

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

Uvod:

Povijesna jezgra Šibenika jedan je od najizrazitijih spomenika srednjovjekovnog urbanizma na istočnoj obali Jadrana. Izvori ga bilježe već u XI. stoljeću, da bi do kraja XIII. stoljeća osnutkom vlastite biskupije evoluirao do urbane aglomeracije s pravnim statusom *civitas-a*. Struktura naselja od najstarijeg podgrađa pod tvrđavom Sv. Mihovila do reprezentativne izgradnje u doba najvećeg prosperiteta grada pod mletačkom upravom ne postiže značajnije preobrazbe sve do sredine XIX. stoljeća. Urbanističkim postulatima toga doba dokidaju se fizičke granice povijesnog okvira grada, uspostavlja se proces integracije s njegovim predgrađima. Novi kriterij komunalnog standarda nameće potrebu za redefiniranjem uvjeta stanovanja, a primjena razvijenijih obrazaca i tlocrtnih shema u novim građevinskim inicijativama rezultira širenjem gradskog prostora s kvalitetnijim sadržajima.

Prostornu situaciju kroz vremenske slojeve najezaktnije bilježe povijesni izvori, grafički prikazi i katastarske karte, uvidom u koje se upuštamo u interpretaciju geneze i analizu urbanističkih zahvata polovicom XIX. stoljeća. Proces preobrazbe vođen načelom *modernizacije* najintenzivnije se provodio na jugoistočnom obodu povijesne jezgre grada. Nestale su srednjovjekovne zidine s bastionima, nasipavani su duboki junci i vododerine napuštenog obrambenog sustava da bi se prostor osmislio kvalitetnijim sadržajima. Komunalnim zahvatima obnove provedena je regulacija novih prometnih pravaca i rekonstrukcija postojećih. Građevna inicijativa usredotočila se na neurbanizirane parcele dotadašnjih vrtova i vinograda s novim utilitarnim sadržajima višeg urbanog i higijenskog standarda. Definirana je trasa željezničke pruge i određena lokacija za željeznički kolodvor. Premda nije riječ o planskoj urbanizaciji temeljenoj na ozakonjenim standardima regulatornih osnova, obrisi prostornog širenja grada spontano se odmiču od povijesne jezgre vođeni logikom prirodnih datosti, a njihov iskorak limitiran je prilagodbom zatečenoj shemi ključnih komunikacijskih pravaca. Razvojna projekcija urbane politike grada obilježena je pragmatizmom Narodne stranke koja je preuzevši vlast u Općinskom vijeću, vođena ideologijom općeg boljštita u funkcioniranju života grada, odredila karakter razvojnog procesa. Ipak, temeljne pretpostavke napretka odavno su zacrtane prirodnim resursima i optimalnim zemljopisnim datostima smještaja grada unutar zaštićene luke na ušću rijeke Krke i na ključnoj komunikaciji s kontinentalnim zaleđem.

Realizacijom vitalnih potreba komunalne infrastrukture započeo je proces industrijalizacije s visokim standardima primjene i očekivanim rezultatima koji se izravno odražavaju na globalnu sliku grada. Promijenjena je urbana svijest njegovih protagonisti, a nove inicijative definirane su na razini gradske uprave. Nizom građevinskih zahvata želi se udovoljiti zatjevima javnog i gradskog života. Razvojni program uključio je rekonstrukciju komunalne infrastrukture, izgradnju brojnih industrijskih postrojenja, stambenih prostora veće kvadrature, te reprezentativnih zgrada kulturne, obrazovne, upravne i zdravstvene namjene. Deklarativnim načelima građanske kulture promijenjena je predodžba grada, predskazujući preobrazbu novoga gradskog središta s reprezentativnim okvirom i vizijom budućeg značaja.

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

I tako dolazimo do današnjih dana i sadašnje situacije u povjesnoj jezgri. Ratnih i poratnih godina nije bilo novca kojim bi se revitalizirala povjesna jezgra Šibenika. Poslije, bojimo se nije bilo ideje za koju bi vrijedilo trošiti novac. Žalosna činjenica je da turistički i kulturni biser cijele regije polagano tamni. Neznanje, neimaština, bahatost i neukus samo su neki od razloga zbog kojih često, ponajviše nesvesno mijenjamo svoj okoliš, a samim tim postupno i svoje kulturno naslijeđe i povijest. Premda je **povjesna jezgra grada Šibenika spomenička cjelina, premda je Katedrala Sv. Jakova pod zaštitom UNESCO-a**, na mala vrata u starogradsku jezgru ušle su umjesto tradicionalnih drvenih, aluminijske škurice, portuni izrađeni od sumnjivih materijala zamijenili su autohtone drvene i željezne. Satelitske antene, klima uređaji i raznorazne reklame nagrdili su pročelja. Umjesto ljestve, ružnoća. Zidovi se ruše i nestaju, stilizirane lampe zamjenjuju moderni električni monstrumi. Sve više zbog vlastitog komoditeta, prozora tu ili tamo, krova gore ili dolje, balkona lijevo ili desno ne podnosimo susjede, zovemo inspektore. I na kraju, najgore od svega je što se pojavila tendencija iseljavanja povjesne gradske jezgre i što se taj trend i povećava. Stoga učinimo nešto da građane koji u jezgri žive zadržimo u njoj. Turiste privucimo da dožive ljepotu stoljetnog Šibenika, a od povjesne jezgre poštivajući sve ono što su naši pradjedovi napravili učinimo jezgru koja će biti na ponos Šibeniku. Prihod od spomeničke rente ulažimo transparentno tamo gdje ga i ubiremo. I na taj način pomozimo gospodarstvo u povjesnoj jezgi. Uočimo, pogledajmo i razmislimo. Vrijeme je da ono loše promijenimo.



Slika 1. Šibenska obala nekad

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

1. Zaštita kulturne i povijesne baštine

Zaštita povijesne jezgre je vrlo zahtjevan i komplikiran posao. Radi se o živom organizmu u kojem se isprepleću komunalni, stambeni, prometni problemi s funkcijom centra i čuvanja kulturno povijesne baštine. Pristup rješavanju problema obnove i revitalizacije povijesne jezgre mora biti stručan i vrlo dobro planiran. Početak obnove i posebno revitalizacije povijesne jezgre je u prostornim planovima. U planovima višeg reda u Prostornom planu uređenja te Generalnom urbanističkom planu treba utvrditi značaj povijesne jezgre u širem kontekstu grada. Povijesna jezgra treba ostati u funkciji centra i najzajedničkiji dio grada u kom će svaki stanovnik grada ali i šireg prostora doći radi zadovoljavanja svojih, prije svega kulturnih ali i drugih potreba. Određivanje funkcije centra povlači za sobom i problem rješavanja prometne infrastrukture posebno problem prometa u mirovanju. Osim sprječavanja dovođenja automobila u samu povijesnu jezgru prostorni bi planovi morali riješiti i alternativni dolazak u jezgru posebno turista i drugih namjernika. Centar Šibenika je po svojoj konfiguraciji vrlo težak za rješavanje problema parkinga i proširenja prometnica pa se nameće kao rješenje mogućnost parkiranja automobila u kontaktnim zonama. Kroz Detaljni urbanistički plan, koji bi se trebao izraditi, planiraju se rješenja nagomilanih komunalnih i drugih problema. Detaljnim planom se može pretpostaviti dovođenje posjetilaca brodovima što omogućava doživljaj grada s mora što je vrlo atraktivno. (Dalmatinski gradovi i mjesta na otocima i uz obalu imaju atraktivnu fasadu prema moru dok je ona kopnena manje zanimljiva. Danas se upravo s kopnene strane pristupa gotovo svim ovim mjestima automobilima). Osim što bi pristup gradu bio atraktivan na ovaj način se oslobođamo ulaska u grad velikog broja automobila planom određuje se, za povijesnu jezgru vrlo važan detalj, način vođenja kablova za struju i telefon (dan je upravo tu kaotično stanje), kanalizacija, prometnice (način polpopločenja), određivanje sadržaja u povijesnim blokovima te mogućnost izgradnje, nadogradnje, interpolacije i uređenja blokova unutar povijesne jezgre.

Kroz izradu arhitektonsko urbanističkih rješenja rješavaju se određene konfliktne zone prema utvrđenim prioritetima. Svakako treba razmišljati o nekoliko konfliktnih zona od kojih je jedna Poljana, zatim prostor Vatrogasnog doma, dvorište škole Faust Vrančić, prostor ispod katedrale i prilazno stubište u kontekstu novog sadržaja u prostoru 4 bunara, prostor pred Kvartirom u Docu i dr.

Pojedinačna obnova povijesnih građevina mora biti u skladu s prostornim planovima i konzervatorskim osnovama. Za sustavnu obnovu građevinskog fonda nužno je stvoriti preduvjete prije svega u izradi arhitektonske dokumentacije zatečenog stanja arhitekture (dio ovog posla je napravljen tako što su snimljen dio najznačajnijih blokova u mjerilu 1:50 te velik broj arhitektonskih detalja). Radovima na kulturnom dobru prethode istražni radovi koje je također potrebno predvidjeti. U sklopu obnove pojedinačnih objekta moguće je predvidjeti i obnovu fasada koje danas loše izgledaju.

Za sve navedene radove nužno je osigurati finansijska sredstva. Za izradu planova sredstva se osiguravaju kroz lokalnu samoupravu. Za obnovu komunalnog sustava isto tako se sredstva

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

osiguravaju iz sredstava koje prikupi ili na drugi način namakne lokalna samouprava. Obnova pojedinačnih objekta je specifična. Pojedinačni objekti, pa i dijelovi objekata su u različitom vlasništvu i u različitom statusu. Za pomoć pri rješavanju obnove graditeljske baštine grada uvedena je spomenička renta kojom se osigurava dio financijskih potreba. Prikupljanje i trošenje sredstava spomeničke rente mora biti namjensko i transparentno (primjer Grada Zagreba). Na ova sredstva treba pridodati i sredstva pričuve zgrada te sredstva vlasnika. Objedinjavanjem ovih sredstava kroz pojedinačne kvalitetne programe može se obnoviti dio graditeljskog nasljeđa. Pojedinačni objekti najviših spomeničkih vrijednosti financiraju se i kroz proračun Ministarstva kulture. Ova sredstva se mogu dobiti ukoliko postoje relevantni projekti i sufinanciranje lokalne samouprave. Za vrijeme koaličiske vlasti zahvaljujući tadašnjem SDP-ovom gradonačelniku Milanu Arnavutoviću i ministru kulture Antunu Vujiću te konzervatorskom odijelu koji je izradio projekt tvrđava Sv. Mihovil je u samo jednoj godini za obnovu dobila 2,8 mil. kuna. Poslije se do današnjih dana to više nije ponovilo s tolikim sredstvima.

Osim osiguranja sredstava za fizički obnovu povjesne jezgre treba provoditi mjere stimuliranja življjenja u povjesnoj jezgri. U jezgri je sve manje atraktivno živjeti te se revitalizacija nameće kao nužnost. Radi usporedbe u povjesnoj jezgri je 1971. godine živjelo preko 3000 stanovnika. Danas u tom prostoru živi ispod 1000 stanovnika. Kada bi smo ušli u sociološku analizu pokazalo bi se vrlo teško stanje. Upravo iz tih razloga za povjesnu jezgru se mora iz proračuna osigurati više sredstava koja se mogu upotrebljavati za dizanje standarda urbanog života povjesne jezgre.



