

EU-ov PROJEKT INTEGRIRANA MOBILNOST NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA

Šibenska Poljana u novome ruhu

PRIPREMILA:
Anđela Bogdan

Šibenik je ponovo dobio glavni gradski trg. Izgradnja i opremanje logističkoga centra Poljana jedna je od četiriju komponenti EU-ova projekta urbane mobilnosti na području grada Šibenika, njime je riješena problematika parkirališta u staroj gradskoj jezgri, ponajprije za njezine stanovnike, otočane i turiste

industrijska tvrtka na području Županije. Nastavkom industrijalizacije nakon Drugoga svjetskog rata Šibenik je postao važno industrijsko središte, a prije 1991. industrija je činila 60 posto bruto društvenog proizvoda cijele županije. Tijekom Domovinskoga rata devastirana su industrijska postrojenja, što je uzro-

Razvojni izazovi u Krešimirovu gradu

Šibenik je jedan od najstarijih hrvatskih gradova na Jadranu. Prvi je put spomenut na Božić 1066. u darovnici Petra Krešimira IV. pa se zbog toga često naziva i Krešimirovim gradom. Do epidemije kuge polovicom 17. stoljeća bio je najveći grad na istočnoj obali Jadrana. Katedrala sv. Jakova u Šibeniku najvažnije je graditeljsko ostvarenje u 15. i 16. stoljeću na tlu Hrvatske. Zbog svojih iznimnih vrijednosti 2000. uvrštena je na UNESCO-ov popis svjetskoga kulturnog naslijeđa kojoj se 2017. pridružila i utvrda sv. Nikole. Grad Šibenik važan je i kao mjesto osnivanja Hrvatske ratne mornarice.

Danas je Šibenik kulturno, obrazovno, upravno i gospodarsko središte Šibensko-kninske županije. Prema zadnjemu popisu stanovništva iz 2011., u gradu je živjelo približno 46.400 stanovnika

Što se tiče gospodarstva, iz povijesnoga aspekta znatniji industrijsko-trgovinski razvitak u Šibensko-kninskoj županiji počeo je krajem 19. stoljeća ponajprije zahvaljujući izgradnji željeznice, što je dovelo do razvitka lučkih i komplementarnih djelatnosti. Godine 1937. osnovan je TLM (Tvornica lakih metala), najveća



Šibenik je jedan od najstarijih hrvatskih gradova



Katedrala sv. Jakova u Šibeniku uvrštena je na UNESCO-ov popis svjetskoga kulturnog naslijeđa



Nedostatak javnoga prijevoza u većem dijelu zaobalja upozorava na prometnu marginaliziranost prostora, što dodatno smanjuje njegov potencijal za revitalizaciju

kovalo prestanak proizvodnje aluminija u Šibensko-kninskoj županiji, dok je većina hotelskih kompleksa devastirana tijekom izbjegličke krize. U procesu tranzicije gospodarstvo je doživjelo dramatične promjene. Veća poduzeća poput Šibenke, Slobodne plovidbe, Revije, Poliplasta i TEF-a su propala, a istodobno su otvorena manja poduzeća i obrti.

Na početku 21. stoljeća uslužni sektor gotovo se izjednačio s industrijskim. Izgrađeni su ili su se gradili važni turistički kapaciteti u priobalju, a sve su češća bila i ulaganja stranih investitora koji na tome području vide velik turističko-ekonomski potencijal. Danas je Šibenik kulturno, obrazovno, upravno i gospodarsko središte Šibensko-kninske županije. Prema zadnjemu popisu stanovništva iz 2011., u gradu je živjelo približno 46.400 stanovnika.

