

decembar 2011

KONCEPT PLANA



*DRŽAVNA STUDIJA LOKACIJE
- DIO SEKTORA 56 -*

naručilac: MINISTARSTVO ODRŽIVOG RAZVOJA I TURIZMA

obrađivač:



MonteCEP / Kotor

DRŽAVNA STUDIJA LOKACIJE
DIO SEKTORA 56

KONCEPT PLANA

NARUČILAC:

MINISTARSTVO ODRŽIVOG RAZVOJA I TURIZMA

OBRADIVAČI:

MonteCEP dsd, Kotor

CEP - CENTAR ZA PLANIRANJE URBANOG RAZVOJA doo Beograd



Uži radni tim:

Saša Karajović, dipl. prostorni planer (odgovorni planer)

Zorica Šljukić, dipl. inž. arhitekture

Snežana Dimitrijević, dipl. inž. saobraćaja

Zorana Milošević, dipl. inž. arhitekture

Jelena Franović, dipl. inž. pejz. arhitekture

direktor MonteCEP-a:

Saša Karajović, dipl. prostorni planer

Kotor – Beograd, decembar 2011.



Crna Gora

Ministarstvo uređenja prostora
i zaštite životne sredine

Broj 10 - 8362/1
Podgorica, 25.12.2009. godine

Ministarstvo uređenja prostora i zaštite životne sredine, rješavajući po zahtjevu „Monte Cep“ d.s.d. Kotor, na osnovu člana 134 Zakona o uređenju prostora i izgradnji objekata („Službeni list CG“, br. 51/08) i člana 196 Zakona o opštem upravnom postupku („Službeni list CG“, br. 60/03) donosi

RJEŠENJE

„MONTE CEP“-u d.s.d iz Kotora, **IZDAJE SE LICENCA** za obavljanje djelatnosti izrade planskih dokumenata.

Licenca se izdaje za period od pet godina.

Obrazloženje

Zahtjevom od 24.12.2009.godine, „Monte CEP“ d.s.d iz Kotora, tražio je izdavanje licence za obavljanje djelatnosti izrade planskih dokumenata.

Planski dokument, kako je to predviđeno odredbama člana 35 Zakona o uređenju prostora i izgradnji objekata, može da izrađuje privredno društvo koje je upisano u Centralni registar Privrednog suda za obavljanje djelatnosti izrade planskih dokumenata i koje ispunjava uslove propisane tim Zakonom. S druge strane, članom 6 Pravilnika o načinu i postupku izdavanja i oduzimanja licence i načinu vođenja registra licenci („Službeni list CG“, broj 68/08) propisano je na osnovu koje se dokumentacije izdaje licenca.

Ministarstvo uređenja prostora i zaštite životne sredine, razmotrilo je podnijeti zahtjev i priloženu dokumentaciju, pa je našlo da „Monte CEP“ d.s.d ispunjava uslove za obavljanje djelatnosti izrade planskih dokumenata – radi čega se tom privrednom društvu, saglasno Zakonu i Pravilniku, izdaje tražena licenca.

Ovo rješenje je konačno u upravnom postupku i protiv njega žalba nije dopuštena, već se može izjaviti tužba Upravnom sudu Crne Gore, u roku od 30 dana od dana prijema rješenja.



MINISTAR
Branimir Gvozdenović



SADRŽAJ ELABORATA:

TEKSTUALNI DIO

1. OPŠTI DIO

- 1.1 GRANICA I OBUHVAT PLANA
- 1.2 PLANSKI PERIOD
- 1.3 OBRAZLOŽENJE ZA IZRADU PLANSKOG DOKUMENTA
- 1.4 ZAKONSKI OSNOV

2. ANALITIČKI DIO

- 2.1. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA NAMJENA I KAPACITETA
- 2.2 ANALIZA POSTOJEĆE PLANSKE DOKUMENTACIJE
- 2.3 ANALIZE STEČENIH OBAVEZA

3. PLANIRANO RJEŠENJE

- 3.1 KONCEPT I PROSTORNA ORGANIZACIJA
- 3.2 VARIJANTNA RJEŠENJA

4. GRAFIČKI PRILOZI

- 01. KOMPOZICIONI PLAN UREĐENJA – varijanta 1... R 1:1000
- 02. KOMPOZICIONI PLAN UREĐENJA – varijanta 2... R 1:1000

1. OPŠTI DIO

1.1. GRANICA I OBUHVAT PLANA

Državna studija lokacije radi se za dio sektora 56 (prostor Marine Bar i putničkog pristaništa) koji je u zahvatu Prostornog plana područja posebne namjene za morsko dobro.

Granica plana obuhvata prostor marine i sa severne i južne strane se graniči sa lukobranima marine, sa istočne strane obuhvata postojeće gradsko šetalište uz marinu i poklapa sa granicomorskog dobra, a sa zapadne strane granica plana ulazi u vode Jadranskog mora.

Površina u obuhvatu plana iznosi 50.7ha.

OBUHVAT PLANA



1.2. PLANSKI PERIOD

Državna studija lokacije za dio sektora 56 radi se za planski period do 2020. godine.

1.3. OBRAZLOŽENJE ZA IZRADU PLANSKOG DOKUMENTA

Prostornim planom područja posebne namjene za Morsko dobro, definisane su zone razvoja za cjelokupnu teritoriju Morskog dobra. Usvajanjem navedenog prostornog plana stvorili su se uslovi za sukcesivnu razradu ovih zona kroz zakonom propisanu formu državnih studija lokacije. U skladu sa tim, DSL predstavlja planski osnov za korišćenje potencijala, održivi razvoj, očuvanje, zaštitu i unaprijeđenje područja.

Cilj izrade ove Studije lokacije jeste da se sagledaju stvarni potencijali za dio sektora 56 koji je u njenom obuhvatu, kako bi se definisali realni kapaciteti daljeg razvoja ovog prostora i pritom ispoštovali osnovni postulati održivog razvoja i očuvanja prirodnih i stvorenih vrijednosti područja.

Sa druge strane, Planom treba da se ponude rješenja kojima bi se izašlo u susret novim potrebama korišćenja prostora uzimajući u obzir prirodne i ambijentalne vrijednosti i ograničenja, kao i sagledale mogućnosti realizacije investitorskih inicijativa.

1.4. PRAVNI OSNOV

Plan je rađen na osnovu:

- Zakona o uređenju prostora i izgradnji objekata ("Sl. List Crne Gore", br. 51/08 od 22.08.2008.)
- Odluke o pristupanju izradi Državne studije lokacije „Dio sektora 56“, donijete na sjednici Vlade Crne Gore 28.10.2010.godine;
- Ugovora o izradi navedene Državne studije lokacije potpisanog od strane Naručioca - Ministarstvo održivog razvoja i turizma i Obradivača - MonteCEP iz Kotora.
- Programskog zadatka za izradu Državne studije lokacije „Dio sektora 56“, pripremljenog od strane Ministarstva održivog razvoja i turizma
- Prostornog plana područja posebne namjene za Morsko dobro (2007.)
- Generalnog urbanističkog plana Bara do 2020.godine

2. ANALITIČKI DIO

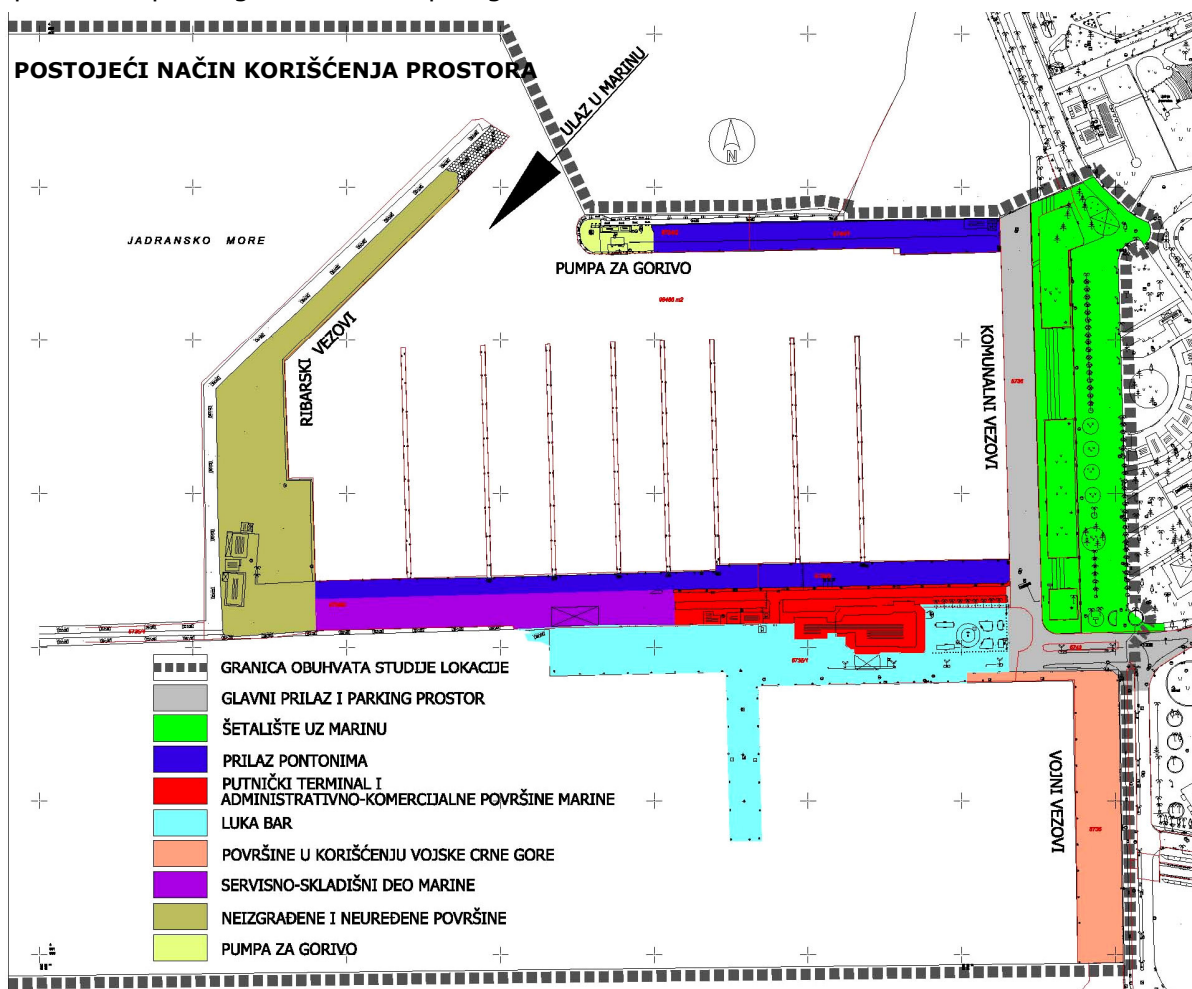
2.1. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA NAMJENA I KAPACITETA

