

IDENTIFIKACIJA PARCELA PROMETNICE U NASELJU¹

Amorino Poropat
Institut za poljoprivredu i turizam, Poreč
Carla Huguesa 8

Sažetak

Svrha ovog rada je identifikacija parcela prometnice kroz teoretski i praktičan rad koji se može primijeniti u izradi Detaljnog plana uređenja (urbanistički plan). Cilj je utvrditi pravila za identifikaciju parcela prometnice u naselju. Za postizanje cilja provedena je analiza komparativnih pokazatelja prometnica kroz termine u obuhvatu katastarskih čestica naselja i građevnih čestica na razini urbanističkog plana. Prema sadašnjoj praksi na teritoriju Hrvatske, kolni priključak parcela prometnice na druge parcele u naselju ostvaruje se različito od slučaja do slučaja bez posebnih pravila priključivanja. Pravilnost kolnog priključka treba se odvijati u hijerarhiji prometnica. Hijerarhiju čini vrsta prometnice s jasno definiranim opterećenjem prometa prema načinu posluživanja. Radi veće sigurnosti stanovnika u naselju treba razlikovati parcele prometnica u hijerarhiji glavne, sabirne i pristupne ulice, te putova naročite namjene. U naselju, pravilan je kolni priključak, kada parcela prometnice za pristupne ulice poslužuje građevinske parcele.

Ključne riječi: Prometnica, parcela, ulica,

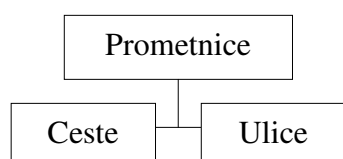
1. UVOD

Ulice u naselju namjenjuju se za kolni, pješački i mirujući promet. U novije vrijeme sve više vozila na ulicama, a sve manja sigurnost ljudi u prometu. Ulice postaju mjesta parkiranja vozila, a time se sužuje i smanjuje brzina protoka vozila. U praksi prostornog uređenja, način realizacije urbanistički planirane ulice postaje od sve veće važnosti. Ulice u spoju dviju vrsta pripadajućih parcela na svom uzdužnom dijelu su fizički jedno tijelo bez ograda, vidno neprimjetnog spoja i imaju podlogu za neometano kretanje osoba i vozila. Pojedine ulice preuzimaju više prometnih funkcija, pa nastaje problem kako identificirati prometnice i njena pravila. Predmet proučavanja su prometnice u naselju kroz pisana pravila i planirano stanje, pa se pretpostavlja da postoji precizna identifikacija prometnice i njenih priključaka. Analizirane su i dokumentirane ulice s aspekta klasifikacija i priključaka, te njenih prometnih funkcija za izvedeno i planirano stanje. Razvoj prometnica prati niz znanstvenih i stručnih radova. Od relevantnih radova mogu se istaknuti sljedeći: Studija glavne prometnice kroz gusto izgrađeno naselje [1]. Zatim istraživanje i obrada podataka u klasifikaciji i tipu ulica za devet europskih država [2]. Posebice sigurnost za pješake i vozila za dva kotača, te razvoj gradskog menedžmenta [3]. Mogu se naći i uvjeti upotrebe i specifikacija za urbanističko planiranje ulica u državi Iowa [4]. Seminar planiranje i projektiranje u cestogradnji [5], kao i oni najznačajniji radovi čiji su podaci obrađeni u nastavku. Prometnice postaju sve značajnije, a posebice identifikacija njenih parcela.

¹ Prijevod s engleskog jezika: Poropat A (2004): Identification of Trafficway Parcels in a Settlement, Energy and the Environment 2004 Energija i okoliš, vol. II, Međunarodni kongres, Opatija, 281-293. Poropat, A. (2005): Identifikacija parcele prometnica u naselju, Glasilo Hrvatske komore arhitekata i inženjera u graditeljstvu, br. 18.

2. PRAVILA RAZVRSTAVANJA PROMETNICE

Postoje različiti pristupi u razvrstavanju prometnica. U osnovi prometnice se mogu promatrati s dva gledišta. Prometnice u naselju i prometnice izvan naselja. To znači da jedna te ista prometnica zavisno od položaja u prostoru može imati dvojnu identifikaciju, što je nelogično, ali planski značajno, jer prometnice u naselju sadrže više funkcija. Radi složenosti prometne funkcije i njenog značaja, prometnice izvan naselja se identificiraju u terminu ceste [6], a one u naselju ulice [7], (Shema 1).



Shema 1.

Osnovna identifikacija prometnica

Neki autori prometnice u naselju identificiraju, kao: ulica, cesta, prometnica, put, cesta i ulica, a neki na kombinaciju miješanih termina [8]. Sve to zajedno stvara jednu pravnu nesigurnost u identifikaciji prometa i konfuziju strukovnog pravila. Nesigurnost se očituje u načinu vođenja i priključivanja prometa iz ulične na druge ne ulične površine (građevinske parcele, poljoprivredne i druge parcele), a konfuziju u načinu razvrstanosti ulica po njihovu značaju.