Turizam se posljednjih godina stalno razvija i broj gostiju iz godine u godinu sve više raste. Najviše turista koji ljetuju na Šibenskoj rivijeri odsjeda u hotelima u hotelskome naselju *Solaris* ili u nekoliko kilometara udaljenim Vodicama, Primoštenu, Rogoznici ili na otocima poput Zlarina ili Prvića. Šibensko-kninska županija uvidjela je važnost turizma za svoj ukupan razvitak i zato je tijekom 2016. potaknula izradu master-plana. S obzirom na turistički karakter Županije i činjenicu da Jadranska turistička cesta, odnosno državna cesta D8, prolazi kroz

obalna područja na kojima se nalaze važna turistička odredišta, tijekom sezone udvostručuje se prosječni opseg ljetnoga dnevnog prometa, što uzrokuje poteškoće u prometnoj protočnosti.

U cijeloj Županiji javni gradski prijevoz posjeduju samo Grad Šibenik u sklopu javnoga autobusnog prijevoza, no njegovo je stanje vrlo loše te ne zadovoljava nacionalne i europske standarde. Autobusni kolodvor u Šibeniku nema dostatne kapacitete za gradski, prigradski i županijski javni prijevoz, a lokacija u središtu grada onemogućuje infrastrukturno proširenje. Nedostatak javnoga prijevoza u većem dijelu zaobalja upozorava na prometnu marginaliziranost prostora,



Prema podacima iz Master-plana održive urbane mobilnosti Grada Šibenika, samo 17,2 posto ispitanika koristilo je bicikl kao prijevozno sredstvo

što dodatno smanjuje njegov potencijal za revitalizaciju.

Osim toga na području cijele Županije, pa tako i grada Šibenika, ne postoje javne garaže, a broj parkirnih mjesta nije dostatan i nepovoljnog je prostornog razmještaja. Povećanje broja posjetitelja u gradskome središtu znatno utječe i na stvaranje nesnosnih gužvi u prometu, što za sobom povlači problem pronalaska slobodnih parkirnih mjesta u samoj gradskoj jezgri. Prema podacima iz *Master-plana održive urbane mobilnosti Grada Šibenika*, samo 17,2 posto ispitanika koristilo je bicikl kao prijevozno sredstvo, dok je samo 0,6 posto ispitanika koristilo sustav javnih gradskih bicikala.

Zbog toga je Grad Šibenik s partnerima pripremio projektnu prijavu i zatražio pomoć iz EU-ovih fondova kako bi se proveo projekt integrirane mobilnosti na području grada Šibenika koji je usmjeren na rješavanje niza razvojnih izazova u prometnome sektoru na području toga grada.

EU-ov projekt: Integrirana mobilnost na području grada Šibenika

Tom velikom investicijom unaprijeđuje se sustav obavještanja korisnika i olakšava korištenje različitih usluga iz prometnoga sektora. Projekt je prijavljen na EU-ov natječaj za sufinanciranje pilot-projekata rješavanja problema uskih grla i javnog prijevoza u urbanim sredi-

štima zbog povećanja opsega prometa tijekom turističke sezone. Dakle, glavni je cilj uklanjanje uskih grla na gradskim prometnim tokovima, što uključuje i javni prijevoz, osobito u cilju smanjivanja utjecaja turističke sezone na tijek javnoga prijevoza. Kroz poziv promoviralo se i povećanje modalne podjele u korist javnoga prijevoza kao i u korist pješaka i biciklista povećanjem učinkovitosti i fizičke, operativne i organizacijske integracije svih oblika prijevoza. Specifični cilj toga natječaja bio je usmjeren na povećanje integrirane mobilnosti na području Jadranske Hrvatske, konkretno kroz pilot-projekte u Šibeniku i Dubrovniku koji su demonstrirali potrebu i spremnost svojih projekata koji kao plansku osnovu imaju prometni masterplan.