OSNOVNE KARAKTERISTIKE PROSTORA

U obuhvatu plana nalaze se marina Bar i deo gradskog šetališta na koji ona direktno izlazi, kao i putnički terminal Luke Bar.

Prostor se može okarakterisati kao neizgrađen, jedini veći objekat je zgrada putničkog terminala u kojoj su, pored osnovnih aktivnosti vezanih za funkcionisanje terminala i pružanje potrebnih usluga, smešteni i ugostiteljski sadržaji ali i kancelarije preduzeća koje upravlja aktivnostima marine.

Iako je predmetno područje direktno nadovezano na gradsko šetalište i preko njega na sam centar grada, ono ne funkcioniše kao deo gradskog jezgra već je odsečeno od njega i sadržajno i ambijentalno. Razlozi za to leže u načinu na koji marina danas funkcioniše odnosno aktivnostima i sadržajima koji se unutar nje odvijaju a prema kojima je i čitav prostor kopnenog dela marine prilagođen.



Glavni dok i spoljni lukobrani marine su neizgrađeni i koriste se u svrhu zadovoljavanja primarnih potreba vlasnika plovih vozila a koji se tiču njihovog održavanja i servisiranja, izvlačenja iz vode, manevrisanja na kopnu i sl. Shodno tome, dokovi su pretvoreni u servisne i pristupne površine koje su vrlo neuređene i pristupačne jedino vlasnicima brodova ali ne i drugim korisnicima i posetiocima marine.

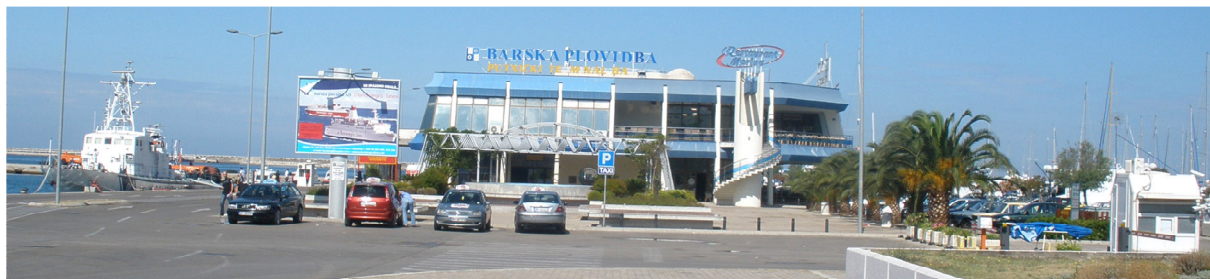
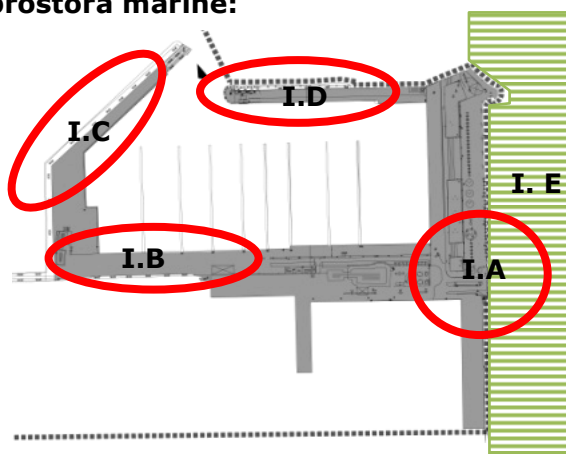
Prateći sadržaji marine poput prodajnih lokala (specijalizovanih ili onih opšte potrošnje), ugostiteljskih (restorana, kafića i sl.) i uslužnih lokala, nisu zastupljeni odnosno kompletna ponuda svedena je na restoran u okviru zgrade putničkog terminala. Nautički sadržaji (specijalizovane radnje za prodaju nautičkog pribora i opreme i sl.) trenutno se nalaze unutar objekata van marine odnosno u sklopu kompleksa sa suprotne strane gradskog šetališta.

Kolski saobraćaj i površine za parkiranje dominiraju nad pešačkim površinama, automobili zauzimaju sve pristupne površine, kako one na glavnom doku uz zgradu putničkog terminala tako i samo šetalište. Time je kretanje kroz marinu dodatno otežano i njeni dokovi još nepristupačniji.

Problemi u postojećem načinu korišćenja prostora marine:

I.A – način korišćenja dela područja oko glavnog kolskog prilaza marini:

Prilazni punkt je zajednički i za putnički terminal Luke i za marinu. Pri tome, ovde se nalazi kontrola ulaza u marinu kroz koju se odvija i servisni prilaz (tj. ulaz cisterne sa gorivom), naplatni punkt za parking, prilaz zaposlenih i posetilaca. Kako i putnički terminal ima veoma kompleksan režim ulaza i kontrole, ovaj punkt je izuzetno opterećen i od ključne važnosti za obezbeđenje uslova efikasnog odvijanja aktivnosti i Luke i marine.

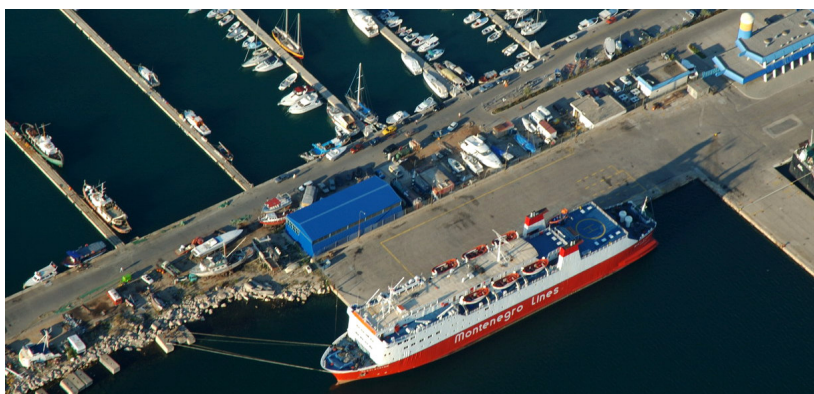


GLAVNI KOLSKI PRILAZ PODRUČJU

I.B – karakter marine i pitanje servisiranja plovila i planiranja suvih vezova:

Trenutno se servisiranje odvija na glavnom doku, u delu odmah iza zgrade putničkog terminala.

Taj prostor je vrlo zapušten i neuređen. Od pomoćnih objekata prisutan je manji sanitarni blok a radionica je u formi hangara montažnog tipa.



SERVISNE POVRŠINE

I.C – komunalni i ribarski vezovi i širenje kapaciteta marine:

Pitanje lociranja ribarskih i komunalnih vezova umnogome utiče na funkcionisanje akvatorije marine.

Ribarski vezovi su trenutno locirani uz spoljni zapadni lukobran akvatorije, koji je potpuno neizgrađen i koristi se jedino za obezbeđenje pristupa ribara. Shodno nametnutoj ulozi, on je u potpunosti pretvoren u prostor za zadovoljavanje potreba ribara, izvlačenje mreža i privremeno odlaganje ulova.

U delu uz zapadni lukobran su trenutno najpovoljniji uslovi za povećanje kapaciteta marine.

Komunalni vezovi nalaze se u najatraktivnijem delu akvatorije, njenoj istočnoj strani koja izlazi na gradsko šetalište.



RIBARSKI VEZOVI

I.D – lociranje pumpe za gorivo i uređenje lukobrana na kojem se ona trenutno nalazi:

Postojeća lokacija pumpe za gorivo je, posmatrano sa aspekta obezbeđenja pristupa i načina kretanja cisterne kroz prostor marine, najpovoljnija. Preostala površina lukobrana koristi se za servisiranje čamaca, njihovo skladištenje na suvom i sl.



