

PRILOG I.

OBRAZLOŽENJE PLANA

SADRŽAJ:

UVOD.....	5.
PLAN PROSTORNOG UREĐENJA.....	7.

UVOD

0.1. Zakonske pretpostavke

Stupanjem na snagu novog Zakona o prostornom uređenju i gradnji (Narodne novine 76/07, 38/09, 55/11, 90/11, 50/12) u listopadu 2007. te Izmjena i dopuna Prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije (Službeni glasnik Dubrovačko-neretvanske županije 06/03, 03/05, 03/06, 07/10) 17. lipnja 2010. stvorene su pretpostavke za početak postupka izrade i donošenja Izmjena i dopuna Generalnog urbanističkog plana Dubrovnika.

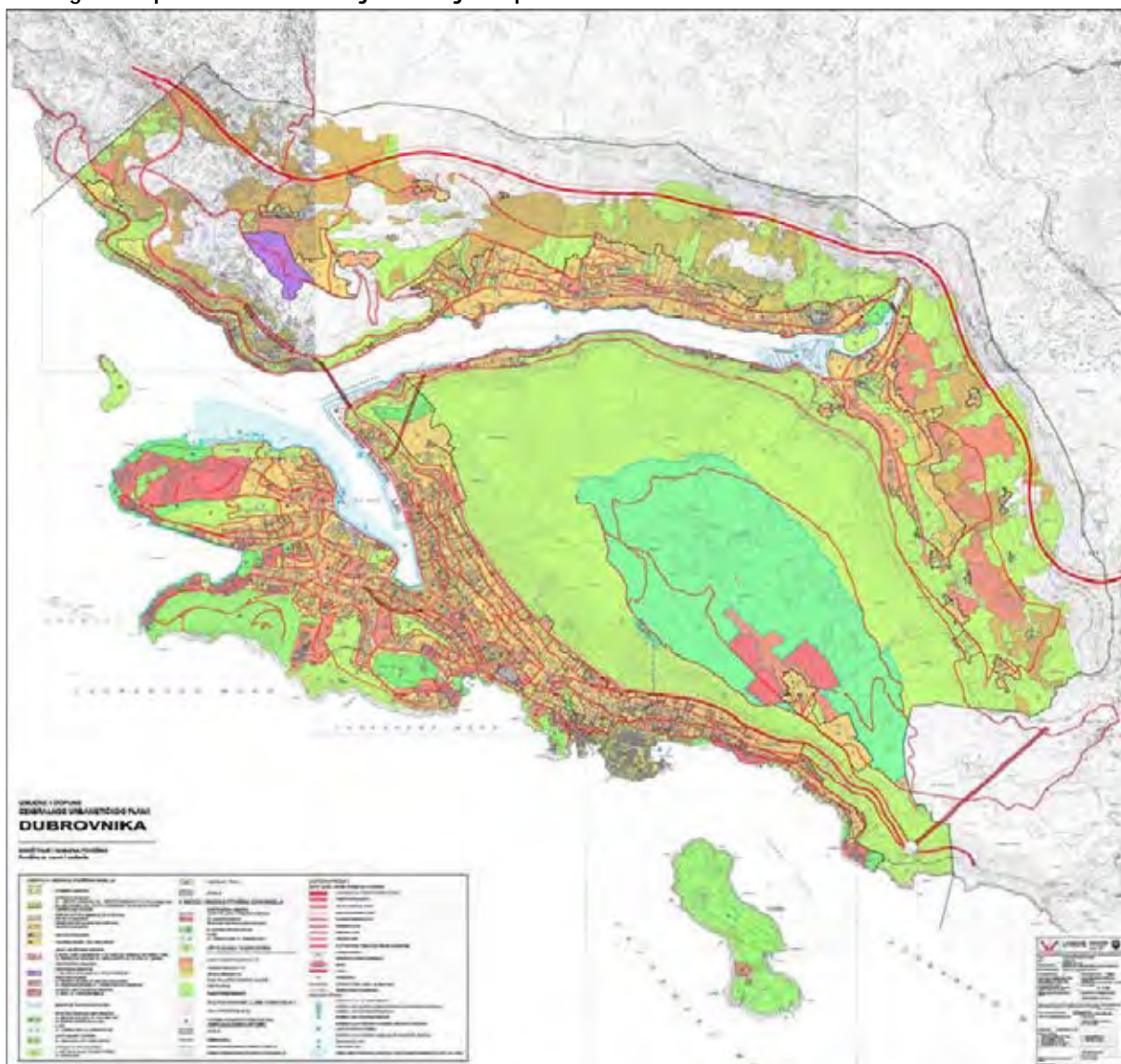
Postupak izrade i donošenja predmetnog Plana kao prostorno-planskog dokumenta reguliran je sukladno:

- Zakonu o prostornom uređenju i gradnji (Narodne novine 76/07, 38/09, 55/11, 90/11, 50/12),
- Pravilniku o sadržaju, mjerilima kartografskih prikaza, obveznim prostornim pokazateljima i standardu elaborata prostornih planova (Narodne novine 106/98, 39/04, 45/04 i 163/04),
- Prostornom planu Dubrovačko-neretvanske županije (Službeni glasnik Dubrovačko-neretvanske županije 06/03, 03/05, 03/06, 07/10),
- Prostornom planu uređenja Grada Dubrovnika (Službeni glasnik Grada Dubrovnika 07/05, 06/07, 10/07),
- drugim relevantnim zakonima i propisima.

0.2. Obuhvat Izmjena i dopuna GUP-a Dubrovnika

Prostorni obuhvat Izmjena i dopuna GUP-a jednak je obuhvatu postojećeg Generalnog urbanističkog plana Dubrovnika (Službeni glasnik Grada Dubrovnika 10/05, 10/07, 08/12)

Kartografski prikaz 1. Korištenje i namjena prostora



IZVOR: Generalni urbanistički plan Dubrovnika (Službeni glasnik Grada Dubrovnika 10/05, 10/07).