Grad Šibenik je zatražio pomoć iz EU-ovih fondova kako bi se proveo projekt integrirane mobilnosti na području grada koji je usmjeren na rješavanje niza razvojnih izazova u prometnom sektoru

Projekt integrirane mobilnosti na području grada Šibenika, među ostalim, obuhvaća sljedeće projektne aktivnosti:

- izradu studije organizacije i integracije javnog prijevoza prema tzv. *Mobility as a Service* konceptu
- izgradnju i opremanje logističkoga centra na Trgu Poljana: riječ je o izgradnji podzemnoga logističkog centra u sklopu kojeg će se nalaziti centar za upravljanje mobilnošću, punionice za električna vozila, prostor za opskrbu stare gradske jezgre (pretovar robe iz dostavnih vozila na električno dostavno vozilo za opskrbu gospodarskih subjekata i stanovnika povijesne jezgre) i ukupno 256 parkirnih mjesta
- uspostavu i organizacijski aspekt djelovanja Centra za upravljanje mobilnošću, koji će biti smješten u prostoru logističkoga centra Poljana i koji će raditi na razvoju i održavanju tzv. *ticketing* sustava, modela e-plaćanja u



Trg Poljana prije revitalizacije (Foto: Bruno Bašić)

sklopu kojega će biti razvijena gradska kartica kao unaprijeđenje integrirane prijevozne karte, a kojom će se korisnicima, odnosno putnicima, olakšati korištenje različitih prijevoznih usluga u gradu. Centar će biti zadužen i za praćenje i održavanje mobilne aplikacije koja se također izrađuje u sklopu projekta.

- nabavu 11 novih niskopodnih autobusa radi unaprijeđenja javnoga autobusnog prijevoza koji će prometovati na ukupno sedam linija u Šibeniku; popratno će se informacijskim displejima opremiti 17 stajališta na području grada Šibenika
- izradu aplikacije za pametne telefone koja će obuhvaćati sljedeće funkcije: pregled slobodnih parkirnih mjesta na području grada Šibenika, opciju rezervacije parkirnoga mjesta na određeno razdoblje, kupnju raznih vrsta karata (parkirne, prijevozne), planiranje putovanja korištenjem opcije pregleda povezanosti voznih redova različitih vrsta prijevoza, prikaz lokacija i mreže cjelokupnoga prometnog sustava (lokacije parkirališta, autobusnih stanica i kolodvora, trajektne i brodske luke te stajališta na otocima, stanica sustava javnih bicikala, informacije o radovima na prometnicama i slično).

U cijeli se projekt ulaže približno 86 milijuna kuna, a sufinanciran je sredstvima europskoga Kohezijskog fonda u iznosu od 73,7 milijuna kuna.

Projekt izgradnje troetažne podzemne garaže

Najsloženija aktivnost u tome projektu jest izgradnja i opremanje logističkoga centra na Trgu Poljana, koji se odnosi na izgradnju podzemne garaže i uređenje gornjega platoa. Zahvaljujući tomu, nakon dugoga niza godina s najpoznatijega šibenskoga javnog prostora konačno su uklonjeni svi automobili. Poljana je mjesto formirano uz povijesno zide i bastione izvan stare šibenske jezgre. Stalno je doživljavala transformacije i sažimala različite identitete okolnih zgrada, perivoja i arheologije. Ostao je kao mjesto praznoga rubnog prostora, po čemu je i dobio naziv Poljana.

Projekt izgradnje troetažne podzemne garaže proizvod je niza prometnih istraživanja koje je Grad Šibenik proveo u sklopu različitih europskih projekata. Rezultat svih anketa provedenih među stanovnicima i gospodarstvenicima u staroj gradskoj jezgri bio je isti - nedostatak parkirnih mjesta.