I. E – prostor šetališta i mogućnosti njegovog korišćenja i uređenja:

Ovaj deo marine prvenstveno se koristi kao parking površina i prostor na kojoj se razdvajaju prilazi dokovima. Međutim, on predstavlja važan potencijal za unapređenje načina korišćenja marine a naročito ostvarivanja kvalitetne veze sa neposrednim okruženjem, a to je gradsko šetalište duž kojeg su koncentrisani raznovrsni uslužno-trgovinski sadržaji.



U tom kontekstu se postavlja pitanje prožimanja sadržaja i komunikacionih tokova marine sa sadržajima i dešavanjima grada. Način rešavanja tog pitanja umnogome utiče i na nivo izgrađenosti koji ovaj potez treba da poseduje a time i način njegovog oblikovanja i uređenja. Tkđ., pitanje uređenja ovog dela marine usko je povezano i sa načinom rešavanja potreba za parking mestima što predstavlja jedan od glavnih problema u načinu korišćenja kopnenog prostora marine s obzirom na njene ograničene prostorne kapacitete.

2.2. ANALIZA POSTOJEĆE PLANSKE DOKUMENTACIJE

2.2.1 IZVOD IZ PROSTORNOG PLANA CRNE GORE (2008.)

Nautički turizam je jedan od favorizovanih selektivnih oblika turizma i stoga je ovaj vid turizma potrebno dalje razvijati zbog prirodnih bogatstava, prednosti obale mora i jezera, položaja crnogorske obale, konstantno rastuće potražnje, a naročito zbog ekonomskih efekata koji se postižu realizacijom ovakvog vida turizma. Posebna pažnja usmjerena je na pretvaranje bivših vojnih i industrijskih kapaciteta, kao i devastiranih oblasti u marine, koje pokazuju pozitivan uticaj na ekologiju (zato što je funkcija marine manje štetna po okolinu od postojeće funkcije ovih oblasti, a nema korišćenja dodatnog zemljišta), imidž destinacije i investicioni kapital (jer postoji već riješena komunalna infrastruktura). Nedostatak ovih oblasti je česta potreba za proširenim i u pogledu kapitala intenzivnim čišćenjem "brownfield" lokacija.

U vezi sa osiguranjem održivog razvoja i očuvanjem ekološke ravnoteže, izbjegavanjem korišćenja plaža i drugih važnih turističkih resursa i procjenom ekonomske opravdanosti, sljedeće lokacije za marine će se zaštititi od zahtjeva i upotreba koje su u suprotnosti ili ometaju predviđenu namjenu:

- Daće se prioritet umjerenom **opremanju postojećih nautičkih tačaka** koje su locirane u okviru izgrađenih i operativno osposobljenih djelova obale, kao što su Kotor, Tivat, Bar i Budva. Potrebno je dovršiti izgradnju marine unutar Luke Bar.
- **Veće servisne marine** sa dovoljno velikim kapacitetima treba da nautičkim ekspertima obezbijede sve neophodne sadržaje: opštine Bar i Tivat.
- **Standardne marine** sa kapacitetima koji zadovoljavaju potrebe nautičkih eksperata na svim ostalim ključnim lokacijama: rt Kobilja, Liman u Ulcinju, Bigova i Kumbor.
- **Specijalizovane marine** odnose se na lokacije za koje postoji veliko interesovanje nautičkih eksperata, međutim, zbog određenih ekoloških ograničenja, planiranje izgradnje mora se vršiti veoma oprezno: Ada Bojana, Buljarica, Rijeka Crnojevića i Virpazar (za Rijeku Crnojevića i Virpazar ovo podrazumijeva uglavnom revitalizaciju i opremanje kejova).
- **Postojeće luke i marine će se unaprijediti u pogledu kvaliteta usluga.**

(napomena: Detalji lokacija, strukture, usluga koje se pružaju u pojedinačnim marinama razradiće se u sektorskom planiranju i detaljnijim dokumentima prostornog planiranja).

2.2.2 IZVOD IZ PROSTORNOG PLANA PODRUČJA POSEBNE NAMJENE ZA MORSKO DOBRO (2007.)

Unutar zahvata DSL, treba razraditi sadržaje date PPPPN MD: kompleks servisne marine sa pratećim sadržajima, izgradjenu obalu – lungo mare sa uređenim zelenilom i dio lučkog kompleksa (putničko / trajektno pristanište).

Propisane su i slijedeće smjernice:

- U sklopu predmetnog kompleksa planirana je **servisna marina do 850 vezova**.

Marine, kao objekti nautičkog turizma, predstavljaju specijalizovane turističke luke čiji je akvatorij vještački zaštićen. Osposobljene su za prihvatanje, snabdijevanje posade i turista, održavanje i opremanje plovila nautičkog turizma, sa direktnim pješačkim pristupom svakom plovilu na vezu i mogućnosti njegovog korišćenja u svakom trenutku.

Marine u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čine cjelinu ili u okviru šire prostorne i građevinske cjeline imaju izdvojeni prostor i potrebnu funkcionalnost kako bi se obezbijedila privatnost za njihove korisnike.

Servisne marine bi trebalo nautičarima da pruže, pored mogućnosti korišćenja vezova i sve potrebne sadržaje (a posebno usluge remonta i popravki jahti, usluge tankovanja goriva i druge usluge), zbog čega moraju imati dovoljno prostora na kopnu i moru. Pored toga, servisne marine treba da ponude i smještaj, čuvanje, zimovnik te kompletno opsluživanje jahti, zatim prodaju novih i polovnih jahti, kao i centar za nabavku i prodaju kompletne nautičke opreme i neophodnih rezervnih dijelova.

Takva opremljenost podrazumijeva svu potrebnu infrastrukturu - priključke na struju i vodu, sanitarne čvorove, tuševe i sl., zatim vršenje usluge čuvanja plovniha objekata, a kod marina višeg reda i smještaj turista - nautičara u smještajnim objektima marine.

- Unutar predmetnog prostora planirati bogate javne površine, uređene staze, kao i parking prostore odgovarajućih kapaciteta, a u skladu sa potrebama funkcionalnih cjelina. Kolski saobraćaj potrebno je izmjestiti iz kompleksa i zadržati ga na obodima marine.
- Takođe, nužno je predvidjeti niz pratećih sadržaja i aktivnosti koje će se integrisati u Marinu i izbalansirati usluge privlačne korisnicima i posjetiocima tokom čitave godine (prodajni i poslovni prostori, restorani i kafei...).

Date su i neke specifičnosti za lokaciju marine Bar:

- predvidjeti maksimalnu iskorišćenost dokova odnosno fleksibilnost po kojoj bi, nakon izgradnje, dokovi mogli da se koriste po potrebi više plovila istovremeno, a u cilju optimalne iskorišćenosti akvatorijuma,
- u sklopu marine predvidjeti podzemni rezervoar za gorivo sa mogućnošću punjenja kako sa kopna tako i sa mora, kao i mogućnost napajanja plovila koja funkcionišu na elektro pogon,
- sagledati mogućnost da se prilikom planiranja i projektovanja ispune kriterijumi programa Plava zastavica za marine (Blue Flag).

Razmotriti mogućnost produženja (i proširenja) postojećeg doka, kako bi se taj dragocjeni prostor iskoristio za prateće sadržaje marine. Predložena rješenja trebaju da sačuvaju i unaprijede kvalitet i vizure sa javnog prostora barskog šetališta i na taj način omoguće integrisanost prostora luke i marine sa neposrednim zaleđem.

Na prostorima luka vrši se **pružanje lučkih usluga u putničkom saobraćaju**. U sklopu ove djelatnosti obavljaju se sve aktivnosti kao što su: ukrcaj/iskrcaj putnika sa/na/iz/u brodove. Sve luke imaju operativnu obalu sa više gatova/dokova i različitim dubinama mora.

Planom treba predložiti unapređenje tehničko-tehnoloških elemenata prihvata putničkih brodova/trajekata te kompletiranje putničkog terminala.

Urbano uređenu i izgrađenu obalu čini šetalište uz more (lungo mare).

Kod planiranja zelenih površina neophodno je spriječiti znatnije izmjene pejzažnih vrijednosti. Posebno treba voditi računa o što racionalnijem korišćenju već zauzetog prostora, kao i zaštiti zatečene vrijedne mediteranske vegetacije.

Sadržaje u akvatorijumu i na samoj obali urbanistički riješiti tako da se obezbijedi nesmetan pristup i očuva njihov javni karakter dobra u opštoj upotrebi.

Neophodno je na prostoru marine i pristaništa predvidjeti adekvatne mjere bezbjednosti kojom bi se ispunile obaveze iz relevantnih konvencija.

2.2.3 IZVOD IZ GENERALNOG URBANISTIČKOG PLANA BARA DO 2020.GODINE

Poglavlje 1- Programski dio

OCJENA POSTOJEĆEG STANJA PROSTORNOG UREĐENJA

PLAN RAZVOJA SAOBRAĆAJNOG SISTEMA LUČKOG KOMPLEKSA

Za potencijalno tržište postoje značajni robni tokovi koji bi se mogli realizovati preko Luke Bar i to od 4.500.000 tona do 12.000.000 tona godišnje, sa realnom procenom oko 7.000.000 tona. Programirani kapacitet Prostornim planom RCG od 12 miliona tona godišnjeg pretovara može se dostići planiranjem dugoročnog razvoja lučkih hidrotehničkih objekata – rekonstrukcija postojećeg glavnog lukobrana u gat-lukobran u prvoj fazi, odnosno u džinovski gat u drugoj fazi i izgradnja novog glavnog lukobrana na vrhu rta Volujice i gatova u novoj akvatoriji, ukupnog kapaciteta od 5.000.000 tona godišnjeg obima pretovara roba.

