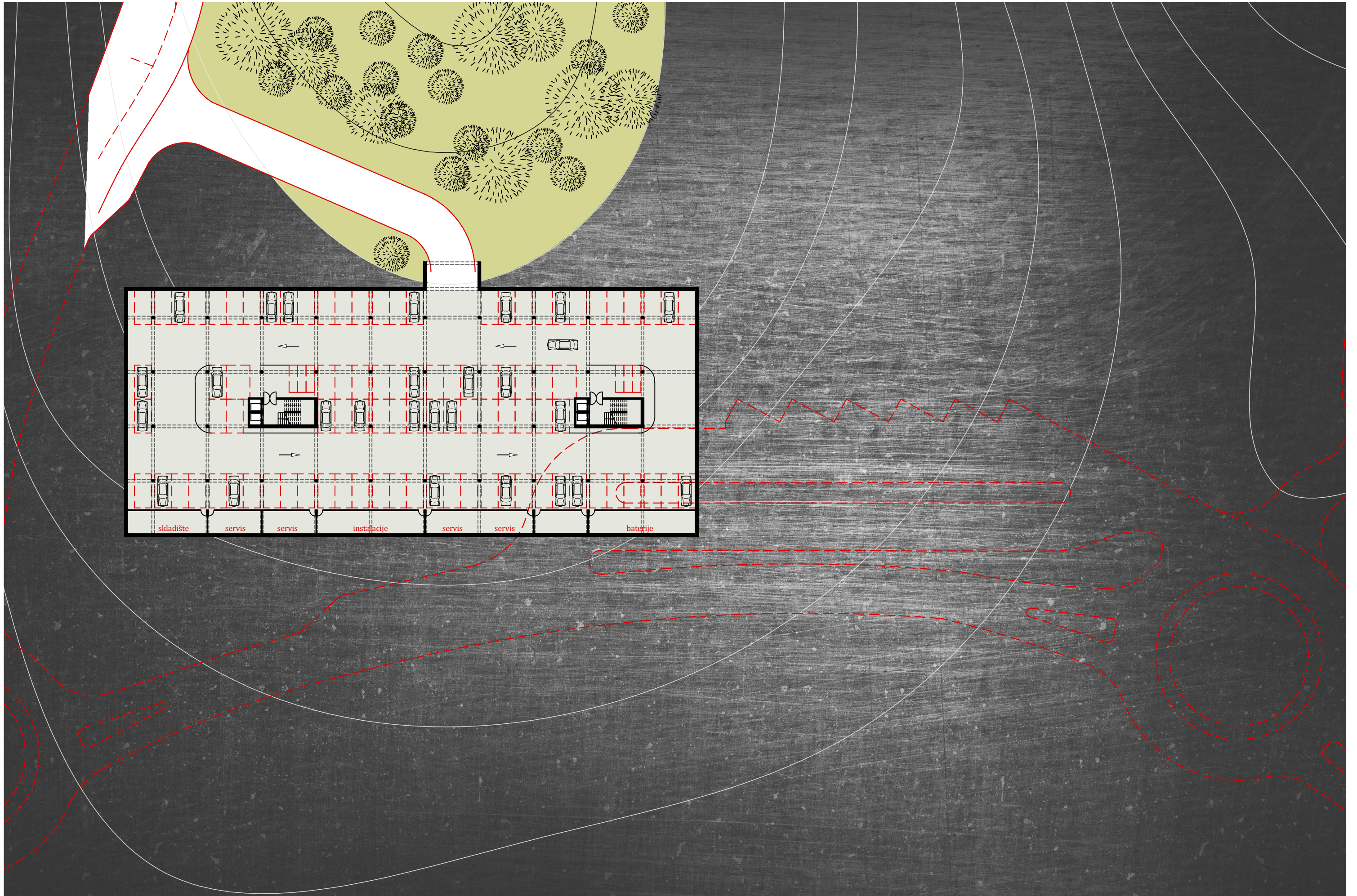


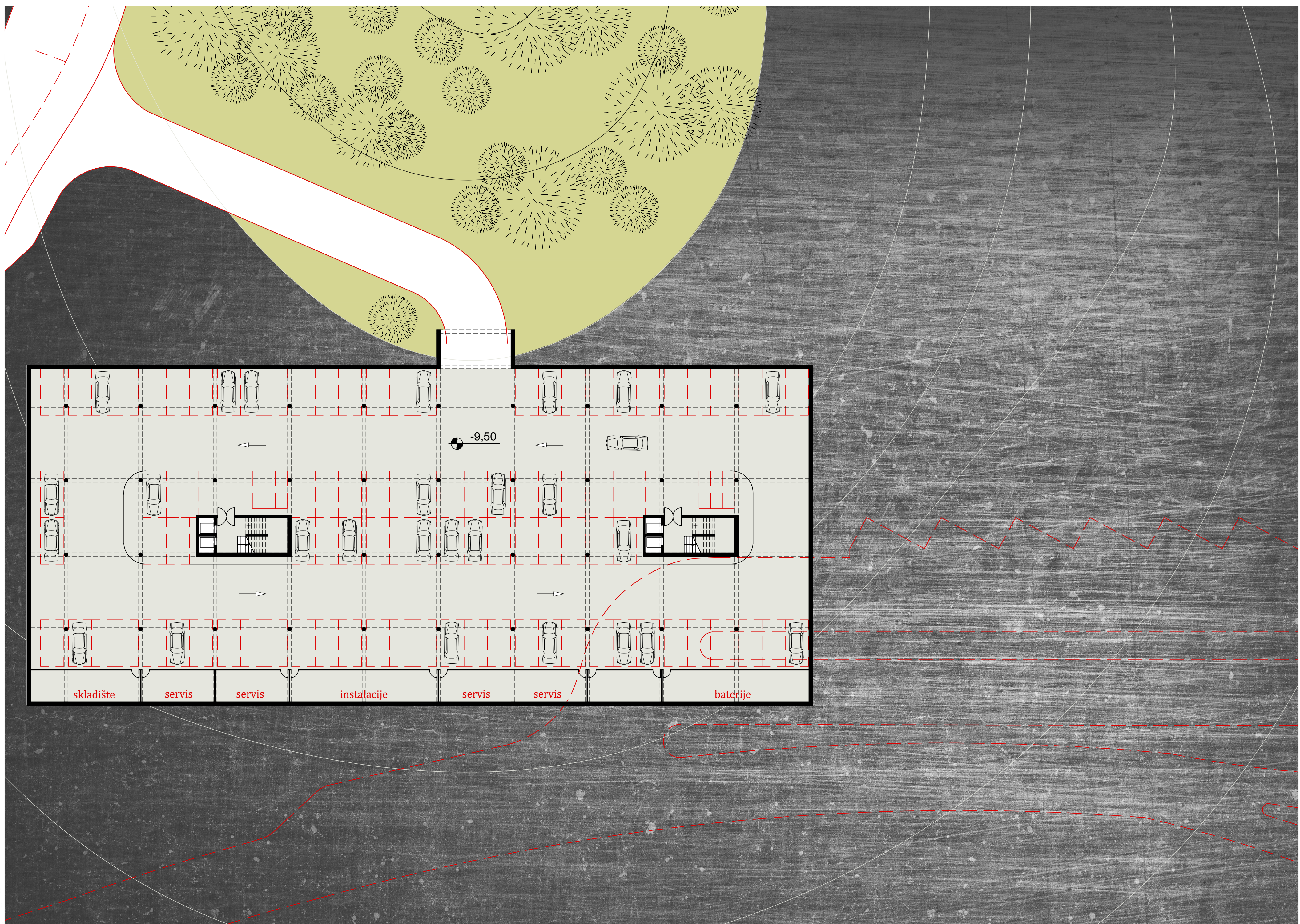
garaža

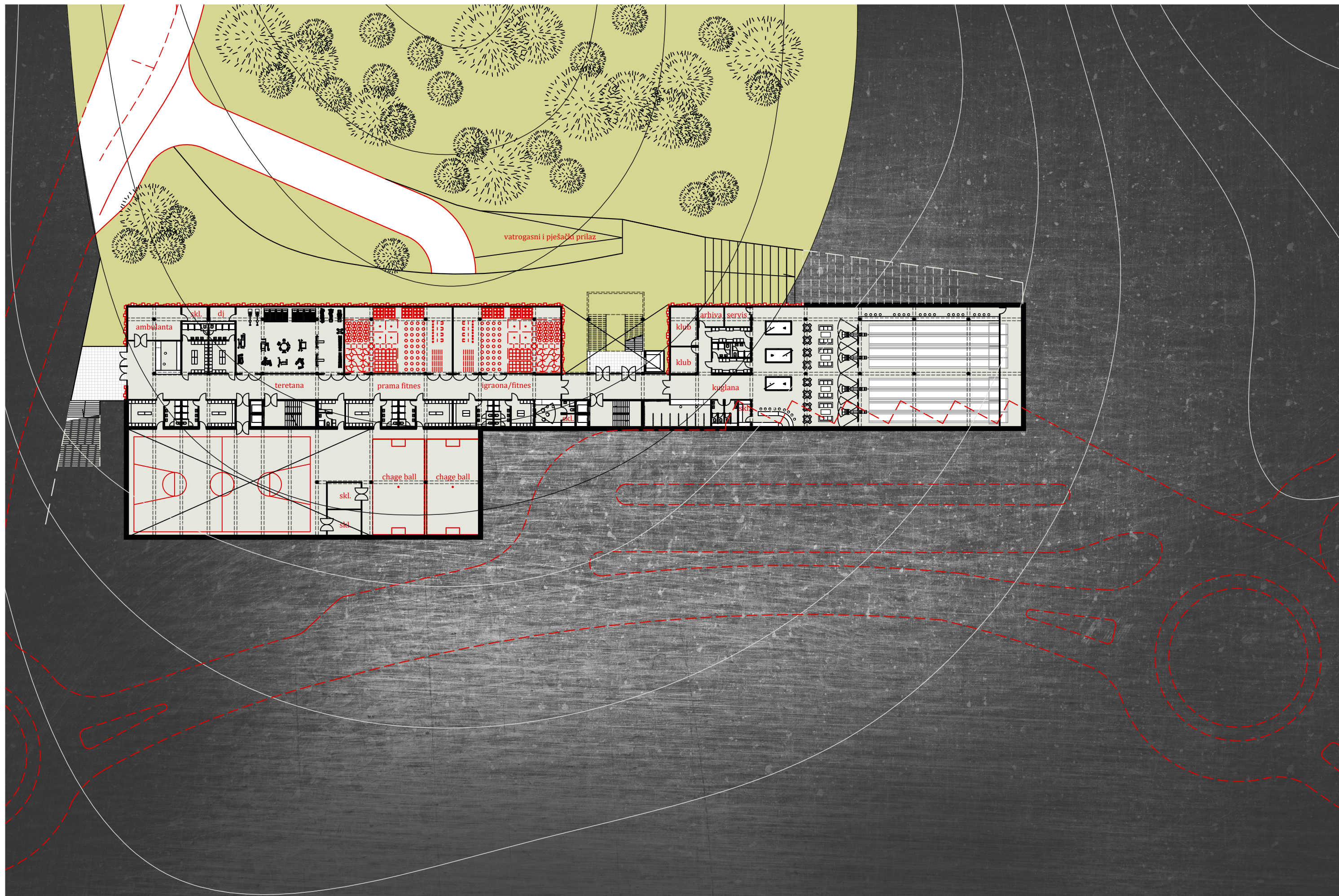


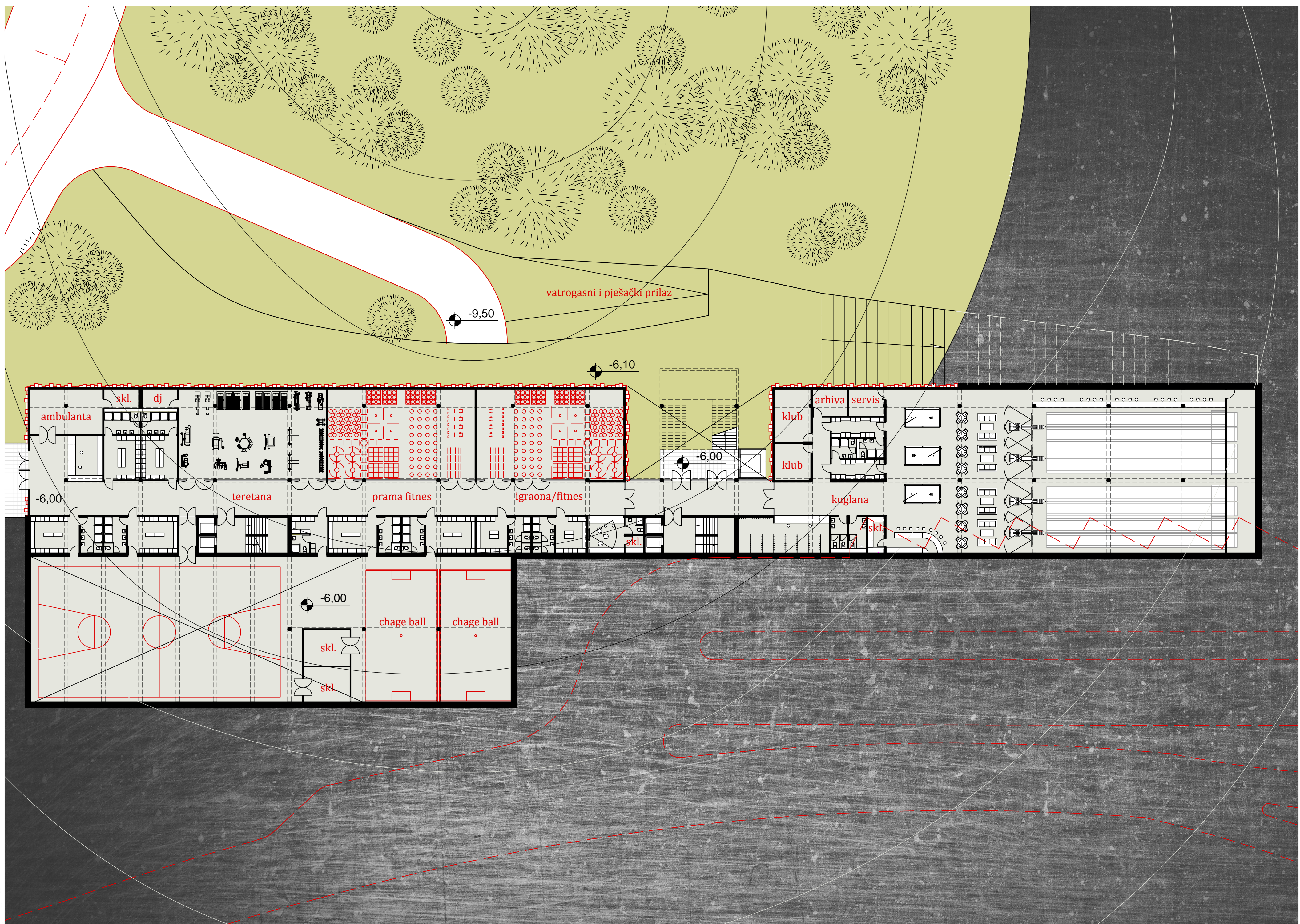