Prema profesoru Branislavu Mirkoviću iz Arhitektonskog fakulteta Univerziteta Beograd, ulice kao element naselja, razlikuju se: po značaju, položaju, funkciji, vrsti, prostornom oblikovanju, tehničkim osobnostima terena i niveleti, te nazivu [9]. Od istaknutih razlika u idućem tekstu izdvojiti će se značaj ulica i pripadajuća funkcija prometa. Od više načina razvrstavanja ulica po značaju u stupcima tablice izdvojeno je pet klasifikacija i pripadajuća širina zemljišta (Tablica 1.). U prvom i drugom stupcu postavljena je klasifikacija ulica prema američkim autorima Joseph De Chiara, Julius Panero i Martin Zelnik [10], te posebice grada Fairhoha [11]. U trećem stupcu je klasifikacija ulica prema profesoru Ernestu Nojfertu iz Tehničke visoke škole u Darmistatu [12]. Četvrti stupac daje pregled klasifikacije prometnica prema prethodno istaknutom autoru B. Mirkoviću, a peti stupac je klasifikacija prometnica iz Pravilnika, kao propis Republike Hrvatske [13]. Općenito, razlike u razvrstavanju prometnica po značaju, međusobno su različitih termina, hijerarhije i širine zemljišnog pojasa.

Analiza komparativnih pokazatelja razvrstanih prometnica, ukazuje da se iste mogu klasificirati na tri do sedam razina. U ovom radu s aspekta značaja, razlikuju se četiri razine prometnica: glavne, sabirne i pristupne ulice, te posebice putovi naročite namjene.

Glavna ulica je parcela prometnice namijenjena za tranzitni promet i njegove veze na ostale ulične parcele.

Sabirna ulica je parcela prometnice koja prometno povezuje pristupne ulice i ostale ulične parcele.

Pristupna ulica je parcela prometnice koja prometno povezuje zgrade (građevinske parcele) i ostale ulične parcele.

Put naročite namjene je parcela prometnice namijenjena za bicikliste, jahaće, pješake i sl.

TABLICA 1. Klasifikacija ulica

Joseph De Chiara i sur. (1995)		City of Fairhofe Subdivision Regulations (2002)		Ernest Nojfert (1968)		Branislav Mirković (1984)		Pravilnik (1998)
Street classification	Right-of-way width (šp)	Street classification	Right-of-way width (šp)	Street classification	Right-of- way width (šp)	Street classification	Right-of- way width (šp)	Street classification
Arterial Streets and Highways	80-120 feet (24-36m)	Arterial Streets Residential Land Use Non-residential Land Use Public Institutions and Public Facilities Land Use	Boulevard/Avenue 70-120 feet (21-36m) Parkway/Avenue 85-135 feet (26-40m)	Glavne prometnice	23-45m	Magistralna	30-40m	Javne ceste Državna cesta: Autocesta Poluautocesta Brza cesta Ostale državne ceste: Županijska cesta Lokalna cesta Ostale ceste
		Rural Land Use	Highway 70-135 feet (21-40m)	Ulice s jačim prometom		Glavna prometnica	22-30m	
						Prometnica	15-20m	
Marginal Access Streets	40 feet (12 m)	Collector Streets Residential Land Use Non-residential Land Use Public Institutions and Public Facilities Land Use	Street 60-70 feet (18-21m) Road 50-70 feet(15-21m)	Sabirne ulice	12-20m	Sabirna ulica	12-15m	Glavna mjesna cesta ili ulica
Collector Streets	60-80 feet (18-24m) pavement width- 32 feet min.(9 m)							
Minor Streets	50-60 feet (15-18m) pavement width- 24-32 feet (7-10m)							Rural Land Use
Loop	50-60 feet (15-18m) pavement width- 24-32 feet (7-10m)	Local Street Residential Land Use Non-residential Land Use Public Institutions and Public Facilities Land Use Rural Land Use	Street 40-50 feet (12-21m) Lane 20 feet (6m) Road 40 feet (12m)	Pristupni putovi	9-10m	Poslovna ulica	8-14m	Ostale ulice
Cul-de-sac	800 feet max. (240m) 40 feet min. (12m) Curb radius Without parking					Stambena ulica	8-12m	
Alley	20 feet (6m)							
				Putovi naročite namjene	8m			

Residential Land Use: Single-family, Two-family, Multy-famil.

Rural Land Use: Rural subdivision, Agricultural. Šp: Širina zemljišnog pojasa.

Non-residential Land Use: Office, Commercial/Retail, Mixed-use villages. Public Institutions and Public Facilities Land Use: Schools, Churches, Community centers, Public recreation, Hospitals.

Širine zemljišnog pojasa u rasponu minimalne i maksimalne veličine su ujedno preporuka za standardne mjere ulica.