Obrazloženje

U poglavlju 3. Plan prostornog uređenja, potpoglavljju 3.2. Organizacija, korištenje, namjena, uređenje i zaštita površina, točka LUKE POSEBNE NAMJENE mijenja se i glasi:

luka nautičkog turizma	LN
športska luka	LS

U poglavlju 3. Plan prostornog uređenja, potpoglavljju 3.2. Organizacija, korištenje, namjena, uređenje i zaštita površina, točka ŠPORTSKO REKREACIJSKA mijenja se i glasi:

ŠPORTSKO REKREACIJSKA (tamno zelena)

Športska igrališta	R2
Kupališne zone	R3
Uređene plaže	Pu
Prirodne plaže	Pp
Športski centar "Gospino polje"	R4
Športsko-rekreacijski park	R5

U poglavlju 3. Plan prostornog uređenja, potpoglavljju 3.2. Organizacija, korištenje, namjena, uređenje i zaštita površina, točka JAVNE ZELENE POVRŠINE mijenja se i glasi:

JAVNE ZELENE POVRŠINE (svjetlije zelena)

Javni park	Z1
Vrtovi, perivoji	Z2
Spomen park Daksa	Z3

U poglavlju 3. Plan prostornog uređenja, potpoglavljju 3.2. Organizacija, korištenje, namjena, uređenje i zaštita površina, točka ZAŠTITNE ZELENE POVRŠINE mijenja se i glasi:

ZAŠTITNE ZELENE POVRŠINE (svijetlo zelena)

Zaštitno zelenilo i pejzažne površine	Z
PARK ŠUMA PETKA	PŠ

U poglavlju 3. Plan prostornog uređenja, potpoglavljju 3.2. Organizacija, korištenje, namjena, uređenje i zaštita površina, poglavlju II RAZVOJ I UREĐENJE POVRŠINA IZVAN NASELJA, točka ŠPORTSKO REKREACIJSKA mijenja se i glasi:

SPORTSKO-REKREACIJSKA (tamno zelena)

Športsko-rekreacijski centar s golfom (Građevinsko područje izdvojene namjene izvan naselja)	R1, R2, R5
-------------------------------------------------------------------------------------------------	------------

U poglavlju 3. Plan prostornog uređenja, potpoglavljju 3.2.1. Prikaz gospodarskih djelatnosti, točka Gospodarska zona Komolac mijenja se i glasi:

Komolac (I1, K1,K2,K3) – 8,9 ha

U okviru posebno izdvojene zone Komolac planiraju se sadržaji sukladno odredbama ovog Plana, a koja se odnose na predmetne namjene.

U poglavlju 3. Plan prostornog uređenja, potpoglavljju 3.2. Organizacija, korištenje, namjena, uređenje i zaštita površina, tablice 10. i 11. Bilanca namjene površina po gradskim kotarima mijenjaju se i glase:

- tablice u privitku

U poglavlju 3. Plan prostornog uređenja, potpoglavlje 3.2.3.1. Cestovni promet mijenja se i glasi:

Rješenje sustava cestovnog prometa Dubrovnika u velikoj mjeri se oslanja na cjelovit i ranije provjereni model, koji je preinačen u skladu s ciljevima prostornog uređenja područja i u međuvremenu nastalim te planiranim promjenama u korištenju prostora.

Cestovna mreža je razmatrana u dva osnovna horizonta, uže urbano područje naselja Dubrovnik i prigradskog područja i ostalog (šireg) područja obuhvata, zbog značajnih razlika u načinu uređivanja prostora, razmještanju planiranih zona i koncentraciji stanovnika

Geomorfološke odlike terena čine ograničenja daljnjeg razvitka cestovne i željezničke infrastrukture, posebno u odnosu na mogućnost polaganja trasa, formiranja čvorišta i vezivanja mreže u sustav.

Na kartografskom prikazu 3.1. Promet ucrtane su 3 varijante vanjske prometne mreže iz Prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije koje se odnose na dionicu čvor Osojnik - čvor Brgat te će se pri projektiranju odrediti ona koja je tehnički i ekonomski najpovoljnija.

Odgovor tj. najoptimalnije rješenje cijelog prometnog sustava pa tako i prometne mreže višeg ranga trebala je dati Prometna studija Grada Dubrovnika, a jedan od razloga zašto to nije učinila je i neodređenost na državnoj razini što za posljedicu ima varijantna rješenja prolaska auto ceste i brze ceste ovim područjem.

Ovdje je važno naglasiti da je stav Grada Dubrovnika kako tranzitni promet (planirana brza cesta) treba izmjestiti s gradskog područja te auto cestu/brzu cestu dovesti do Osojnika i dalje je ne voditi preko gradskog područja. Kao drugi važan čvor (istok) planiran je čvor Dubac koji se nalazi u administrativnom obuhvatu susjedne Općine Župa dubrovačka.

Ovakvo rješenje razrađeno je i kroz Prostorni plan uređenja Grada Dubrovnika s također preuzetim varijantnim rješenjima iz plana višeg reda tj. Prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije.

Brza cesta, na prigradskom području Dubrovnika, a u obuhvatu plana, predstavlja dio trase ceste od čvora Osojnik do mosta dr. Franja Tuđmana, dužine oko 4,0 km. Nastavak brze ceste, nakon prijelaza mosta preko Rijeke dubrovačke je cesta koja ide lijevom stranom rijeke Omble i brza cesta od čvora Ilijina Glavica do granice Grada Dubrovnika - istok. Pri projektiranju brze ceste koja je položena lijevom stranom rijeke Omble treba voditi računa o tome da se očuva stara trasa željeznice kojom se planira pješačka staza. Brza cesta od čvora Ilijina Glavica preko Orsule do Brgata, na području Grada Dubrovnika je položena po trasi postojeće D8 do granice grada sa 4 traka od koje se u jednom trenutku razdvajaju te dvije trake idu postojećom trasom D8, a dvije trake tunelom do čvora Dubac. Na toj cesti je planirano križanje Žarkovica preko kojega se osigurava novi pristup za područje platoa Srđa (naselje Bosanka, sportsko-rekreacijski centar - golf igralište sa turističkim sadržajima). Križanje se nalazi na strmom terenu sa posebnim zahtjevom u pogledu oblikovanja i zaštite krajobraza. Rekonstrukcija brze ceste se izvodi na način da se očuvaju vrijednosti krajobraza i bez vidljivih zasijecanja u postojeći teren.

Prostornim planom predviđena je gradnja novih dionica javnih razvrstanih cesta, nerazvrstanih cesta i ulica u naselju i rekonstrukcija postojeće cestovne mreže u skladu s planskim značenjem pojedinih cestovnih smjerova.

Cestovne građevine s pripadajućim objektima i uređajima:

- dionica Jadransko-Jonske autoceste (autocesta A1 Zagreb - Dubrovnik) (planirano),
- spojne prometnice između Jadransko-Jonske autoceste i prometne mreže nižeg reda sa čvorova (planirano),
- dionica brze ceste Dubrovnik (Osojnik) - Čilipi - Debeli Brijeg (planirano),
- državne ceste:
 - postojeća državna cesta D8 od granice Grada Dubrovnika - zapad do čvora Ilijina glavica,
 - most preko Rijeke dubrovačke.