Slika 2. Katedrala Sv. Jakova – simbol Šibenika i spomenik pod zaštitom UNESCO-a

2. Infrastruktura

Opći dio – analiza stanja infrastrukture i mjere za poboljšanje

2.1.1. Vodoopskrba

Opskrba pitkom vodom na području čitavog obuhvata povijesne gradske jezgre je organizirana dobro razvedenom mrežom vodovodnih instalacija. Mreža vodovodnih cijevi raspletena je ulicama statrogradske jezgre te u osnovi zadovoljava osnovne uvjete osiguranja pitkom vodom stanovništva tog područja.

Postojeća mreža izvedena je većinom od pomicanih cijevi najmanjeg standardnog profila ali s dovoljnim pritiskom. Vodovodna instalacija je izuzetno stara te manjim dijelom rekonstruirana. Rekonstrukcije su izvođene zbog nužde, puknuća cijevi i ventila zbog dotrajalosti, odnosno zbog građevinskih zahvata. Posebno je potrebno naglasiti da su zbog dotrajalosti vodovodne mreže utvrđeni veliki gubici u pitkoj vodi. Pored navedenih gubitaka voda ispirje i potkopava temelje objekata i izaziva kapilarnu vlagu koja s vremenom uništava fasade objekata i smanjuje standard življjenja u istim.

Potrebno je izvršiti kompletno snimanje vodovodne mreže, te na osnovu toga izraditi tehničku dokumentaciju. Na osnovu navedenog izraditi projekte poboljšanja opskrbe pitkom vodom koji se svode na zamjenu postojećih cijevi povećanim presjeka te zamjenu ostalih vodovodnih elemenata.

2.1.2. Odvodnja

U ovom razmatranju zbog lakšeg razumijevanja odvodnju treba podijeliti na odvodnju fekalnih i odvodnju oborinskih voda.

Odvodnja fekalnih voda je dostupna svim stambenim jedinicama, ali dio objekata sa viših katova koristi vanjsku instalaciju. Glavnina odvodnje fekalnih voda smještena je u podzemlju. Cijela mreža odvodnje fekalnih voda je dotrajala i trebalo bi napraviti rekonstrukciju te mreže, s većim profilom cijevi, a vanjske instalacije treba ukloniti s fasada. Kompletну odvodnju fekalnih voda treba spojiti na upojni šaht koji je napravljen ispred skala za Dobrić na Meduliću, kapaciteta je 2-3000 litara i spojen je na kolektor.

Odvodnja oborinskih voda je neizrađena s vrlo malo je podzemnih instalacija. Većina oborinskih voda površinski se odvodi, točnije otječe (slobodnim padom) do pojedinih slivnika. Pojedine ulice nemaju potrebne nagibe, nema rigola, popločenja ulica su dotrajala i pohabana što kad padne kiša izaziva klizanje. Zbog neadekvatne odvodnje oborinskih voda i lošeg stanja postojeće mreže tijekom obilnijih oborina ulice i pripadajući prizemni prostori poplavljaju. Dugo vremena nakon prestanka padalina, voda se zaustavlja u ulegnućima na nekim mjestima (što naknadno uzrokuje kapilarnu vlagu u kućama ili poslovnim prostorima), a sve to dodatno oštećuje kamene ploče, dolazi i do «oksidacije» kamena koji vremenom erodira, puca i mrví se.

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

Odvodnju oborinskih voda je potrebno preko separatora za pročišćavanje odvodnom mrežom do mora. Postoji opcija za spajanje na kolektor preko upojnog rezervoara koji je napravljen ispod trga Medulića i ostavljen za svrhu spajanja novoizgrađene mreže oborniskih i fekalnih voda.



Slika 3. Kalelarga danas

2.1.3. Elektromreža

Izgradnjom trafo stanice napona 0,4kV „Grad 3“ i „Dolac 2“ popravljena je situacija snabdijevanja električnom energijom u okružju istih. Ozbiljni problemi postoje na području TS10(20)/0,4kV „Gorica“, te ulice kralja Tomislava u cijelosti. Potrebna je rekonstrukcija TS10(20)/0,4kV „Grad 1“ sa pripadajućom nisko naponskom mrežom. Uz navedeno u prije spomenutim područjima osigurati prostor za nove trafostanice.

Sama elektromreža izvedena je nadzemno zračnim vodovima što vizuelno nagrđuje izgled povijesne gradske jezgre. Jedino na lokaciji Katedrale i kuća u njenoj blizini je provedeno ukopavanje kablova pod zemlju i tu postoji vod koji je predviđen za spoj na ostatak podzemne elektro mreže. Mreža elektroinstalacija je snimljena i ucrtana na kartama te osigurava dobru podlogu za njenu rekonstrukciju kako u smislu osiguranja tehničkih uvjeta za distribuciju, tako i za postavljanje svih elektrovodova pod zemlju.

Javna rasvjeta u vizualnom smislu je korigirana zamjenom rasvjetnih tijela povijesnim lampionima. Osnovna funkcija rasvjete ipak ne zadovoljava, te će trebati istu rekonstruirati na svim područjima planiranih zahvata. Za pohvalu je način na koji su osvijetljeni neki spomenici kulture

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

(Katedrala, Muzej, Gradska vijećnica, Tvrđave) , ali držimo da bi na primjeren način trebalo osvijetliti i ostatke bedema, te ih na taj način učiniti vizualno atraktivnim.

Telefonske instalacije su zorni prikaz devastacije prostora i u mnogome narušavaju vizualni izgled povijesne gradske jezgre. Čitava mreža (tanjih i debljih) kablova dominira čak više nego kablovi elektro instalacija, a postavljeni su možemo slobodno reći bez ikakvog sustavnog rješenja. Sve te kablove treba staviti pod zemlju ili ih riješiti putem bežičnog prijenosa.

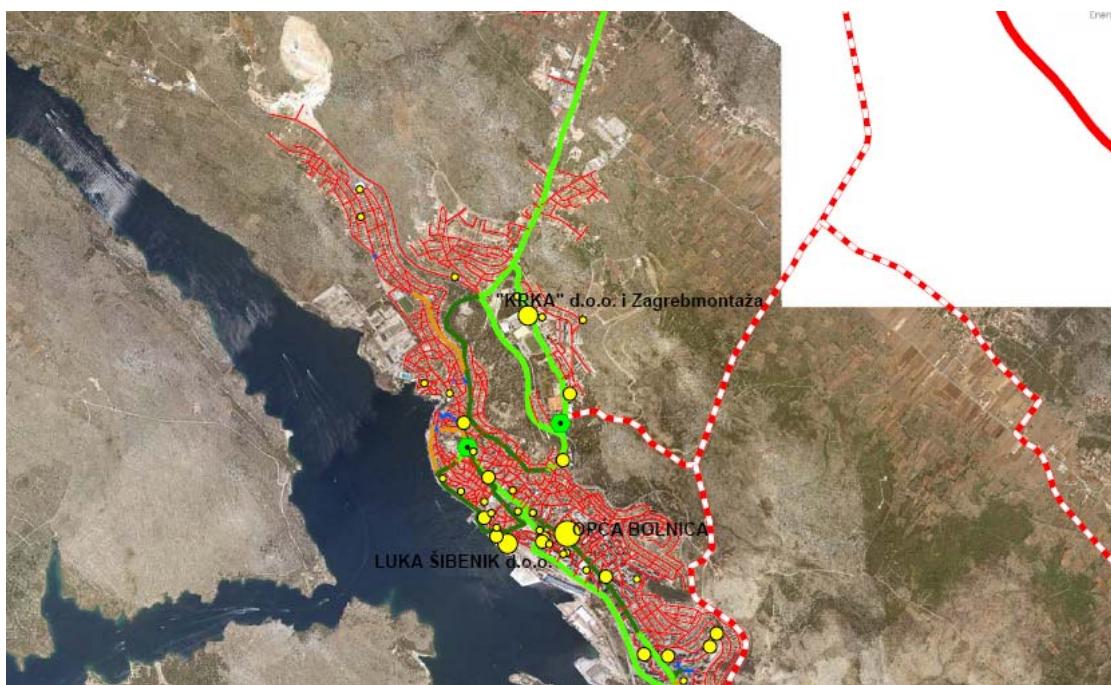
TV instalacije podrazumijevaju raznovrsne (klasične-standardne i satelitske) antene, uz mnoštvo pripadajućih kabela po krovovima, fasadama i balkonima kuća.

Klima uređaji i neprikladno izrađene reklame u značajnoj mjeri devastiraju prostor i urbani izgled povijesne jezgre. Reklamni natpisi s nazivima pojedinih trgovina se mogu relativno lako riješiti, donošenjem odluke Gradskog vijeća u smislu izgleda i oblika reklamnih natpisa, kao i načinu postavljanja istih. Dakle Grad bi trebao u tom smislu donijeti odluku o veličini, obliku i načinu postavljanja na fasadu reklamnih natpisa. S klima uređajima je problem malo veći i njih bi trebalo postavljati na mjestima gdje neće vizualno nagrđivati objekt.

2. 1.4. Plinofikacija

Planiranim izgradnjom magistralnog plinovoda prema Dalmaciji ostvariti će se uvjeti za plinofikaciju grada Šibenika. Projekt plinofikacije gradova Drniša, Knina i Šibenika je napravljen. Temeljem projekta plinski distributivni sustav grada Šibenika napajao bi se iz MRS (magistralna regulacijska stanica) Šibenik kroz sustav visokotlačnih, srednjetlačnih i niskotlačnih plinova. Predviđene su tri regulacijske stanice stanice . Regulacijske stanice RS 1 Šibenik i RS 2 Šibenik kroz srednjetlačnu petlju opskrbljuju potrošače iz kategorije kućanstava, usluga i industrije na području grada Šibenika, dok je za područje industrijske zone Podi i istočnog priobalja predviđena opskrba plinom preko RS 3 Podi. Za područje povijesne jezgre grada Šibenika predviđena je izgradnja niskotlačne plinske mreže koja se napaja preko srednjetlačnog plinskog sustava i regulacijske stanice RS Stari Grad. Zbog kompleksnosti u provedbi građevinskih radova na području povijesne jezgre nije predviđena plinofikacija povijesne jezgre u prvoj fazi plinofikacije, a zbog istog razloga nemamo ni analizu troškova instalacije plinskog sustava. To je zasigurno pitanje kojim ćemo se u skoroj budućnosti više baviti. U programu rekonstrukcije i obnove infrastrukture u povijesnoj jezgri potrebno je uključiti i projekt izrade plinskih instalacija. Pri obnovi pojedinih ulica i trgova, u skladu sa tako osmišljenim programom rekonstrukcije i obnove infrastrukture potrebno je obuhvatiti odjednom sve infrastrukturne radove.