Glavne ulice u nazivlju identificiraju se kao arterija, glavna i magistralna ulica, te javna cesta. Širina zemljišnog pojasa (R.O.W.) koji pripada glavnoj ulici je u rasponu 15 - 45 metara. Sabirne ulice u osnovi se identificiraju u jednom, pa dva i tri termina, a imaju širinu zemljišnog pojasa 12-24 metra. Pristupne ulice su različitih termina i načina identifikacije. Za identifikaciju pristupne ulice koriste se termini: oblika, namjene zemljišta, pristupnih putova, djelatnosti i ostale ulice. Širina zemljišnog pojasa pristupne ulice u rasponu šest metara nije adekvatna mjera za standard, jer nedostaje odgovarajući zaštitni pojas kolnih traka. U pravilu širina zemljišnog pojasa za dvosmjerne ulice je 8-21 metra, ako se izuzme maksimalna mjera od 240 metara, kao širina za moguće parkiranje vozila. Zato pristupna ulica može biti i javno parkiralište, kao uvjetovani priključak iz sabirne ili glavne ulice. Povrh toga minimalna širina pristupne ulice omogućuje izvedbu zaštitnog pojasa kolnika koji se namjenjuje za pločnik, podzemnu infrastrukturu i dr. Putovi naročite namjene su specifične funkcije prometa, a radi ograničene veličine ovoga rada, isključuju se iz daljnje obrade.

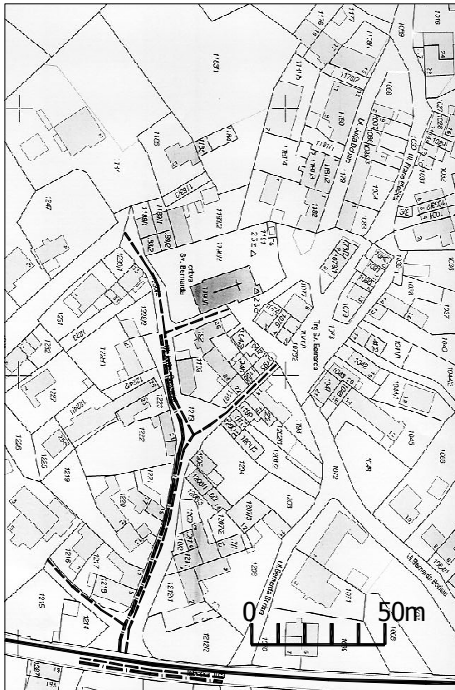
3. PLANSKE PARCELE PROMETNICA

Razlikuju se parcele prometnica evidentirane u katastarskom planu i one koje su dokumentirane u urbanističkom planu. Katastarski plan, tlocrtno daje uvid u stvarno stanje izmjere zemljišta (katastarske čestice: ulica, zgrada, te ostala neizgrađena zemljišta). Detaljni plan uređenja u dijelu namjene zemljišta daje prikaz građevnih čestica (parcela), koje čine podlogu za parcelaciju zemljišta i njihovu evidenciju u katastarskom planu. Provedena je analiza komparativnih pokazatelja za identifikaciju glavne, sabirne i pristupne ulice na primjeru izvadaka katastarskih i urbanističkih planova. Analiza katastarskih i urbanističkih planova ukazuje da pojedine ulice imaju jednu i više prometnih funkcija. Ako glavna ulica ima funkciju tranzitnog prometa, a na istu se priključuje prometni pristup iz zgrade, tada ona sadrži dvije funkcije prometa. To su funkcije tranzita i pristupa koje su najčešće na dvosmjernoj ulici sa dvije vozne trake. Tranzitni promet sadrži veće, a pristupni promet manje brzine kretanja vozila uz znatna zaustavljanja, skretanja, te ulaza i izlaza do zgrada i njenih okućnica. Zbog toga ulica u funkciji dvije neujednačene brzine brzog i sporog prometa, stvara manju ili veću nesigurnost kretanja, pa i pogibeljnu opasnost ljudi. Isto se odnosi na vrednovanje sabirne ulice ukoliko se na istu priključuje i promet od zgrade. To upućuje na pravilo vrednovanja ulica s aspekta broja prometnih funkcija i načina priključivanja prometnog pristupa do zgrada. Rezultat komparativnih pokazatelja u hijerarhiji prometnica je utvrđena struktura i prometna funkcija ulica. Iz analize je isključena izmjera dužina parcele prometnica, jer su proizvod ostataka katastarskih čestica i upitnog stanja vlasništva.