Određene su funkcije pojedinih cestovnih i uličnih dionica, a u skladu s tim su utvrđene slijedeće razine cesta i ulica:

- A - brza državna cesta,
- B - državna cesta
- C - lokalna cesta (izvan obuhvata)
- D - glavna gradska ulica,
- E - gradska ulica,
- F - sabirna ulica,
- G - ostale ulice,
- alternativna trasa ceste (koridor za istraživanje),
- pješačke staze

Glavne gradske ulice obavljaju temeljnu distribuciju prometa po gradskom području.

Glavna gradska ulica mora imati javnu rasvjetu i uređena autobusna stajališta. Uz glavnu gradsku ulicu nije dozvoljeno uređenje parkirališta.

Križanja glavnih gradskih ulica redovito su u razini, a križanja gradskih ulica s državnim mogu biti denivelirana.

Gradske ulice provode daljnju distribuciju prometa po zonama.

Gradske ulice je potrebno urbano opremiti i to: javnom rasvjetom, autobusnim stajalištima, odmorištima s klupama i kantama za otpad, oglasnim panoima i sl.

Svako stajalište treba imati uređeno autobusno ugibaldište sukladno posebnim propisima, opremljeno urbanom opremom te adekvatnom čekaonicom.

Sabirne ulice unutar naselja moraju imati širinu koja omogućava nesmetano odvijanje dvosmjernog prometa. Ostale ulice su prikazane do pojedinih zona bez daljnje razrade mreže unutar same zone. Ulična mreža, parkirališta i drugo unutar tih zona se razrađuje putem izrade daljnje dokumentacije (urbanistički plan uređenja, detaljni plan uređenja), odnosno akata o gradnji.

Najmanja širina kolnika prometnica u naselju (ostalih i sabirnih prometnica) je 5,5 metara (za dvije vozne trake), odnosno 3,5 m (za jednu voznu traku). Iznimno, najmanja širina može biti i manja u slučaju već izgrađenih postojećih građevina.

Na planiranim i postojećim prometnicama u naselju mora se osigurati razdvajanje pješaka od prometa vozila gradnjom nogostupa ili trajnim oznakama i zaštitnim ogradama na kolovozu.

Javno-prometne površine i prilazi građevinama moraju imati elemente kojima se osigurava nesmetano kretanje osobama s poteškoćama u kretanju.

Pri izgradnji invalidskih prolaza rampi sukladno posebnim propisima obavezno koristiti uočljive boje podloge radi optičkog vođenja, odnosno bolje uočljivosti.

Unutar minimalnih koridora planiranih cesta ne dopušta se gradnja drugih građevina do ishoda akta o gradnji za cestu (ili njezin dio na koji je orijentirana građevina). Nakon zasnivanja građevinske čestice ceste, odredit će se zaštitni pojasevi sukladno posebnom zakonu, a možebitni prostor izvan zaštitnog pojasa priključit će se susjednoj planiranoj namjeni. Kolni pristup građevnoj čestici smještenoj uz javnu prometnu površinu može zauzeti minimalnu širinu 3 m.

Građevna čestica može imati samo jedna kolni pristup s jedne strane građevinske čestice. Ostale mogućnosti utvrdit će se posebnim uvjetima iz oblasti prometa utvrđenih od strane mjerodavnih tijela.

Zbog konstruktivnih i funkcionalnih razloga dozvoljava se gradnja ispod koridora prometnice, pod uvjetom da se ne ugroze konstruktivni te imovinsko-pravni odnosi objekta prometnice kao i planirane podzemne građevine. Navedeno je moguće isključivo u zonama za koje je obvezno provođenje arhitektonsko-urbanističkog natječaja.

Ako je na građevnu česticu onemogućen pristup vozilima moguće je osigurati potreban broj parkirnih mjesta unutar gravitacijskog područja ne većeg od 100 m od predmetne građevne čestice uz uvjet da su u istom vlasništvu.

Aktom za gradnju ili rekonstrukciju ceste obvezno treba odrediti način rješavanja odvodnje oborinskih voda radi sprječavanja štetnih utjecaja na okoliš.

Promet u mirovanju

Promet u mirovanju rješava se javnim ili privatnim parkirališnim/garažnim prostorom.

Parkirne i garažne površine, kapaciteta sukladno normativima propisanim ovim Planom moraju biti osigurane na građevnoj čestici, ako se promet u mirovanju rješava podzemnim etažama iste se izuzimaju iz izračuna koeficijenta iskorištenosti (Kis). Nadzemni dio garaže može se graditi na udaljenosti od minimalno 5 m od granice s javnom prometnom površinom i minimalno 1 m od granice sa susjednom česticom ako na čestici nema vrijednog postojećeg visokog zelenila, a na temelju posebnog elaborata vrednovanja postojeće vegetacije. Udaljenost podzemne etaže od javne prometnice može biti i manja od 5 m ako se zadovolje konstruktivni uvjeti i građevine i prometnice.

Postojeći deficiti parkirališnog prostora nadoknađuju se postupnom gradnjom javnih parkirališta/garaža, uglavnom u središnjim dijelovima naselja i na gradskom području naselja Dubrovnik.

Ako je na građevnu česticu onemogućen pristup vozilima moguće je osigurati potreban broj parkirnih mjesta unutar gravitacijskog područja ne većeg od 100 m od predmetne građevne čestice uz uvjet da su u istom vlasništvu.

Ako nije moguće rješavanje parkiranja na građevinskoj čestici te mjestima gdje nije moguće ostvariti kolni pristup, zadovoljavajući broj parkirališnih mjesta moguće je osigurati uplatom u skladu s posebnom odlukom Grada Dubrovnika.