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA



Slika 4. Projekt plinofikacije grada Šibenika

2.1.5. Fasade i pročelja kuća u povijesnoj jezgri

Fasade objekata u povijesnoj jezgri su većinom zapuštene. Kamene fasade su dosta ruinirane i gotovo bez fuga. Žbukane fasade s oštećenom žbukom koja otpada, dezasatirane obojane površine, reklame za robne i druge marke postavljane na najrazličitije načine, klima uređaji, razni kablovi koji se protežu uzduž fasada su elementi koji reproduciraju lošu sliku današnje povijesne jezgre. Dodatni problem čine ruinirane međukatne konstrukcije, derutni i neorganizirani stanovi bez kupaonica. S jednim časnim izuzetkom primjerom na lokaciji nekadašnje Male lože, gdje je na primjeren način obnovljena fasada na zgradi Nacionalnog parka Krka, a i nekoliko okolnih fasada na privatnim objektima. Trebalo bi težiti obnavljanju fasada u sklopu sanacije i obnove cijelog objekta. Ali ponegdje se fasada može obnavljati i kao izdvojeni dio. Neuredne fasade kod posjetilaca stvaraju dojam nemarnog odnosa prema baštini. Infrastrukturna obnova povijesne jezgre svakako će motivirati i privatne vlasnike objekata za njihovu obnovu, a grad mora dodatnim mjerama u dogовору s bankama stimulirati vlasnike tih objekata za takvu obnovu.

Kuće u povijesnoj jezgri su većinom u vlasništvu privatnih posjednika i to čak i više posjednika na jednu kuću. To je otegotna okolnost za bilo kakav pomak nabolje. Uređivati npr. Kalelargu bez da se urede fasade kuća nema smisla. Dakle prvo bi trebalo utvrditi sve vlasnike svake kuće i taj posao bi trebalo raditi segmentirano po ulicama. Tad bi se prema vlasnicima trebalo izići sa jasnim planom obnove i mjerama kojima će grad potaknuti obnovu. Zatim napraviti plan prioriteta tako da u obnovu idu prvo fasade kuća u ulicama koje su najprometnije. Jasno da bi u sve bili uključeni konzervatori. Vlasnici objekata u povijesnoj jezgri bi do sredstava za obnovu objekata mogli

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

dolaziti iz posebnog kreditnog programa sa niskom kamatnom stopom kojeg bi grad kao krovni nositelj obnove dogovorio s bankama. Sredstva u kreditnom fondu bi se mogla osigurati tako da grad položi depozit kod poslovnih banaka. Takav depozit bi građanima smanjio kamatu kredita, te bi isti bili prihvatljiviji i lakše podnošljivi. Kao sredstva depozita bi se mogla dijelom angažirati sredstva iz spomeničke rente.

Osim toga pretpri stupni fondovi EU nude sredstva za takve namjene, ali je problem što Grad do sad nije uputio niti jedan projekt za tu svrhu. Trenutno je u tijeku natječaj INTERREG programa u kojem se dio sredstava može iskoristiti za spomenute svrhe.

Treći izvor su sredstva Ministarstva kulture, ali grad se ni tu ne pojavljuje kao tražitelj. Činjenica je da bez projekata revitalizacije i obnove nije moguće doći do sredstava. Jedna od uloga gradske vlasti jest upravo priprema takvih projekata i njihova provedba.

2.1.6. Organizacija opskrbe i prometa roba u povijesnoj gradskoj jezgri

Organizaciju opskrbe i prometa roba u povijesnoj gradskoj jezgri možemo sagledavati kao promet za potrebe opskrbe i promet za potrebe građevinskih radova i obnove u povijesnoj gradskoj jezgri. Odlukom o komunalnom redu Grada Šibenika, ova pitanja su regulirana i promet je u najvećoj mjeri kontroliran postavljenim stiliziranim stupićima, ali zbog nesavjesnih građana koji se ne pridržavaju Odluke, trebalo bi imati stalni nadzor i još bolje regulirati ovo pitanje.

Problem je što ne postoje «koridori» za opskrbu, nema «rampe» za pretovar roba i materijala, nema organiziranog internog transporta. Zbog takvih problema se događa da je Kalelarga puna turista, a kroz nju još manervira i dostavno vozilo što je nedopustivo za grad koji želi živjeti turizam. Mišljenja smo da bi se izgradnjom dvije rampe za potrebe opskrbe trgovina (na lokaciji starog pazara i na lokaciji kod škole Fausta Vrančića) na kojima bi se vršio prekrcaj roba u točno određene sate dobrim dijelom pridonijelo poboljšanju opskrbe trgovina. Taj posao bi mogao preuzeti koncesionar uz investiciju u električna vozila koja bi bila primjerena povijesnoj jezgri, kako izgledom tako i niskom razinom buke i zagađivanja.

2.1.7. Sakupljanje i odvoz smeća

Skupljanje i odvoz smeća kao i odvoz krupnog otpada, rješava se uz dosta truda i napora gradskog poduzeća «Čistoća», ali ukupnim rezultatom ne možemo biti zadovoljni.

Zbog prirodne konfiguracije povijesne jezgre s nizom stepenica i različitih nivoa, te velikim brojem trgova čišćenju povijesne jezgre bi trebalo posvećivati više vremena, a u tome bi trebalo sudjelovati više radnika „Čistoće“, a trebali bi biti i bolje opremljeni. Također bi cijelu povijesnu jezgru trebalo opremiti hidrantima u sklopu obnove infrastrukture, te bi je u cijelosti barem jednom tjedno trebalo temeljito očistiti vodom i šmrkovima.

2.1.8. Hortikultura

Na području povijesne jezgre ili u kontaktnim zonama nalazi se park Roberta Visianija, perivoj Luje Marune kao kompaktne zelene cjeline, te niz manjih zelenih površina duž Obale dr.

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

Franje Tuđmana i Obale palih omladinaca. To su ujedno i površine koje se primjereno hortikulturno održavaju. S druge strane u pogledu hortikulture postoji još niz površina koje se ne održavaju uopće ili se vrlo loše održavaju. Neke od takvih jesu zelene površine na parkiralištu Sv. Nediljica gdje Gradski parking nije pokazao dovoljno osjetljivosti prema ovoj problematici. U prekarasnem ambijentu stare crkvice Sv. Nediljice s jedne strane i gradskog bedema s druge, na površinama predviđenim za cvijeće i ukrasno bilje danas raste ili korov ili ne raste ništa. Također površina koja se nalazi ispod navedenog parkirališta prema Obali prvoboraca se uopće ne održava. Isto tako zelena površina oko tvrđave Sv. Mihovila se loše održava i sve je ostavljeno na brigu prirodi. Zatim zelene površine na Obali hrvatske mornarice koje već duži niz godina kao da nisu u centru grada. Ukupna ocjena ovakvog stanja ne može biti pozitivna, jer to su površine na koje pješaci nemaju pristupa. U vizualnom doživljaju grada te su površine na udaru oka građana i turista, a onako neuređene ostavljaju dojam zapuštenosti i nebrige. Također je ružno i tužno vidjeti korov koji raste iz gradskih bedema, a i duž prometnica u gradu. U tom smislu bi se sa malim sredstvima i malim angažmanom mogli napraviti veliki pomaci. U tim bi se zahvatima finansijski i organizacijski trebala više angažirati Turistička zajednica Grada Šibenika.

2.2. Gospodarenje pomorskim dobrom – uređenje privezišta i športskih lučica

Prošlo je puno godina od kad je SDP izišao sa tezom Šibenik- grad sa tisuću jarbola. Od tad do danas se nije puno toga promijenilo u izgledu šibenskog zaljeva.

Luka Šibenik se prostire na ukupnoj površini od 3,5 kilometara kvadratnih. Dužina operativne obale je 2500 metara.

Od toga na Gradsku luku Šibenik otpada otprilike dvije trećine. Gradska luka Šibenik obuhvaća operativnu obalu od gata Vrulje do prostora bivšeg TEF-a. To je ujedno i najinteresantniji dio za stavljanje u funkciju nautičkog turizma bilo kakve vrste, a obuhvaća slijedeće obale:

- Obala hrvatske mornarice, (gat Vrulje do mula Krke)
- Obala dr. Franje Tuđmana, (mulo Krke – topovi)
- Obala palih omladinaca i (katedrala – cafe bar Bass)
- Obala prvoboraca. (Bass – VK Krka)

Ostali dio Gradske luke Šibenik je već pod koncesijama (NCP i EuropaMil), te je jedan dio luka posebne namjene (Panikovac), a jedan dio je predviđen za ribarsku luku (uvala Sv. Petar).

Sadašnje korištenje djela Gradske luke uz Obalu dr. Franje Tuđmana, koja je u uskoj vezi sa starom gradskom jezgrom nije do kraja definirano. S istim upravlja Županijska lučka uprava koja je jedan dio navodno dala u koncesiju, dok drugim djelom upravlja samostalno. Činjenica je da je koncesija poprilično nejasna u pogledu gospodarenja operativnom obalom.

Iz tog razloga je ulaganje u samu operativnu obalu gotovo nikakvo. Naime, do sad se ulaganje u privezište na obali svelo samo na postavljanje konopa (muringa), a i to se vrlo loše održava. Kako bi se poboljšala ponuda privezišta bilo bi potrebno izgraditi i adekvatnu infrastrukturu s čime bi se i privukao veći broj plovila na noćenje, a što bi u konačnici rezultiralo i povećanjem turističke ponude na samoj rivi.

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

Osim toga, samo posluživanje privezišta od strane "koncesionara" je u najmanju ruku neozbiljno. Naime, radnici koncesionara prihvaćaju vez na način da jure mopedima po rivi. Na taj način dovode u opasnost sebe, a naravno i šetače. Pitanje je dana kad će se dogoditi nekakva nesreća. Cjelokupna situacija oko toga se kosi sa svim pravilima pomorstva i opće kulture, a što ne pridonosi ugledu cijelog grada, jer mora se voditi računa da su ti radnici prvi kontakt nautičara s našim gradom. Ako je taj kontakt neprimjeren, onda će i gost steći sliku grada koja nama ne odgovara. S obzirom da se grad deklarativno odredio za turizam, onda je logika poslovanja da nam je svaki gost bitan. Stoga se i u postupanju sa nautičarima treba voditi tom logikom i u svakom slučaju poboljšati kompletну uslugu privezišta na rivi.

Kako bi se stanje na tom području dovelo u red, potrebno je da se grad, kao najzaineresirnija strana, zauzme kako bi se svi problemi privezišta riješili, te ponuda podigla na zavidnu razinu. Ovo se odnosi kako na prihvat plovila, tako i na naknadnu ponudu u smislu zadržavanja tih plovila i njihovih posada što duže vremena u gradu. Grad bi trebao iznaći način da se upravljanje kompletnom rivom postavi pod njegovu nadležnost, a ne pod nadležnost Županijske lučke uprave. Ako to nije moguće, a s obzirom da je privezište od velikog značaja za lokalnu zajednicu, onda bi gradske strukture u dogovoru sa Županijskom lučkom upravom morale odrediti uvjete izdavanja koncesije koja bi obuhvatila sva potrebna ulaganja te način usluge koji bi odgovarao gradu kao turističkoj destinaciji. S obzirom da je u Upravnom odboru Županijske lučke uprave i jedan predstavnik grada, dogovor i ne bi trebao biti nemoguć, poglavito jer bi taj predstavnik trebao zastupati interes grada. Trenutačno su interesi grada u svezi privezišta na obali slabo ili gotovo nikako zastupljeni.

Ako gledamo operativnu obalu u cjelini onda je možemo podijeliti na tri prostora koji bi služili različitoj svrsi:

- Obala hrvatske mornarice - dio na kojem bi se vršio privez velikih jahti, turističkih brodova i drugih velikih plovila
- Obala dr. Franje Tuđmana i dio Obale palih omladinaca - dio koji bi predstavljao luku nautičkog turizma veličine do dvije stotine vezova
- Dio Obale palih omladinaca i Obala prvoboraca - športska (komunalna) lučica.