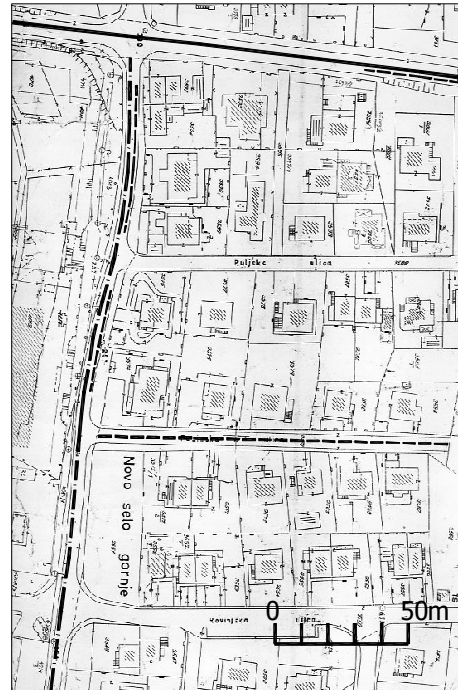
3.1. Katastarski planovi ulica

Na primjeru četiri izdvojena stambena naselja evidentirana u katastarskim planovima, posebice su označene ulice, kao zasebne parcele prometnica. Oznake se odnose na funkcije prometa glavne, sabirne i pristupne ulice, a promatraju se s aspekta oblika, veličina i priključivanja ulica. U nastavku opis ulica prema redoslijedu slika.

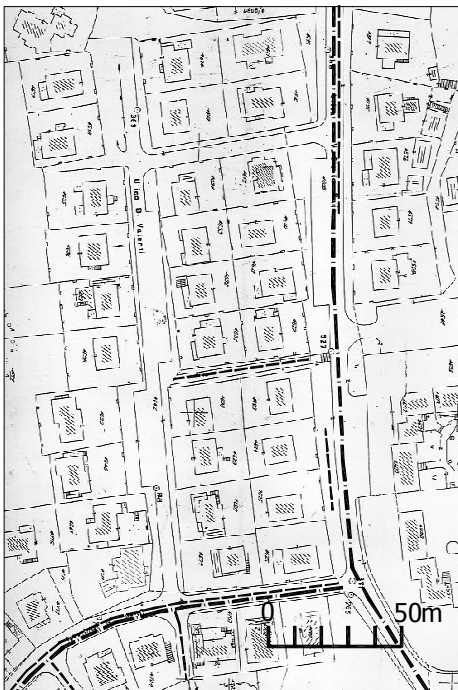
Izvadak iz katastarskih planova



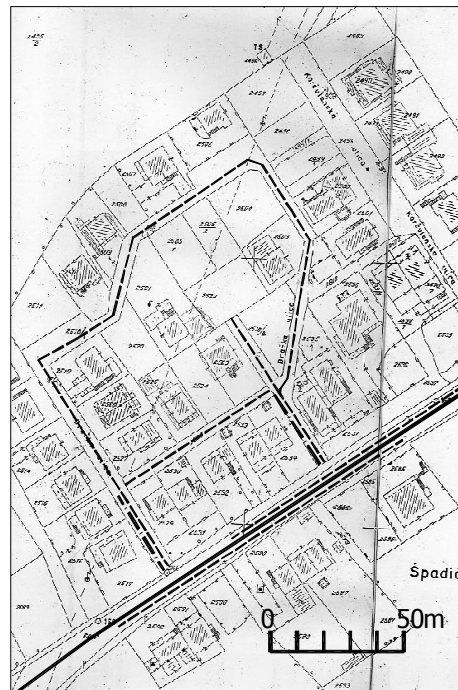
Slika 1. Parcele i prometne funkcije ulica u dijelu naselja Funtana



Slika 3. Parcele i prometne funkcije ulica grada Poreča - dio naselja Finida



Slika 2. Parcele i prometne funkcije ulica grada Poreča - dio naselja Novo Naselje



Slika 4. Parcele i prometne funkcije ulica grada Poreča - dio naselja Gornji Špadići

Oznake za prometne funkcije ulica:

----- pristupna

- . - . - . - sabirna

———— glavna

Ulice u dijelu naselja Funtana su nepravilnog oblika, nejednake širine i miješanog prometa. Pojedinačno unutar naselja jedna parcela prometnice ima oblik grane, a njeni završeci su četiri slijepe ulice. Istaknuta parcela ima funkciju sabiranja i pristupanja prometa do katastarskih čestica zgrada od čega na dijelu sabirnice je minimalne širine šest metara. Produžetak sabirne ulice su slijepe ulice, a jedna je minimalne širine tri metra. Na dijelu glavne ulice minimalne širine osam metara, zastupljene su sve tri funkcije prometa. (Slika 1). Na dijelu naselja Novo Naselje, parcele su nejednake širine i dužine, kako za sabirne tako i za pristupne ulice. Sabirne ulice primaju dvije, a pristupne jednu funkciju prometa. Sabirne ulice su minimalne širine 12 metara, a pristupne ulice, kao najuža pet metara. (Slika 2). Dio naselja Finida sadrži ulice za tri funkcije prometa. Glavna i sabirne ulice su nepravilnog oblika, kao i ulice Novog naselja. Pristupne ulice su ravne, imaju ujednačenu širinu i jednu funkciju prometa. Glavna i sabirna ulica, pored svoje osnovne funkcije sadrži i funkciju prometnog pristupa kao i glavna ulica naselja u Funtani. Glavna ulica je minimalne širine 12 metara, a sabirna 10 metara. Pristupne ulice su znatno uže, tako da je najuža pet metara. (Slika 3.). Parcele ulica na dijelu naselja Gornji Špadići su sličnih značajki kao i ulice za prethodna tri naselja. Glavna ulica na najužem dijelu je širine 11, a sabirna pet metara. Prstenasta pristupna ulica minimalne širine je četiri metra.(Slika 4).