Detaljnim urbanističkim planom Prve faze privredne zone Bar saobraćaj teretnih vozila odvijao bi se saobraćajnicom koja se vodi obodom Volujice i koja se kasnije nastavlja na planiranu brzu saobraćajnicu. Ovo rešenje omogućava izbacivanje celokupnog teretnog saobraćaja iz grada, što se mora oceniti kao povoljno rešenje. U periodu dok se ne realizuje brza saobraćajnica, teretni saobraćaj će se voditi delom postojećom magistralom, a delom novoplaniranom saobraćajnicom koja će se voditi sa severne strane pruge sve do tunela kod rta Ratac.

Ulaz u luku je takođe omogućen i iz grada preko Bulevara 24. Novembra. Ovaj ulaz se mora organizacionim merama zaštititi od saobraćaja teretnih vozila. Ulaz se može dopustiti samo putničkim vozilima, imajući u vidu 20 000 prognoziranih radnih mesta u Luci. Imajući u vidu prostorni razmeštaj objekata u Luci, kao i namenu površina u njoj okolini, trasa ove ulice je malo izmenjena.

MARINA

Zbog prirodnih karakteristika tj. pitomosti tog dela obale koja je Volujicom zaštićena od vetrova sa mora, barsko priobalje je pogodno mesto za lociranje luka, a sa njima i drugih nautičkih objekata kao što su marine. Postojeća marina je locirana u blizini lučkog kompleksa tj. putničkog terminala. Obuhvata površinu od 15ha i poseduje sve prateće sadržaje (parking za drumska vozila, servisna postrojenja, i ostalo).

Povećanjem standarda stanovništva i sve većim otvaranjem crnogorskog primorja stranim tržištima, kapacitet postojeće marine je prevaziđen. Imajući u vidu prihode koje ovakva postrojenja donose tokom cele godine jasno se izvodi zaključak da izgradnju ovog vida objekata treba podržati. Na osnovu toga predlaže se izgradnja nove marine, kako je i planirano prethodnim Planom. Lokacija bi bila kod ušća reke Željeznice u more.

Poglavlje 3- Generalna urbanistička rješenja

PROJEKCIJA RAZVOJA PRIVREDNIH DJELATNOSTI

PROGRAM I ORGANIZACIJA AKTIVNOSTI I SADRŽAJA TURIZMA BARSKE RIVIJERE

Bar - Topolica – Šušanj

Grad Bar je po rešenju Ministarstva turizma Crne Gore razvrstan u turističko mesto A kategorije.

Obala od teretne luke do ušća reke Željeznice biće u funkciji putničke luke (postojeće), tehničkog servisa plovila i sportskih i sportsko-rekreativnih klubova na vodi. Postojeća marina ostaće u funkciji dok se ne izgradi nova na ušću reke Željeznice, a tada će (uz potrebna proširenja prema severu) biti pretvorena u sportski kompleks terminala klubova jedriličarstva, skijanja na vodi, motonautike i rentiranja motornih plovila.

PROJEKCIJA ORGANIZACIJE PROSTORA NAUTIČKI I KUPALIŠNI TURIZAM

PP CG predviđa u Baru razvoj postojeće marine (jedna od dvije velike servisne marine na Primorju), kao i lokacije za komercijalno vezivanje plovila. U Baru će biti razvijani brodogradnja i uslužni kapaciteti u sklopu servisne marine, a predviđena je i revitalizacija i opremanje pristaništa u Rijeci Crnojevića i Virpazaru za potrebe razvoja nautičkog turizma na Skadarskom jezeru, kao i najhitnije kompletiranje izgradnje marine unutar prostora Luke Bar. Ovakav tretman je implementiran, uz predviđanje novih gatova postojeće Marine prema glavnom lukobranu Luke, koji bi mogli da zadovolje i aktuelne potrebe Ratne mornarice Republike u planskom periodu, umjesto izgradnje nove unutar lučkog akvatorijuma. Utvrđuje se lokacija za izgradnju nove komunalne marine (rješenje iz važećeg Plana) sa dodatnom funkcijom da njen kompleks bude i uređeno kupalište javnog karaktera u funkciji turističkog kompleksa u okruženju.

KATEGORIJE DETALJNE NAMJENE POVRŠINA

Kategorijama detaljne namjene površina određuje se detaljna namjena površina u lokalnom planskom dokumentu sa detaljnom urbanističkom razradom.

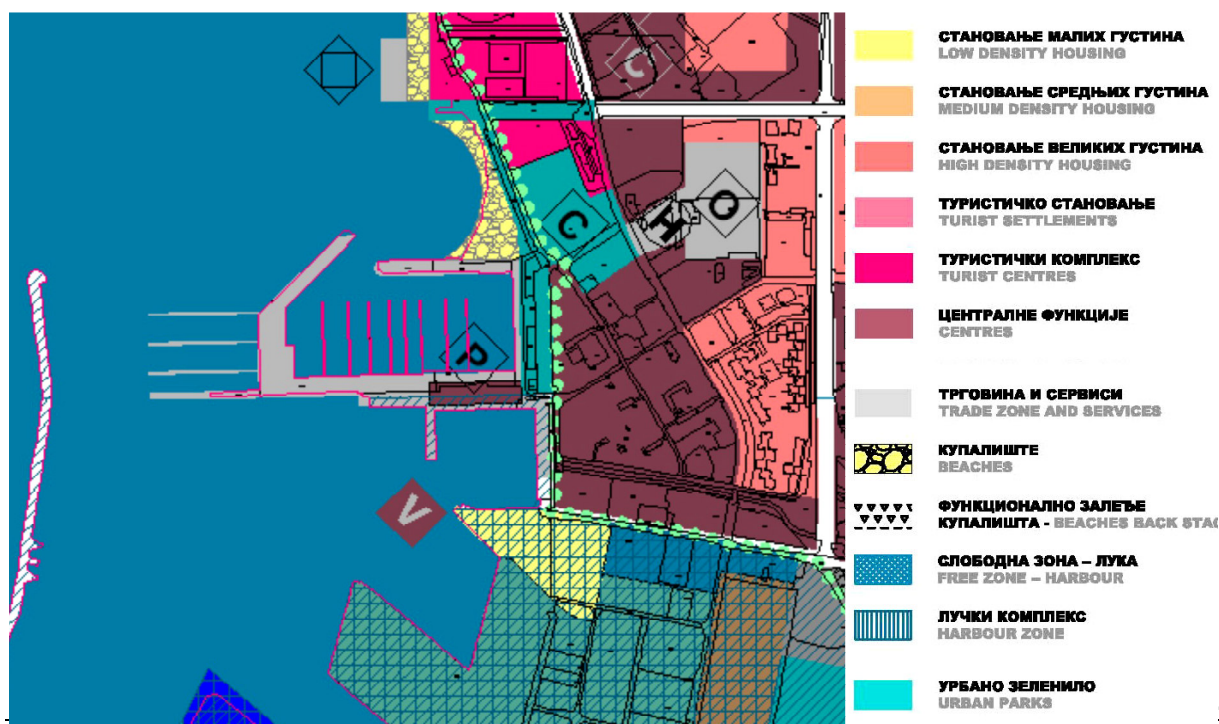
POVRŠINE ZA CENTRALNE DJELATNOSTI

Površine za centralne djelatnosti služe pretežno smještanju komercijalnih firmi kao i centralnim institucijama privrede, uprave i kulture. Dopušteni su: poslovni i kancelarijski objekti, prodavnice, zanatskeradnje, ugostiteljski objekti i objekti za smještaj, drugi privredni objekti, koji ne predstavljaju bitnu smetnju, objekti za upravu, vjerski objekti, objekti za kulturu, zdravstvo i sport i ostali objekti za društvene djelatnosti.

Izuzetno mogu se dopustiti: stambeni objekti i stanovi, trgovački centri i benzinske pumpe.

POVRŠINE ZA URBANO ZELENILO

Površine za urbano zelenilo dijele se na gradske šume, parkove, i površine za rekreaciju. U gradskim šumama i parkovima izuzetno se mogu dopustiti ugostiteljski objekti za hranu i piće. U površinama za sport i rekreaciju dozvoljeni su objekti za sport, rekreaciju, ugostiteljski objekti za piće i hranu i prateći objekti za opsluživanje područja.



2.2.4 PLANSKA DOKUMENTACIJA U KONTAKTNOM PODRUČJU

Kontaktna zona ovog plana pokrivena je sa dva planska dokumenta:

1. DETALJNI URBANISTIČKI PLAN »TOPOLICA-I« BAR, IZMJENE I DOPUNE

Granica između obuhvata ova dva plana je istovremeno i granica područja Morskog dobra unutar koje gradsko šetalište dok DUP Topolica-I tretira područje gradskog centra koje je sa suprotne strane šetališta u odnosu na marinu i luku.

Predmetnim DUP-om u neposrednom kontaktnom području predviđene su centralne djelatnosti, javne službe i stanovanje. Uz obalu je formirana pješačka zone, sa osloncem na marinu i pružanjem pored dvorca Kralja Nikole prema sportskom rekreativnom centru Madžarica.

2. DETALJNI URBANISTIČKI PLAN »PRIVREDNA ZONA BAR-I FAZA«

DUP I faze privredne zone Bar obuhvata područje od postojećeg lučkog akvatorijuma do željezničke luke, i na ovaj plan nadovezuje se severnim delom akvatorijuma luke. U tom delu DUP privredne zone Bar predviđa ro-ro terminal (kao deo niza specijalizovanih robnih terminala u okviru celine lučke zone) čija granica se poklapa sa granicom katastarske parcele br. 5736.