Obala hrvatske mornarice

Ovaj dio obale je trenutačno jednim djelom namijenjen za stalni privez brodova (remorkera, javnih službi, ribarskih brodova i slično), a drugi dio je određen za privez turističkih brodova. S obzirom na trenutačnu situaciju mišljenja sam kako ovaj dio koji je predviđen za stalni boravak plovila za sad treba ostati takav. Međutim, u dogledno vrijeme, a s obzirom da će se urediti obala od ulaza na parkiralište gata Vrulje do samog gata Vrulje, treba predvidjeti mogućnost sezonskog priveza plovila za sport i razonodu. Kako je na tom predjelu visina rive nepogodna za pristajanje manjih plovila, na taj dio obale bi se trebalo vezivati samo veća plovila odnosno "megajahte". Osim toga, a s obzirom da sva veća plovila imaju potrebne zalihe (voda, struja) na samoj rivi se ne bi trebali vršiti nikakvi zahvati za uvođenje infrastrukture, osim eventualne obnove

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

vezova a u svrhu prilagođavanja vezivanja plovila u četvorovez. Naravno da bi benzinska pumpa koja trenutačno zauzima najatraktivniji dio ovog djela obale trebala biti zatvorena i srušena. S tim potezom bi se povećalo privezište, a i pridonijelo bi se čistoći i ljepšem izgledu rive.

Što se tiče Mula Krke, ono sad služi kao operativna obala za lokalni putnički promet. Međutim, kako znamo da će se gat Vrulje produžavati za nekih dvije stotine metara, te će sav lokalni putnički promet biti preusmjeren na novi dio gata Vrulje, onda nam Mulo Krke, kao takvo otvara mogućnost za privez turističkih plovila koja turiste dovoze u obilazak grada sa drugih turističkih destinacija, kao i za ona turistička plovila koja turiste vode iz grada na neke druge destinacije (Sv. Nikola, Skradin i sl.) Naravno da bi se u tom slučaju parkiralište, koje sad egzistira na mulu Krke, ugasilo, a samo mulo bi se uredilo, te bi se na taj način uvelike uljepšao prvi dojam turista koji u naš grad dolaze s mora. Uz ovo je direktno vezan i izgled bivšeg hotela Krka, koji bi se trebao ponovo staviti u funkciju.



Slika 5. Obala hrvatske mornarice – sadržaj kojem tu nije mjesto

Obala dr. Franje Tuđmana i dio Obale palih omladinaca

Ovaj dio je u direktnom kontaktu sa starom gradskom jezgrom. Treba ga pretvoriti u respektabilno privezište koje će nautičarima uz predivan boravak na šibenskoj rivi osigurati i osovine infrastrukturne priključke. Uređenje rive neminovno će dovesti do povećanja interesa privatnih poduzetnika za ulaganja koja će biti u svrhu turističke ponude nautičarima. Kako bi se to ostvarilo potrebno je u dogovoru sa Konzervatorskim uredom ustanoviti koje su nam mogućnosti dostupne. Naime, postoje dvije mogućnosti i to:

- postavljanjem pontona ispod razine rive

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

- korištenje obale ovakve kakva je s tim da ju je potrebno opremiti kvalitetnim privezima, nautičkom infrastrukturom, kvalitetnim osvjetljenjem

Prva opcija na prvi pogled izgleda i najjednostavnija. Međutim postavljanjem pontona ispod razine rive, ista gubi na svom vizualnom identitetu. Osim toga, logika nam govori da već rivu imamo, a onda ne treba ispod nje raditi drugu rivu. S druge strane prednosti ovog sustava su što se može značajno povećati broj vezova, a osim toga pontoni se mogu postaviti na način koji bi najviše odgovarao potrebama grada. Ovu opciju treba ostaviti otvorenu. Prvenstveno treba odrediti njezine prednosti i mane, te se sukladno tome i odrediti.

Druga opcije je puno izglednija, ali u startu i skuplja. Njezinom primjenom riva ne bi ništa izgubila na svom vizualnom identitetu, te bi zadržala svoju atraktivnost. S druge strane, trebalo bi voditi računa da se postavljanjem infrastrukture ne onemogući šetačima korištenje rive, odnosno da se ne ugrožava njihova sigurnost.

Bilo da se upotrijebi jedan ili drugi model privezišta, ono bi se prostiralo na potezu od Mula Krke do otplike područja nasuprot kafića Domald. U tom slučaju taj dio se mora u cijelini opremiti potrebnom infrastrukturom koja bi pružala mogućnost višednevnog boravka nautičarima. Riva bi morala biti u cijelini renovirana, sa pravilnim nagibom kako se voda ne bi zadržavala na njoj, te bi na krajevima bilo potrebno na neki način predvidjeti sustav koji bi omogućavao slaganje kablova za struju na način koji ne bi ugrožavao šetače. Na potezu kod Stare peškarije bilo bi potrebno povećati dubinu mora, a u svrhu sigurnog pristajanja plovila. Svi radovi bi se morali izvoditi na način da se izgledom uklapaju u staru gradsku jezgru, što znači da bi se moralno konzultirati stručnjake iz Konzervatorskog ureda.

Ovdje bih napomenuo kako bi se morao riješiti i problem parkiranja. Jedan vid rješavanja je izmještanje kućice za naplatu parkinga na područje kod Stare peškarije. Sa tim bi se otvorila mogućnost boljeg i učinkovitijeg rješavanja parkiranja na cesti koja prolazi po Obali dr. Franje Tuđmana. Drugi način bi bio rješavanje parkiranja po sistemu naplate sa aparata, odnosno kako je i prije bilo, ali samo na djelu od Stare peškarije pa prema Docu. Ovakvo parkiranje bi se primjenjivalo do onog trenutka kad bi bila izgrađena parkirališta u kontaktnim zonama.



Slika 6. Obala dr. Franje Tuđmana danas

Obala prvoboraca i dalje do bivšeg TEF-a

Ovaj dio Gradske luke Šibenik bi se morao osposobiti na način izrade jedne kvalitetne sportske lučice koja bi građanima grada pružala sve što im je potrebno za privez i održavanje njihovih plovila. Između ostalog ovo je već predviđeno nekim planovima, te za ovo postoje i neki idejni projekti. Sportska lučica bi se dala na upravljanje JK Val ili VK Krka (a možda i zajednički), koji bi od toga osigurali financiranje svog rada. Zauzimala bi područje prvog mandroća pa do područja ispod bazena u Crnici. Izgradila bi se sustavom pontona, s tim da bi vanjski lukobrani morali biti nasipani. Morala bi imati jedan dio predviđen za suhi vez, te jedan dio koji bi služio za održavanje brodova.

U svakom slučaju jedan dio vezova bi se komercijalizirao. Također novoizgrađeni dio preko Pekovca se može koristiti kao pješačka komunikacija Doca, Crnice i dalje prema prostoru nekadašnjeg TEF-a.

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

3. Javne garaže u kontaktnim zonama , pješački promet**3.1 Javna garaža na području sadašnjeg Vatrogasnog doma**

Problem povijesne gradske jezgre je slojevit i može se prikazati na više načina i iz više kutova. Nekoliko je razloga sadašnjoj stagnaciji povijesne gradske jezgre, a jedan od njih je i prometna situacija. Bez obzira što glavne gradske prometnice prolaze po njenom obodu, povijesna jezgra zbog nemogućnosti parkiranja i loših pješačkih komunikacija živi u svojevrsnoj prometnoj izolaciji. Ta situacija otežava život stanovnicima povijesne gradske jezgre. Oni ne mogu obavljati ono što je u drugim dijelovima grada moguće, npr. dovesti građevinski materijal do kuće, parkirati vlastiti automobil i sl. Normalno je da takvi, otežani uvjeti života i funkciranja dovode do raseljavanja povijesne gradske jezgre, što onda dovodi do problema umiranja gradske jezgre, niže cijene poslovnih i stambenih prostora i sl.. Poslovni prostori stoje zapušteni jer povijesna gradska jezgra gubi utrku s modernim trgovачkim centrima koji su nastali na rubnim područjima grada.

Uz nabrojeno, kao jedan od problema se nužno nameće i problem prometa u mirovanju, odnosno problem parkirališnog prostora. S podizanjem ponude parkirališnog prostora, odnosno gradnjom podzemne garaže povijesna gradska jezgra bi dobila novu šansu za uzlet. Takav projekt bi omogućio posjetiteljima da u neposrednu blizinu jezgre dođu vlastitim automobilima. Uz privlačenje automobilskog prometa na lokaciju podzemne garaže, povećao bi se i pješački promet, a sama povijesna jezgra bi postala dostupnija i više posjećena od strane turista i lokalnog stanovništva. Samim povećanjem obima pješačkog prometa poduzetnici u povijesnoj jezgri bi dobili šansu da povećaju, uz određen kvalitet, svoje prihode. Također, vremenom bi se povijesna jezgra, a osobito prostor Kalelarge mogao pretvoriti u mjesto koje je po svojoj ponudi i u ugostiteljskom i u turističkom i u kulturnom smislu elitno u gradu, a to je ono čemu težimo. Takav rasplet bi se sigurno povoljno odrazio na šibensko gospodarstvo, a posebice na malo i srednje poduzetništvo. Grad kao institucija mora odigrati glavnu ulogu upravo u forsiranju projekata koji će omogućiti revitalizaciju povijesne gradske jezgre, koji će povjesnu jezgru učiniti atraktivnom za posao i za život ljudi. To je posao koji će zahtijevati duži vremenski rok, ali je dobro što se prvi rezultati takve aktivne politike vide odmah.

Postojeća lokacija Vatrogasnog doma nalazi se u kontaktnoj zoni sa povijesnom jezgrom i u današnjem vremenu neprimjerena je za tu aktivnost. Narastanjem gradskog tkiva i prometa, Vatrogasni dom se danas zatekao u samom centru grada. Prometna komunikacija je nezadovoljavajuća za takvu djelatnost koja traži u većini slučajeva hitnost, jer izlazi na najopterećeniju gradsku prometnicu. Ulica Kralja Zvonimira je u ljetnim mjesecima počesto blokirana prometnim čepovima. Također u prometnom smislu postoji problem čvora ulica Stipe Ninića, Put groblja i ulica Kralja Zvonimira koji nije riješen primjereno današnjim standardima. Sama zgrada Vatrogasnog doma ne uklapa se u vizuru tvrđave Sv. Mihovila ni u okolni prostor. Sadašnja situacija u centru grada po pitanju parkirališnog prostora je loša. Gradski parking ima parkirališta na lokacijama Put groblja, Zagrađe, ulica Kralja Zvonimira (Stari Pazar), ulica Petra Grubišića, Obala dr Franje Tuđmana, Obala Hrvatske mornarice. Ukupno na tim lokacijama postoji

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

267 legalnih parkirnih mjestra. Pri tom moramo naglasiti da je objektivno broj automobila koji se parkira na tim lokacijama veći za otprilike 40% zbog toga jer se na Obali dr. Franje Tuđmana i ulici Kralja Zvonimira (Stari Pazar) automobili parkiraju bez obzira na prometne znakove, što dovodi do zagušenosti prometa. Dakle ukupan broj parkirnih mesta što legalnih, što nelegalnih iznosi oko 350 i vrlo je teško naći slobodno parkirno mjesto. Dio ovih parkirališnih mesta bi se izgradnjom garaže prenamjenio i ne bi više služio u tu svrhu, posebice ona na ulici Put groblja i Zagrade (51 parkirno mjesto), Stari Pazar (30 parkirnih mesta).