Poljana je godinama vapila za revitalizacijom, a natječaj za preuređenje toga trga odjeknuo je među hrvatskim arhitektima kojima je taj zadatak bio vrlo izazovan i atraktivan. Prihvatili su se uređenja središnjega, ali zapravo nedefiniranoga trga jednoga grada na kojemu se nalaze kulturni spomenici, stoljetno zdanje jednoga od prvih komunalnih kazališta u Hrvatskoj te hvaljena zgrada hrvatske moderne arhitekta Ivana Vitića u kojoj se

Vizualizacija projektnog rješenja prema zamislima *Ateliera Minerva*

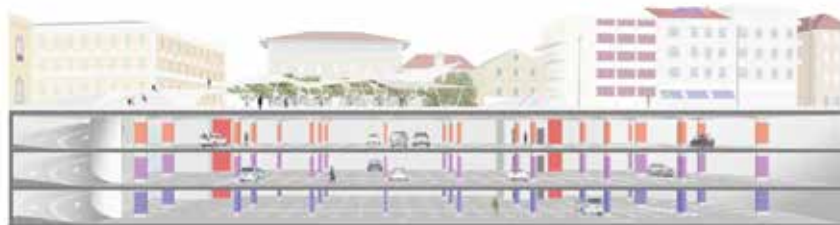
Vizualizacija novouređenog šibenskog glavnog trga

danas nalazi Gradska knjižnica *Juraj Šižgorić*. Na natječaj su se prijavila čak 52 arhitekta, odnosno arhitektonska tima, a 48 radova odgovorilo je traženim uvjetima natječaja.

Stručni je žiri prvu nagradu dodijelio autorskom timu arhitekata koji čine Iva Dubovečak, Pavla Šimetin, Ivana Tutek te Izvor Simonović-Majcan iz *Ateliera Minerva d.o.o.* Inspiraciju za nagrađeni rad crpili su iz specifične heterogenosti prostora Poljane, koji nema klasičnu ovojnicu koja uobičajeno definira trg te njegove rubne pozicije na prijelazu između staroga i novoga djela grada. U troetažnoj podzemnoj garaži predviđeli su 256 parkirnih mjesta, dok je gornji plato trga upotpunjen različitim sadržajima i mjestima okupljanja uz prezentaciju arheološke baštine.

Konceptualno rješenje novoga gradskog trga

Formalno je koncept Poljane zamišljen kao preklap dviju mreža od kojih je jedna klasični raster na cijeloj plohi, a druga polje točaka usmjereno logikom gradske knjižnice i starih gradskih bedema koji se nalaze u neposrednoj blizini trga. Glavna gradska pješačka ruta u smjeru istok – zapad povezuje povijesnu jezgru s tržnicom, autobusnim kolodvorom i područjem Drage. Položaj ulaza u novu podzemnu garažu odnosno izlaza iz nje znatno utječe na organizaciju i koncept plohe trga. Odluka da se kolni ulaz/izlaz smjesti na sjeverozapadni dio plohe trga, uz bočno pročelje kazališta, pogoduje ekonomičnoj organizaciji garaže, a ujedno je zanimljivo estetsko rješenje. Takav položaj



Poprečni presjek podzemne garaže

omogućuje neometano kretanje pješaka i organizaciju raznih društvenih događanja, a da se pritom ne stvara vizualna barijera. Bočna pozicija pješačkih ulaza/izlaza skrivenih iza kosih izdizanja plohe ne ometa formiranje javnoga gradskog prostora, već pruža dodatne oblikovne i funkcionalne prednosti u organizaciji dodatnih sadržaja.

Formalno je koncept Poljane zamišljen kao preklap dviju mreža od kojih je jedna klasični raster na cijeloj plohi, a druga polje točaka usmjereno logikom gradske knjižnice i starih gradskih bedema koji se nalaze u neposrednoj blizini trga

Prostor trga namijenjen je ponajprije kretanju, zadržavanju, boravku osoba na otvorenome i održavanju raznih okupljanja i manifestacija. Zahvaljujući planiranome prometnom režimu, ploha trga namijenjena je i za kontrolirani kolni promet uz dozvolu za potrebe određenih intervencija. Na plohi trga nalaze se dva manja objekta paviljonskoga tipa u kojima su postavljeni ulaz (izlaz) u garažu te

kiosk odnosno *café-bar*: jedan kolni i pješački ulaz (izlaz) i drugi samo pješački s kioskom. Prvi veći ulaz prema plohi trga formira niske tribine na kojima se može sjediti. Između dvaju ulaza/izlaza na sjevernome dijelu trga predviđena je lagana nadstrešnica.