2.3. ANALIZA STEČENIH OBAVEZA

2.3.1. UGOVOR O KONCESIJI MARINE

Predmetni ugovor sklopljen je između Vlade Crne Gore i preduzeća AD Marina Bar.

Ovaj ugovor je ugovor o koncesiji za:

- izgradnju **infrastrukture i suprastrukture** marine,
- izgradnju **nautičko-turističkog centra**,
- **upravljanja i pružanja lučkih usluga** u marini, odnosno izgradnju i proširenje kapaciteta mokrih i suvih vezova za veće dužine jahti, produbljivanja i čišćenja dna u akvatorijumu, instaliranja opreme i postrojenja za prečišćavanje zauljanih i otpadnih voda, protivpožarnu zaštitu, bežičnu lokalnu računarsku mrežu i video nadzor, kvalitetno snabđivanje električnom energijom, vodom i gorivom svih plovila,
- izgradnju i opremanje **hangara** i organizovanje širokog spektra remontnih i dugih servisa na održavanju i zimovniku jahti,
- izgradnju i organizovanje **prodajnih kapaciteta** za nautičku opremu i drugu robu kao i restoranskih i barskih usluga,
- izgradnju **hotela visoke kategorije izvan područja marine**,
- organizovanje kartera i prodaje jahti, agencijskih usluga, kao i jedriličarskog kluba i škole jedrenja.

Koncesiono područje obuhvata kopneni dio i akvatorijum, ukupne površine od 54382 m², unutar kojeg su sledeće katastarske parcele: kat. parcela br. 5734/1, 5734/2, 5735/2, 5735/3 i 5736.

2.3.2. MIŠLJENJA NADLEŽNIH PREDUZEĆA I INSTITUCIJA

1. MINISTARSTVO ODBRANE

...Predlaže da se sadašnji prostor koji koristi Vojska Crne Gore, a koji čini kat. parcela **br. 5736, predvidi kao prostor posebne namjene.**

... Tkđ. zaključkom Vlade Crne Gore ovaj prostor opredjeljen je za smještaj brodova Mornarice Vojske Crne Gore

2. MINISTARSTVO FINANSIJA

Nema sugestija na predloženi planski dokument

3. MINISTARSTVO ODRŽIVOG RAZVOJA I TURIZMA

...Smatramo da je nautički turizam nova razvojna šansa za valorizaciju potencijala Crne Gore, kroz značajno unapređenje nivoa kvaliteta ponude i usluga u svim postojećim marinama i izgradnju novih.

4. MINISTARSTVO KULTURE

U planiranoj zoni zahvata, kao i u njenoj neposrednoj okolini nijesu locirana Zakonom zaštićena kulturna dobra.

5. MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA

LUČKA KAPETANIJA - BAR:

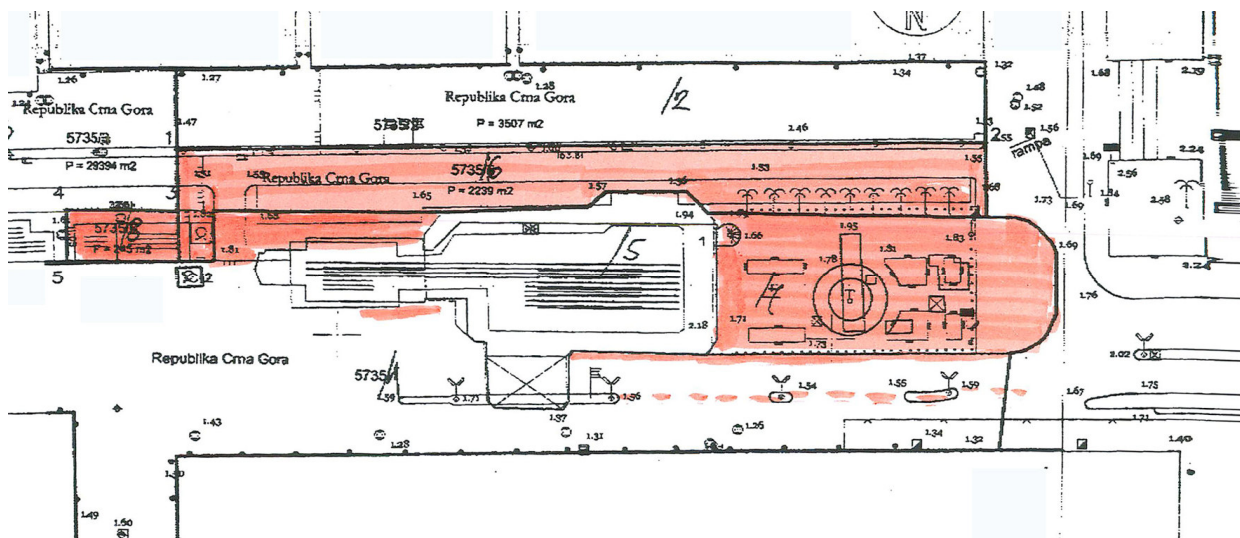
- **Luka Bar treba da bude jedna cjelina**, a Marina Bar izvan nje i posebna cjelina, a sve sa aspekta IPS Coda, koji je država Crna Gora ratifikovala i u obavezi je da ga primenjuje radi bezbjednosti lučkih postrojenja i brodova u luci;
- **Putničko-trajektno pristanište** na sekundarnom lukobranu Luke Bar (gat V) treba **dovršiti kaskadnim sistemom vezova** koji bi omogućavao istovremeno vezivanje i manipulaciju sa više (minimalno 4) brodova;
- Postojeću marinu treba proširiti ali je **ne treba pretvarati u servisnu marinu** jer to treba da obavlja brodogradilište u Bijeloj imajući u vidu IPS Cod

6. BARSKA PLOVIDBA AD BAR:

- Želimo ukazati na: neodrživost stanja prikazanog u listovima nepokretnosti gdje se objekti koji su nesumnjivo vlasništvo Barska plovidba AD Bar (plinska/toplotna stanica, te dio parkinga neposredno uz Putnički terminal) vodi kao vlasništvo AD "Marina Bar" ...
- Apelujemo na neophodnost preparcelacije kat.parcela br.5735 i 5736 KO Novi Bar - Trenutno, objektu Putničkog terminala može se pristupiti samo preko zemljišta koje je u režimu korišćenja od strane AD "Marina Bar", što dugoročno ugrožava obavljanje naše osnovne djelatnosti, kao i samo funkcionisanje graničnog prijelaza U dopisu dostavljenom putem e-mail, Barska plovidba AD Bar tkđ. navodi:
- Površina objekta putničkog terminala trenutno u potpunosti zadovoljava potrebe pristajanja putničkih brodova u Luci Bar. Međutim, moguće promjene u putničkom pomorskom prometu, pri čemu posebno treba imati u vidu moguće pristajanje brodova na kružnim putovanjima, zahtijevalo bi dodatna ulaganja u smislu dogradnje i nadogradnje objekta, te njegovog povezivanja sa gatovima za pristajanje brodova. (nameće se potreba izgradnje posebnog natkrivenog koridora – mobilne konstrukcije koji bi povezivao gat V i gat predviđen za pristajanje brodova namijenjenih kružnim putovanjima sa zgradom terminala i koji bi dakle služio ukrcaju/iskrcaju putnika).
- Pri tome, neophodno je izdvojiti dio koji bi služio iskrcaju vozila (cestovni granični prelaz,,), a koji bi mogao ostati u postojećim granicama.
- povećanje broja putnika nametnulo bi potrebu proširenja usluga u putničkom

terminalu, te u tom smislu i potrebu eventualne nadogradnje objekta u cilju izmještanja postojećih upravnih kancelarija i formiranje dodatnih prostorija za potrebe upravljanja djelatnostima iz oblasti nautičkog turizma, te izgradnje posebnog objekta na lokaciji na kojoj se trenutno nalazi plato/fontana a koji bi služio pružanju ugostiteljskih i sl. usluga. Na navedeni način bi se omogućilo da se prostorije u prizemlju i na spratu zgrade koriste za kretanje putnika, čekaonicu, obavljanje pograničnih i carinskih poslova, info centar, smještaj agencija i sl.

- Sa spoljne strane, prema Marini, neophodno je predvidjeti parking prostor koji bi bio namijenjen zaposlenima u zgradi terminala i putnicima, a shodno zahtjevu **preparcelacije** koji smo ranije istakli:



3. PLANSKO RJEŠENJE

3.1. KONCEPT PLANA I PROSTORNA ORGANIZACIJA

Sagledavanjem postojećeg stanja na terenu uočavaju se dve dominantne odlike predmetnog područja:

- nedovoljna iskorišćenost postojećih potencijala same marine
- neiskorišćenost izuzetno povoljne pozicije marine u odnosu na grad Bar-Centar Bara odvojen je od marine jedino šetalištem koje, po svojoj prevashodnoj ulozi i načinu korišćenja, nikako ne bi trebalo da predstavlja barijeru u izlasku grada na more odnosno marinu a na terenu se stiče upravo takav utisak.