Slika 7. Izgled današnjeg Vatrogasnog doma

Ciljevi projekta:

Ciljeve projekta možemo podijeliti da dugoročni, strateški cilj i specifične ciljeve koji se postižu na samoj lokaciji. Dugoročni, **strateški cilj je stvaranje prometnih (parkirališnih) preduvjeta za revitalizaciju povijesne gradske jezgre.**

Specifičnih ciljeva ima više i to:

Povećati kvalitetu prometa u centru grada ponudom novih parkirališnih mesta

Primjereno valorizirati vrijednost lokacije na obodu povijesne gradske jezgre

Poboljšati uvjete života na području povijesne gradske jezgre

Smanjiti prometni pritisak na sam centar grada

Osmišljavanjem projekta i njegovom izvedbom pozitivno utjecati na atraktivnost područja obuhvata projekta

Omogućiti stanovnicima povijesne jezgre kvalitetno rješenje problema parkiranja

Omogućiti dolazak turista automobilom u neposrednu blizinu povijesne gradske jezgre

Uređenje križanja ulice Kralja Zvonimira i ulice Stipe Ninića, uređenje dijela ulice Kralja Zvonimira od Doma zdravlja do Starog pazara, izgradnja nogostupa sa obje strane ulice

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

Otvaranje pristupačnije pješačke komunikacije s povijesnom jezgrom

Očekivani rezultati:

Rezultat koji se očekuje je zasigurno turistički razvoj povijesne jezgre. Uporište za takvo očekivanje nalazimo u sadašnjoj situaciji. U blizini povijesne jezgre i u njenim kontaktnim zonama sad nema dovoljno parkirališnog prostora, a i ono što ima je većinom nekvalitetno riješeno kroz ulična parkirališta. Jedino prakiralište koje je u zadnjih petnaestak godina izgrađeno u kontaknoj zoni s povijesnom jezgrom jest Sv. Nediljica sa 40-ak parkirališnih mesta. Zbog tog nedostatka turisti nerijetko zaobilaze povijesnu jezgru i odlaze u gradove i mjesta gdje je to bolje riješeno. Time se direktno utječe na gospodarstvo Šibenika, a posljedice takvog stanja smo prethodno nabrojili. Vjerujemo da sa izgradnjom podzemne garaže taj problem postaje ako ne anuliran, a ono sigurno daleko manji, te da povijesna jezgra na neki način postaje otvorenijsa za turiste.

Također, direktna posljedica izvođenja ovog projekta bi trebala biti i smanjen broj automobila na ulici što doprinosi boljem vizualnom doživljaju grada kao turističkog središta. Obzirom da je projekt komplementaran sa budućim projektom Draga očekuje se smanjenje prometa i prometnih gužvi kroz centar grada. Pri tom treba imati na umu da se većina prometa kroz centar obavlja ciljano u potrazi za parkirnim mjestom.

Nesumnjivo, najvažnija posljedica izvođenja ovog projekta bi bila poticaj poduzetnicima u povijesnoj jezgri koji bi im omogućio bolje poslovanje zbog lakše dostupnosti povijesne jezgre turistima i inim namjernicima koji se zateknu u Šibeniku. Temeljem toga očekuje se razvoj malog i srednjeg poduzetništva u samoj gradskoj jezgri, najviše u području turizma, trgovine i ugostiteljstva. Osim toga, ovaj projekt stvara preduvjete za podizanje atraktivnosti tvrđave Sv. Mihovila te indirektno može utjecati na ostvarenje projekta povezivanja tvrđave Sv. Mihovila i obale elevatorima. Ukupnost ovih projekata bi znatno podigla i vizualni doživljaj grada, vrijednost prostora u povijesnoj jezgri te bi, uz sve vrednote koje Šibenik posjeduje, ovo bio dodatan poticaj razvoju ukupne turističke privrede u Šibeniku.

Radni okvir:

Postojeći Vatrogasni dom djeluje, kako smo već prije utvrdili devastirajuće na okolne objekte, u prvom redu na tvrđavu Sv. Mihovila i treba ga izmjestiti. Također obzirom na atraktivnost lokacije i cijenu zemljišta u centru grada postoji i ekonomski opravdanost za takav potez. Povoljna lokacija za izmjehstanja Vatrogasnog doma jesu prostori koje je grad dobio na korištenje od MORH-a. Prilikom izrade projekta podzemne garaže o nekoliko stvari bi obvezno trebalo voditi brigu: da izvedeni projekt svojom vizurom ne pokriva vizuru tvrđave Sv. Mihovila već da se izvede uspješna interpolacija s okolnim objektima, da projekt obuhvati i uređenje ulice Kralja Zvonimira i križanja ulice Stipe Ninića i ulice Kralja Zvonimira, te da se izvedenim projektom postigne dodatni pozitivni efekt u smislu urbanosti lokacije i cijelog grada.

Opravданje za izvođenje ovog projekta nalazimo u brojanju prometa koje je proveo Grad Šibenik, odnosno Upravni odjel za prostorno planiranje i zaštitu okoliša u listopadu 2004. godine

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

Opterećenje ulice Kralja Zvonimira u oba pravca u toku 14 sati iznosi 19.405 vozila. Od tog broja 83% čine automobili (16.106 automobila), dok ostatak otpada na mopede, motocikle, autobuse i sl. Prosječno satno opterećenje centra grada na temelju brojenja je 1443 vozila/sat, odnosno 1197 automobila/sat. Najopterećeniji je upravo pravac sjever-jug i jug-sjever, što opravdava izbor lokacije za garažu. Također je utvrđeno da su vršna opterećenja u vremenu od 10-13 sati i 18.45-20.30 sati. Najmanje opterećenje je u popodnevnim satima u vremenu od 15.30-17.30 sati. Za vrijeme jutarnjeg vršnog opterećenja od 10-13 sati ulicom Kralja Zvonimira prometuje 4334 vozila (1445 vozila/sat) u oba pravca, od tog broja 1577 vozila odlazi u pravcu Obale s namjerom parkiranja, što nam daje priliv od 525 vozila/sat. Tijekom poslijepodnevnog vršnog opterećenja od 18.45-20.30 ulicom Kralja Zvonimira prometuje 2823 vozila (1411 vozila/sat), od tog broja 923 vozila odlaze u pravcu Obale s namjerom parkiranja (461 vozilo/sat).

Projekt je zamišljen kao izgradnja podzemne garaže na četiri etaže uz jednu nadzemnu. Namjera izgradnje nadzemne etaže bi bila privlačenje ciljanog prometa i podizanje atraktivnosti prostora na kojem lociramo garažu. Prostirao bi se na tlocrtnoj površini od 3150m² , što ukupno daje površinu razvoja projekta na pet etaže od 15.750m². Četiri etaže bi bile podzemne i sezale bi do dubine od cca 12 metara. Jedna etaža bi bila nadzemna i predviđena za poslovne prostore. Svjetla visina etaže u garaži bi bila 2,60m što je u skladu s normama. Nadzemna etaža bi bila svijetle visine max. 4 m. Jedno parkirno mjesto s pripadajućim prostorom za manevar i potrebnom infrastrukturom garaže zauzima 35m². U samoj garaži je smješteno 360 parkirnih mjesta dimenzija 2,7x5m što je u skladu s standardima. Ulaz u garažu bi se nalazio na sjevernom dijelu, kao i izlaz. Jasno, u sklopu izrade projekta bi bilo predviđeno i prometno rješenje ulice Kralja Zvonimira , te križanja ulice Stipe Ninića i ulice Kralja Zvonimira. Garaža bi bila opremljena u skladu sa standardima sa video nadzorom, protupožarnom zaštitom i automatskom naplatom. Pješački promet između etaža kroz garažu bi se odvijao putem pješačkih hodnika, skala i elevatorima. Također u sklopu projekta bi bila izgrađena podzemna pješačka komunikacija koja bi od garaže vodila do samog ulaza u povijesnu jezgru na početku Starog pazara. Projekt bi se odvio u tri faze:

1. Izrada i donošenje idejnog projekta i izrada studije ekonomske isplativosti i prometne studije za lokaciju, ocjena projekta - rok 6 mjeseci
2. Izrada izvedbenog projekta, ishođenje dokumentacije, izmještanje Vatrogasnog doma i rušenje Vatrogasnog doma i postojećih garaža na lokaciji, - rok 12 mjeseci
3. Izgradnja garaže i nadzemne etaže sa poslovnim prostorom - 16 mjeseci

Projekt je komplementaran sa streljenjima grada Šibenika da se definira kao turistički centar na ovom području. Usklađenost sa zakonskom regulativom je potpuna i sa te strane projekt je održiv i nema zakonskih prepreka da se ispunji. Jedino što bi trebalo napraviti je definiranje detaljnog plana, odnosno prihvatanje projekta kao detaljnog plana lokacije.

3.2. Javna garaža u Dragi i prostor nekadašnje pekare Krka

Što se tiče lokacije Draga ona se većim dijelom nalazi u vlasništvu privatnog investitora koji je i do sad pokazivao veliki interes i volju za prihvatljivom valorizacijom tog prostora, a u dogovoru

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

s gradom. Kao problem se postavlja nekoliko građevina, a jedna od njih je i autobusni kolodvor. Ako se ide na gradnju putničkog terminala u trajektnoj luci, bilo bi najprimjerenije da se na tom procesu dogodi intermodalni projekt prometa, odnosno da se u neposrednoj blizini zateknu trajektni, željeznički i cestovni prijevoz putnika i roba. Obzirom da je u prostoru isplanirano gdje će se graditi novi putnički terminal, a to je lokacija gata Vrulje, da se zna da je željeznička stanica na 10 i manje minuta hoda od putničkog terminala, prirodno bi bilo da se i autobusni kolodvor izgradi na približnoj udaljenosti.

Ovakvim izmještanjem autobusnog kolodvora gradu i privatnom investitoru se otvara kompletan lokalitet Drage za izvođenje projekta koji bi zadovoljio i grad i privatnog investitora. Radi se o lokalitetu veličine cca 30.000 m², koja svojim položajem može opravdati investiranje u nju. Gledano sa pozicija grada Draga je sad neiskorišten i devastiran prostor koji ne služi urbanom izgledu grada, prije bi mogli reći da nas vraća svojim izgledom u neka prošla vremena. Sam projekt vidimo kao simbiozu poslovnih prostora u kojima bi, uz ostale zainteresirane mogli svoje mjesto naći institucije grada i županije, trgovачkih prostora i u konačnici ono što je neophodno gradu i povijesnoj jezgri, a to je garaža sa cca 800-1300 parkirnih mjesta. Gradnjom garaže na ovoj poziciji bi se rješila prometna situacija na južnom ulazu u grad, omogućilo bi se vozačima da po izlasku sa auto-ceste dođu ravno u centar grada kroz novosagrađeni tunel, da ostave svoje vozilo i produže u šetnju gradom. Problem koji se otvara je zelena tržnica, a mislimo da bi primjereno mjesto bio sadašnje parkiralište na željezničkoj stanici, koje i kvadraturom i položajem može zadovoljiti potrebe korisnika takvog objekta. Bitno je za naglasiti da mi Dragu vidimo kao kontaktну zonu sa povijesnom gradskom jezgrom i koliko je bitno na jednoj strani da se napravi podzemna garaža na lokalitetu sadašnjeg Vatrogasnog doma, toliko je bitno da se na suprotnoj strani dogodi projekt Draga s garažom. Također je bitno da garažom uz privatnog investitora gospodari i grad preko svog poduzeća, kako zbog kreiranja politike parkiranja u gradu tako i zbog socijalne osjetljivosti, da nam se ne bi dogodilo da je cijena u garaži skuplja nego na uličnim parkiralištima.