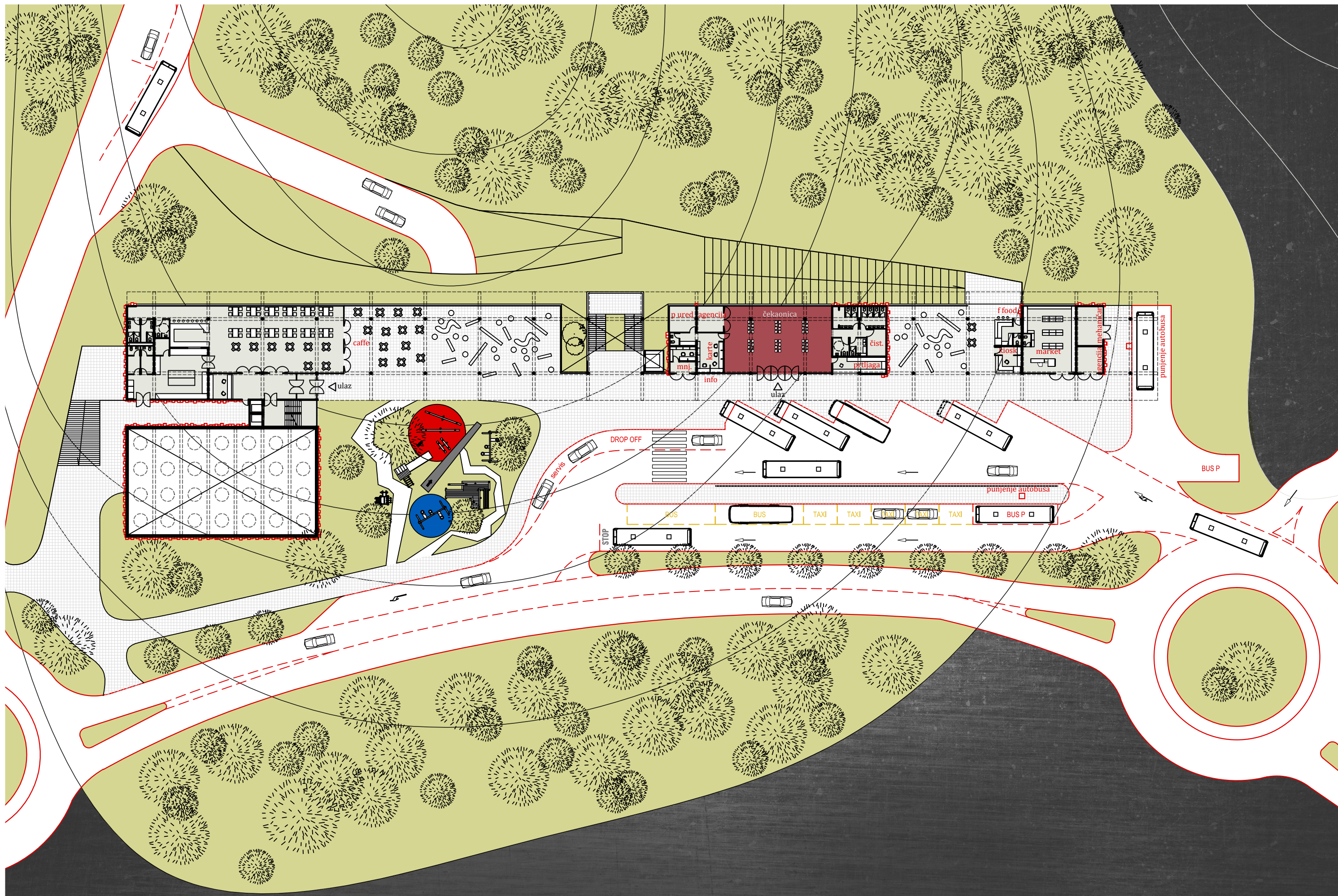




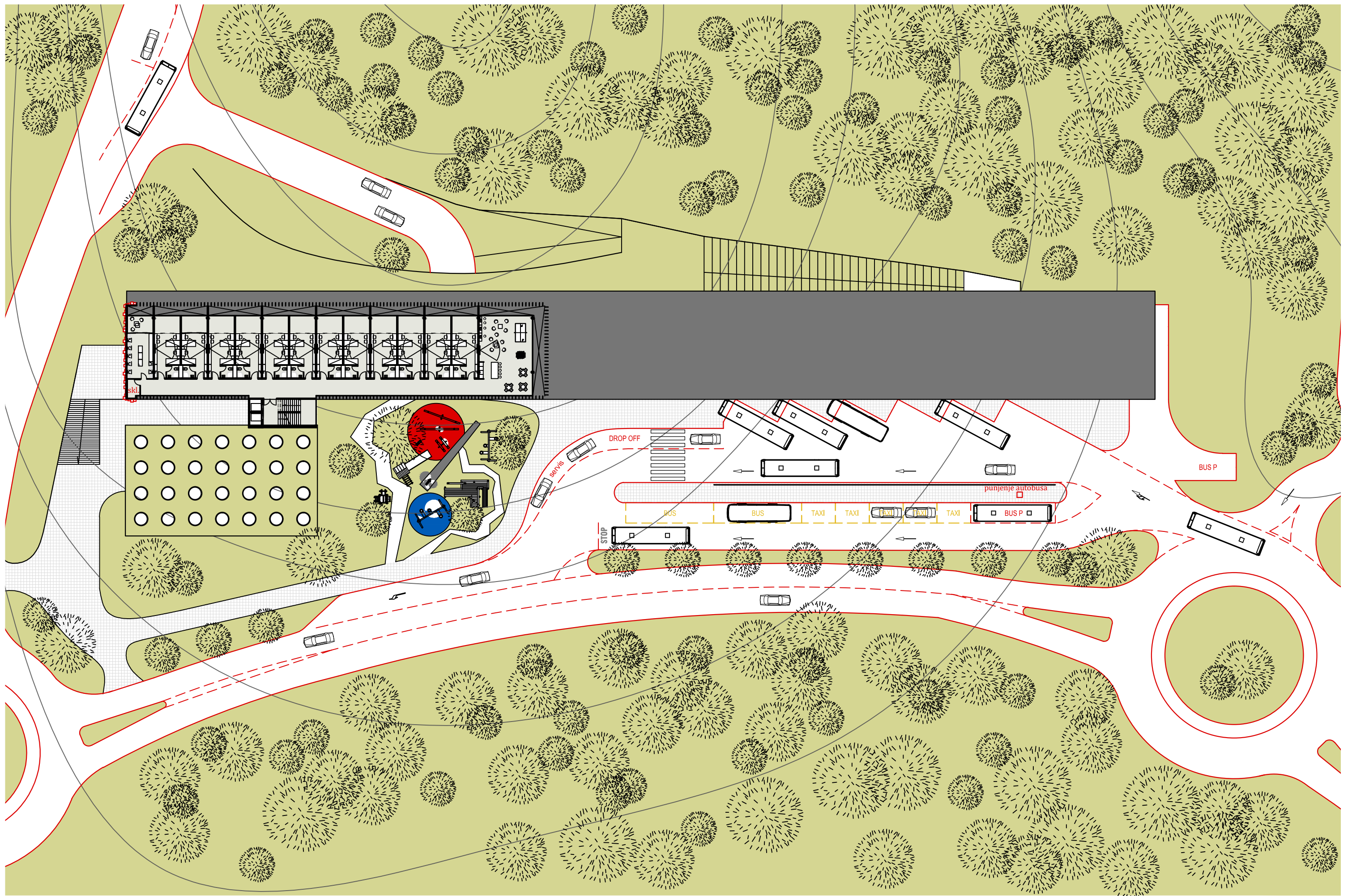


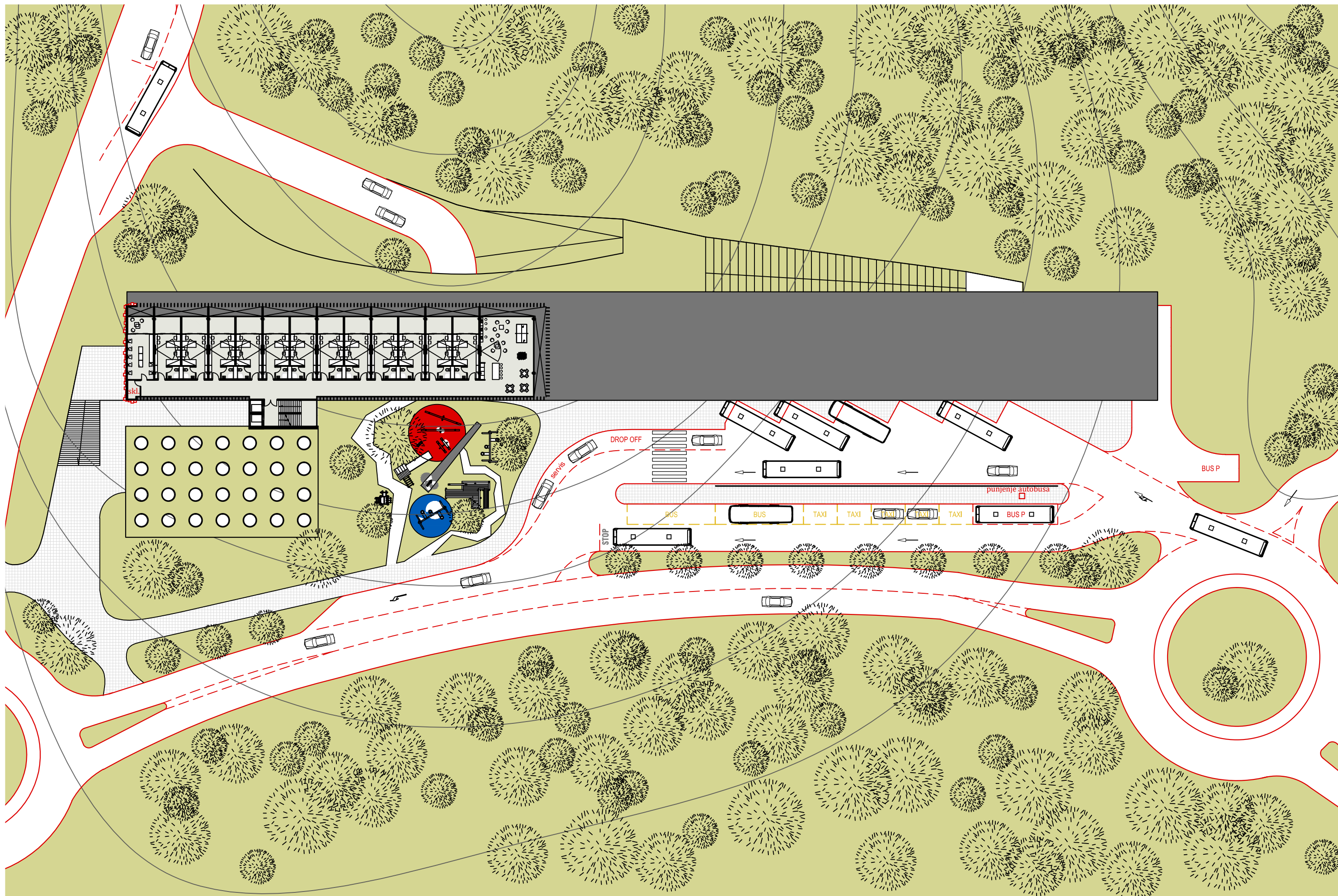


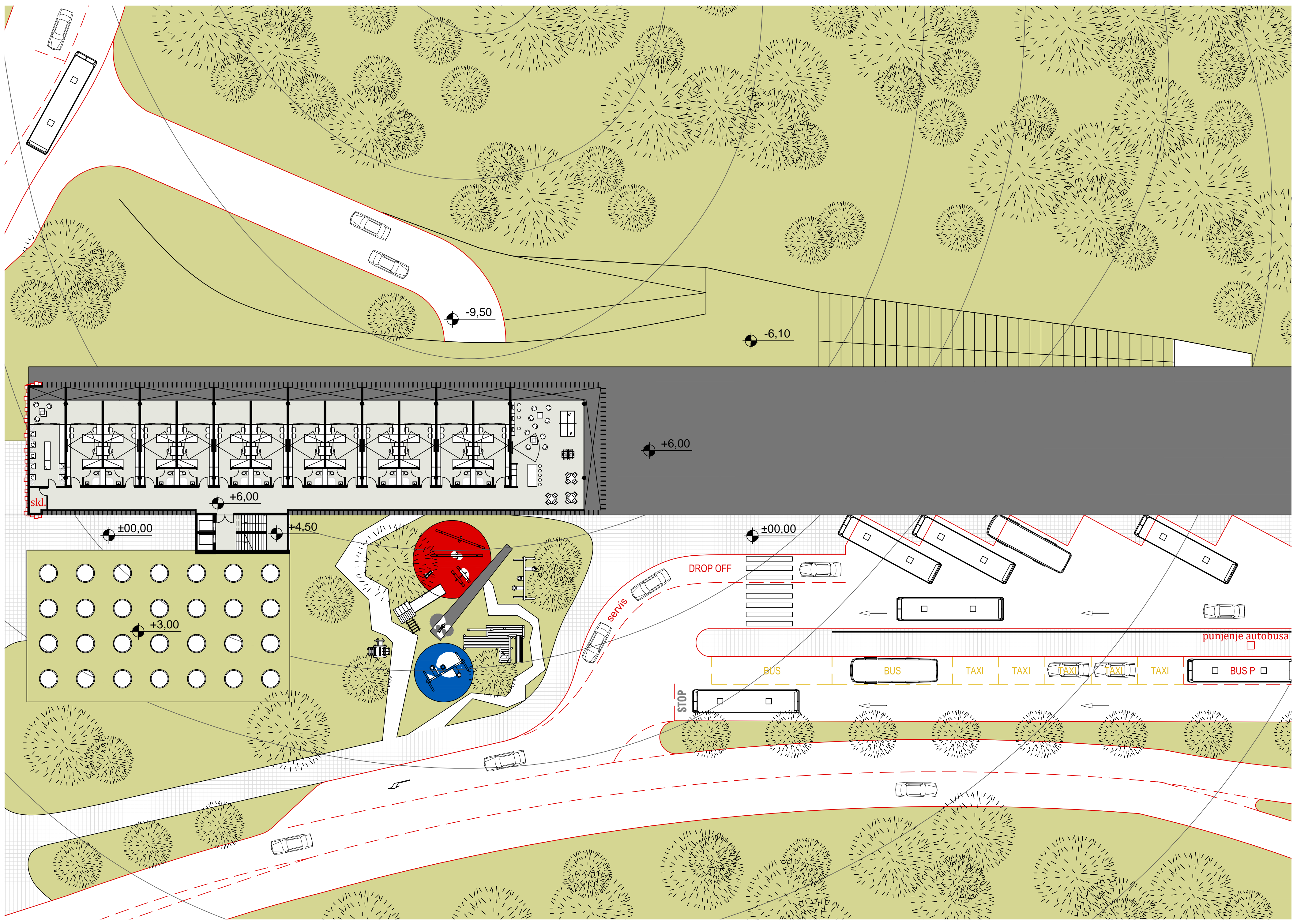


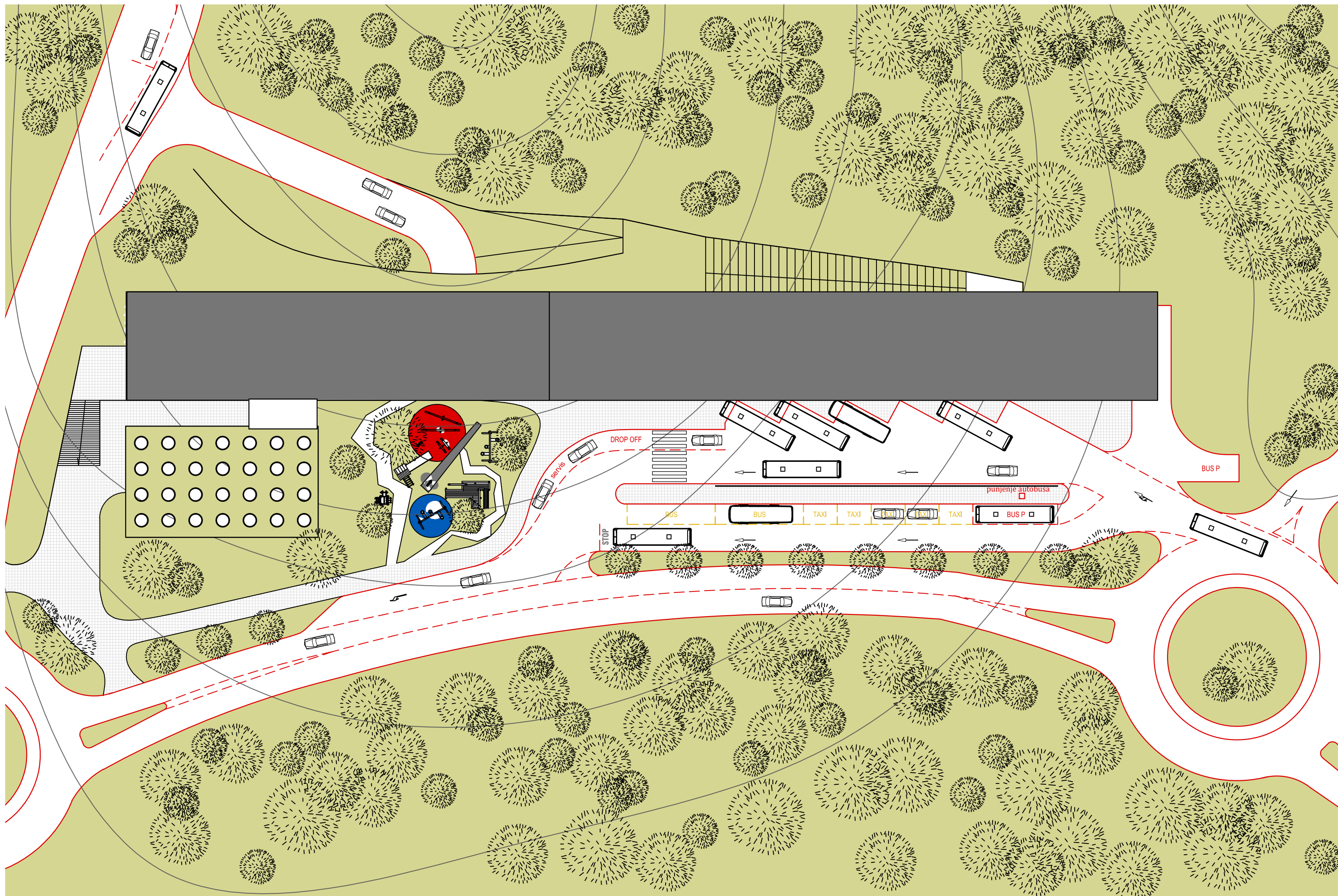