Uslovljeno postojećim stanjem formiran je i koncept budućeg razvoja ovog prostora koji se može prepoznati u sledećem:

I- stvaranju uslova za izgradnju moderne luke nautičkog turizma u kojoj se pružaju svi tipovi usluga za zadovoljavanje potreba nautičara i posetilaca-od mogućnosti kompletnog servisiranja plovila do najrazličitijih turističko-komercijalnih i rekreativnih sadržaja

II- inkorporiranju marine u gradski život Bara

III- unapređenju funkcionisanja putničkog terminala

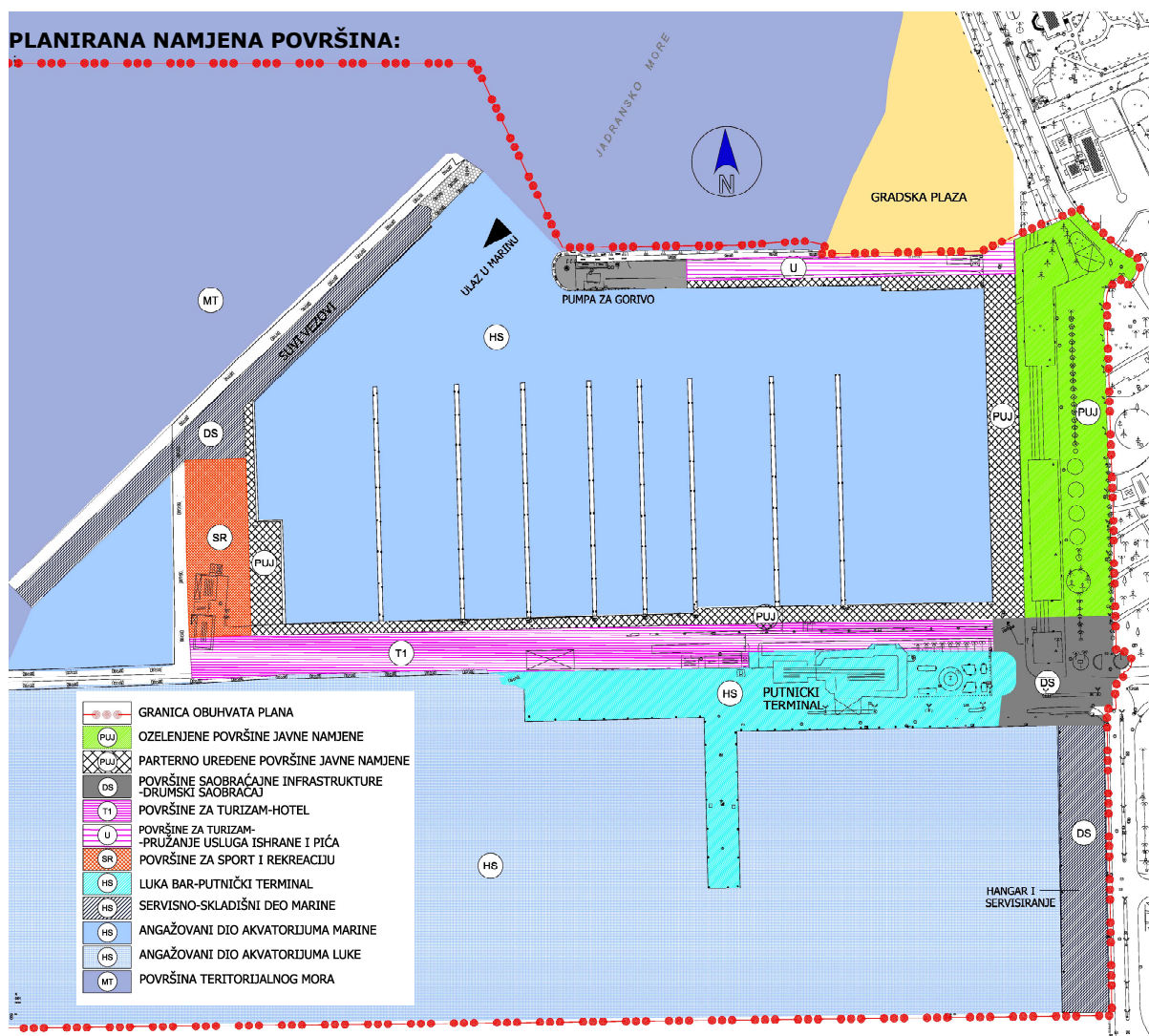
I- Marina Bar - moderna luka nautičkog turizma

Marine se odlikuju izuzetno velikom koncentracijom sadržaja i aktivnosti, raznovrsnom strukturom korisnika (od pasioniranih nautičara do posetilaca koji su tu samo u prolazu) i samim tim bogatstvom različitih tipova pešačkih i kolskih površina, kojima se obezbeđuje pristup svim sadržajima, ali i manjih trgova i pjaceta kao mesta zadržavanja i okupljanja korisnika i posetilaca marine.

Marina Bar specifična je po tome što nema većih slobodnih površina u svom zaleđu, na kojima bi se razvijali prateći sadržaji, već su sve njene kopnene površine svedene na uzane pojaseve dokova i lukobrana. To znači da su svi sadržaji koncentrisani uz samu akvatoriju, što sa jedne strane predstavlja potencijal u kreiranju ambijentalnosti prostora, ali je istovremeno i ograničenje po pitanju obezbeđenja servisnih površina i pristupa. Tkđ. to iziskuje dobro razrađenu i precizno definisanu funkcionalnu šemu kretanja kroz marinu-pažljivo razdvajanje kolskih striktno servisnih površina od pešačkih površina, parking prostora od površina za okupljanje...

Opšta namjena predmetnog područja svrstava se u kategoriju **luke nautičkog turizma**, koja mora da obezbedi i potrebne servisne i skladišne površine (neophodne za pružanje usluge remonta i popravki jahti, tankovanja goriva, skladištenja i čuvanja plovila i sl.). Unutar te namjene razdvojeno je nekoliko funkcionalnih cjelina u kojima su planirani sledeći sadržaji:

- površine za pejzažno uređenje javne namjene (PUJ) - ozelenjene parkovske površine i parterno uređene površine
- turizam – hotel (T1) i pružanje usluga ishrane i pića (U)
- površine za sport i rekreaciju – jedriličarski klub (SR)
- servisno-skladišne površine
- saobraćajne površine



Planom se naglašava značaj glavnog doka, na kojem je postojeći putnički terminal, kao i severnog lukobrana koji marinu odvaja od gradske plaže. Na ovim površinama predviđeno je koncentrisanje sadržaja marine - od specijalizovanih, namenjenih zadovoljavanju potreba nautičara, do onih u domenu opšte potrošnje.

U tom kontekstu, **glavni dok** tretiran je prvenstveno kao površina za turizam na kojem se, u nizu, planiraju različiti kompleksi i objekti kojima je zajedničko to što u njima dominiraju sadržaji usko vezani za potrebe same marine i njenih korisnika pa su tu predviđeni:

1. zgrada UPRAVE MARINE koja predstavlja prostor iz kojeg se sprovodi rukovođenje svih aktivnosti marine ali i pružaju osnovne informacije o njoj. Ovde se mogu organizovati kancelarijski prostori uprave marine, info punktovi sa svim podacima o samoj marini ali i njenom okruženju, turističke agencije i rent-a-car službe, ambulanta, sanitarni blok i svi drugi primarni uslužni sadržaji marine.
2. zgrada HOTELA koja treba da obezbedi smeštajne kapacitete same marine
3. kompleks objekata sa pratećim sadržajima marine: prodaja nautičkog pribora i opreme, salon za prodaju brodova i čamaca, manji trgovinski lokali specijalizovanog tipa poput nautičke knjižare, suverniirnice, foto radnje i sl., manji trgovinski lokali sa sadržajima opšte potrošnje poput butika odeće i obuće, apoteka i sl., lokali različitog tipa usluga (frizer, kozmetičar ...), ugostiteljski lokali (kafići, restorani, picerije ...)

4. objekat JEDRILIČARSKOG KLUBA koji se može organizovati na ovom doku ali i na zapadnom, spoljnjem lukobranu kao deo sportsko-rekreativnih sadržaja, a unutar kojeg se mogu planirati klubske prostorije, škole jedrenja, teretane i druge prostorije za fitnes, ugostiteljski sadržaji, manje površine za rekreaciju na otvorenom i sl. Jedriličarski klub treba da je i u blizini servisnih površina kako bi se obezbedili uslovi izvlačenja i servisiranja manjih jedrilica.

Svi ovi objekti i kompleksi treba da razvijaju i sadržaje koji nisu usko specijalizovani već za širu strukturu korisnika kako bi se život marine nastavio i van sezone.

Glavni dok treba da je prvenstveno šetališni potez, duž kojeg se koncentrišu napred pomenuti sadržaji odnosno objekti, i to tako da su svojim glavnim fasadama i baštama orijentisani ka akvatoriji marine. Objekti koji se grade na ovom doku treba da formiraju ujednačen urbani front, koji bi predstavljao fasadu marine i ovaj prostor odvojio i fizički od površina Luke odnosno putničkog terminala.



PROMENADA U PORTO MONTENEGRO

Tkđ. objekti hotela i jedriličarskog kluba svojom arhitekturom i vizuelnim izrazom treba da doprinesu kreiranju identiteta marine i prepoznatljive siluete ovog prostora, posmatrano kako iz pravca grada tako i sa površine mora.

U tom smislu veliki značaj ima način uređenja i oblikovanja parternih površina i objekata na lukobranu na krajnjem zapadnom delu marine:

- kako je ovaj prostor prvi kontakt sa marinom iz pravca mora neophodno je tretirati ga kao jedan od glavnih ako ne i dominantni reper marine.