Prostor nekadašnje pekare Krka je danas s pozicije urbanizacije grada vrlo interesantan. Za njega bi mogli reći da je gotovo interpoliran u povijesnu jezgru. Danas je u vlasništvu privatnog investitora, ali to ne znači da grad ne može izraziti svoje želje u vezi namjene tog prostora. Mišljenja smo da bi bilo dobro da se na tom prostoru dogodi komercijalna stanogradnja, ukoliko je to moguće ili gradnja poslovnih prostora, sjedišta poduzeća i eventualno banaka. Podzemna garaža u takvoj izgradnji bi bila neophodna, ali mislimo da ta garaža u prvom redu bila u funkciji navedenih djelatnosti na prostoru lokalitet, te da je ne bi trebalo pretjerano širiti. Ovo s razlogom izbjegavanja dovlačenja prometa u sam centar grada, a bez cilja osim parkiranja. Također bi takva garaža za korisnike koji ne obavljaju aktivnosti na području lokalitet trebala imati restriktivne cijene. Na taj način bi se moglo utjecati na vozače da ne traže parkiralište u samom centru, već u garažama koje se nalaze u kontaktim zonama na Vatrogasnem domu i Dragi, a koje bi ukupni kapacitet imale preko 1150 - 1650 parkirnih mjesta.

3.3. Izgradnja pješačkih komunikacija putem urbanih eskalatora sa tvrđavom Sv. Mihovila

U sklopu sagledavanja urbane rekvalifikacije sveukupnog područja Dolac, koja je bila predmetom posebne prostorno-programske studije koju je Grad Šibenik naručio od poduzeća MARINAPROJEKT d.o.o. Zadar, pješačka propusnost i dostupnost kroz gusto tkivo šibenskog podgrađa pokazala se presudnim čimbenikom za početak njegove revitalizacije. Prometna izoliranost, komunikacijska nepropusnost i nedostupnost učinile su ovaj središnji dio grada marginalnim, suburbanim i podložnim nepoželjnim socijalnim manifestacijama urbanog života. Rekvalifikacija urbanih vrijednosti Doca aktivnost je procesualnog karaktera. Naime, *ad hoc* mjerama teško se može proizvesti učinkovita promjena stanja, pa se oportunim rješenjem čini jedino poticanje reverzibilnog procesa.

Projekt urbanog eskalatora na osi Dolac - tvrđava sv. Mihovila može biti paradigma u pristupu stvaranja nove multivalentne mreže urbanih, poglavito pješačkih komunikacija u užem prostoru šibenskog Varoša, ali i u povezivanju markantnih urbanih i topografskih čvorista u širem području grada.

Gradske pokretnе scaline, smještene u šibenski karakteristični dvostruki bedem, samo su, dakle, nagovještaj razvitka selektivnih, oblika komuniciranja koje inicira spomenuta studija. Nadmorskim pješačkim pasarelama, pontonima, podiznim mostovima, dizalima, eskalatorima i žičarama, gradi se, u urbanom smislu, visoko individualizirana komunikacijska mreža čije je uporište u izražajnoj urbanoj i topografskoj morfologiji grada Šibenika.

Iako je takav sustav komunikacija motiviran prvenstveno otvaranjem revenzibilnih procesa revitalizacije, sanacije i rekvalifikacije povijesnog središta grada, a poglavito Varoša i Doca, nova mreža raznovrsnih prometala proizvesti će snažne učinke u urbanom i turističkom atraktiviranju grada.

Okomita propusnost i dostupnost humanizirati će život ljudi zarobljenih u izoliranim i teško pristupačnim kaletama s bezbrojnim skalinadama, nedostupnim protupožarnim i zdravstvenim, interventnim i drugim komunalnim službama, ali će istodobno otvoriti bezbroj novih turističkih urbanih itinerera i omogućiti nove uzbudljive poglеде na grad, široku panoramu ušća Krke i arhipelaškog prostora grada Šibenika.

Realizacija projekta urbanog eskalatora Dolac - sv. Mihovil, označit će zasigurno početak novog života ove jedinstvene tvrđave i njezinu potpunu integraciju u kulturni i turistički život grada.

Sustav pokretnih urbanih scalina po ovom projektu, povezuje Dolac sa zapadnim barbakanom tvrđave, a potom nivo podzida sa samom tvrđavom Sv. Mihovila. Eskalatorima se pristupa iz ulaza u Kvartir, kroz postojeća vrata, kojima se ulazi u među prostor bedema. Prvi par eskalatora smješten je u prostor između bedema i polazi od nivoa +6.10 do nivoa +23.50. U ovom dijelu pokretnе scaline vode se u otvorenom prostoru bez natkrivanja. Postava konstrukcije eskalatora mora se prilagoditi postojećim prostornim uvjetima nastojeći da se izvorno stjenovito tlo u najvećoj mjeri sačuva. Od nivoa 23.50 do nivoa 52.50. eskalatori prolaze kroz tunel oblikovan u eliptičnom presjeku.

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

Na nivou 52.50, u nutrini zapadnog podziđa tvrđave, oblikovan je suterenski prostor kao prihvatni posjetiteljski punkt tvrđave sv. Mihovil, ali i kao komunikacijsko čvorište i ishodište novih smjerova i sredstava prometanja. Naime, iz ovog prostora slijedeći par eskalatora novim tunelom vodi nas u unutrašnjost tvrđave sv. Mihovila (nivo +68.50), kao i do zasad hipotetskih polazišta urbanih žičara: u smjeru Crnice na zapadu i u smjeru tvrđave sv. Ivana na sjeveru.

Središnji prometni i posjetiteljski punkt opremljen je uobičajenim putničkim i turističkim servisnim sadržajima: sanitarnim čvorom, ugostiteljskim prostorom i terasom, suvenirnicom, knjižarom, i prodajom ulaznica za posjet tvrđavi i priredbama u njoj. U unutrašnju stranu zapadnog barbakana integrirati će se stalna izložba o tvrđavi sv. Mihovila.

/ Krovna ploha iznad suterenskog prihvatnog centra oblikovati će se metodom mimikrije. Postojeći borovi sačuvati će se ili ukloniti nakon konzervatorske analize i po ocjeni vrtnog arhitekta. Sve ostale krovne površine oblikovati će se kao ekstenzivni vrt s mogućnošću pješačkog pristupa i organizacije spontanog sjedenja. Južno pročelje suterenskog prostora oblikovati će se kao preuzet u podgrađu tvrđave, ispred kojeg će biti oblikovane panoramske terase s pogledom na Dolac.

Eskalatori su organizirani u 3 para za oba smjera istodobnog kretanja. Širina krakova iznosi neto 60 cm. Nagib kraka iznosi 30°.

Eskalatori će biti proizvedeni za rad na otvorenom s mogućnošću ugradnje grijачa ispod pokretnih paleta (1kW 1 metar dizanja) i u rukohvatu (0,16 kW 1 metar dizanja). Strojarnice su formirane u gornjoj stanici. Prvi par eskalatora s razmakom između oslonaca 40.8 m savladava visinsku razliku 19.5 m (u otvorenom prostoru između bedema). Drugi par eskalatora u eliptičnom tunelom s razmakom između oslonaca 57.1 m savladava visinu 28.9 m.

Treći par eskalatora s razmakom između oslonaca 34.5 m savladava visinu 16.0 m.

Tipični primjer prometa pokretnih stepenica je brzine 0,5 m/s.

Pokretnе stepenice može se izvesti i brzine 0,65 m/s što znači i povećanje teoretskog kapaciteta prijevoza za 0,65/0,5 za 30% odnosno na 5850 osoba/sat.

Realizacijom ovog projekta bitno bi doprinjela poboljšanju komunikacije na zapadnom rubu jezgre i zaista bi i tvrđavu Sv. Mihovila i povijesnu jezgru otvorila posjetiteljima. Projekt je finansijski vrlo zahtjevan (cca 30 mil.kuna), stoga je potrebno pažljivo razmotriti sve moguće izvore financiranja.

4. Gospodarski turistički potencijal povjesne gradske jezgre Šibenika

4.1. Opća analiza postojećeg stanja

Tijekom izrade Turističkog master plana Šibensko-kninske županije, njemački stručnjak gosp. Johan Friedrij Engel, nije mogao skriti oduševljenje povjesnom jezgrom Šibenika. U ovom značajnom razvojnom dokumentu Šibenik je okarakterizirao gradom fascinantnog kulturno-povjesnog nasljeđa. I drugi međunarodni stručnjaci koji su boravili u Šibeniku tijekom izrade Regionalnog operativnog programa, ostajali su zatečeni ljepotom ali i potencijalima šibenske povjesne jezgre.

Za posjetitelje Šibenika gradska jezgra nezaobilazan je prostor, nešto po čemu Šibenik postaje sve više prepoznatljiv u svijetu. Ona za Šibenik ima značenje koje Manhattan ima za New York, ili Champs-Élysées za Pariz.

Osim vrijednog kulturno – povjesnog nasljeđa, koje nam kao danas živućoj generaciji nameće obvezu njegovog očuvanja, povjesna jezgra otvara mogućnosti gospodarskog razvoja, zapošljavanja, odnosno stjecanja dohotka za brojne građane Šibenika.

Neshvatljive odluke sadašnje gradske vlasti koje su rezultirale značajnim prometnim problemima, nedostatna ulaganja u infrastrukturnu obnovu, problemi pri definiranju i obnovi ključnih lokacija (privezište na rivi, rubna područja - TEF, Hotel Krka), uzrokovale su velike probleme poduzetnicima, te obeshrabrla potencijalne ulagače. Danas je gotovo nemoguće uspješno voditi neku trgovачku radnju, turistički ili ugostiteljski objekt u povjesnoj jezgri. Vidljivo je to i kroz značajniju fluktuaciju, odnosno prenamjenu pojedinih prostora, gdje se poduzetnici grčevito bore ostvariti barem minimalnu zaradu koja im omogućava opstanak, umjesto da im snaga koju ovaj prostor nesumnjivo ima, otvara mogućnost značajnijeg razvoja.

4.2. Razvojni turistički projekti

Osim izravnog zapošljavanja na prostoru povjesne jezgre, ona ima utjecaj i na šire okruženje, budući je posjećuju turisti koji borave u drugim mjestima u Županiji, te je sastavni dio ukupne županijske turističke ponude.

Uloga gradske uprave u korištenju navedenih potencijala je presudna. Gradska vlast treba uputiti jasnú i nedvosmislenu poruku da je u narednim godinama spremna uložiti značajna proračunska sredstva u infrastrukturnu obnovu povjesne jezgre. Poduzetnici i vlasnici objekata

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

trebaju biti sigurni da će njihova ulaganja u gospodarske djelatnosti biti podržana snažnom aktivnošću gradske uprave, koja će se odvijati kroz više godina.