Potreban broj parkirališnih mjesta

Namjena	Tip građevine	Potreban broj parkirališnih ili garažnih mjesta (PM) po m ² neto površine građevine	
Stanovanje	stambene građevine	2PM/1 stambena jedinica	kod izrade detaljnijih planova minimalno dodatnih 10% planira se na zasebnom javnom parkiralištu
	apartman	1PM/1 apartman	
Ugostiteljstvo i turizam	restoran, kavana	1 PM/25 m ²	
	caffe bar, slastičarnica i sl.	1 PM/10 m ²	
	hoteli	Sukladno posebnim propisima RH kojima se definira broj parkirnih mjesta za smještajne objekte iz skupine hotela, kampova i drugih vrsta ugostiteljskih objekata za smještaj	
	apart hoteli, pansioni		
Trgovina i skladišta	robna kuća, supermarket	1 PM na 15 m ² prodajne površine	
	ostale trgovine	1 PM na 30 m ² prodajne površine	najmanje 2 PM, od kojih jedno posebno označeno za vozila opskrbe

	skladišta	1 PM na 100 m ²	najmanje 1 PM, za skladišta preko 100 m ² minimalno jedno posebno označeno za vozila opskrbe
Poslovna i javna namjena	banke, agencije, poslovnice (javni dio)	1 PM na 25 m ²	najmanje 2 PM
	uredi i kancelarije	1 PM na 50 m ²	
Industrija i obrt	industrijski objekti	1 PM na 70 m ²	
	obrti objekti	1 PM na 50 m ²	
	autoservis	1 PM na 20 m ²	
Kultura, odgoj i obrazovanje	dječji vrtići i jaslice	1 PM/50 m ²	
	osnovne i srednje škole	1 PM/100 m ²	
	fakulteti	1 PM/70 m ²	
	instituti	1 PM/100 m ²	
	kina, kazalište, dvorane za javne skupove	1 PM/50 m ²	
	crkve	1 PM/50 m ²	
	muzeji, galerije, biblioteke	1 PM/50 m ²	minimalno 4 PM, za muzeje 1 PM za autobus
	kongresne dvorane studentski domovi	1 PM/50 m ² 1 PM/200 m ²	minimalno 2 PM za autobus
Zdravstvo i socijalna skrb	bolnice i klinike	1 PM/100 m ²	
	ambulante, poliklinike, dom zdravlja	1 PM/20 m ²	
	domovi za stare	1 PM/200 m ²	
Šport i rekreacija	športski objekti otvoreni, bez gledališta	1 PM/250 m ² površine	
	športski objekti zatvoreni, bez gledališta	1 PM/200 m ² površine	
	športski objekti i igrališta s gledalištem	1 PM/10 sjedećih mjesta	
Komunalni i prometni sadržaji	tržnice	1 PM/20 m ² površine	
	tehničko-tehnološke građevine	1 PM/50 m ²	minimalno 1 PM
	benzinske postaje	1 PM/25 m ²	
Terminalni putničkog prijevoza	autobusni kolodvor		obvezan prometno-tehnološki projekt s izračunom potrebnog broja PM, posebno za: - stajalište (ukrcaj i iskrcaj) - kraće parkiranje (do 1h) - duže parkiranje (preko 1h).
	trajektna i putnička luka		
Groblja			sukladno posebnim propisima

* u NKP za izračun PM ne uračunavaju se površine garaža, jednonamjenskih skloništa i potpuno ukopani dijelovi podruma čija funkcija ne uključuje duži boravak ljudi.

Potreban broj parkirališnih mjesta definiran tablicom primjenjuje se isključivo na površinu, broj stambenih jedinica i namjenu onog dijela koji se gradi. U slučaju kada se građevina dograđuje, nadograđuje, odnosno mijenja namjenu primjenjuje se gornja tablica za rečene zahvate ako je dokazano da postojeći prostori građevine imaju već osiguran potreban broj parkirališnih mjesta

Izuzetno se kod složenih funkcionalnih cjelina kod garaža preko 600 mjesta može umanjiti ukupni planirani kapacitet garažno-parkirnih mjesta primjenom koeficijenta istovremenosti korištenja, ali ne više od 20 % što se posebno mora obrazložiti.

Javne garaže su predviđene na 20 lokaliteta na užem urbanom području Dubrovnika te na 3 lokaliteta na području Mokošice.

Preporuča se gradnja građevina koje će u podzemnim etažama služiti za parkiranje, a u nadzemnom dijelu će se moći koristiti za javne, poslovne, stambene i ugostiteljsko-turističke sadržaje. Javna garaža sadržava i dvonamjensko sklonište za sklanjanje stanovništva.

Preporuča se gradnja građevina koje će u podzemnim etažama služiti za parkiranje, a u nadzemnom dijelu će se moći koristiti za javne, poslovne, stambene i ugostiteljsko-turističke sadržaje. Javna garaža sadržava i dvonamjensko sklonište za sklanjanje stanovništva.

KAPACITET JAVNIH GARAŽA

R.b. *	Lokacija	Potreban broj PGM
2.	Centar iza Grada	600 PGM
4.	Ilijina glavica	700 PGM
7.	Nadvožnjak zapad	min. 100 PGM
8.	Pumpa	min. 100 PGM
9.	Put Republike. V. Nazora	120 PGM
11.	Mercante	150 PGM
13.	Pemo	150 PGM
14.	Radeljević-Libertas	200 PGM
15.	Jug bazen i OTP banka	200 PGM
16.	Montovjerna	min. 100 PGM
17.	Gospino polje istok	400 PGM
18.	Gospino polje zapad	min. 50 PGM
19.	Lapad stadion	min. 100 PGM
20.	Dvori lapad	200 PGM
22.	Babin kuk - turistička	200 PGM
25.	Luka Gruž	min. 100 PGM
27.	Kolodvor	min. 50 PGM
28.	Nova luka Gruž	min. 50 PGM
29.	Mokošica - Naš dom	150 PGM
31.	Mokošica - garaže	200 PGM
32.	Mokošica - iza Tamarica	200 PGM
33.	Sire područje IUC - Gradac	min. 100 PGM

U Planu su prikazane samo lokacije i kapaciteti javnih garaža. Do njih se došlo tako da je napravljena razlika između javnih garaža i garaža koje su obvezni izgraditi svi graditelji unutar zona prema IIDGUP-a i standardima koje one propisuju. Na taj način preispitivane su sve lokacije i kapaciteti u važećem GUP-u i došlo se do zaključka da su neke garaže planirane na teškom terenu, na teško pristupnim mjestima, u zonama visokovrijednih zelenila i stogodišnjim šumama.

Pri određivanju kapaciteta javnih garaža vodilo se računa o prostornim mogućnostima, potrebi za parkirnim mjestima ovisno o namjeni kontaktnog područja, Prometnoj studiji koju su izradili Građevinski fakultet Sveučilišta u Zagrebu i tvrtka Promel projekt d.o.o. te o važećem GUP-u.