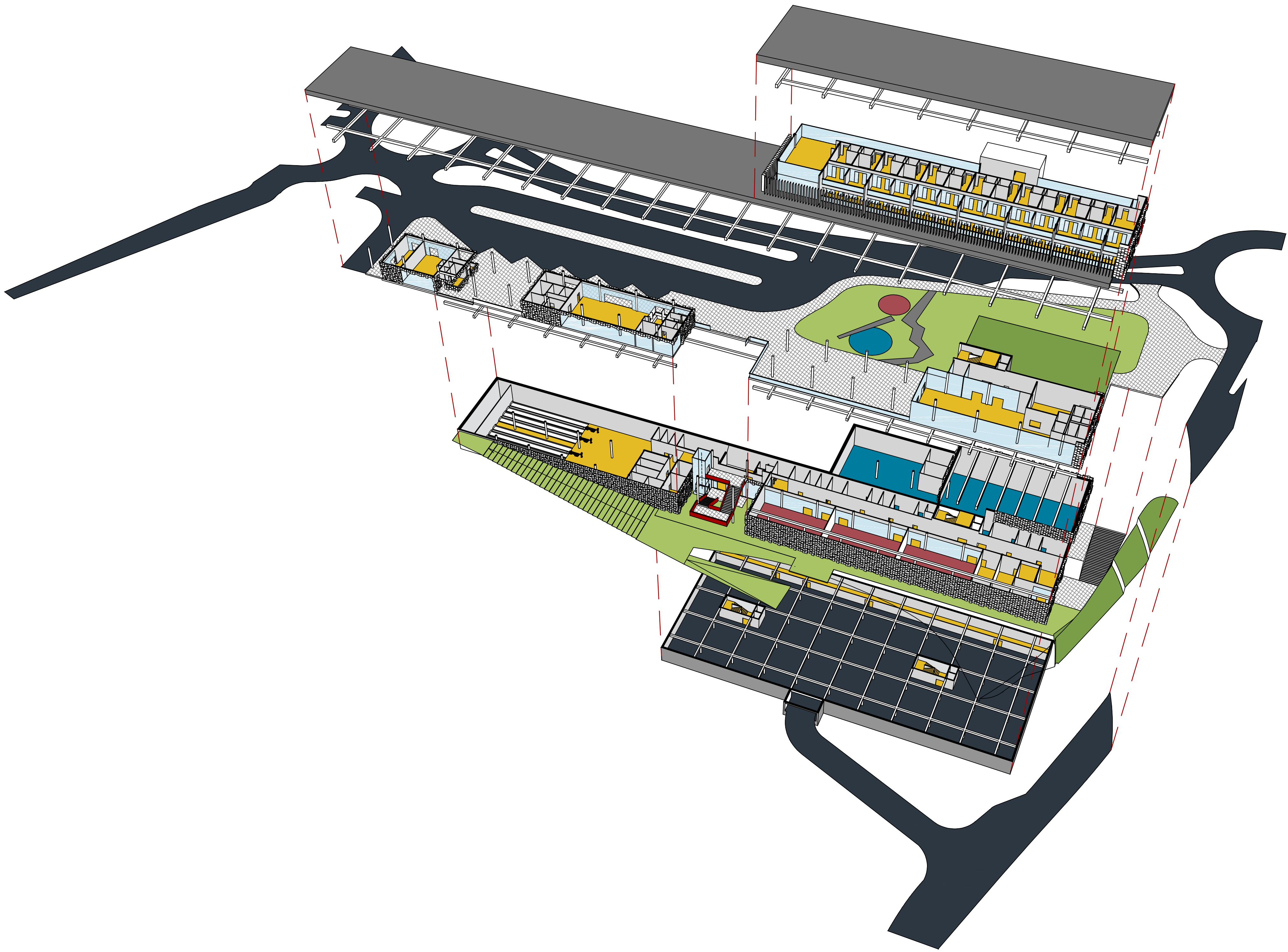












Sveučilište u Splitu,
Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije

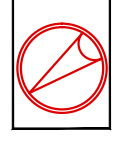
student: **AndeĀo Hajdić**