Osim finansijskih ulaganja gradska uprava nužno mora osmisliti i definirati sadržaje u neposrednom kontaktu i u samoj jezgri, te raščisti sve nejasnoće oko mogućih zakonskih i drugih prepreka za ostvarenje određenih programa (javne garaže, TEF, privezište na rivi,...)

Aktivnijim odnosom prema ovom prostoru, gradska uprava inicirati će daljnja ulaganja poduzetnika, ali i različitih donatora i međunarodnih institucija koje podupiru obnovu kulturno – povijesnog nasleđa.

Posebnu pozornost potrebno je usmjeriti ka gospodarskim projektima koji se oslanjaju na tradiciju i povjesno nasljeđe (restorani – konobe, povijesne prezentacije – 4 bunara, i sl.) te sadržajima koji će se ostvariti na posebno značajnim lokacijama (šibenske tvrđave, prostor uz katedralu i gradska vijećnica, i sl.)

Šibenska gradska jezgra ekskluzivni je prostor, i realno je u bliskoj budućnosti očekivati razvoj i takvih sadržaja (trgovačke radnje, restorani – konobe, luksuzni manji hoteli i apartmani, tradicionalni obrti). Vjerovatno je očekivati ulaganja u manje turističke sadržaje s visokom kvalitetom uređenja i usluga, no većina stručnjaka govori o potrebi uređenje hotela relativno većih smještajnih kapaciteta. Odmah se nameće pitanje uređenja bivšeg hotela Krka sagledavajući i objekte u njegovu okruženju, no već godinama zbog spora koji se oko toga vodi nema rješenja koja bi bila u interesu turističkog razvoja grada. Da li je gradska uprava pokrenula bilo kakvu incijativu te pomogla vlasnicima doći do rješenja koje zadovoljava i njih a koje je i u općem interesu? Naime ovdje postoji sličan problem kao i s gradnjom apartmana na našoj obali. Kao što je gradnja i prodaja apartmana kratkoročno jednostavno izvediva aktivost, ona ne može biti nositelj budućeg turističkog razvoja. Slična tendencija postoji i u povijesnoj jezgri da se svi veći poslovni sadržaji (hoteli pa čak i kina) pregrade i prodaju ili iznajmljuju kao manji poslovni prostori uglavnom namijenjeni trgovini. Ovakva aktivnost dugoročno stvara ozbiljne probleme razvoju sadržaja koji zahtijevaju veći prostor (hoteli, kongresne i višenamjenske dvorane), a bez kojih je se bitno gubi na kvaliteti budućeg turističkog razvoja

U perspektivi postoji mogućnost preseljenja županijske i gradske uprave na područje Drage, te oslobođanje sadašnjeg prostora na kojem bi se mogao urediti hotel. Ovo svakako ovisi o županijskoj upravi koja je vlasnik zgrade, te s dinamikom realizacije projekta Draga u okviru kojeg bi se izgradio novi objekt za administraciju. Svakako u bližoj perspektivi gradska uprava treba

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

postati nositelj inicijative traženja pogodne lokacije za gradnju hotela u šibenskoj povjesnoj jezgri kao nužnog sadržaja koji će bitno utjecati na budući turistički razvoj grada.

4.3. Preduvjeti razvoja turizma na području povjesne gradske jezgre

Turističku infrastrukturu na području stare gradske jezgre u Šibeniku potrebno je promatrati i razvijati kroz tri aspekta:

- 1) Smještajno-ugostiteljski sadržaji
- 2) Atrakcijski sadržaji
- 3) Promotivno-informacijske aktivnosti

Smještajno ugostiteljski sadržaji obuhvaćaju smještajne i ugostiteljsko-trgovačke objekte.

Smještajni objekti u samoj staroj jezgri trebali bi obuhvaćati male obiteljske hotele i apartmane koji bi nastajali adaptacijom postojećih zgrada. Kapacitet pojedinog objekta ne bi trebao biti veći od 20-ak soba. Pri vanjskoj adaptaciji bi strogo trebalo paziti na očuvanje ambijentalne vrijednosti stare gradske jezgre. Također, iako se unutrašnje uređenje nalazi u domeni planova privatnih investitora, bilo bi poželjno da neki od malih hotela ili apartmana unutrašnjim ambijentom dočaravaju atmosferu starih vremena. Kvaliteta objekata trebala bi biti prilagođena zahtjevima ciljnog tržišta za koje se planira cijelokupna ponuda stare gradske jezgre. Kod planiranja i izgradnje ovog tipa smještajnih kapaciteta bilo bi potrebno definirati jedan prepoznatljiv detalj u ponudi ili uređenju objekata po kojem bi svaki objekt bio prepoznatljiv gostima koji u njemu borave.

Unatoč činjenici da bi obiteljski hoteli, pansioni i apartmani u samoj staroj gradskoj jezgri trebali biti značajan dio turističke ponude grada, oni teško mogu biti pokretač turističkog razvoja grada već se u pravilu javljaju kao nadgradnja ponude smještaja čiji bi nositelj trebao biti jedan veći gradski hotel. Razlog tome leži u činjenici da ponuda smještaja usitnjena na veći broj vlasnika teško može generirati dovoljno kapitala za razvijanje ozbiljne atrakcijske infrastrukture koja bi goste u grad privukla u dužem razdoblju u toku godine. Kako je gradska jezgra Šibenika hendikepirana udaljenošću plaža kao još uvijek najjačeg atrakcijskog elementa našeg turizma, razvoj atrakcijske infrastrukture je nužan za ozbiljniji razvoj turizma u samom gradu. Nositelj takvog razvoja trebao bi biti jedan kvalitetan gradski hotel koji bi posjetitelje koji grad za sada posjećuju uglavnom izletnički na duže vrijeme zadržao u gradu. Kako u samoj staroj gradskoj jezgri ne postoji preduvjeti izgradnje takvog hotela, neophodno je njegovo lociranje u samoj povjesnoj jezgri i kontaktnoj zoni povjesne gradske jezgre. Moguće lokacije za izgradnja hotela su:

- a) područje bivšeg hotela "Krka"
- b) zgrada u kojoj su smještene gradska i županijska uprava.

U prvom slučaju problemi se javljaju s nepotpuno sređenim vlasničkim odnosima te rezerviranosti privatnih investitora u ulaganje u hotelske komplekse koji predstavljaju investiciju s dugim rokom povratka, a potrebno ih je rješavati kroz:

- dogovor s postojećim vlasnicima,
- prostorno plansku dokumentaciju kojom bi se odredila namjena spomenutog prostora,

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

- financijsko poticanje investitora (privremena oslobađanja od komunalnih i poreznih izdataka),
- zajedničko planiranje i kreiranje atrakcijske osnove razvoja turizma.

U drugom slučaju potrebno je preseliti gradsku i županijsku upravu na alternativnu lokaciju, a moguće rješenje je kompleks čija se izgradnja planira na području Drage.

Ugostiteljska i trgovačka ponuda sudjeluje u kreiranju ambijentalno-atrakcijske prepoznatljivosti grada. Uloga gradske uprave bi se u prvom redu odnosila na stvaranje povoljnih uvjeta za ovaj tip ponude u gradskoj jezgri (obnova i revitalizacija infrastrukture u povjesnoj gradskoj jezgri, komunalno i porezno rasterećenje u mjeri u kojoj se nalazi pod utjecajem i kolike su mogućnosti gradske uprave...). Pored poticanja razvoja ovog dijela turističke ponude potrebno je i kontrolirati njen utjecaj na ambijent stare gradske jezgre (reklame, uređenje fasada i izloga...) kao i poticati akcije kojima bi se isticala prepoznatljivost ugostiteljsko turističke ponude grada. Razvojem smještajne i atrakcijske infrastrukture, odnosno privlačenjem većeg broja gostiju u povjesnu jezgru, potaknuli bi se poduzetnici i vlasnici objekata na daljnja ulaganja.

Atrakcijski sadržaji imaju ključnu ulogu u turističkom razvoju povjesne gradske jezgre. Pod njom podrazumijevamo ambijentalno-arhitektonsku atraktivnost te infrastrukturne preduvjete za održavanje manifestacija i programa koji bi privukli i zadržali goste.

Ambijentalno-arhitektonska atraktivnost predstavlja osnovu turističke vrijednosti povjesne gradske jezgre. Podrazumijeva niz kulturno vrijednih i turistički atraktivnih građevina kao i posebno atraktivan očuvani ambijent starog mediteranskog grada. U odnosu prema kulturnim znamenitostima jedan aspekt predstavlja njihovo konzerviranje i održavanje, a drugi njihova turistička aktivacija kroz njihovo kvalitetno obilježavanje, prezentiranje i stavljanje u kontekst prosječnom posjetitelju atraktivnih priča. Na ovom području važno je napomenuti da je pod povjesnom gradskom jezgrom potrebno promatrati i tvrđave koje okružuju grad, a koje nisu fizički naslonjene na užu gradsku jezgru. Posebno atraktivan kulturno-turistički potencijal predstavlja tvrđava Sv. Nikole. U osmišljavanju turističke aktivacije tvrđava i kulturnih atraktivnosti u gradskoj jezgri nužna je suradnja gradske uprave i potencijalnih ulagača. Moguće je omogućavanje pristupa privatnim investitorima unutar okvira koje su odredile konzervatorska struka i gradske vlasti. To isključuje bilo kakvu prodaju ili davanje koncesije na kompletno područje neke kulturno-povjesne građevine. Na području ambijentalne atraktivnosti potrebno je učiniti hitne korake na obnovi fasada, standardiziraju reklama, uklanjuju električnih i telekomunikacijskih kablova, skrivanju klima uređaja i sl. U propisivanju izgleda tendi, reklama i signalizacije nužno je ostvariti suradnju sa strukom, što bi unaprijedilo vizualni identitet grada.

Uvjeti za održavanje manifestacija i programa koji bi privukli i zadržali goste čine osnovni korak potreban u turističkom aktiviranju povjesne gradske jezgre. Zbog nepostojanja preduvjeta za razvoj kupališnog i sportskog turizma na području povjesne gradske jezgre motive dolaska gostiju moguće je pronaći jedino u manifestacijama i programima koji bi predstavljali motiv dolaska i

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

zadržavanja gostiju i u ambijentu starog mediteranskog grada turistima omogućili kvalitetno i ugodno provođenje vremena. Na ovom području postoji veći broj mogućnosti koje je moguće razmotriti: multimedijalni kongresni centar koji bi se po potrebi prilagođavao u kino ili koncertni prostor (u sklopu većeg hotela u kontaktnoj zoni stare jezgre ili samostalno), razvoj atraktivnog muzejskog prostora (podmorski muzej na tvrđavi sv. Nikole), izgradnja atraktivne otvorene kazališne i koncertne scene (tvrđava Sv. Mihovila), prilagodba većeg broja manjih gradskih trgova za manje koncerete ili predstave... Neke od ovih projekata Grad bi provodio samostalno, a neke u dogовору с privatnim investitorima kojima bi pružao potrebnu podršku. Također, sama izgradnja fizičke infrastrukture ovog tipa nije sama po sebi dovoljna već je potrebno aktivno potaknuti kontakte i privući organizatore koji mogu organizirati manifestacije (festivale, izložbe, koncerte) i privući posjetitelje iz drugih područja. . Trenutno su u gradu aktivni slijedeći programi: Međunarodni festival djeteta, Festival dalmatinske šansone i Srednjovjekovni festival. Također, prije nekoliko godina je na tvrđavi Sv. Nikole organizirano nekoliko atraktivnih kulturnih programa, ali se s njima zastalo zbog nepostojanja adekvatne infrastrukturne podloge. Osnovni problem sa svim organiziranim programima (s izuzetkom koncerata i predstava koje su bile organizirane na Sv. Nikoli) je što su one, unatoč dobroj ideji koja stoji u njihovoј podlozi, previše lokalnog karaktera i nedovoljno atraktivni da bi privukli goste van užeg područja koje inače gravitira Šibeniku. Pri tome ne govorimo o kvaliteti pojedinih programa već o široj međunarodnoj prepoznatljivosti imena koja na njima nastupaju. U današnjem svijetu, kao i ostale djelatnosti, kultura je izrazito "brendirana" i ukoliko u povjesnoj gradskoj jezgri želimo razvijati kulturni turizam potrebno je pronaći način kako da se osiguraju gostovanja i nastupi svjetski najpoznatijih umjetnika. Tak kada na takav način goste privučemo u grad trebamo krenuti u stvaranje šire prepoznatljivosti naše lokalne kulture. U ovom trenutku našu prepoznatljivost i autentičnost trebamo razvijati i prezentirati kroz ambijent u kojem će se kulturne priredbe odvijati, a kulturni proizvod kojim možemo postići da se Šibenik počne prepoznavati kao kulturno središte već mora biti svjetski afirmiran jer samo takav kulturni proizvod Šibenik može učiniti prepoznatljivim kulturnim odredištem. Tu posebno naglašavamo unapređenje i proširenje Međunarodnog festivala djeteta koji bi sa svojom tradicijom trebao biti značajniji atracijski faktor.