Garaža na tri podzemne etaže namijenjena je za parkiranje motornih vozila s uređenim sustavom naplate. Na etaži -1, na sjeverozapadnome dijelu garaže, nalazi se trafostanica. Prostor u zoni arheologije uz gradsku knjižnicu predviđa izgradnju pristupnoga mosta i platforme iznad kule radi prezentacije i akceptiranja arheologije te hortikulturno uređenje prostora na kojemu će se moći sjediti.

Novi gradski trg svečano otvoren za javnost

Ugovor za gradnju podzemne garaže i trga vrijedan oko 48 milijuna kuna bez PDV-a počeo se provoditi 1. listopada 2018., a radovi su trebali trajati 18 mjeseci. Nositelji investicije bili su *Gradski parking d.o.o.* (za uređenje podzemne garaže) i Grad Šibenik (za uređenje gornjega platoa trga).

Zanimanje za gradnju podzemne garaže na Poljani i uređenje toga gradskog trga



Detalj s gradilišta

iskazale su tri građevinske tvrtke, odnosno zajednice ponuditelja *Lavčević d.d.* i *Lavčević-inženjering d.o.o.*, *Ing-Grad d.o.o.* i *Projekt gradnja d.o.o.* te *Pomgrad d.o.o.* Za projekt uređenja Poljane procijenjen na 50 milijuna kuna cjenovno najbolju ponudu poslali su iz tvrtke *Lavčević*, koja je podzemnu garažu na tri etaže s 256

parkirnih mjesta u roku od 16 mjeseci ponudila izgraditi za nešto više od 47,8 milijuna kuna bez PDV-a. Drugi najpovoljniji kandidat bila je zajednica ponuditelja *Ing-grad* i *Projekt gradnja* s ponudom od 49,8 milijuna kuna, a treća je bila ponuda tvrtke *Pomgrad* s nešto više od 59 milijuna kuna. Kriterij odabira bila je eko-

nomska najpovoljnija ponuda, a za glavnoga izvođača radova odabrana je zajednica ponuditelja koju čine tvrtke *Lavčević d.d.* i *Lavčević-inženjering d.o.o.* iz Splita. Za nadzor nad građevinskim radovima bio je zadužen *Institut IGH d.d.*

Od navedenoga iznosa u gradnju garaže uloženo je oko 31,6 milijuna kuna, a s ostatkom novca uređeni su glavni gradski trg s prikladnim sadržajima i obodna prometnica sa semaforiziranim raskrižjima te je predstavljena arheologija u kontaktnoj zoni s Gradskom knjižnicom. Dinamika radova pratila je zadani dinamički plan, a bila je podijeljena na tri faze: iskop i zaštitu građevne jame, grube betonske radove i konačno uređenje trga.

Bio je to vrlo složen tehnički zahvat u strogome središtu grada, neposredno uz zaštićena kulturna dobra i cestu, a statika okolnih zgrada nije poremećena unatoč četveromjesečnim iskopima u stijenskoj masi. Projektom je bila predviđena ugradnja inklinometara kojima su se pratili pomaci ruba građevne jame na četiri pozicije.



Gradnja podzemne garaže bila je vrlo složen tehnički zahvat u strogome središtu grada, neposredno uz zaštićena kulturna dobra i cestu



Armiranje stupova najniže etaže podzemne garaže (razina -3)

Mjerenja su pokazala to da su pomaci bili minimalni i da nisu utjecali na daljnji tijek radova. Za iskop građevne jame korišteni su bageri, a dio stijene bio je miniran. Tijekom miniranja bila su provedena seizmička mjerenja, odnosno mjerio se utjecaj brzine valova uz susjede građevine. Brzine su bile unutar dopuštenih granica.