mentor: **prof. art. Dinko Peraić dipl.ing.arh**

komentor: **Dr. sc. Hrvoje Bartulović dipl.ing.arh**

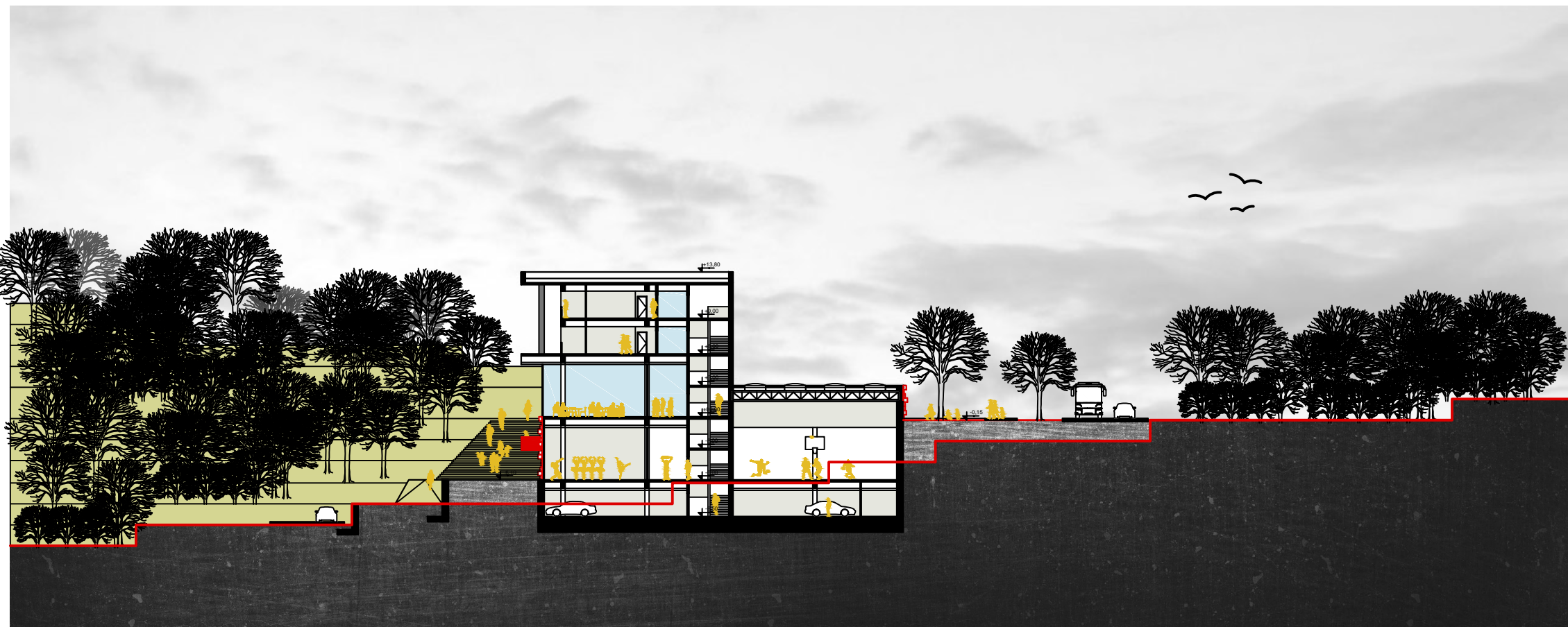
naziv projekta: **bus plus**

sadržaj priloga: **aksonometrija**





Sveučilište u Splitu _Fakultet, građevinarstva, arhitekture i geodezije	_student: Anđelo Hajdić	_mentor: prof. art. Dinko Peračić dipl.ing.arh	_komentor: Dr. sc. Hrvoje Bartulović dipl.ing.arh	_naziv projekta: bus plus	_sadržaj priloga: presjek _a-a	_m 1:500 0 1 5 10 15
--	-----------------------------------	---	--	------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------



