



I.BR.	NAZIV	MOGUĆNOST RUŠENJA
1	Lučka uprava	NE
2	Lučko skladište 40	NE
3	Lučko skladište 41	DA
4	Skladišta ribarnice	DA
5	Skladište / ledara za ribu	DIJELOM
6	Skladište peradi	DA
7	Granični zid	DA
8	Pokretni most	NE
9	Kućica za stroj za pokretanje mosta	NE
10	Željeznički most	NE
11	Skladište 43 Exportdrvo	DA
12	Karolina catering	DA
13	Istravino	DA
14	Veslački dom	DA
15	Terminal Istok RI Luka	DA
16	Upravna zgrada PRJ Vodovod	DA
17	Pročišćivač	DA
18	Trafostanica	DA
19	Dizalice	UVJETNO
20	Bitve za privez	NE
21	Električno vitlo	NE

I.BR.	NAZIV	LOKACIJA	KAT.ČES. - K.O. STARI GRAD	VRIJEME IZGRADNJE	REŽIM ZAŠTITE
1	Lučka uprava	Senjsko pristanište 3	4787/2	II. polovica XX. stoljeća	1. restauracija / očuvanje građevine uz mogućnost obnove
2	Lučko skladište 40	Senjsko pristanište	4787/1, 4787/2, 4787/3, 4786/2	1932./33. g.	2. rekonstrukcija / sanacija izvornih ostataka građevine uz mogućnost rekonstrukcije nedostajućih dijelova
3	Lučko skladište 41	Senjsko pristanište	4786/3	početak XX. st.	6. mogućnost rušenja
4	Skladišta ribarnice	Demetrova 5	4778	početak XX. st.	5. mogućnost nadogradnje 6. mogućnost rušenja
5	Skladište / ledara za ribu	Demetrova 3	4778	1912	1. restauracija / očuvanje građevine uz mogućnost obnove 3. korekcija / vraćanje dijelova građevine u prvobitno stanje ili uklanjanje neprimjerenih dodataka građevini
6	Skladište peradi	Demetrova 3	4778	početak XX. st.	3. korekcija / vraćanje dijelova građevine u prvobitno stanje ili uklanjanje neprimjerenih dodataka građevini 6. mogućnost rušenja
7	Granični zid	Porto Baross / Demetrova	4777	1927.	2. rekonstrukcija / sanacija izvornih ostataka građevine uz mogućnost rekonstrukcije nedostajućih dijelova 6. mogućnost rušenja
8	Pokretni most	Porto Baross / Delta		1896	2. rekonstrukcija / sanacija izvornih ostataka građevine uz mogućnost rekonstrukcije nedostajućih dijelova
9	Kućica za stroj za pokretanje mosta		4677	1896.	2. rekonstrukcija / sanacija izvornih ostataka građevine uz mogućnost rekonstrukcije nedostajućih dijelova
10	Željeznički most	Kazalište / Delta		početak XX. st.	2. rekonstrukcija / sanacija izvornih ostataka građevine uz mogućnost rekonstrukcije nedostajućih dijelova
11	Skladište 43 Exportdrvo	Delta	4646	iza 1945.	6. mogućnost rušenja
12	Karolina catering	Delta 11	4636, 4635	XX. Stoljeće	6. mogućnost rušenja
13	Istravino	Delta	4634	XX. Stoljeće	2. rekonstrukcija / sanacija izvornih ostataka građevine uz mogućnost rekonstrukcije nedostajućih dijelova 5. mogućnost nadogradnje 6. mogućnost rušenja
14	Veslački dom	Južna Delta	4783	1922. ?	3. korekcija / vraćanje dijelova građevine u prvobitno stanje ili uklanjanje neprimjerenih dodataka građevini 6. mogućnost rušenja
15	Terminal Istok RI Luka	Južna Delta	4784/2	XX. Stoljeće	1. restauracija / očuvanje građevine uz mogućnost obnove 6. mogućnost rušenja
16	Upravna zgrada PRJ Vodovod	Južna Delta	4842/1	1992./93.	1. restauracija / očuvanje građevine uz mogućnost obnove 6. mogućnost rušenja
17	Pročišćivač	Južna Delta	4842/1	1992./93.	6. mogućnost rušenja
18	Trafostanica	Delta	4674	XX. Stoljeće	6. mogućnost rušenja
19	Dizalice	Porto Baross: lukobran, mol, obala	4676, 4786/2	uza 1945.	2. rekonstrukcija / sanacija izvornih ostataka građevine uz mogućnost rekonstrukcije nedostajućih dijelova 6. mogućnost rušenja / uz uvjet ponovne montaže
20	Bitve za privez	Porto Baross, cijeli areal	cijeli areal Porto Barossa	1892. 1893.	1. restauracija / očuvanje građevine uz mogućnost obnove
21	Električno vitlo	Luka Baross	4786/2	?	1. restauracija / očuvanje građevine uz mogućnost obnove

I.BR.	NAZIV	OPIS	SMJERNICE
1	Lučka uprava	Građevina je jednostavan kubus bez posebnih arhitektonskih vrijednosti.	Građevina nije od konzervatorskog interesa.