3.2. Urbanistički planovi ulica

Slično kao i za katastarske planove ulica, istaknut je primjer četiri usvojena urbanistička plana u sadržaju parcela prometnica. Planske parcele imaju u pravilu odvojene funkcije prometa, kako za glavne i sabirne tako i za pristupne ulice.

U naselju hrvatske Savudrije [14] izrađen je plan ulica. Ulice simboliziraju oblik češlja od kojeg se lučno ističe sabirna ulica i na nju se priključuju nepravilni oblici pristupne ulice. Sabirna ulica je minimalne širine 11 metara, a pristupna šest do 24 metara (Slika 5).

Plan ulica u naselju Crveni Vrh [15] sadrži zavojitu sabirnu ulicu na koju se priključuju pristupne ulice slično kao i za naselje Savudrija. Minimalna širina sabirne ulice je devet metara, a pristupne šest metara (Slika 6).

Plan parcelacije naselja Đuba [16] sadrži granati oblik ulica. Glavna ulica je nepravilnog oblika minimalne širine 11 metara. Na glavnu ulicu priključuju se sabirne ulice, a na iste pristupne ulice. Izuzetak tog pravila čine sabirne ulice. One u nekim dijelovima primaju funkciju prometa pristupne ulice, jer to uvjetuje postojeća izgradnja. Sabirne ulice su minimalne širine devet metara, a pristupne od sedam do 11 metara (Slika 7).

Dio naselja Poreč-Jug [17] obuhvaća plan ulica u sadržaju jedne parcele za glavnu ulicu, jedne parcele za sabirnu i pristupne ulice, posebice parcelu za pješačke ulice, te jednu izdvojenu parcelu za sabirnu ulicu. Sabirne i pristupne ulica imaju oblik češlja na koje se priključuje pješačka ulica sličnog oblika. Minimalna širina sabirne ulice je 16 metara, a isto tolike širine su i pristupne ulice (Slika 8).

_____ glavna

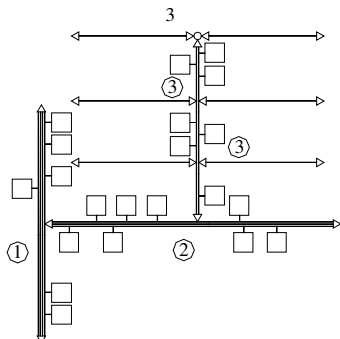
4. STRUKTURA I PROMETNE FUNKCIJE ULICA - REZULTATI

Utvrđena je struktura ulica i rasponi njenih širina koji se preporučuju za primjenu u izradi urbanističkih planova. Širine parcela prometnice manje ili veće od utvrđenih raspona u strukturi ne smatraju se standardne mjere ulica. Tablica 2. Izbor širina parcela prometnice utvrđuje se na bazi podataka o količini, veličini i funkciji prometa koji opterećuje pripadajuću ulicu.

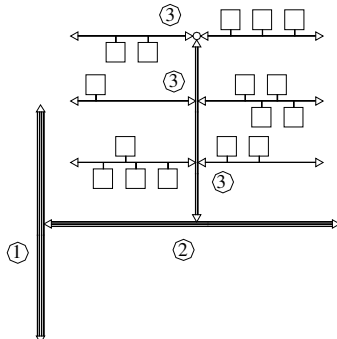
Tablica 2. Struktura ulica u naselju i njene standardne širine

Ulica	Širina parcele prometnica (m)
Glavna	15-45
Sabirna	12-24
Pristupna	8-21

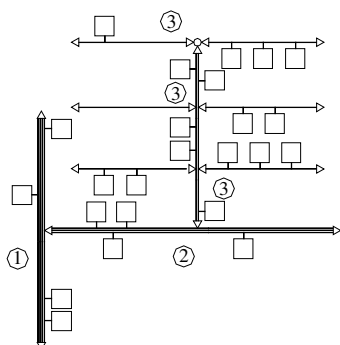
Uzimajući u obzir navedeno vrednovanje prometne funkcije, utvrđena su pravila priključivanja parcela. Kad je prometni priključak zgrade na glavnu i sabirnu ulicu ili jednu od njih, tada je nepravilno priključivanje parcela (Shema 2). Ukoliko se prometni priključak zgrade odnosi na tri razine ulica, utvrđuje se pravilno i nepravilno priključivanje parcela (Shema 3). Posljednje vrednovanje odnosi se na prometni priključak zgrade na parcelu prometnice za pristupne ulice, kao pravilno priključivanje parcele (Shema 4).