Sveučilište u Splitu _Fakultet, građevinarstva, arhitekture i geodezije	_student: Anđelo Hajdić	_mentor: prof. art. Dinko Peračić dipl.ing.arh	_komentor: Dr. sc. Hrvoje Bartulović dipl.ing.arh	_naziv projekta: bus plus	_sadržaj priloga: presjek _b-b	_m 1:500 0 1 5 10 15
--	-----------------------------------	---	--	------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------



Sveučilište u Splitu _Fakultet, građevinarstva, arhitekture i geodezije	_student: Anđelo Hajdić	_mentor: prof. art. Dinko Peračić dipl.ing.arh	_komentor: Dr. sc. Hrvoje Bartulović dipl.ing.arh	_naziv projekta: bus plus	_sadržaj priloga: presjek_c-c	_m 1:500 0 1 5 10 15
--	-----------------------------------	--	---	-------------------------------------	---	-----------------------------



Sveučilište u Splitu _Fakultet, građevinarstva, arhitekture i geodezije	_student: Anđelo Hajdić	_mentor: prof. art. Dinko Peračić dipl.ing.arh	_komentor: Dr. sc. Hrvoje Bartulović dipl.ing.arh	_naziv projekta: bus plus	_sadržaj priloga: presjek_d-d	_m 1:250 0 1 5 10 15
--	-----------------------------------	--	---	-------------------------------------	---	-----------------------------



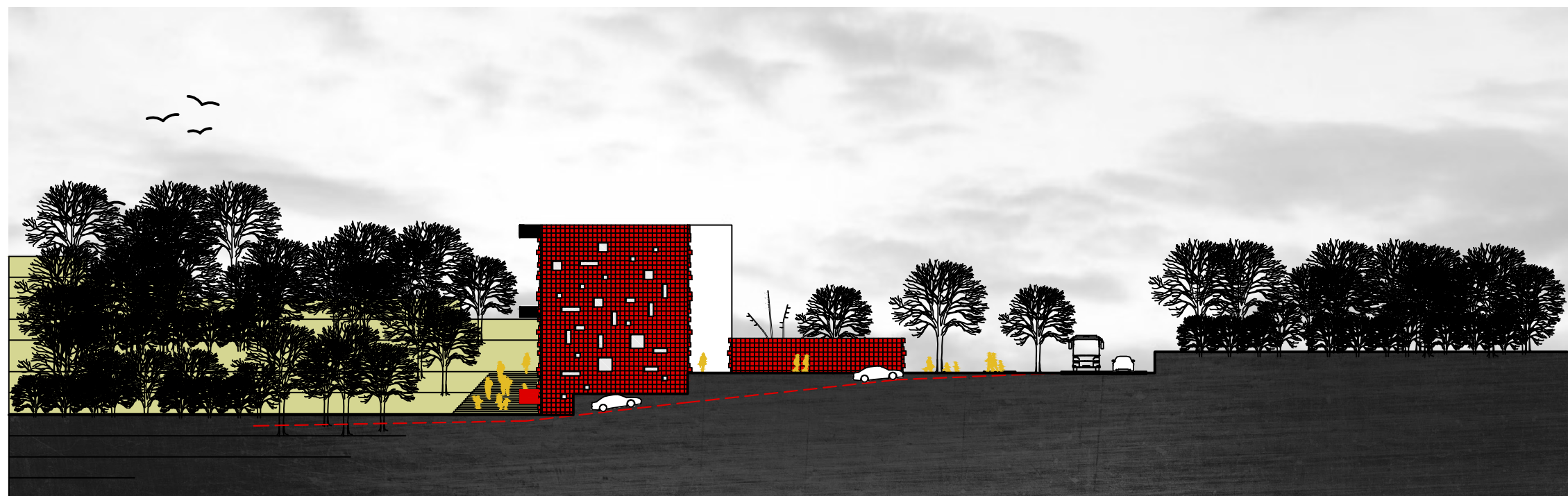
<u>_student:</u>	<u>_mentor:</u>	<u>_komentor:</u>	<u>_naziv projekta:</u>	<u>_sadržaj priloga:</u>	<u>_m 1:500</u>	0 1 5 10 15
Sveučilište u Splitu _Fakultet, građevinarstva, arhitekture i geodezije	Anđelo Hajdić	prof. art. Dinko Peračić dipl.ing.arh	Dr. sc. Hrvoje Bartulović dipl.ing.arh	bus plus	pročelje_s	



<u>_student:</u>	<u>_mentor:</u>	<u>_komentor:</u>	<u>_naziv projekta:</u>	<u>_sadržaj priloga:</u>	<u>_m 1:500</u>	0 1 5 10 15
Sveučilište u Splitu _Fakultet, građevinarstva, arhitekture i geodezije	Anđelo Hajdić	prof. art. Dinko Peračić dipl.ing.arh	Dr. sc. Hrvoje Bartulović dipl.ing.arh	bus plus	pročelje_j	