2	Lučko skladište 40	Lučko skladište br. 40 smješteno je na današnjem Senjskom, nekada Karađorđevom pristaništu u sklopu luke Porto Baross, izgrađena 1932. g. kao zgrada <i>Slobodnih carinskih skladišta</i> , <i>Carinarnice i Lučke kapetanije</i> , koja je trebala osigurati samostalni gospodarski uzlet Sušačke luke nakon odvajanja od Rijeke, temeljen na skladištenju robe oslobođene od carinjenja. Longitudinalna je trodijelna građevina smještena uz obalu mora. Središnji dio ima visinu P+1 dok dva pobočna dijela građevine imaju visinu P+2. Zgrada ima ravni krov te ulaze sa južne i sjeverne strane. Središnji dio sastoji se od velike dvorane koja se proteže prizemljem i prvom etažom. Sa zapadne strane tog prostora nalaze se stepenice kojima se pristupa na galeriju iz koje se može pristupiti bočnim prostorima na prvom katu. Prostorija ima nadsvjetlo koje se proteže gotovo čitavom njenom dužinom i širinom. Dva pobočna dijela skladišta sastoje se od jednoetažnih prostorija površine čitave etaže, u kojima se nalaze kvadratični armiranobetonski stupovi koji nose međukatnu konstrukciju. Južno pročelje zapadnog dijela skladišta ima armiranobetonsku nadstrešnicu iznad nivoa prizemlja te je izgrađeno od fasadne opeke. Središnji dio skladišta sa južne strane izgrađen je od betonskih blokova dok je istočni dio skladišta od žbukanog zida. Južnim pročeljem dominiraju strip prozori sa drvenom stolarijom. Sjeverno pročelje skladišta ima također nadstrešnicu iznad nivoa prizemlja te je izgrađeno od fasadne opeke. Ima strip prozore sa drvenom stolarijom. Funkcionalna unutrašnjost s prostranim skladišnim prostorom u kojem se otkriva čelična konstrukcija, koja se izvana oblaže opekom u kombinaciji s bijelom žbukom tipične su karakteristike arhitekture skladišta kakva su u Rijeci bila građena od početka 20. st. M. Čalogović kao jedan od pionira korištenja AB konstrukcija u Rijeci koristi umjesto čelične AB konstrukciju, dok vanjske stilske oznake ponavljaju kombinaciju opeke i bijele žbuke.	Građevina je u cijelosti u vrlo lošem stanju, te joj je potrebna sanacija i prenamjena. Građevina je izgrađena u kombinaciji nekoliko materijala. Zapadni dio građen je od opeke, središnja dvorana od betonskih blokova dok je istočni dio zid od opeke prekriven žbukom. Sjeverno pročelje je također izvedeno iz opeke. Iz tog razloga i u skladu sa budućom namjenom potrebno je pročelja obnoviti prema izvornom stanju. Također je potrebno izmijeniti stolariju koja je u jako lošem stanju i to drvenom po uzoru na postojeću. Osim toga ovaj objekt ima armirano-betonsku nadstrešnicu sa sjeverne i južne strane koja je oštećena te je ju je potrebno sanirati. Potrebno je također urediti i prostor oko samog skladišta koji je ponešto povišen u odnosu na nivo ostalog dijela luke. Što se tiče unutrašnjosti građevine, bočne dijelove prostorija s armirano-betonskim stupovima potrebno je zadržati u postojećem stanu sa minimalnim rekonstrukcijskim zahvatima. Središnji prostor sa nadsvjetlom potrebno je također rekonstruirati prema izvornom stanju, a u skladu s budućom namjenom. Iako je građevina već dijelom devastirana možemo je valorizirati kao prvu kategoriju tj. kao građevinu s povijesnom, arhitektonskom i estetskom vrijednošću. Posebno je vrijedan središnji dvoetažni prostor s nadsvjetlom umjesto krova koje mu daje posebnu estetsku vrijednost. Vrijedni su i pobočni prostori tj. prostori velikih površina sa gusto poredanim armirano – betonskim stupovima. Građevina osim arhitektonske vrijednosti predstavnika arhitekture lučkih skladišta s početka 20. st. i primjene AB konstrukcije, ima i memorijalnu vrijednost glavnog nosioca gospodarskog uzleta Sušaka nakon 1924. g., te bi je bilo potrebno očuvati u izvornom obliku i uklopiti uz prenamjenu u buduće planove revitalizacije područja Porto Barossa.
