

Parkiranje u turističkim destinacijama na primjeru grada Šibenika

Nimac, Kristian

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Polytechnic of Šibenik / Veleučilište u Šibeniku**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:143:600573>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-07**

Repository / Repozitorij:

[VUS REPOSITORY - Repozitorij završnih radova Veleučilišta u Šibeniku](#)



VELEUČILIŠTE U ŠIBENIKU

ODJEL PROMET

PREDDIPLOMSKI STRUČNI STUDIJ PROMET

Kristian Nimac

**Parkiranje u turističkim destinacijama na primjeru grada
Šibenika**

Završni rad

Šibenik, 2021.

VELEUČILIŠTE U ŠIBENIKU
ODJEL PROMET
PREDDIPLOMSKI STRUČNI STUDIJ PROMET

**PARKIRANJE U TURISTIČKIM DESTINACIJAMA NA
PRIMJERU GRADA ŠIBENIKA**

Završni rad

Kolegij: Promet u turizmu

Mentor: Ana-Mari Poljičak, dipl. ing., v. pred.

Student: Kristian Nimac

Broj indeksa: 1219057885

Šibenik, lipanj 2021.

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, Kristian Nimac, student Veleučilišta u Šibeniku, JMBAG 1219057885 izjavljujem pod materijalnom i kaznenom odgovornošću i svojim potpisom potvrđujem da je moj završni rad na preddiplomskom stručnom studiju Promet pod naslovom: Parkiranje u turističkim destinacijama na primjeru grada Šibenika isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem, također, da nijedan rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

U Šibeniku, 24.06.2021.

Student:

Nimac

Veleučilište u Šibeniku
Odjel Promet
Preddiplomski stručni studij Promet

Završni rad

PARKIRANJE U TURISTIČKIM DESTINACIJAMA NA PRIMJERU GRADA ŠIBENIKA

KRISTIAN NIMAC

Creska 1, Biograd na Moru 23210, kristiannimac1@gmail.com

Sažetak rada

U završnom se radu objašnjava problem parkiranja u turističkim destinacijama na primjeru grada Šibenika. Dan je općenit osvrt na problem parkiranja u turističkim destinacijama kao i moguća rješenja tih problema. Porastom broja vozila u turističkim destinacijama, pojavljuje se sve više buke, sve veća onečišćenja okoliša, gužve i nedostatak parkirališnih mjesta. Prikazan je grad Šibenik kao turistička destinacija Republike Hrvatske, njegovo trenutno stanje i mogućnosti glede parkiranja. Kako bi se smanjio problem parkiranja grada Šibenika kao turističke destinacije, koji je prisutan cijelu godinu, a pogotovu tijekom turističke sezone, predložena su i potencijalna rješenja ovog problema.

(43 stranice / 13 slika / 1 tablica / 26 literaturnih navoda / jezik izvornika: hrvatski)

Rad je pohranjen u digitalnom repozitoriju Knjižnice Veleučilišta u Šibeniku

Ključne riječi: turistička destinacija, *problem parkiranja*, *grad Šibenik*

Mentor: Ana-Mari Poljičak, dipl. ing., v. pred.

Rad je prihvaćen za obranu:

BASIC DOCUMENTATION CARD

Polytechnic of Šibenik
Department of Traffic
Professional Undergraduate Study of Traffic

Final paper

PARKING IN TOURIST DESTINATIONS ON THE EXAMPLE OF THE CITY OF ŠIBENIK

KRISTIAN NIMAC

Creska 1, Biograd na Moru 23210, kristiannimac1@gmail.com

Abstract

The final paper explains the problem of parking in tourist destinations on the example of the city of Šibenik. A general overview of the problems of parking in tourist destinations is given, as well as possible solutions to these problems. With the increase in the number of vehicles in tourist destinations, there is more noise, increased environmental pollution, congestion and lack of parking spaces. The city of Šibenik is presented as a tourist destination of the Republic of Croatia, its current state and possibilities regarding parking. In order to reduce the problem of parking in the city of Šibenik as a tourist destination, which is present throughout the year, and especially during the tourist season, potential solutions to this problem have been proposed.

(43 pages / 13 figures / 1 table / 26 references / original in Croatian language)

Paper deposited in the Polytechnic of Šibenik Library digital repository

Keywords: *problem of parking, the city of Šibenik, parking*

Supervisor: Ana-Mari Poljičak, dipl.ing, s. lect.