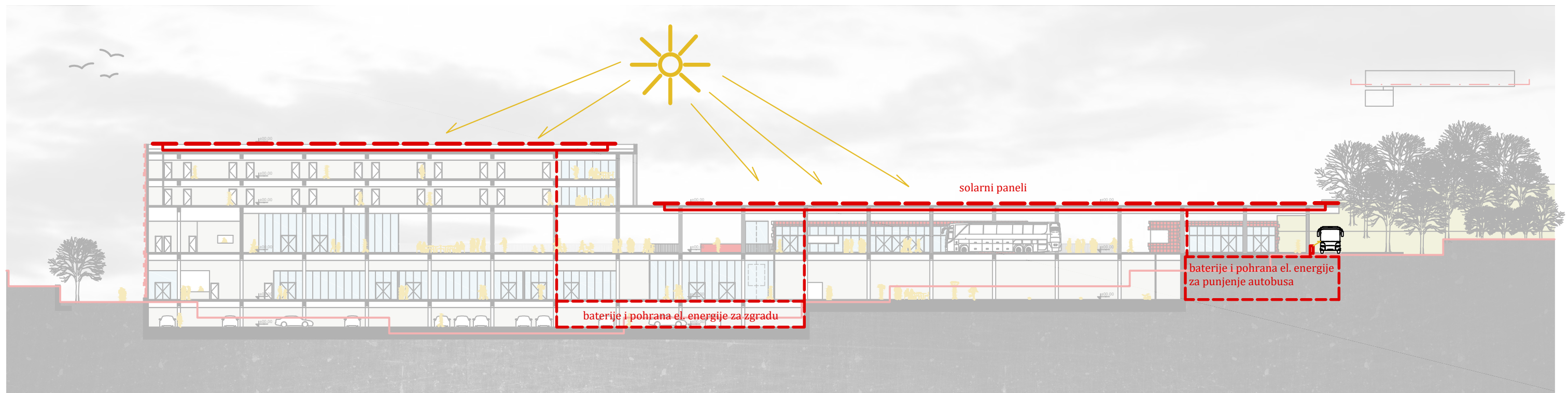


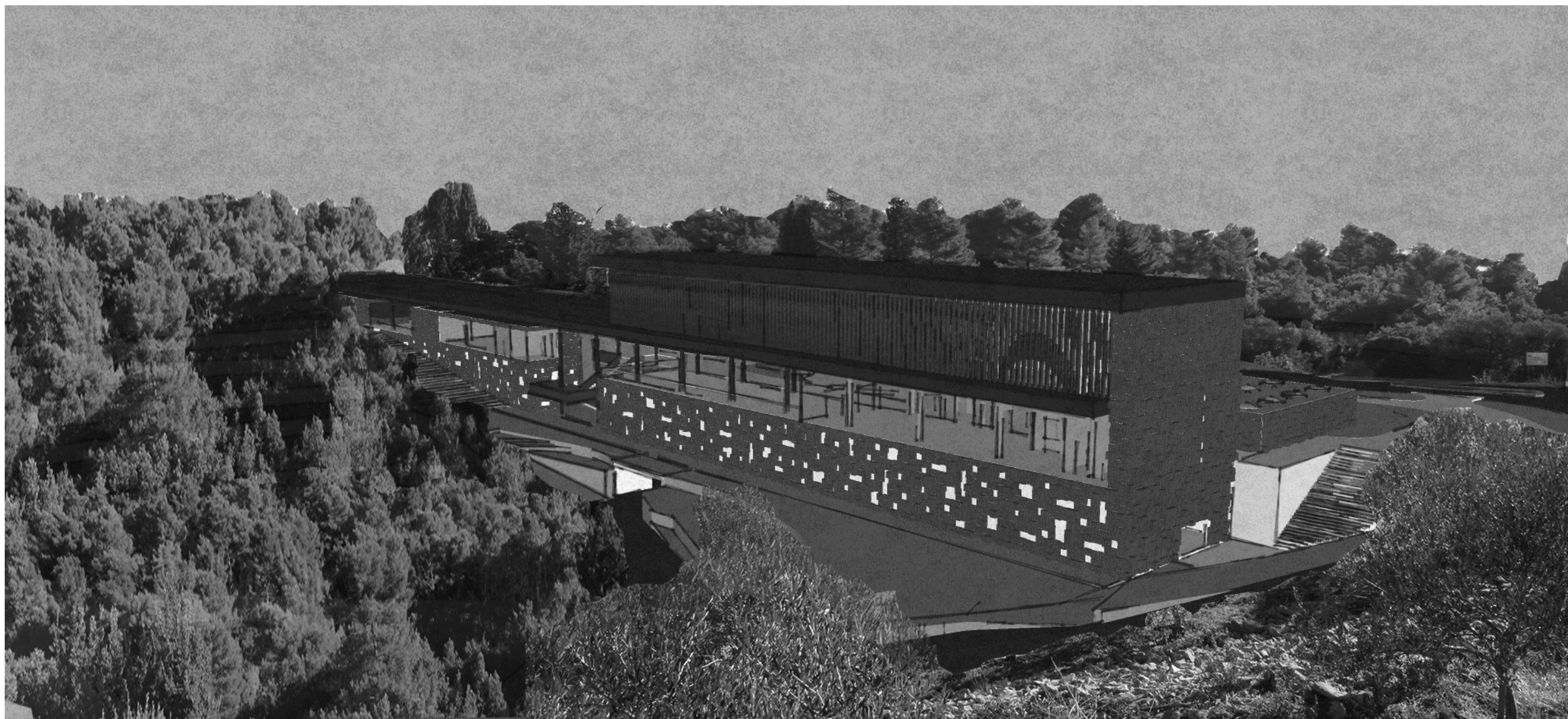
Sveučilište u Splitu _Fakultet, građevinarstva, arhitekture i geodezije	_student: Anđelo Hajdić	_mentor: prof. art. Dinko Peračić dipl.ing.arh	_komentor: Dr. sc. Hrvoje Bartulović dipl.ing.arh	_naziv projekta: bus plus	_sadržaj priloga: pročelje_i	_m 1:500 0 1 5 10 15
--	-----------------------------------	--	---	-------------------------------------	--	-----------------------------



Sveučilište u Splitu _Fakultet, građevinarstva, arhitekture i geodezije	_student: Anđelo Hajdić	_mentor: prof. art. Dinko Peračić dipl.ing.arh	_komentor: Dr. sc. Hrvoje Bartulović dipl.ing.arh	_naziv projekta: bus plus	_sadržaj priloga: pročelje_z	_m 1:500 0 1 5 10 15
--	-----------------------------------	--	---	-------------------------------------	--	-----------------------------

Novi kolodvor nudi i mogućnost sakupljanja električne energije pomoću solarnih panela. Sakupljenju električnu energiju pohranjuje u podzemnim baterijama i koristi za punjenje autonomnih minibusova javnog gradskog prijevoza te automatski stvara i preduvjete za buduće planirano uvođenje el. lokalnih autobusa na cijelom otoku. Također pohranjenu električnu energiju po potrebi može koristiti hostel i rekreacijski centar. Uvođenjem električnog prijevoza na otoku smanjuje se zagađenje okoliša i količinu neželjene buke kako za turiste, stanare tako i za životnje.















_4.1 zaključak

Dugogodišnje zanemarivanje sustavnog rješavanja problema prometa na području Grada Korčule je ostavilo posljedice koje se očituju u stihijskoj primjeni samo parcijalnih prometnih rješenja na pojedinim dijelovima prometne mreže, bez jasno prepoznatljive vizije i cjeline. Rezultati takvog pristupa ogledaju se u razvijanju samo nekih dijelova prometnog sustava bez jasnog cilja i etapnosti dolaska do tog cilja. Izvjesnost boljih veza s kopnom odraziti će se sigurno i na bolji prometni položaj Grada, koji će se ipak time približiti središtima Države, ali i šire. To će otvoriti perspektive potencijalno boljem gospodarskom, osobito turističkom ali i svekolikom drugom razvoju. S druge strane izazvat će jače pritiske na prostor i njegovo korištenje.

Glavni ciljevi su uspostave optimalne organizacije i funkcije prometnog sustava, učinkovitog unutarnjeg povezivanja sa krajnjim ciljem uspostave optimalne sigurnosti prometa i zaštite okoliša. Rješenja regulacije prometa u središtu grada te koncepcija sustava Javnoga gradskoga i prigradskoga prometa omogućit će se prvenstveno izgradnjom novog autobusnog kolodvora i nove trajektne i kruzer luke.

_literatura

_stranice Grada Korčule

_Prostorni plan uređenja Grada Korčule

_podloge

_natječaji

_prometni fakultet Zagreb

_koncept prometnog razvitka Grada Korčule

_prometna studija

_časopis urbs

_gup Splitskog područja, šira slika

_konceptija regionalne osovine razvoja

_Berislav Kalogjera

_Korčula : portret jednog grada na istočnom Jadranu

_gup detaljni plan