Zaključeno je da je npr. garaža na Viktoriji planirana na vrlo strmom terenu te bi njena izgradnja tehnički bila teško izvediva i ekonomski neisplativa. Više garaža je planirano na vrlo skućenim mjestima gdje je tehnički teško izvesti takvu garažu (npr. Hotel Petka, Robna kuća Srđ te Mokošica-ulaz). Npr. na budućem području Dubrovnik city su prema važećem GUP-u planirane četiri garaže ukupnog kapaciteta 1100 parkirnih mjesta što je prema izračunima predimenzionirano budući će se

na tom području biti izgrađena garaža koja prati potrebe namjene u kompleksu, što je smanjilo planirani kapacitet javnih garaža.

Sukladno potrebama za parkirnim mjestima prema Prometnoj studiji neke garaže na području Gruža su ukinute zbog prevelikog broja garaža na malom obuhvatu. Isto tako prema Prometnoj studiji smanjeni su kapaciteti garaža na području Gruža.

U gradskim dijelovima gdje je izražen nedostatak parkirališta, a posebno u zonama visoke gustoće omogućuje se uređenje parkirališta i gradnja zajedničkih podzemnih garaža na dijelovima građevinskih čestica na kojima su izgrađene stambene i stambeno-poslovne građevine prema lokalnim prilikama.

Omogućuje se i gradnja garažno-poslovnih građevina koje u nižim etažama imaju javnu garažu propisanog minimalnog kapaciteta, a u višim etažama mogu imati javne, poslovne, stambene, ugostiteljsko-turističke te športsko-rekreacijske sadržaje. U tom slučaju, propisani minimalni kapacitet garaže se povećava za potrebe parkiranja za predviđenu namjenu sadržanu u dijelu građevine.

U predmetnim građevinama moguće je sukladno posebnim propisima omogućiti opskrbu energijom za električne automobile.

Po potrebi, javne garaže moguće je graditi i na drugim lokacijama, ako to nije u suprotnosti s odredbama ove Odluke.

Benzinske postaje (postaje za opskrbu gorivom motornih vozila) planirane su na više lokaliteta unutar obuhvata Plana, a u grafičkom dijelu elaborata plana, na kartografskom prikazu 2.1 Promet, u mjerilu 1:25000, prikazane su postojeće i planirane benzinske postaje.

Benzinske postaje unutar obuhvata plana

LOKACIJA	VRSTA PROMETA	POSTOJEĆA/PLANIRANA
Komolac	cestovni	postojeća
Aci marina Dubrovnik	morski	postojeća
Sustjepan I	morski/cestovni	planirana
Sustjepan II	morski	planirana
Orsan	morski/cestovni	postojeća
Vladimira Nazora	cestovni	postojeća
Hladnica/ Gospino polje	cestovni	planirana

Odredbe ove odluke koje se odnose na gradnju benzinskih postaja, primjenjuju se i za gradnju plinskih postaja za snabdijevanje motornih vozila.

Benzinske postaje moraju imati i mogućnost opskrbe energijom za električne automobile.

Sustav javnog prijevoza

Sustav javnog prijevoza, posebno u gradskom području Dubrovnika, potrebno je dugoročno usmjeravati na način:

- odnos između osobnih vozila i sredstava javnog prijevoza mijenjati u korist javnog prijevoza,
- sva naselja Grada Dubrovnika povezati sustavom javnog prijevoza (cestovnog i pomorskog) radi ostvarenja različitih potreba stanovnika koji žive u samom Dubrovniku ili u drugim naseljima,
- javni, posebno gradski prijevoz jest funkcija od posebnog društvenog interesa, koju je potrebno posebnim instrumentima i mjerama poticati u daljnjem razvoju.

Uz nužne optimizacije sustava, posebno u pogledu broja linija javnog gradskog prijevoza, lokacije i broja autobusnih stanica, potom tarifnog sustava, redova vožnje i sl., potrebno je osigurati

protočnost prometne infrastrukture za javna prometna sredstva, odnosno prometne karakteristike ulica kojima se odvija javni prijevoz.

Sustavom javnog prijevoza je obvezno povezivanje svih naselja unutar Grada Dubrovnika (kao i otoka s kopnom u sustavu pomorskog prometa).

Pomorski promet

Prostori za razvoj pomorskog prometa označeni su u grafičkom dijelu elaborata plana na kartografskom prikazu 3.1. Promet, u mjerilu 1:5.000.

Pomorski promet odvija se putem morskih luka otvorenih za javni promet, morskih luka posebne namjene državnog značaja i morskih luka posebne namjene županijskog značaja.

Morske luke otvorene za javni promet:

NASELJE	NAZIV/ LOKALITET	NAZIVI LUKA	VRSTA	ZNAČAJ
Dubrovnik	Gruž - putnička luka	Luka Gruž - putnička luka	Putnička, teretna	međunarodna
	Gradska luka Dubrovnik	Gradska luka Dubrovnik - putnička luka	putnička	županijska
	Gruž	Luka Gruž	putnička	lokalna
Komolac	Komolac	Luka Komolac	putnička	lokalna
Dubrovnik	Lokrum	Luka Lokrum	putnička	lokalna
Mokošica	Mokošica	Luka Mokošica	putnička	lokalna
Sustjepan	naselje	Luka Sustjepan	putnička	lokalna
	Shell		putnička	lokalna

Morske luke posebne namjene državnog značaja - luke nautičkog turizma:

Grad	NASELJE	LOKALITET	Kapacitet (broj vezova)	POSTOJEĆA/PLANIRANA
Dubrovnik	Dubrovnik	Marina Gruž-Lapad	do 400	planirana
	Komolac	ACI marina Dubrovnik	350/ do 450	postojeća/planirana

Morske luke posebne namjene županijskog značaja:

Brodogradilište

Grad	NASELJE	LOKALITET	VELIČINA NAVOZA	VELIČINA DOKA	POSTOJEĆA/PLANIRANA
Dubrovnik	Mokošica	Mokošica	do 50 m	do 1000 t nosivosti	postojeća

Sportske luke

Grad	NASELJE	LOKALITET	Kapacitet (broj vezova)	POSTOJEĆA/PLANIRANA
Dubrovnik	Dubrovnik	Orsan	do 200	postojeća
		Solitudo (LS i centar za vodene sportove)	do 200	planirana

Ribarska luka

Grad	NASELJE	LOKALITET	DUŽINA OBALE	DUBINA	POSTOJEĆA/PLANIRANA
Dubrovnik	Sustjepan	Sustjepan	preko 50 m	veća od 3 m	planirana

Morska luka osobitog međunarodnog značaja je luka Gruž, koja se razvija u složenu putničko-turističku luku. Stara luka u povijesnoj jezgri ima status županijske luke otvorene za javni promet. Ostale luke imaju status morskih luka za javni promet lokalnog značaja (luka Gruž, Sustjepan, Mokošica, Komolac i Lokrum).