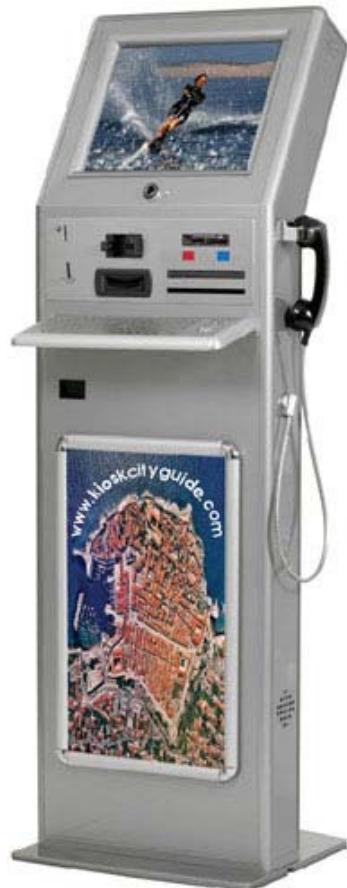
Promotivno-informacijske aktivnosti se odnose na aktivnosti kojima bi se kvalitetno predstavila turistička ponuda grada te informacijske punktove namijenjene gostima koji su došli u grad. Nositelj ove aktivnosti bi trebala biti turistička zajednica grada: u prvom dijelu kroz nastupe na turističkim sajmovima, kvalitetnu Internet prezentaciju kulturnih i povjesnih vrednota grada i stvaranje vizualne prepoznatljivosti grada, a u drugom dijelu kroz rad turističko-informacijskog centra, kvalitetno vođenje posjetitelja do pojedinih lokacija putem turističke signalizacije, info-punktove na različitim lokacijama, tiskanje kvalitetnih i informativnih prospekata i planova mjesta i sl.

Kod **promotivnih aktivnosti** najprije je potrebno poraditi na razvoju vizualnog identiteta grada. Panorama Šibenika ni blizu nije dovoljno iskorištena u promociji njegove turističke ponude. Neophodno je napraviti kvalitetne zračne fotografije koje prikazuju grad, kanal Sv. Ante i Šibenski zaljev te takve fotografije kroz sistem Turističke zajednice Hrvatske maksimalno prezentirati. Riječ

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

je o vizuri koja poput Kornata ili Dubrovnika može postati jednim od znakova prepoznavanja Hrvatske.

Informiranje i animacija posjetitelja grada u prvom koraku treba obuhvatiti kvalitetno označavanje turističkih atrakcija i tiskanje kvalitetne karte povijesne gradske jezgre s ucrtanim rutama za obilazak i informacijama o atrakcijama koje se posjećuju. Rad turističko-informativnog centra mogao bi se proširiti s informatorima koji bi gostima stajali na usluzi na turistički najfrekventnijim mjestima. Na području povijesne gradske jezgre mogli bi se uspostaviti računalni info-punktovi gdje bi gosti pored osnovnih informacija o gradu mogli vidjeti i povijest i namjenu građevine uz koju je info punkt lociran. Projekt bi se mogao proširiti i na komercijalnu prezentaciju ponude grada (mogućnosti smještaja, prezentacije restorana, kafića, klubova, ponude trgovina...). Animacija posjetitelja bi se u prvom redu mogla provoditi u sklopu organiziranih obilazaka grada koji bi se pored klasičnih obilazaka kulturno-povijesnih znamenitosti mogli obogaćivati i raznim tematskim sadržajima (4 bunara i sl.). Razvoj ovog aspekta ponude se nalazi u domeni privatnog poduzetništva i on će se početi razvijati rješavanjem osnovnih infrastrukturnih problema, odnosno dovođenjem većeg broja gostiju na područje grada.



Slika 8. Info pult

5. Kontaktne zone

5.1. Kontaktna zona TEF

Početkom 20 st. nakon što je na prostoru Lozovca u požaru stradala tvornica kalcijum karbida, talijanski kapital pokrenuo je proizvodnju na prostoru kojeg danas nazivamo ex. TEF. S vremenom djelatnosti su se mijenjale i razvijale, a veći dio prošlog stoljeća tvornica je proizvodila elektrode i ferolegure.

TEF je othranio generacije šibenčana, zapošljavao i do 2.000 radnika, da bi sredinom 90-tih godina odlukom tadašnje vlasti bio zatvoren.

Prostor bivše Tvornice elektroda i ferolegura obuhvaća oko 27 ha zemljišta, neposredno sa sjeverozapadne strane naslonjenog na povjesnu jezgru Šibenika. Ovaj prostor prepoznat je od strane brojnih čimbenika kao strateški potencijal grada. Slažemo se s ovakvim ocjenama, a sjetiti ćemo se ne tako davno u susjednom Splitu razmišljalo se o rušenju pojedinih gradskih cjelina kako bi se oslobodio prostor za značajnije, suvremene turističke razvojne projekte.

Iako je više od 40 objekata bivše tvornice srušeno prije 6-7 godina, od tada na prostoru TEF-a nije se dogodilo ništa. Nije završena ekološka sanacija zemljišta, a *nevjerljatna* obećanja sadašnje gradske uprave o zaradi 160 mil. kn prodajom troske nisu se obistinila. Sadašnja gradska vlast bavila se nerealnim obećanjima i kupovala vrijeme, potpisujući ugovore s tvrtkama koje su u višegodišnjoj blokadi, umjesto da se ovako značajan resurs privede svrsi, te oslobodi založnog prava nekih javnih poduzeća.

Postoji čitav niz idejnih rješenja za prostor TEF-a, koja su izrađena temeljem raspisanog natječaja za urbanističko rješenje 1999. god. Ona obuhvaćaju turističke i javne sadržaje, stambenu izgradnju, komercijalno-trgovački dio i sl. Temeljem postojećih rješenja, te današnje zainteresiranosti potencijalnih ulagača, najmanji je problem konačno osmislići ovaj prostor, rukovodeći se načelom usuglašavanja interesa grada i potencijalnih ulagača.

Na prostoru TEF-a grad može ostvariti i određene javne sadržaje koji mu danas nedostaju – u perspektivi i novu sportsku dvoranu, te ostvariti zapošljavanje više stotina radnika u različitim poslovnim i javnim sadržajima.

Na području cijelog istočnog Jadrana ne postoji ovakav prostor, neposredno naslonjen na gradsku jezgru na kojem se mogu realizirati značajni razvojni projekti, te omogućiti zapošljavanje nekoliko stotina radnika. Stoga je nedopustivo daljnje otezanje i gubljenje vremena, već od gradske

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

uprave i Vlade RH zahtijevamo ubrzanje procesa sanacije zemljišta, rješavanje problema založnog prava, te ostvarivanje kontakata s potencijalnim ulagačima.



Slika 9. Jedno od nagrađenih rješenja prostora TEF-a

5.2. Hotel Krka

Šibenik je povijesni stari grad, s brojnim crkvama i samostanima, kamenim kućama i palačama, kićenim portalima i grbovima. Prepoznatljiv je po gotičko-renesansnoj katedrali sv. Jakova, koja je zajedno sa starogradskom jezgrom uvrštena na Unesco-v popis svjetske kulturne baštine.

Amfiteatralna izgrađenost na kosini brda na kojem se uzdiže tvrđava sv. Mihovila, visoke kamene kuće, uske i krivudave ulice, brojne stube, bute i ostaci gradskih bedema, sa nadsvođenim

REVITALIZACIJA POVIJESNE JEZGRE GRADA ŠIBENIKA

prolazima, daju mu dramatičnu topografiju i skulpturalnost kakvu nema niti jedan grad na jadranskoj obali.

Šibenik je zbog svog povoljnog prometnog položaja, i razvijene kulturne baštine i te kako poznat kao značajna kulturna destinacija, ali je sam grad, zbog ograničenih kapaciteta smještaja, više prepoznatljiv kao kulturno izletište nego kao turističko odredište za višednevni boravak. Šibenik danas, nažalost ima samo jedan hotel, hotel Jadran sa dvije zvjezdice, u kojem osim prenocišta i konobe-restorana nema nikakvih drugih sadržaja.

Kapacitet soba i apartmana u privatnom smještaju u povjesnoj gradskoj jezgri, isto tako neznatan je i simboličan.

Zato, bilo kakva ulaganja u revitalizaciju stare gradske jezgre, u oživljavanje tradicionalnih obrta, u znatno veći broj raznovrsnih trgovina, u specifične restorane-konobe, nezamisliva su bez otvaranja većeg broja pansiona, apartmana i manjih obiteljskih hotela. Međutim, ti smještajni kapaciteti u staroj gradskoj jezgri bili bi samo nadgradnja ponude smještaja, dok bi glavni nositelj smještaja pokretač turističkog razvoja grada trebao biti jedan kvalitetan gradski hotel sa značajnjim kapacitetom smještaja i raznovrsnijim sadržajem.

Kako u samoj povjesnoj gradskoj jezgri ne postoje preduvjeti izgradnje takvog hotela, gradska uprava treba optimizirati uvjete i predradnje da se u prostoru hotela Krka zajedno sa objektima u njegovu okruženju izgradi impozantan moderan hotel. Dugogodišnje sudske sporene oko vlasničke strukture prostora hotela Krka, ne bi trebao obeshrabriti gradsku vlast u takvom nastojanju, jer prostor hotela Krka kao spomenik kulture ima izdano rješenje da se na tom prostoru može jedino obavljati hotelska djelatnost.

Imajući u vidu svu važnost i značaj izgradnje novog kompleksa hotela Krka budućem investitoru grad treba pomoći u što bržem rješavanju prostorno planske dokumentacije, finansijskim olakšicama kroz oslobođanje plaćanja komunalnog doprinosa i komunalne naknade, kao i spomeničke rente.



Slika 10. Devastirani i zapušteni hotel Krka na jednoj od najljepših lokacija u gradu