Paper accepted:

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. PARKIRANJE U TURISTIČKIM DESTINACIJAMA	2
2.1. Značajke i razvoj turističke destinacije	2
2.1.1. Značajke turističke destinacije	3
2.1.2. Razvoj turističke destinacije.....	4
2.2.1. Promet kao element turizma u gradskim destinacijama	6
2.2.2. Promet kao element kvalitete u turizmu gradskih destinacija.....	8
2.3. Problem parkiranja u turističkim destinacijama i utjecaj na razvoj turizma	10
2.3.1. Odgovornosti nositelja turističkih destinacija za probleme parkiranja.....	13
2.3.2. Utjecaj problema parkiranja na razvoj turizma u turističkim destinacijama.....	15
2.4. Moguća rješenja problema parkiranja u turističkim destinacijama	18
3. STANJE I MOGUĆNOSTI PARKIRANJA U GRADU ŠIBENIKU	20
3.1. Razvoj grada Šibenika i njegove turističke ponude	21
3.2. Parkiranje u gradu Šibeniku.....	26
3.2.1. Parkirališna ponuda grada Šibenika i načini plaćanja parkiranja	26
3.2.2. Problemi parkiranja u gradu Šibeniku	30
3.3. Rješenja problema parkiranja u gradu Šibeniku	35
3.3.1. Bolji javni gradski prijevoz	37
3.3.2. Izmjena naplate parkiranja	37
3.3.3. Izgradnja garaža za parkiranje.....	38
4. ZAKLJUČAK	39
LITERATURA.....	40
POPIS SLIKA	42
POPIS TABLICA.....	43

1. UVOD

Republika Hrvatska ima mnogo gradova, kako onih na kopnu, tako i onih na moru, koji su turistima vrlo privlačni. Jedan je od takvih gradova upravo Šibenik koji je izrazito posjećen tijekom cijele godine, a posebno ljeti. Proporcionalno povećanju broja turista, raste i potražnja za parkirnim mjestima, ali i gužva u prometu, onečišćenje okoliša, buka, vibracije itd. Iako je ponuda prijevoznih sredstava velika, turisti se ipak najčešće odlučuju za upotrebu osobnog vozila. U ovom se završnome radu prikazuje promet kao element turizma te problemi koji se javljaju zbog prevelikog broja vozila u turističkoj destinaciji. Također, prikazuje se kako nedostatak parkirališnih mjesta utječe na razvoj turizma i koje sve probleme nosi u turističkoj destinaciji. Sve navedeno se opisuje i prikazuje na vrlo popularnom hrvatskom turističkom gradu Šibeniku.

Stoga je svrha i cilj ovoga rada objasniti pojam i karakteristike turističke destinacije te pojasniti problem parkiranja u njoj. Također, najveći se naglasak ovoga rada daje prikazu problema parkiranja kao i mogućim rješenjima navedenog problema u gradu Šibeniku.

Rad je strukturiran u četiri poglavlja od kojih je prvo uvodno. U drugome se poglavlju pojašnjavaju razvoj i značajke neke turističke destinacije općenito te promet kao element turističke destinacije. Također, u ovom se poglavlju daje osvrt na problem parkiranja u nekoj turističkoj destinaciji kao i moguća rješenja tih problema. Treće poglavlje prikazuje grad Šibenik kao turističku destinaciju Republike Hrvatske te se prikazuju stanje i mogućnosti parkiranja u gradu. Osim toga, prikazuje se ponuda parkirališta i njihove cijene, ali se i navode potencijalna rješenja problema parkiranja. Na kraju rada dana su zaključna razmatranja, popis literature te popis slika i tablica.

2. PARKIRANJE U TURISTIČKIM DESTINACIJAMA

Prema definiciji Svjetske turističke organizacije (UNWTO, 1999) turizam „uključuje sve aktivnosti proizašle iz putovanja i boravka osoba izvan njihove uobičajene sredine ne dulje od jedne godine zbog odmora, poslovnog putovanja i drugih razloga nevezanih uz aktivnosti za koje bi primili ikakvu naknadu u mjestu koje posjećuju“ (Hrvatska enciklopedija, 2021).