Planom su određeni plovni putovi (međunarodni i unutarnji plovni put).

Javni pomorski putnički prijevoz:

Planom su predložene lokacije postaja javnog pomorskog putničkog prijevoza (JPP).

Postaje javnog pomorskog putničkog prijevoza (JPP) - morski autobus

R.b.	LOKALITET
1.	Mokošica (stara ambulanta)
2.	Rožat (samostan)
3.	Čajkovići
4.	Luka Gruž
5.	Orsan
6.	Rt Vranac (Solitudo)
7.	Hotel President
8.	Uvala Sumartin (hotel Splendid)
9.	Gradska jezgra (Porat)
10.	Sv. Jakov

Javni gradski pomorski prijevoz organizirao bi se prema posebnim propisima, između postojećih luka lokalnog i županijskog značaja, kako na užem području Grada Dubrovnika (u granicama GUP-a) tako i na širem području.

Privez:

Planom su utvrđuju lokacije priveza:

Privez

Grad	NASELJE	LOKALITET	POSTOJEĆI/PLANIRANI
Dubrovnik	Dubrovnik	Hotel Belveder	postojeći
		Uvala Gustijernica (Vila Elita)	postojeći
		Uvala Sumartin (Piplić)	postojeći
		Hotel President	postojeći
		Hotel Minčeta	planirani

Sukladno mogućnostima na terenu i maritimnim uvjetima određene su lokacije priveza za zone ugostiteljsko-turističke namjene (T) gdje broj vezova jednog ili više priveza plovila iznosi najviše 20 % ukupnog broja smještajnih jedinica zone za koju se planira.

Po istom kriteriju je moguće odrediti priveze i na drugim lokacijama koje zadovoljavaju gornji uvjet.

Luka Gruž

U sklopu Luke Gruž stječu se sve vrste prometa (cestovni, pomorski i zračni) i tu se organizira terminal gradskog i međugradskog javnog prijevoza, prijevoza turoperatora i ostalih pratećih sadržaja, javna parkirališta i sl.

U luci Gruž nalazi se granični pomorski prijelaz - stalni, međunarodni I. kategorije

Uvjeti uređenja određeni su prostornim planom užeg područja.

Luke posebne namjene

Morske luke posebne namjene su državnog, županijskog i lokalnog značaja, a omogućuju razvitak pomorstva i turizma kao temeljnog gospodarskog usmjerenja.

Luke nautičkog turizma državnog značaja (sa više od 200 vezova) jesu:

- postojeća ACI marina Dubrovnik u Komolcu za koju se planira proširenje obuhvata luke nautičkog turizma u moru,
- planirana marina Gruž-Lapad u Gruškom zaljevu, maksimalnog kapaciteta od 400 vezova, koji se formira od komunalne luke Batala do predjela Solitudo sukladno planu užeg područja.

Prema djelatnostima koje se u njima obavljaju, a sukladno posebnim propisima, planom su utvrđene slijedeće luke posebne namjene:

Brodogradilište	LB
Športska luka	LS
Ribarska luka	LR

Morska luka posebne namjene - brodogradilište određena je u Rijeci dubrovačkoj u veličini od oko 1,4 ha na kopnenom dijelu. Uz sadržaje skladištenja i popravka/gradnje brodova omogućava se i uređenje akvatorija radi poboljšanja funkcionalnosti i uređenje manjeg broja komercijalnih vezova uz obalu. Potrebno je očuvati kontinuitet javnog prolaza uz obalu (obalna šetnica).

Morske luke posebne namjene- sportske luke su:

- postojeća luka Orsan kapaciteta do 200 vezova kojom upravlja JK Orsan,
- planirana luka Solitudo kapaciteta do 200 vezova unutar koje je i centar za vodene sportove.

Morska luka posebne namjene - ribarska luka odnosi se na planiranu luku Sustjepan s dužinom obale preko 50 m.

Pristan (za brodice domicilnog stanovništva) je planiran u morskim lukama lokalnog značaja u Rijeci dubrovačkoj (Mokošica i Komolac) i u staroj gradskoj luci. Kapacitet se pristana prilagođuje obilježju obale, potrebi zaštite obale i krajolika tj. posebnim uvjetima svakog lokaliteta te potrebama domicilnog stanovništva.

Gradnja i uređenje luka podrazumijeva intervenciju na obali gradnjom pomorskih građevina u skladu sa značajem luke i položajem u prostoru.

Zračni promet

Zračni promet za potrebe Grada Dubrovnika se odvija putem zračne luke u Čilipima, koja je smještena izvan područja Grada (zračna luka je udaljena od Luke Gruž oko 17 km). U Gruškom

zaljevu, na području Luke uređuje se prostor autobusnog terminala i terminalna turoperatora, parkirališta i drugih potrebnih sadržaja u funkciji zračnog prometa.

Za interventne potrebe (hitna pomoć, zaštita od požara i sl.) moguća je gradnja heliodroma za dnevno-noćno slijetanje sukladno posebnim propisima.

Postojeći heliodrom nalazi se u sklopu bolničkog kompleksa OB Dubrovnik.

Sukladno posebnim propisima moguće je na odgovarajućim lokacijama predvidjeti prostor za prihvat hidroaviona koji bi održavali veze između otoka i kopna odnosno dužobalne i prekoobalne veze.

Moguća je gradnja čvrste obale ili pontona u pomorskim lukama na otocima radi ostvarenje hidroavionskih veza s kopnom i određivanje primjerenih područja u moru i na kopnu za amfibijske mogućnosti.

U poglavlju 3. Plan prostornog uređenja, potpoglavlje 3.2.4. Prikaz komunalne infrastrukturne mreže, potpoglavlje 3.2.4.1. Elektroenergetski sustav, potpoglavlje Ostali, alternativni izvori energije mijenja se i glasi:

Na gradskom području Dubrovnika moguće je korištenje i drugim, alternativnim energetske izvora - sunčeve energije, mora i sl.

U skladu s planom višeg reda potrebno je poticati izgradnju obnovljivih izvora energije. Građevine koje služe iskorištavanju obnovljivih izvora energije smiju se smještati unutar građevnog područja pod uvjetom da ne ugrožavaju okoliš, te vrijednosti kulturne baštine i krajobraza.

Postavljanje sunčanih kolektora ne dopušta se unutar povijesne jezgre Dubrovnika, na kontaktnom području povijesne jezgre i na pojedinačnim zaštićenim i evidentiranim spomenicima kulture.