U zavisnosti od hidrografskih i maritimnih uslova, plovnog puta i sl., treba proveriti i mogućnost planiranja objekta koji bi čak delimično bio u vodi (npr. dok u Đenovi)

- dobar primer rešenja (i u funkcionalnom i u arhitektonskom smislu) može da predstavlja jedno od idejnih rešenja rađenih za preduzeće AD Marina Bar u kojem je na ovom lukobranu planiran »objekat brod« koji daje upečatljiv izgled ovom važnom punktu:





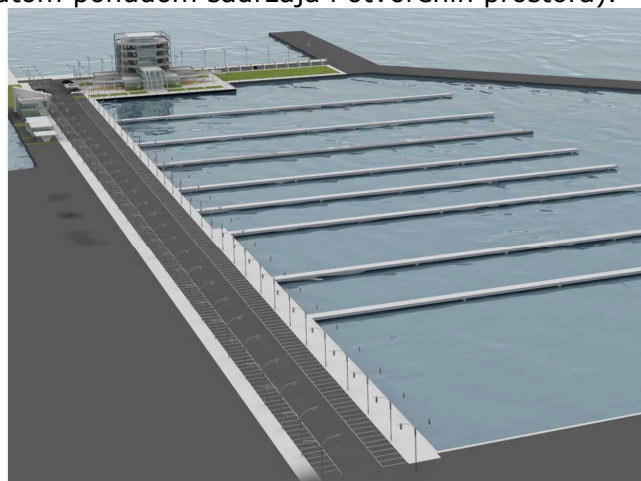
- sa druge strane, posmatrano iz pravca grada, ovo je površina koja je na velikoj udaljenosti od samog šetališta, oko 450m, zbog čega je važno planirati sadržaje dovoljno atraktivne da privuku posetioce da prošetaju do tog punkta, kao i privući ih arhitekturom planiranih objekata odnosno **uređenjem slobodnih površina**.



PORTO MONTENEGRO-UREĐENJE PARTERA I SADRŽAJI NA OTVORENOM

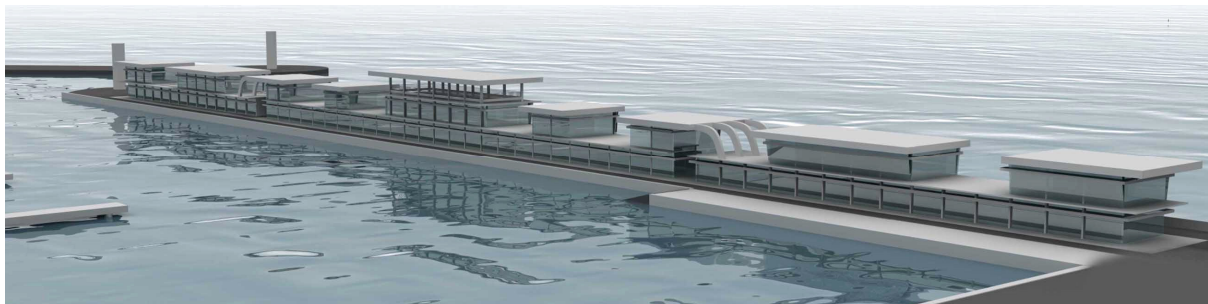
Kolski prilazi treba da postoje samo u funkciji obezbeđenja servisnih pristupa ovim objektima a parking površine treba isključiti sa ovog poteza. U suprotnom, glavni dok će se pretvoriti u dugačku »automobilsku pistu«, zakrčenu automobilima i potpuno bi izgubio na atraktivnosti za korisnike marine (neophodno je na potezu od šetališta do zašadnog lukobrana animirati prostor bogatom ponudom sadržaja i otvorenih prostora).

U tom smislu, jedno od idejnih rešenja rađenih za marinu Bar, može se prezentovati kao negativan primer koji upravo daje sliku urbanistički obezvređenog poteza:



»MALI HOTEL NA KRAJU DOKA«:

Spoljnji lukobran na severnoj strani marine, uz gradsku plažu, ima neposrednu vezu sa samom plažom i gradskim šetalištem pa se stoga na ovom potezu planiraju sadržaji namenjeni široj strukturi korisnika. Ovo je tkđ. predviđeno kao površina za turizam ali za pružanje usluga ishrane i pića, kao i prodavnice sa robom široke potrošnje i sl. Svi ti sadržaji mogu da budu orijentisani i ka akvatoriji marine ali i ka plaži čime bi se izbegla postojeća ružna slika koja se plasira iz pravca plaže - duž ovog lukobrana nabacano je smeće i ceo potez pretvoren u malu deponiju.



JEDNO OD IDEJNIH REŠENJA PLANIRANIH OBJEKATA NA SEVERNOM LUKOBRANU

II- Marina Bar - funkcionalni deo gradskog centra

Marina Bar treba da se nadovezuje na centar grada i funkcionalno i prostorno-fizički.

U prostornom smislu marina svojom istočnom obalom izlazi na glavno gradsko šetalište i zato u tom delu akvatorije treba planirati vezivanje većih jahti koje predstavljaju atrakciju i za posetioce ovog dela grada.



PORTO MONTENEGRO - UREĐENJE DOKOVA

U tom kontekstu neophodno je jasno ograničiti površine za parkiranje kako kolski prilazi i automobili ne bi bili ni vizuelna a naročito ne fizička prepreka izlaska grada na more tj. marinu. Površinu gornjeg šetališta, glavno gradsko šetalište, treba značajno poboljšati:

- ambijentalno unaprediti kroz diferenciranje površina šetališta po karakteru, načinu korišćenja, i u skladu sa time načinom uređenja i obrade partera, izborom tipa vegetacije i sl.
- oplemeniti zelenim površinama
- unaprediti parterno uređenje različitim oblicima dekorativnog popločanja
- obogatiti urbanim mobilijarom
- stvoriti uslove za održavanje različitih oblika perfomansa na otvorenom-festivala, izložbi, sajmov, radionica i sl.



UREĐENJE PARTERA: ŠPANIJA / EGIPAT

U funkcionalnom pogledu marina treba svojim sadržajima da uokviri turističku ponudu grada jer se u njoj razvijaju aktivnosti koje su specifičnog karaktera a opet vrlo dostupne i atraktivne svim stanovnicima i posetiocima Bara a ne samo direktnim korisnicima usluga marine.

Spoljnji lukobran na severnoj strani marine može da predstavlja još jedan vid povezivanja marine i grada i da se svojim sadržajima usmerava ka šetalištu i plaži umesto postojećeg trenda ograđivanja od istih.

III- Luka Bar - osavremenjen i sadržajno obogaćen putnički terminal

Postojeći putnički terminal potrebno je unaprediti i sa aspekta funkcionisanja i u tom smislu obezbediti potrebnu fizičku strukturu.

Radi veće operativnosti i lakšeg obezbeđenja uslova bezbednosti lučkih postrojenja i brodova, nameće se potreba jasnog odvajanja površina Luke odnosno putničkog terminala od površina marine.

Tkđ. neophodno je obezbediti pristup sadržajima Luke i iz pravca akvatorije marine, a ne samo iz pravca grada.

U kontekstu upotpunjavanja nautičke ponude grada, proširenje prostora putničkog terminala odnosi se i na proširenje samog doka i njegovo adekvatno opremanje kako bi se stvorili uslovi za prilaz i većih brodova tipa cruiser-a, što za posledicu ima i znatno veći broj putnika koji bi kroz ovaj terminal prolazili. Povećanje broja putnika iniciralo bi potrebu proširenja usluga u putničkom terminalu a time i obezbeđenja dodatnih prostorija za odvijanje svih tih aktivnosti.

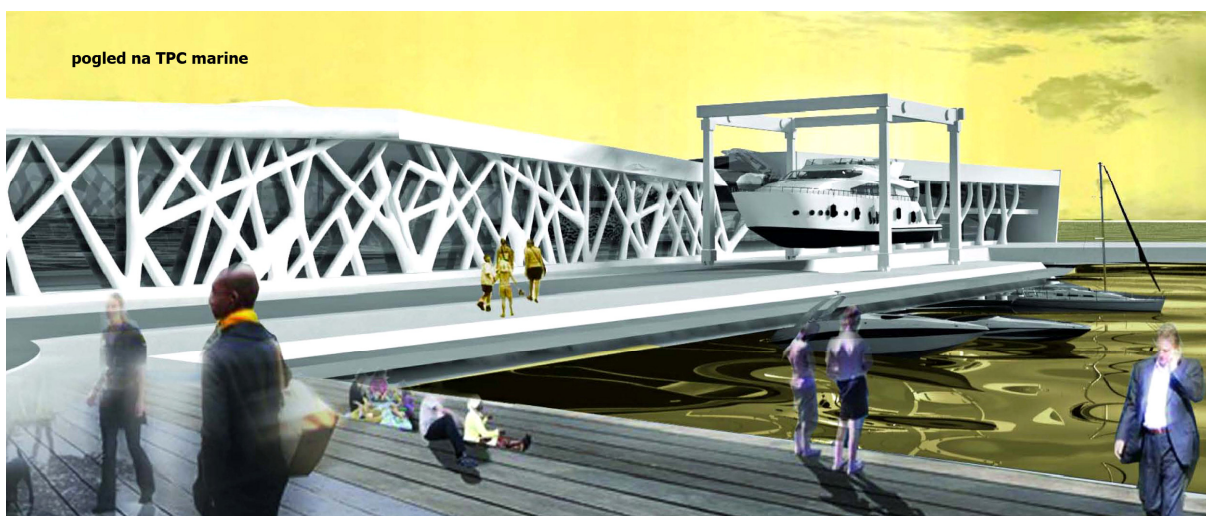
UNAPREĐENJE FUNKCIONALNOSTI PODRUČJA

Primarna delatnost marine jeste pružanje neophodnih lučkih usluga vlasnicima i korisnicima plovih vozila a koji se tiču njihovog skladištenja (u vodi ili na suvom), održavanja, remonta, obezbeđenja potrebne opreme i instalacija na samim pontonima odnosno dokovima, održavanja akvatorije i druge. Spektar tih usluga je izuzetno širok zbog čega servisni i skladišni prostori imaju veliki značaj za operativnost same marine. Oni zauzimaju velike kopnene površine i moraju da imaju obezbeđen odgovarajući kontakt sa akvatorijom iz koje se plovila izvlače.