Turist je osoba koja putuje izvan svog mjesta boravišta zbog odmora, želje za promjenom okoline te želje za promjenom uobičajenih svakodnevnih ponavljajućih radnji. Osim odmora, turist putuje izvan svog mjesta boravka i zbog razonode, rekreacije ili relaksacije te iz zdravstvenih ili poslovnih razloga. Općenito, što više određena država ili grad ulaže u razvoj svoje turističke ponude, time postaje sve više atraktivna za turiste i time utječe na njihov dolazak. Međutim, zbog sve većeg broja turista u određenoj turističkoj destinaciji javlja se velika potražnja za parkirališnim mjestima, nastaju velike gužve u prometu, ali i velika onečišćenja okoliša što kasnije ima utjecaj i na domaće stanovništvo u toj turističkoj destinaciji.

Stoga, s jedne strane, turizam donosi korist (u smislu financija) svim iznajmljivačima, a s druge se strane javlja nezadovoljstvo domaćih stanovnika. Velikom potražnjom za određenom turističkom destinacijom javlja se narušavanje okoliša i mnogo otpada, ali i veliki problemi u prometu. Najveći problem u većini turističkih destinacija upravo je parkiranje, što zbog nepravilnog parkiranja, tako i zbog nedovoljnog broja parkirališnih mjesta (Maršanić, 2008., str. 15).

2.1. Značajke i razvoj turističke destinacije

Turistička destinacija predstavlja mjesto u kojemu se okupljaju turisti iz različitih razloga, tj. koristi koje im pruža ta turistička destinacija (Maršanić, 2008., str. 15).

Riječ *destinacija* (lat. *destinatio* = odredište) se početkom sedamdesetih godina 20. stoljeća počela širiti i na istraživanje turizma, posebice njegovih tokova između emitivnih i receptivnih područja, a u svom izvornom značenju predstavlja odredište ili krajnji, usputni cilj (Maršanić, 2008., str. 15). Leksičko značenje definira destinaciju kao određivanje, opredjeljenje, sudbinu i usud (Klaić, 2001., str. 285).

2.1.1. Značajke turističke destinacije

S vremenom je destinacija postala pojam za turistički lokalitet, zonu, regiju ili državu čije tržišno pozicioniranje ovisi o sljedećim elementima: (Magaš, Management turističke organizacije i destinacije, 2003., str. 25)

- ✓ dostupnost,
- ✓ privlačnost i
- ✓ organiziranost.

Razvojem turizma, termin destinacije počeo se sve više upotrebljavati s određenim sadržajima i turistička destinacija postaje temeljni okvir kod osmišljavanja koncepta turističkog razvoja. Dakle, turistička destinacija postaje turistički organiziran i prihvatljiv prostor u kojemu turisti nalaze sve sadržaje koji ih prvo privuku, a potom i zadrže na dužem boravku.

Turistička se destinacija, kao pojam, ustalila posljednjih godina i u hrvatskoj teoriji i praksi zbog čega je taj pojam prihvaćen iz sljedećih razloga:

- ✓ zbog boljeg razlikovanja pojedinih odredišta turističkih putovanja,
- ✓ zbog boljeg određivanja mogućeg sadržaja određene destinacije te
- ✓ zbog stvaranja jasnijeg okvira za promociju boravka u tom nekom prostoru (Vukonić, 1995., str. 66).

Turistička destinacija predstavlja „optimalnu kombinaciju fiksnih i varijabilnih čimbenika te mogućnosti turističkog djelovanja u skladu s preferencijama tržišta, neovisno o administrativnim granicama“ (Magaš, Management turističke organizacije i destinacije, 2003., str. 84). *Fiksni čimbenici* turistima omogućavaju stjecanje dojmova i doživljaja koje može pružiti određena turistička destinacija i oni se ne mogu mijenjati ili se, pak, mijenjaju dugoročno. Za razliku od njih, *varijabilnim se čimbenicima* smatraju turističke robe te ulaganje rada koji je potreban za odgovarajuće povezivanje tih roba i njihovo plasiranje na tržište.

Svjetska turistička organizacija (WTO) destinaciju definira kao „značajno mjesto posjećeno tijekom putovanja“ (Hitrec, 1995, str. 46). Prema ovoj organizaciji turistička destinacija razlikuje:

- ✓ udaljenu destinaciju (najudaljenije mjesto u odnosu na dom),
- ✓ glavnu destinaciju (mjesto gdje je provedeno najviše vremena) i

- ✓ motivirajuću destinaciju (mjesto koje turisti smatra primarnim ciljem posjeta).