Utvrđuju se smjernice za određivanje lokacija sunčanih elektrana (toplinske i fotonaponske):

- elektrane je moguće smjestiti:
 - izvan građevinskih područja,
 - izvan infrastrukturnih koridora,
 - izvan područja širine 1000 m od morske obalne crte,
 - izvan poljoprivrednog zemljišta I. i II. bonitetne klase,
 - izvan zaštićenih i predloženih za zaštitu dijelova prirode i područja graditeljske baštine,
 - izvan vizura osobito vrijednog krajobraza i zaštićenih kulturno-povijesnih cjelina,
- veličinu i smještaj postrojenja odrediti sukladno analizi vizualnog utjecaja,
- uskladiti smještaj elektrana sa elektroničkom komunikacijskom mrežom radi izbjegavanja elektromagnetskih smetnji,
- udaljenost solarnih postrojenja od granica građevinskog područja naselja i turističkih zona mora iznositi minimalno 500 m zračne udaljenosti,
- nakon isteka roka amortizacije postrojenja se moraju zamijeniti ili ukloniti, te zemljište privesti prijašnjoj namjeni.

U poglavlju 3. Plan prostornog uređenja, potpoglavlju 3.2.5. Uvjeti korištenja, uređenja i zaštite površina i građevina, 3.2.5.1. Područja posebnih uvjeta korištenja - prirodna baština, podnaslovu Osobito vrijedan predjel - prirodni krajobraz, točki Srđ, posljednja rečenica mijenja se i glasi:

Izbjegavati raspršenu izgradnju po istaknutim reljefnim uzvisinama, obrisima i uzvišenjima te vrhovima jer to narušava krajobraznu sliku.

U poglavlju 3. Plan prostornog uređenja, potpoglavlju 3.3. Iskaz prostornih pokazatelja za namjenu, način korištenja i uređenja prostora potpoglavlje 3.3.2. Način korištenja i uređenja površina tablica 20. mijenja se i glasi:

- tablica u privitku

U poglavlju 3. Plan prostornog uređenja, potpoglavlje 3.4.5. Postupanje s otpadom mijenja se i glasi:

Cjeloviti sustav gospodarenja otpadom (izdvojeno skupljanje otpada, recikliranje otpada, kompostiranje organskog dijela otpada, termička obrada ostatka organskog otpada iz procesa predobrade i sortiranja otpada te odlaganje ostatka otpada nakon obrade) i potencijalne makrolokacije za građevine u sustavu gospodarenja otpadom određeni su u Prostornom planu Dubrovačko-neretvanske županije.

Planirati i graditi pojedinačne ili više građevina namijenjenih za skladištenje, obradu i odlaganje otpada nije dopušteno u zaštićenom obalnom području, osim ako to zahtijevaju prirodni uvjeti i konfiguracija terena.

Sve građevine unutar građevinske čestice moraju osigurati prostor za odlaganje komunalnog otpada kojim se neće ometati kolni i pješački promet, te koji će biti ograđen tamponom zelenila, ogradom ili ozidan i zaklonjen od izravnoga pogleda s ulice.

Mjesto za odlaganje kućnog otpada mora biti pristupačno vozilima za odvoz smeća s javnoprometne površine, s maksimalnim nagibom od 8%.

Građevine za odlaganje otpada na području Grada Dubrovnika su:

Grad	NASELJE	LOKALITET	Vrsta	Površina (ha)	POSTOJEĆA/PLANIRANA	ZOP
Dubrovnik	Osojnik	Grabovica	OK, OI	4,00	postojeće	ne
		Grabovica	GO*		planirane	ne
		Tehničko-tehnološki blok Osojnik (Pobrežje)	GO, PS, RD		planirano	ne

OK - odlagalište komunalnog otpada, OI - odlagalište inertnog otpada, GO - građevina za obradu građevinskog otpada, RD - reciklažno dvorište, PS - pretovarna stanica, GO* - građevina za obradu građevinskog otpada obuhvaća i reciklažno dvorište građevinskog otpada.

Na lokaciji Grabovica mogući su sljedeći sadržaji:

- centar za obradu i preradu komunalnog i gospodarskog otpada,
- odlagalište komunalnog i ostatka obrađenog otpada,
- pretovarna stanica za komunalni otpad,
- privremeno skladište za sekundarne sirovine.

Određuju se dvije lokacije za višak iskopa mineralnih sirovina u okviru lokaliteta Grabovica i tehničko-tehnološkog bloka Osojnik (Pobrežje).

Sanirano odlagalište otpada Grabovica (Dubrovnik), zadržati će se u funkciji zbrinjavanja otpada sukladno zakonskoj regulativi, odnosno do otvaranja Županijskog centra za gospodarenje otpadom. Unutar gospodarskih zona Komolac i Pobrežje predviđena je realizacija reciklažnih dvorišta sukladno posebnim propisima, uvjeti će se detaljno razraditi predviđenom prostorno-programskom studijom za zonu Pobrežje te UPU-om za za zonu Komolac.

Unutar gospodarske zone Pobrežje predviđena je realizacija reciklažnog dvorišta sukladno posebnim propisima, uvjeti će se detaljno razraditi predviđenom prostorno-programskom studijom za zonu. Za lokaciju tehničko-tehnološkog bloka Osojnik (Pobrežje) potrebno je provesti detaljne vodoistražne radove - mikrozoniranje temeljem Pravilnika o uvjetima za utvrđivanje zona sanitarne zaštite izvorišta kojima će se dokazati stvarna zona sanitarne zaštite.

Formiranje Tehničko-tehnološkog bloka Osojnik moguće je uz sljedeće uvjete:

- prije bilo kakvih radova potrebno je izvršiti arheološko istraživanje kamenih gomila u obuhvatu, te dokumentiranje i konzervaciju pokretnih i nepokretnih nalaza, a u skladu s posebnim propisima te nadležnost nadležnog Konzervatorskog odjela,
- prije radova potrebno je izvršiti detaljni arheološki pregled terena o čijim će rezultatima ovisiti eventualna dodatna istraživanja,
- u slučaju radova na prilaznom putu (njegovo sirenje) uz koji se nalazi spomenuta kamena gomila, potrebno je izvršiti arheološko istraživanje i dokumentiranje isle, a prema posebnim propisima.