3	Lučko skladište 41	Lučko skladište broj 41 je objekt smješten na Senjskom pristaništu Porto Barossa. Kvadratična je građevina koja ima visinu prizemlje + jednu etažu, koji je unutra jedinstveni prostor. Ima prostrane ulaze na sve četiri strane kao i strip prozore. Građena je od betona te ima krov od lima koji leži na čeličnoj rešetki. Služi kao skladište za drvo.	Građevina je utilitarni objekt koji s obzirom na svoje arhitektonske karakteristike nije od konzervatorskog interesa.
4	Skladišta ribarnice	Građevina je građena kao skladište u secesijskom stilu, međutim naknadnim dogradnjama izgubila je svoje izvorne arhitektonske vrijednosti, te povrat u izvorno stanje nije moguć. Secesijski stil obližnje ribarnice i skladišta za ribu nazire se još samo u prizemlju.	Građevina u svojem današnjem stanju nije od konzervatorskog interesa budući da je devastacijama i naknadnim dogradnjama izgubila izvorna arhitektonska svojstva.
5	Skladište / ledara za ribu	Građevina je izgrađena kao paviljon ledare za ribu u sklopu ribarnice. Građena je secesijskim stilom s elementima neoromanike, u kombinaciji AB konstrukcije, pročelja obloženih pravilnim blokovima crvene opeke, te ukrasnim elementima artikulacije (nadvratnici, medaljoni, stupovi, umeci lukova) izvedenim od fino obrađenog kamena.	Građevina je primjer kvalitetne secesijske gradnje s početka 20. st., koja čini cjelinu sa zgradom ribarnice, te ju je potrebno očuvati intaktnom i uklopiti u projekt revitalizacije područja Porto Barossa. Prilikom radova obnove potrebno je otvoriti naknadno dijelom zazidanu biforu pročelja.
6	Skladište peradi	Građevina je dio skladišta izgrađenih uz tržnicu, izvorno namijenjena skladištenju peradi. Danas je u dosta lošem stanju, te dijelom devastirana. Građena je secesijskim stilom obližnje ribarnice i ledare za ribu, što se najjasnije primjećuje na arhitekturi završne „kule“.	Niži trakt skladišta danas je u veoma lošem stanju, te je dijelom devastiran. Prilikom obnove potrebno je utvrditi stupanj očuvanosti izvorne gradnje i mogućnost korekcije, budući da građevina čini stilsku cjelinu s obližnjom zgradom ribarnice i skladišta ribe. Zahvate raditi uz suglasnost Konzervatorskog odjela.
7	Granični zid	Još u antičkom svijetu od Tarsatike je počinjao limes – zid koji je priječio prodore barbara. Granica između dviju država nastaje u kontekstu povijesno relevantnog (tisućugodišnjeg) razgraničenja među Svetim Rimskim carstvom Njemačkog naroda i zemalja Krune Svetog Stjepana, koja je tekla sredinom toka Rječine. Ovaj zid čini granicu tijekom cijelog razdoblja svog postojanja. Sagrađen je u sklopu puno većeg zahvata u području od korijena riječkog Lukobrana do Tvornice papira. Danas su sačuvani samo manji dijelovi, koje treba adekvatno prezentirati. Lučka uprava nema stvaran interes za obnovu ni veća ulaganja.	Budući da je zid čvrsto urastao u kolektivnu podsvijest, nužno je osvježavanje uloge tog zida te očuvanje traga njegovog postojanja. To konkretno znači, kako u budućem urbanističkom planiranju ovog dijela grada, treba čuvati i adekvatno prezentirati one dijelove zida koji neće ometati komunikaciju ili izgradnju, a dijelove koji bi trebali biti uklonjeni iz ovog razloga, treba potom jasno prezentirati u parteru tj. opločanju.