Za radova bila je uvedena privremena regulacija prometa koja je omogućila cestovni promet u svim smjerovima. Pješачki koridori i pješачki prijelazi koji vode preko Poljane privremeno su bili ukinuti te pomaknuti kroz središnji dio Perivoja te kroz ulice okomite na Zagrebačku ulicu (Masnu ulicu). Ulaz u Gradsku knjižnicu

Jurja Šišgorića bio je omogućen iz Ulice biskupa Fosca. Dostava i pretovar robe unutar staroga grada obavljali su se alternativnim pravcima dogovorenima s *Gradskim parkingom*.

Po završetku svih radova i ishođenju uporabne dozvole novouređeni glavni gradski trg svečano je otvoren za javnost 27. lipnja 2020. Svečanosti otvorenja novouređene šibenske Poljane su, među ostalima, nazočili ministar regionalnoga razvoja i fondova Europske unije Marko Pavić, ministar uprave Ivan Malenica te gradonačelnik Šibenika Željko Burić. Građani nisu krili oduševljenje što im je Poljana kao središnji gradski trg napokon vraćena kao reprezentativno gradsko šetalište.

Kritike struke zbog intenziviranja prometa u središtu grada

Šibenska Poljana prva je realizirana projektna aktivnost i središnja točka EU-ova projekta integrirane mobilnosti grada Šibenika. Sada treba nastaviti raditi na



Građevinski radovi na uređenju gornjeg platoa trga (Foto: Nikša Stipaničev)



Šibenska poljana svečano je otvorena za javnost 27. lipnja 2020.

rješavanju velikoga komunalnog problema grada, a to je javni prijevoz. Spomenimo to kako je cijeli projekt bio u fokusu stručne javnosti, koja se od početka nije slagala s navedenim projektnim aktivnostima pa su predlagali i varijantna rješenja.

Spomenuti projekt izgradnje podzemne garaže dodatno će intenzivirati promet u središtu grada, iako su struka i poznavatelji suvremenih urbanističkih trendova u uređenim državama

i gradovima upućivali dobronamjerna upozorenja kako promet motornih vozila treba premjestiti iz gradskoga središta te da ga ne treba dodatno poticati izgradnjom podzemnih garaža. Zbog podizanja ekoloških standarda te da bi se smanjila razina onečišćenja u svim većim europskim gradovima tendencija je prema smanjivanju opsega prometa u gradskim jezgrama te organiziranju i poticanju parkiranja na njihovom obodu, što je u cijelosti u suprot-

nosti s prvom šibenskom troetažnom garažom u središtu grada. Struka je upozoravala na to da se sličan projekt može ostvariti na rubnim dijelovima grada, gdje bi izgradnja montažnih višetažnih garaža bila znatno jeftinija. Na taj bi se način usput smanjile gužve u prometu u središtu grada, smanjila bi se razina onečišćenja ispušnim plinovima, a turiste, ionako navikle na slična inteligentna prometna rješenja, bi se s takvih parkirališta do središta prevozilo, na primjer, električnim autobusima, čija bi nabava zajedno s gradnjom montažnih parkirališta možda bila čak jeftinija od gradnje troetažne podzemne garaže.

Iako je namjera uređenja Poljane u novi glavni gradski trg slobodan od automobila kao i želja da se stvaranjem novih parkirnih mjesta omogući dodatna tzv. revitalizacija gradske jezgre pohvalna, nije jasno hoće li ona, osobito zimi, i biti ostvarena gradnjom te garaže. Vrijeme će pokazati hoće li njezini kapaciteti biti stalno popunjeni.

Izvori:

- <http://pogledaj.to/arhitektura/konacni-izgled-sibenske-poljane/>
- <http://www.rra-sibenik.hr/upload/stranice/2018/12/2018-12-10/104/razvojnastراتيجijasibenskokninskezupanije42019.pdf>



Pogled na novouređenu Šibensku poljanu