S obzirom na specifičnost ove marine u smislu vrlo uzanih kopnenih površina uz akvatoriju, lokacija servisnog dela i potrebnih parking površina u sklopu kompleksa marine, direktno utiču na distribuciju ostalih sadržaja a time i ambijentalnost prostora:

▪ **SERVISNO-SKLADIŠNI DEO**

- Servisno-skladišni punkt **na kat. parceli br. 5736**, u delu ka lučkoj akvatoriji- ovakvim lociranjem bi se površine uz akvatoriju oslobodile velikih servisiranja i mogle da iskoriste za nautičke komercijalne sadržaje; problem postoji oko prava korišćenja ovog dela parcele koji prema koncesionom ugovoru pripada AD Marina Bar ali i Vojska Crne Gore bi da koristi ovu površinu i deo akvatorije uz nju za vojne vezove
- Servisno-skladišni punkt na **spoljnjem zapadnom lukobranu** uz novi, prošireni deo akvatorije - u ovom slučaju taj servisni deo bi trebalo urediti i opremiti na savremen način tako da ipak predstavlja zanimljiv i atraktivan prostor:



U ovoj varijanti organizacije marine postavlja se pitanje lociranja hangara za koji nema dovoljno prostora na zapadnom lukobranu - jedno od rešenja jeste da Mrina Bar iznajmljuje potrebnu površinu zemljišta van obuhvata ovog plana i nju koristi za skladištenje i dodatno servisiranje plovila.

▪ **PARKING POVRŠINE**

Potrebe za parking površinama su izuzetno velike a kako su van sezone daleko manje postavlja se pitanje njihovog korišćenja kada tu nisu parkirani automobili.

Planom se nastoji da se iznađe rešenje u kojem se glavni dok ne koristi za parkiranje (osim eventualno minimalnog broja PM za zaposlene u upravi marine i luke). Tkđ. se nastoji da se deo šetališta uz akvatoriju tako isplanira da se jasno diferenciraju parking površine, a parkiranje zabrani na drugim delovima šetališta, kako bi se ono u potpunosti aktiviralo kao pešački potez na kojem se odvijaju kulturne i druge manifestacije.

- Ukoliko se i deo šetališta i kat. parcela br.5736, deo ka lučkoj akvatoriji, koriste kao velika parking površina (na parceli 5736 se parking može organizovati i u dva ili čak više nivoa), obezbeđuje se minimum 300PM
- Ukoliko se kat. parcela br.5736, deo ka lučkoj akvatoriji, ne koristi parking - ne može se obezbediti više od 150PM

▪ **ORGANIZACIJA AKVATORIJE I TIP PLOVILA**

U istočnom delu akvatorije, uz gradsko šetalište, poželjno je vezivanje većih i ekskluzivnijih jahti jer one same po sebi predstavljaju atrakciju za posetioce marine što dodatno oživelo potez šetališta.

U novom, proširenom delu akvatorije, uz zapadni spoljni lukobran, tkđ. se mogu vezivati veći brodovi, kao i oni turističkog tipa, a turisti se od tog punkta šetalištem glavnim dokom kreću ka gradu čime se taj potez dodatno animira.

Ribarski i komunalni vezovi se, u konačnoj varijanti realizacije plana, izmeštaju iz akvatorije marine.

3.2. VARIJANTNA RJEŠENJA

Konceptom plana predložena su dva rešenja kompozicionog uređenja predmetnog područja.

Predložene varijante različito rešavaju neka od ključnih problema u organizaciji ovog područja kao što su:

- Obezbeđenje prilaza sadržajima marine odnosno Luke, način njihovog razdvajanja pogotovo ako se nastoji da se postojeća katastarska parcelacija ispoštuje;
- Lociranje hangara marine i obezbeđenje potrebnih servisnih površina uz taj hangar;
- Obezbeđenje potrebnog broja parking mesta (i to onih za zaposlene u upravi marine i luke, ali i onih za korisnike tj. posetioce ovog područja);
- Odnos prema gradskom šetalištu;
- Uređenje severnog spoljnog lukobrana marine;
- ...

Prikazana fizička struktura data je samo orijentacino, kao provera prostornih mogućnosti i načina organizovanja potrebnih sadržaja. Pri realizaciji plana, arhitektura objekata, sadržaji koji se u njima planiraju, kao i parterno uređenje svih površina i bogatstvo urbanog mobilijara, igraće ključnu ulogu u kreiranju ambijentalnosti ovog područja.

Specifičnosti predloženih rešenja su sledeće:

VARIJANTA 1	VARIJANTA 2
▪ GLAVNI DOK KAO PRIMARNA PEŠAČKA PROMENADA MARINE A SERVISNI PRILAZ U ZALEĐU OBJEKATA ČIME JE OSTVARENA KVALITETNA VEZA SA AKVATORIJOM MARINE; ▪ SPOLJNI ZAPADNI LUKOBRAN PREDVIĐEN ZA JEDRILIČARSKI KLUB I DRUGE SADRŽAJE NAUČIKOG TURIZMA PA JE TKĐ. DEO GLAVNOG PEŠAČKOG TOKA; ▪ PARKING ZA ZAPOSLENE U UPRAVI MARINE ODNOSNO LUKE ORGANIZOVAN NA JUŽNOM DELU ŠETALIŠTA; ▪ HANGAR I GLAVNE SERVISNE POVRŠINE SU NA KAT.PARCELI 5736, UZ LUČKU AKVATORIJU-MOGUĆI PROBLEMI OKO NAČINA IZVLAČENJA BRODOVA IZ AKVATORIJE KAO I NEDOVOLJNIH PROSTORNIH KAPACITETA OVE PARCELE; ▪ BROJ PARKING MESTA MANJI OD 300 OSIM AKO SE NA DELU KAT.PARCELE 5736 NE ORGANIZUJE PARKIRANJE U DVA NIVOJA; ▪ PRISTUP PUTNIČKOM TERMINALU SAMO IZ PRAVCA GRADA (NE I IZ PRAVCA MARINE) ŠTO JE U SKLADU SA KATASTARSKIM STANJEM I USLOVIMA KONCESIONOG UGOVORA; NEPOVOLJNO ZA ORGANIZACIJU SADRŽAJA LUKE;	▪ SERVISNI PRILAZ PREDVIĐEN SREDINOM GLAVNOG DOKA ČIME JE PEŠAČKA PROMENADA IZGUBILA NA KONTINUITETU A OBJEKTI ODSEČENI OD AKVATORIJE MARINE; TKĐ. ZNAČAJNO SE GUBI NA POVRŠINAMA KOJE OSTAJU ZA IZGRADNJU OBJEKATA (DUBINA OBJEKATA DO 15m); ▪ SPOLJNI ZAPADNI LUKOBRAN PREDVIĐEN ZA HANGAR I SERVISNE POVRŠINE ČIME JE GLAVNI PEŠAČKI TOK SKRAĆEN A MARINA GUBI NA ATRAKTIVNOSTI PUNKTA KOJI PREDSTAVLJA NJEN PRVI KONTAKT SA MOREM; ▪ PARKING ZA ZAPOSLENE U UPRAVI MARINE ODNOSNO LUKE ORGANIZOVAN NA DELU GLAVNOG ŠETALIŠTA, ISPRED ZGRADE PUTNIČKOG TERMINALA; ▪ NA KAT.PARCELI 5736, UZ LUČKU AKVATORIJU, PLANIRAN GLAVNI PARKING ČIME JE OSTVARENO 300 PARKING MESTA; ▪ PRISTUP PUTNIČKOM TERMINALU OSTVAREN I IZ PRAVCA MARINE - NA INICIJATIVU AD BARSKA PLOVIDBA, ŠTO ZNAČI DA JE PREKO KATASTARSKE PARCELE KOJA PRIPADA AD MARINA BAR (PREMA USLOVIMA KONCESIONOG UGOVORA); SA DRUGE STRANE, OVAKO REŠENJE JE IZUZETNO POVOLJNO ZA ORGANIZACIJU SADRŽAJA LUKE; ▪ NA SEVERNOM LUKOBRANU PLANIRAN SERVISNI PRISTUP SA GORNJE STRANE, U DELU KA GRADSKOJ PLAŽI, ČIME JE ZNAČAJNO SMANJEN PROSTOR ZA IZGRADNJU I PEŠAČKU PROMENADU I LUKOBRAN BI MORAO BITI OJAČAN;

4. GRAFIČKI PRILOZI