Shema 2. Nepravilno priključivanje parcela



Shema 4. Pravilno priključivanje parcela



Shema 3. Nepravilno i pravilno priključivanje parcela

Tumač oznaka:

- ▬ Parcela prometnice za glavne ulice
- ▬ Parcela prometnice za sabirne ulice I
- ▬ Parcela prometnice za sabirne ulice II
- ▬ Parcela prometnice za pristupne ulice
- Građevinska parcela - priključak
- ① Spoj parcela prometnice za glavne i sabirne ulice
- ② Spoj parcela prometnice za sabirne ulice
- ③ Spoj parcela prometnice za pristupne i sabirne ulice

5. KOMENTAR

Ulice u naselju s aspekta hijerarhije prometa podsjećaju na strukturu biljke. Biljka sadrži stablo koje podsjeća na glavnu ulicu, a grane i grančice na sabirne ulice. Na granama i grančicama nastaju rodne grančice koje podsjećaju na pristupnu ulicu, a plodovi rodne grančice na zgrade i pripadajuće građevinske parcele [18]. Parcele prometnice su površine zemljišta koje se izgrađuju i uređuju za zajedničke potrebe i javni interes. Zajedničke potrebe odnose se na sigurnost ljudi u prometu, snabdijevanju i održavanju objekata infrastrukture. Sigurnost ljudi postiže se pravilnim odvijanjem prometa u kretanju, mirovanju, te zaustavljanju vozila i pješaka. Snabdijevanje i održavanje se odnosi na vodove infrastrukture (vodovod, odvodnju, elektriку, veze, javnu rasvjetu i dr.), te njihove priključke do zgrada, kao i površine za promet, odmorište i odlagalište, a negdje i uređeno zelenilo.

O javnom interesu ljudi brinu se nadležna tijela lokalne i državne vlasti, kroz planiranje, pripremu, izvedbu i održavanje zajedničkih površina naselja. Na prvom mjestu javnog interesa su parcele prometnica ili prometne površine naselja. To znači izvedba ulica, a zatim izgradnja zgrada, jer za funkcioniranje zgrade potrebni su prometni, komunalni i drugi priključci na ulice, a ne obrnuto. Navedeno predstavlja ispravan način izgradnje naselja. Da bi se utvrdilo pravilo potrebno je utvrditi strukturu, termine i veličinu ulica.

Dosadašnja klasifikacija ulica iz relevantne literature terminološki se različito interpretira. Lijepi primjer strukture prometnica (Arterial, Collector i Lokal) je primjer klasifikacije ulica od grada Fairhafa. Ulice su klasificirane u tri razine, a svaka razina sadrži podvrste ulica i cesta prema obuhvatu namjene zemljišta. Upitna je razina Lokalne ulice, jer obuhvaća promet za pristupne i dio sabirnih ulica. Nejasan je primjer klasifikacije ulica prema hrvatskom Pravilniku, koji zbrkano razvrstava ulice. Jedan dio klasifikacije su javne ceste prema ustroju državne vlasti, a drugi dio bez ustroja vlasti i bez pridjeva javne, pa su nejasne razvrstanosti za termine ulice i ceste. Nešto jasnije je primjer razvrstanosti ulica prema B. Mirkoviću koji upotrebljava termine za ulice višeg i nižeg reda. Višeg reda su prometnica, a nižeg reda ulice. U ulicama nižeg reda ističu se sabirne i posebice ulice prema djelatnosti pripadajućeg područja (stambena, poslovna). Upitan je termin za ulicu, ako ulicu okružuje područje mješovite djelatnosti. J. De Chiara i suradnici razlikuju sedam klasificiranih ulica. Od svih sedam ulica jedino Arterijalna ulica nema priključak na zgrade, dok ostale mogu imati dvojni funkciju (sabiranje i pristup) pa je njihovo razvrstavanje prema našem pravilu upitno. Posljednje u analizi značaja ulica je primjer E. Nojferata. Glavne prometnice i ulice s jačim prometom spojene su u jednu razinu, a ostale tri modificirane su na sabirne i pristupne ulice, te putove naročite namjene. Ovaj posljednji istaknuti primjer uzima se kao pravilo za strukturu ulica prema značaju, širini pojasa i hijerarhije u funkciji jedne vrste prometa. (Tablica 1).

Analizom katastarskih planova utvrđuju se različiti oblici i veličine ulica. Pojedine ulice u tkivu naselja su vremenski nastajale i prostorno oblikovane po mjeri vlasnika, a negdje planske dokumentacije. Vlasnici su gradili kuće do postojećih putova ili su dio svog zemljišta ostavljali za put. Širina i pravac puta prilagođen je vlasniku, a s vremenom ne mijenjajući veličinu i za potrebe drugih korisnika. Upravo taj spontani razvoj ulice utisnuo se u tkivo okolnih zgrada, ostavljajući tragove u veličini i obliku svoje parcele bez obzira na pravila za moguća opterećenja prometa. (Slika 1-4).