2.1.2. Razvoj turističke destinacije

Osnovni čimbenici za razvoj turizma određene države, regije ili mjesta su :

- ✓ atraktivni čimbenici (prirodni resursi),
- ✓ komunikacijski čimbenici (prometna povezanost) te
- ✓ receptivni čimbenici (sadržaj ugostiteljskih i turističkih objekata).

Prilikom razvijanja neke turističke destinacije najvažnije je usmjeriti se na želje i potrebe turista i prilagođavanje njima jer je konkurencija sve veća. Međutim, prilikom tog razvoja može doći i do pada turizma iz razloga što je sve više prirodnih katastrofa, ali se razvija i sve više novih, atraktivnijih destinacija.

Općenito gledajući, ekonomija destinacije okreće se prema stvaranju profita koji nudi masovni turizam. I dok su turisti prije boravili u prirodi i pasivno se izlagali utjecajima prirodnih elemenata i emocionalno doživljavali prirodne privlačnosti, danas se to promijenilo. Naime, prije su turistička putovanja bila otkrivanje prostora i razmišljanje o njima zbog čega nije bilo potrebe za stvaranjem neke velike složene dopunske turističke ponude. U današnje vrijeme turisti „konzumiraju“ prirodu te imaju vrlo aktivan utjecaj na sve prirodne elemente u mjestu boravka. Današnji turisti konstantno „bježe“ iz jednog mjesta u neko drugo te iz jednog objekta u drugi zbog čega im slika područja ostaje „mrtva uspomena“. Stoga se većina turista prema kulturnoj baštini i prirodnim vrijednostima odnosi nehajno i štetno. Zbog svega navedenoga, s vremenom se stvorilo pitanje kako i dalje razvijati turizam, a da pri tome ne trpi prostor (resurs), ali ni da se ne umanjuju gospodarski niti neki drugi pozitivni učinci turizma na sredinu u kojoj se razvija (Magaš, Turistička destinacija, 1997., str. 4).

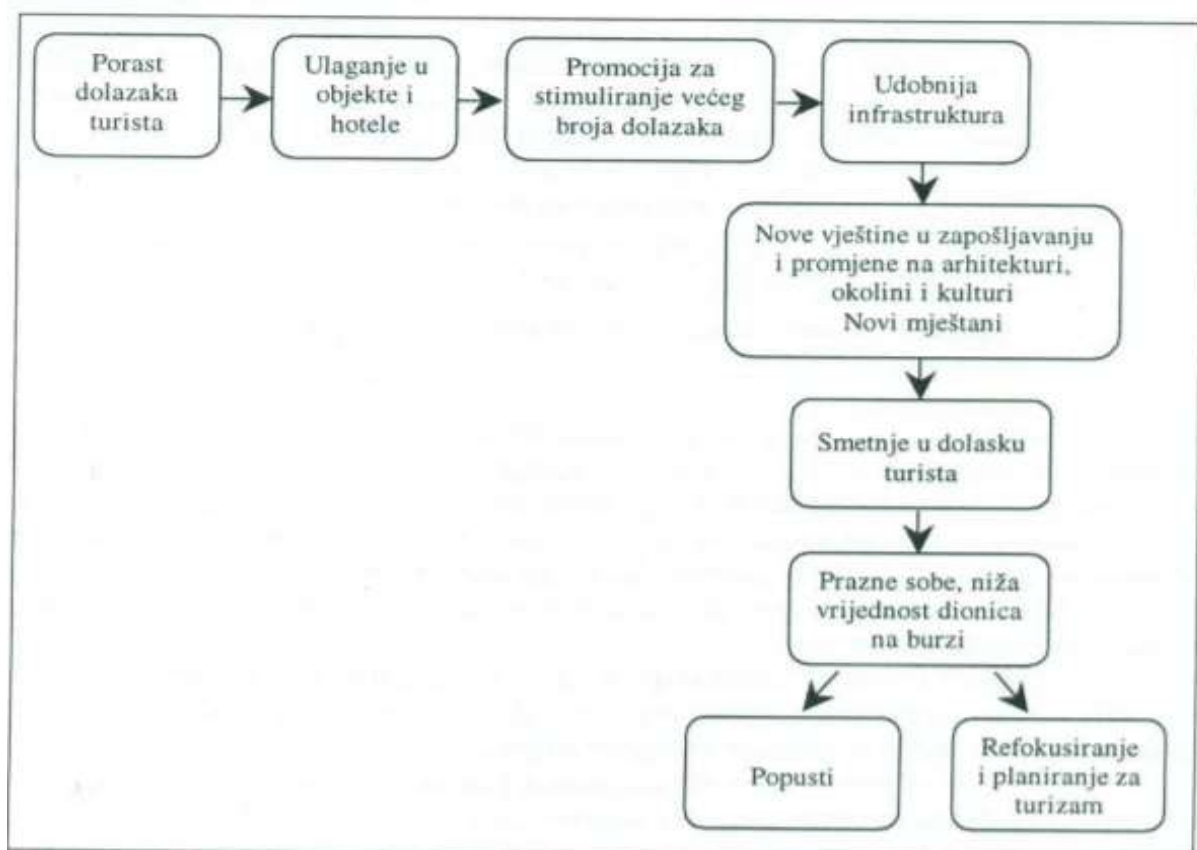
Stoga se razvio tzv. **održivi turizam** koji podrazumijeva razvoj turizma koji ne dovodi do propadanja i iscrpljivanja resursa na kojima se bazira taj razvoj te on odgovara današnjim potrebama turista. Načela koja su obilježja ovakvog turizma su sljedeća:

- ✓ pažljivo odnošenje prema prirodi (nedirnuti priroda bez buke),
- ✓ uvažavanje domaćeg stanovništva i njegove kulture,
- ✓ izbjegavanje rasipanja resursa (vode, električne energije, ekološko uklanjanje otpada itd.),
- ✓ očuvanje prirodne, socijalne i kulturne višestrukosti (očuvanje flore i faune, socijalna odgovornost),

- ✓ strateško planiranje (usklađenost dugoročne koncepcije),
- ✓ gospodarske prednosti (sprječavanje razaranja tradicionalne strukture društva),
- ✓ uključivanje domaćeg stanovništva (u razvoj turističke ponude),
- ✓ savjetovanje i obavještavanje domaćeg stanovništva (mogućnost aktivnog sudjelovanja u planiranju i davanju vlastitih prijedloga u oblikovanju svog mjesta),
- ✓ obrazovanje radnika u turizmu (educiranost o novim turističkim trendovima) te
- ✓ odgovorni marketing (upoznavanje turista s običajima i navikama u destinaciji) (Magaš, Management turističke organizacije i destinacije, 2003., str. 31).

Sva ova načela održivog turizma odražavaju idealnu sliku i u praksi ih nije moguće sve poštivati. Međutim, ova bi načela trebala služiti kao pomoć u orijentaciji s ciljem što većeg približavanja idealnoj slici. Razvijati turizam nije moguće bez ikakvih negativnih utjecaja, ali je cilj da se ti negativni utjecaji svedu na minimum, a pozitivni konstantno ističu.

Slika 1. prikazuje faze u razvoju destinacije.



Slika 1. Faze u razvoju destinacije, Izvor: Maršanić, R. (2008): Parkiranje u turističkim destinacijama, IQ PLUS d.o.o. Kastav, Rijeka, str. 34.

Iz ove se slike može vidjeti kako turistička destinacija prolazi kroz različite faze u kojima destinacija najprije doživljava porast broja dolazaka turista, potom ulaganje i investiranje u smještajne objekte, razvoj infrastrukture i poduzimanje različitih promocijskih aktivnosti. Sve se ovo odvija s ciljem privlačenja turista čime se postiže i zapošljavanje domaćeg stanovništva. U završnoj fazi razvoja turističke destinacije dolazi do opadanja broja dolazaka turista kada smještajni kapaciteti nisu popunjeni u dovoljnoj mjeri te se ostvaruju niže cijene turističke ponude, i to čak i u „srcu“ turističke sezone.

S obzirom na trendove koji prevladavaju u suvremenom turizmu, došlo je vrijeme za poduzimanje agresivnih i ofenzivnih marketinških aktivnosti turističke destinacije koje će predstaviti njene vrijednosti, motivirati potencijalne turiste da posjete upravo tu turističku destinaciju, a kasnije se opet vrate.

2.2. Uloga prometa u turističkim destinacijama

U današnje je vrijeme promet vrlo važna sastavnica svih ljudskih aktivnosti i pretpostavka gospodarskog razvoja zemlje, regije ili mjesta, a turizam jedna od najznačajnijih industrija zbog svog iznimno dinamičnog razvoja.