8	Pokretni most	Most je prvo porušen / oštećen od strane D'Annunzijevih legionara za Božić 1920. Potom je popravljen. Ponovno je oštećen u njemačkom razaranju luke 2/3. svibnja 1945. I nakon toga je popravljen i osposobljen za funkciju zakretanja. Na koncu je 19. 2. 1972. motorni brod "Branco" tijekom jednog manevra naletio na most i konačno ga oštetio. Ovaj sudar je rezultirao gubitkom pokretljivosti mosta, koji je do tog dana otvaran, okrećući ga u smjeru suprotno od kazaljke na satu, kako bi u Mrtvi kanal propustio veće brodove. Nikad nije popravljen.	U Riječkoj luci bila su tri mosta s mogućnošću zakretanja i propuštanja brodova. Jedan se nalazio na korijenu lukobrana, nad malim kanalom koji povezuje nutarnji lučki bazen i Porto Baross. Taj most je sasvim uklonjen i više ne postoji. Drugi most, također željeznički, bio je nad Mrtvim kanalom kod kazališta (v. njegovu skedu). On je teško oštećen u svibnju 1945. i fiksiran, a potom je još i integriran sa cestovnim mostom. Budući da je ovaj most nad Rječinom između Porto Barossa i Delte jedini preostao od zakretnih mostova, mora ga se popraviti i vratiti mu tu funkciju. To uključuje popravak i renoviranje upravljačke kućice, koju je moguće i građevinski uklopiti u neku veću gradnju.
9	Kućica za stroj za pokretanje mosta	Omanji utilitarni objekt smješten uz most preko Mrtvog kanala. Sastoji se od prizemlja i jedne etaže. U njemu je smješten stroj za dizanje i spuštanje mosta. Kućica ima ulaz sa svoje zapadne strane, kosi krov i žbukane zidove.	Prema stupnju valorizacije ovaj objekt možemo svrstati u drugu kategoriju s obzirom na njegovu arhitektonsku vrijednost. No, budući da je sam most nad Rječinom između Porto Barossa i Delte jedini preostao od zakretnih mostova, te se za njega određuje zaštita i vraćanje u funkciju, i za upravljačku kućicu određuje se popravak i renoviranje, uz moguće građevinsko uklopanje u neku veću gradnju
10	Željeznički most	Most je dizan u zrak dva puta – za Božić 1920. i u svibnju 1945. Nakon posljednjeg oštećenja hidraulična instalacija za pokretanje (zakretanje) mosta nije popravljana, nego je most fiksiran i omogućeno je njegovo korištenje za prijelaz vlakova, ali je broj kolosijeka reduciran na samo jedan, a mehanizam mu je demontiran. Kasnije, 1979. most je spojen s kolnim mostom u sklopu novosagrađene dionice Istočnog izlaza iz Rijeke. Time mu je definitivno namijenjena sudbina da ostane fiksna.	Ukoliko ikad dođe do ukidanja željezničke veze riječkog kolodvora s Brajdicom uz obalu, sačuvane dijelove mosta trebalo bi i dalje ostaviti na mjestu. Više nije od konzervatorskog interesa.
11	Skladište 43 Exportdrvo	Ovaj poveći objekt smješten na Delti izgrađen je kao prostrano skladište za drvo. Sastoji se od dva korpusa, izduljenog pravokutnog volumena položenog paralelno s Rječinom i prostranog skladišnog prostora. Iako vanjska podjela pročelja navodi na pomisao da ima visinu od P+3 etaže u unutrašnjosti je prostor podijeljen na prizemlje i jedan prostor veće visine. Zgrada ima žbukano pročelje i sa svoje zapadne i istočne strane niz prozora. Ima blagi kosi krov izveden od čelične rešetke sa limenim pokrovom.	Građevina je svojevremeno bila znakom ekonomske snage poslijeratnog Sušaka i Rijeke, međutim svojim arhitektonskim obilježjima ne predstavlja vrijednost od konzervatorskog interesa, te je u slučaju da koncept revitalizacije područja to zahtijeva, moguće njeno uklanjanje.
12	Karolina catering	Građevina je jednostavna katnica s kosim krovom, bez arhitektonske, povijesne ili ambijentalne vrijednosti.	Građevina nije od konzervatorskog interesa.