U posljednje vrijeme urbanistički planovi utvrđuju površine ulica, kao ostatak zemljišta između građevinskih parcela, a rjeđe kao parcela prometnice. Ostatak uličnog zemljišta naznačuje se ucrtanim kolnikom, a negdje i pločnikom, pa u pravilu sadrži znatan broj dijelova ili cjeline katastarskih čestica, kao i znatan broj različitih vlasnika (izuzetak je jedan vlasnik). (Slika 5-8). Ako urbanistički plan nema parcele prometnica smatra se jedna parcela

svih ulica. Razlog tome je nepostojanje odredbi zakonskog propisa o prostornom uređenju kojim se identificira ulica kao parcela prometnice. Zato se u svijetu i kod nas utvrđuju širine zemljišta u pojasu ulice, klasifikacije i termini bez naznaka parcela. Rješavanje imovinsko pravnih pitanja ulica na zemljištu više vlasnika u naselju ili dijelu naselja može biti samo u interesu nadležne vlasti, a nikako jednog privatnika. Utvrđivanjem hijerarhije ulica u identifikaciji parcela, moguće su etape u pripremi uličnog zemljišta, kao i njena realizacija. U Republici Hrvatske do konca 20 stoljeća, Pravilnikom su utvrđeni zbrkani termini u klasifikaciji ulica, bez njihove standardne veličine. Veličine ulica utvrđuju nadležna tijela vlasti u postupku izrade i donošenja urbanističkih planova ili posebnih Odluka. Negdje su ulice širine za dvosmjerni promet vozila, a negdje jednosmjerni, pa su predmet zakrčenosti prometa od vozila. Važan segment prostornog razvoja je način rješavanja novih ulica. U Hrvatskoj umjesto da nadležna tijela državne ili lokalne vlasti u javnom interesu rješavaju pripremu ulica (parcelaciju ulica i rješenje imovinsko pravnih pitanja na podlozi urbanističkog plana), to prepuštaju investitorima koji grade kuće. Takvo stanje s jedne strane pogoduje administriranju i jačanju državne administracije, a s druge strane rađa nezadovoljstvo investitora privatne izgradnje, jer se koči prostorni razvoj u provedbi urbanističkih planova.

Na osnovi iznijetog i vlastitog iskustva u provedbi urbanističkih planova, ukazujem na sljedeće činjenice. Propisom utvrđen termin prometne parcele znači:

- Nedvojbeno identifikaciju nekretnine privatnog i javnog interesa za njeno nadležno rješavanje.
- Kreativno stvaralaštvo urbanista u načinu oblikovanja i klasifikacije ulica za pravilno odvijanje prometnih funkcija.
- U urbanističkom planu podloga za vlasničko odvajanje površina ulica od drugih parcela koje su namijenjene za zgrade i druge sadržaje.
- Provedbu urbanističkog plana koji postaje briga lokalne ili državne vlasti da putem nadležnih tijela uprave: programiraju, parceliraju, riješe imovinsko pravne odnose u korist javnog interesa i provedu uknjižbu prometne parcele. Zatim ishode propisne uvjete, suglasnosti, osiguraju financijska sredstva, te provedu postupak izrade projektne dokumentacije i pribave dozvole za realiziraju izgradnje i uređenja ulice. Kao posljednje je ustroj i evidentiranje ulica radi održavanja iste.
- Tijela uprave nadležne lokalne ili državne vlasti postaju subjekti u funkciji prostornog razvoja i zaštite okoliša, a ne administracije.
- Manje administriranja u ishodu dozvola za izgradnju zgrada ili drugih građevina koje ne pripadaju ulici.
- Manje nezadovoljstva investitora privatne izgradnje, ali i veća kontrola u zaštiti okoliša.
- Ubrzanu izgradnju naselja, upitno smanjivanje poljoprivrednog i šumskog zemljišta, mehanički priliv stanovništva na atraktivna područja, povećanu potrošnju vode, energije, veće deponije otpada i dr., pa su potrebne političke mjere za racionalnu upotrebu prostora, a to znači koliko realiziranih pristupnih ulica toliko i pripadajuće privatne izgradnje.

Radi toga potrebno je ozakoniti parcele prometnica za ulice, utvrditi njihov značaj, strukturu i termine u hijerarhiji prometnih funkcija, kao i pripadajuće mjere o veličini uličnog standarda. Uzimajući u obzir dosadašnji način priključivanja ulica na građevinske parcele, utvrđena su pravila. Pravilno je priključiti građevinsku parcelu na parcelu prometnice za pristupne ulice, ali nepravilno na sabirnu ili glavnu ulicu (Shema 2-4).

6. ZAKLJUČCI

Na kraju ovog rada navode se mogući zaključci iz analize dosadašnjih spoznaja i načina identifikacije uličnih parcela, prema stručnoj te znanstveno pisanoj dokumentaciji u ostvarenju zacrtanog cilja.

Radi veće sigurnosti stanovnika u naselju treba razlikovati parcele prometnica u hijerarhiji glavne, sabirne i pristupne ulice, te putova naročite namjene. U naselju, pravilan je kolni priključak, kada parcela prometnice za pristupne ulice poslužuje građevinske parcele.