U poglavlju 3. Plan prostornog uređenja, potpoglavlje 3.4.6. Zaštita od požara i uvjeti gradnje skloništa za sklanjanje stanovništva u Urbanističke mjere zaštite od požara u gradskom području Dubrovnika iza posljednje alineje dodaju se četiri nove alineje koje glase:

- Ako za određenu građevinu nije potrebno izdati lokacijsku dozvolu, u postupku izdavanja građevinske dozvole potrebno je ishoditi potvrdu za glavni projekt od ovlaštene policijske uprave za mjere zaštite od požara, na način i u postupku propisanom posebnim Zakonom, osim za građevine za koje nisu potrebni posebni uvjeti građenja glede zaštite od požara, na temelju posebnih zakonskih propisa i podzakonskih akata.
- Radi sprječavanja širenja požara na susjedne građevine, građevina mora biti udaljena od susjednih građevina najmanje 4m ili manje, ako se dokaže, uzimajući u obzir požarno opterećenje, brzinu širenja požara, požarne karakteristike materijala građevina, veličinu otvora na vanjskim zidovima građevina i dr., da se požar neće prenijeti na susjedne građevine, ili mora biti odvojena od susjednih građevina požarnim zidom vatrootpornosti najmanje 90 min., koji ako građevina ima krovnu konstrukciju (ne odnosi se na ravni krov vatrootpornosti najmanje 90 min.) nadvisuje krov građevine najmanje 0,5 m ili završava dvostranom konzolom iste vatrootpornosti duljine najmanje 1 m ispod pokrova krovišta, koji mora biti od negorivog materijala najmanje na dužini konzole.
- Radi omogućavanja spašavanja osoba iz građevina i gašenja požara na građevini i otvorenom prostoru, građevina mora imati vatrogasni pristup prema posebnim propisima, a prilikom gradnje ili rekonstrukcije vodoopskrbnih mreža mora se, ako ne postoji, predvidjeti vanjska hidrantska mreža. To se posebno odnosi na zaštićene dijelove prirode, za koje je potrebno donijeti procjene ugroženosti i planove zaštite sukladno posebnim propisima i na iste zatražiti suglasnost MUP-a. Tu je zaštitu potrebno planirati na šumskim i poljoprivrednim područjima koja neposredno okružuju gradsko naselje. Na tim površinama je potrebno predvidjeti provođenje svih preventivnih mjera zaštite od požara, sukladno propisima.
- U svrhu sprečavanja širenja požara ili dima unutar i na susjedne građevine, građevina mora biti izgrađena u skladu s propisima o otpornosti na požar i drugim zahtjevima koje građevine moraju zadovoljiti u slučaju požara. Posebno pripaziti na sigurnosnu udaljenosti dviju susjednih građevina. Kod građevina s malim požarnim opterećenjem kod kojih je završni (zabatni) zid udaljen manje od 3,00 metara od susjedne građevine (postojeće ili predviđene planom) potrebno je spriječiti širenje požara na susjedne građevine izgradnjom požarnog zida. Kad je jedna od susjednih građevina sa srednjim ili velikim požarnim opterećenjem potrebno je međusobnu sigurnosnu udaljenost odrediti proračunom. Umjesto požarnog zida mogu se izvesti vanjski zidovi koji tada moraju imati istu otpornost na požar koju bi imao požarni zid, a eventualni otvori u vanjskim zidovima moraju imati otpornost na požar kao i vanjski zidovi.
- Pri planiranju skladišta i postrojenja zapaljivih tekućina i plinova, te eksploziva, treba se pridržavati propisa.
- Deponije komunalnog i krutog otpada potrebno je predvidjeti na mjestima koja udovoljavaju propisima.

- Za svaku složeniju građevinu ili građevinu koja spada u visoke, ishoditi posebne uvjete građenja iz područja zaštite od požara.
- Na mjestima i trasama dalekovoda ne dopušta se gradnja građevina.
- U okviru ugostiteljsko-turističkih građevinskih područja moraju se poštovati propisi posebnih podzakonskih akata
- Pri gradnji ili rekonstrukciji vodoopskrbnih mreža potrebno je voditi računa o izvedbi vanjske i unutarnje hidrantske mreže za gašenje požara, a sve prema posebnim podzakonskim aktima.

- Kod gradnje i projektiranja srednjih i velikih garaža obvezno primijeniti austrijske smjernice TRVB N106 za zaštitu od požara u srednjim i velikim garažama koji se koriste u nedostatku domaćih smjernica kao pravilo tehničke prakse,
- Unutar obuhvata ovog Plana moguća je gradnja i rekonstrukcija protupožarnih putova sukladno posebnim propisima.
- Sve pristupne putove, kojima se može koristiti kao vatrogasnim pristupima, potrebno je označiti i održavati prohodnim. Slijepi vatrogasni pristup duži od 100 m mora na kraju imati uređeno okretište.
- Osigurat će se uvjeti za sklanjanje ljudi, materijalnih i drugih dobara. U tu je svrhu potrebno utvrditi zone ugroženosti, i to uglavnom za gradsko područje Dubrovnika (potez Rijeke dubrovačke, od Sustjepana do Orsule, uključujući Srđ i Žarkovicu), s obzirom da ostala naselja Grada Dubrovnika imaju manje od 2000 stanovnika, pa za njih nije obvezna gradnja skloništa. Zbog pograničnog položaja Grada, potrebna je detaljnija procjena ugroženosti i manjih naselja, o čemu ovisi hoće li se utvrditi obveza gradnje skloništa za ljude i materijalna dobra.
- Kod gradnje i projektiranja visokih objekata obvezno primijeniti propise o tehničkim normativima za zaštitu visokih objekata od požara.
- Na trasama kuda prolaze dalekovodi ne dopušta se gradnja objekata.

STRUKTURA NAMJENA POVRŠINA

NAMJENA		Predviđeno namjenom površina IIDGUP-a (ha)	Predviđeno namjenom površina IIDGUP-a (%)
STAMBENA NAMJENA	S	27,38	4,00
MJEŠOVITA NAMJENA PRETEŽITO STAMBENA	M1	420,02	61,15
MJEŠOVITA NAMJENA PRETEŽITO POSLOVNA	M2	27,3	3,98
POVIJESNA JEZGRA	M5	17,00	2,47
JAVNA I DRUŠTVENA NAMJENA	D	43,36	6,32
GOSPODARSKA NAMJENA - PROIZVODNA NAMJENA	I	13,60	1,98
GOSPODARSKA NAMJENA - POSLOVNA NAMJENA	K	38,73	5,64
GOSPODARSKA NAMJENA - UGOSTITELJSKO - TURISTIČKA NAMJENA	T	59,23	8,62
ŠPORTSKO - REKREACIJSKA NAMJENA	R	40,15	5,84
UKUPNO:		686,77	100