13	Istravino	Ovo je nešto veći longitudinalni objekt smješten na Delti. Sastavljen je od dva objekta međusobno spojena, jedan visine P+2 drugi P+3. Ulaz u sjeverni dio nalazi se na sjevernoj strani objekta. Na pročelju se nalazi na svakom kat niz prozora. U samoj unutrašnjosti nalazi se trokrako stubište te dugački hodnici koji vode u uredske prostorije.	Prema stupnju valorizacije ovaj objekt možemo svrstati u drugu kategoriju tj. preporuča se njeno očuvanje, međutim ako to nalažu potrebe uređenja ovog područja moguće je i njegovo rušenje. U slučaju očuvanja ovog područja potrebno je urediti unutrašnje prostore. Pročelja je potrebno sanirati te ih obojiti u boju koju odredi predstavnik ovog Odjela.
14	Veslački dom	Klub je osnovan 1922. i desetljećima djeluje u Veslačkom domu.	Veslački dom kao građevina može podleći zahvatima raznih vrsta, poput rekonstrukcije, dogradnje, pa čak i uklanjanja zgrade. No, Veslački dom, budući da je prisutan u kolektivnoj svijesti Riječana već generacijama na tom mjestu, bilo bi poželjno da tamo i ostane.
15	Terminal Istok RI Luka	Građevina je utilitarnog karaktera, jednostavnog izduženog pravokutnog tlocrta.	Građevina nije od konzervatorskog interesa.
16	Upravna zgrada PRJ Vodovod	Građevina je objekt recentne gradnje, bez posebne arhitektonske vrijednosti, u dobrom je stanju.	Građevina svojim arhitektonskim, ambijentalnim ili povijesnim vrijednostima nije od konzervatorskog interesa.
17	Pročišćivač	Objekt je utilitarnog karaktera, bez arhitektonske, povijesne ili ambijentalne vrijednosti.	Objekt nije od konzervatorskog interesa.
18	Trafostanica	Ovo je omanji utilitarni objekt pravokutnog tlocrta, visine P+1. Ulaz u ovaj objekt nalazi se sa njegove zapadne strane. Zgrada ima žbukane zidove i kosi krov.	Objekt nije od konzervatorskog interesa te je moguće njegovo uklanjanje
19	Dizalice	Za dizalice na cijelom području Porto Barossa nema konkretnih podataka prije recentnog doba. Prvotne dizalice bile su najvjerovatnije tipa Ganz. & Co. Znade se jedino da su bile portalnog i poluportalnog tipa (što je rijetkost u morskim lukama), zbog prolaska željezničke pruge ispod njih. Kapacitet im je bio mali (tek jednu-dvije tone). Sve dizalice uništene su u njemačkom razaranju luke 2/3. svibnja 1945.g. Među postojećim dizalicama najstarije su dvije Škodine, koje bi svakako trebalo sačuvati.	Razvoj Luke Rijeka ide u pravcu zamjene fiksnih dizalica onima na kotačima, tj. pokretnima, koje se može upotrebljavati bilo gdje u luci. Stoga će, u fazi kad postojeće trebaju biti zamijenjene, iste trebati pažljivo demontirati i pohraniti na prikladnom mjestu (Delti?) te u budućnosti sanirati i prezentirati. Odluka o broju dizalica koji bi trebao biti sačuvan te o njihovom trajnom lociranju treba biti donesena naknadno i u dogovoru s konzervatorima i Gradom Rijekom.
20	Bitve za privez	Bitve su produkt dvaju proizvođača: budimpeštanskog brodogradilišta Ignacza Schlicka i riječke ljevaonice Mattea Skulla. Nalaze se uz obalu, na razmaku od desetak metara.	Treba čuvati SVE bitve na prvotnim mjestima.
21	Električno vitlo	Čelična livena oplata. Pogonski dio dijelom i samom vitlu, dijelom u kanalu ukopanom uz vitlo. Najvjerovatnije brodsko, postavljeno za povlačenje vagona, tako da manevarske lokomotive željeznice ne bi morale ulaziti u područje luke. Dio manipulacija vagonima danas se obavlja pomoću traktora, također u vlasništvu Luke Rijeka, a ne HŽ. Eventualna buduća namjena vitla: u dobrom je stanju pa će služiti dok bude luke, mada Lučka uprava nema stvaran interes za njegovim očuvanjem.	S obzirom na namjenu te činjenicu da je bilo u upotrebi desetljećima, a da svojim smještajem nikako ne smeta bilo kakvim budućim planovima razvoja luke, vitlo treba čuvati i dalje u ispravnom stanju i održavati ga redovito. Nije dozvoljeno njegovo uklanjanje, niti adaptacija/preinaka bilo koje vrste.