Na prvom mjestu javnog interesa su parcele prometnica ili prometne površine naselja. To znači izvedbu ulica, a zatim izgradnju zgrada, jer za funkcioniranje zgrade potrebni su prometni, komunalni i drugi priključci na ulice, a ne obrnuto.

Širina i pravac uličnog puta prilagođen je vlasniku, a s vremenom ne mijenjajući veličinu i za potrebe drugih korisnika. Upravo taj spontani razvoj ulice utisnuo se u tkivo okolnih zgrada, ostavljajući tragove u veličini i obliku svoje parcele bez obzira na pravila za moguća opterećenja prometa.

Nepostojanje odredbi zakonskog propisa kojim se urbanistički identificira ulica kao parcela prometnice, utvrđuju se širine zemljišta za pojas ulice, klasifikacija i termini bez naznaka parcela. Urbanistički planovi bez parcela prometnice su upitne provedbe. Radi toga potrebno je ozakoniti parcele prometnica, utvrditi njihov značaj, strukturu i termine u hijerarhiji prometnih funkcija, kao i pripadajuće mjere o veličini uličnog standarda.

7. LITERATURA

- [1] Plowright, I.: *UK National and Case Study Report*, European Commision Fifth Framework Programe, University of Westminster, 2003
- [2] Marshall, S.: *A First Theoretical Approach to Classification of Arterial Streets*, European D1.1, Commision Fifth Framework Programe, University of Westminster, 2002
- [3] Busi, R.: *The Dumas Projekt*, Universsita di Brescia (UDB), Brescia, 1998
- [4] Richards, B.: *Iowa Statewide Urban Design Standards Manual*, Center for Transportation Research and Education, 2901 S. Loop Drive, Suite 3100, Ames, IA 50010, 2004
- [5].Društvo građevinskih inženjera i tehničara.: *Planiranje i projektiranje u cestogradnji*, Sveučilišna naklada Liber, Zagreb, 1986
- [6] Sršen, M., Stamać, D., Banjad, I.: *Classification Proposal of Roads in Republic of Croatia*, Croatian Road Congress, Volume 1, Opatija, 1995: 21-27.
- [7] Mirković, B.: *Osnovi urbanizma*, knjiga 1B, Građevinska knjiga, Beograd, 1968
- [8] Klemenčić, A., Đurković, S., Izetbegović, G., Pucić, O.: *Trafic Infrastrukture Corrdors and System in Urban Areas*, Croatian Road Congress, Volume 1, Opatija, 1995: 39-45.
- [9] Mirković, B.: *Tehničar 4*, IRO "Građevinska knjiga" Beograd, Beograd, 1984
- [10] De Chiara, J., Panero, J., Zelnik, M.: *Housing and Residential Development - Second Edition*, Mc Graw-Hill, Inc., New York San Francisco Washington, D.C. Auckland Bogotá Caracas Lisbon London Madrid Mexico City Milan Montreal New Delhi San Juan Singapore Sydney Tokyo Toronto, 1995

- [11] Planning Commission.: *Fairhope Comprehensive Plan*, Fairhope City Council, City of Fairhope, 2001
- [12] Nojfert, E.: *Arhitektonsko projektiranje*, Građevinska knjiga, Beograd, 1968
- [13] *Pravilnik o sadržaju, mjerilima kartografskih prikaza, obveznim prostornim pokazateljima i standardu elaborata prostornih planova*, Narodne novine br. 106/98
- [14] *Plan uređenja manjeg naselja Savudrija*, Službene novine općine Buje, br. 3/93
- [15] *Plan uređenja manjeg naselja Crveni Vrh*, Službene novine općine Umag, br. 4/94
- [16] *Plan Uređenja manjeg naselja Đuba*, Službene novine općine Umag, br. 4/94
- [17] *Izmjena i dopuna Provedbenog urbanističkog plana stambenog naselja Poreč-Jug*, Službene novine ZOR-a, br. 31/84
- [18] Poropat, A., Gamboc, V., Šehanović, J.: *Prometno rješenje grada Poreča*, Institut za poljoprivredu i turizam, Poreč, 1992.

IDENTIFICATION OF TRAFFICWAY PARCELS IN A SETTLEMENT

Abstract

The objective of this paper is the identification of trafficway parcels through theoretical and practical work which can be applied in Detailed Area Planning (urban plan). The goal is to determine rules for the identification of trafficway parcels in a settlement. To reach the goal, an analysis of comparative indicators of trafficways is performed through terms of an area enveloped by cadastral parcels in a settlement and building lots on a level of an urban plan. According to present day practice in Croatia, a motor traffic connection of traffic parcels to other parcels in a settlement is determined on case basis without specific rules for the connection. Regularity of traffic connection should take place according to traffic hierarchy. The hierarchy is comprised of a type of trafficway with clearly defined traffic load according to a service mode. For greater safety of residents in a settlement a distinction should be made in the traffic hierarchy between major, collector and access streets and special purpose ways. The proper traffic connection in a settlement is when a trafficway parcel of an access street services building lots.

Keywords:

Trafficway, parcel, street.