Uloga prometa analizira se u dvije tematske jedinice:

1. promet kao element turizma u gradskim destinacijama i
2. promet kao element kvalitete u turizmu gradskih destinacija (Maršanić, 2008., str. 95).

2.2.1. Promet kao element turizma u gradskim destinacijama

Stupanj razvijenosti, stanje i uslužnost prometnog sustava predstavlja, uz turističku ponudu, jedan od osnovnih preduvjeta razvoja turizma. Naime, promet je sastavni i neodvojivi dio turizma jer nema turizma ako se ne promjeni mjesto boravka za što je potrebno korištenje nekog prijevoznog sredstva, tj. sudjelovanje u prometu.

Međutim, problemi s prometom događaju se na svim razinama prometnog sustava, ali se, zbog lakšeg sagledavanja tih problema, osnovna podjela prometa u funkciji turizma može izvršiti na: (Maršanić, 2008., str. 95)

- ✓ prometnu dostupnost do turističke destinacije i
- ✓ promet u samoj turističkoj destinaciji.

Prometna dostupnost do turističke destinacije odnosi se na državnu ili međunarodnu prometnu infrastrukturu koja mora zadovoljiti velike prometne zahtjeve na što kvalitetniji način. Naime, to je važno jer ona turistička destinacija koja je dostupnija ima više izgleda za iskorištenje svojih kapaciteta. Pod pojmom dostupnosti turističke destinacije ne misli se samo na putovanje do nje nego i na kvalitetu i širinu njene ponude te na njenu cijenu i udobnost. Iz tog se razloga treba put do same turističke destinacije osmisliti da bude privlačan kako bi turist „doživio“ destinaciju i ispunio, ako ne i premašio, svoja očekivanja.

Dakle, za turizam svake države, regije i mjesta iznimno je važna dobra prometna povezanost. Stoga je Republika Hrvatska posljednjih godina uložila mnogo financijskih sredstava kako bi izgradila cestovne mreže. Zahvaljujući svojoj tradiciji, ali i iskustvu, Republika Hrvatska je poželjna turistička destinacija i zbog toga je nužno da se do nje može doći lako.

Međutim, kako i u drugim zemljama, tako je i u Republici Hrvatskoj, problem dodatna koncentracija turista na nekim područjima na kojima to jednostavno nije ostvarivo, tj. infrastruktura nije namijenjena za tako veliki broj turista. Stoga dolazi do velikog zagušenja prometa, velikih i stalnih gužvi, buke, zagađenja zraka čime se smanjuje atraktivnost te turističke destinacije. Stoga u takvim destinacijama upravljanje prometom postaje primarni cilj i rješavanje prometnih problema nužno je potrebno. Prometni sustav u turizmu ima dvije ključne zadaće:

- ✓ omogućavanje turistima dolazak do turističke destinacije te
- ✓ omogućavanje turistima mobilnost unutar te turističke destinacije (Horak, 2005., str. 86).

Međutim, promet je i mnogo više od ovoga jer, kao nerazdvojni dio turističkog putovanja, u velikoj mjeri utječe na ukupan turistički doživljaj i atraktivnost same turističke destinacije.

Gledajući s aspekta osnovne dostupnosti, mnogi problemi u cestovnom prometu Republike Hrvatske riješeni su izgradnjom autocesta, ali još uvijek su dostupni neki neriješeni problemi poput:

- ✓ neodgovarajućih spojeva autocesta s lokalnom mrežom,

- ✓ nedimenzioniranost i neodgovarajuće održavanje lokalnih cesta u naseljima i izvan njih te
- ✓ prometne gužve u gradovima, posebice onim većima (Maršanić, 2008., str. 100).

Posebno je važno istaknuti probleme prometa unutar samih turističkih destinacija jer kvaliteta prometa u destinaciji utječe na ukupan doživljaj i dojmove turista, počevši od stanja cestovne mreže, organizacije javnog prijevoza, mogućnosti parkiranja, sigurnosti sudionika u prometu i slično. Sukladno tome, u budućnosti će se svakako morati postići veća sigurnost za turiste, veća dostupnost, visoki zdravstveni standardi, čišći okoliš itd. U svim ovim značajkama Republika Hrvatska može zauzeti visoko mjesto među poželjnim turističkim destinacijama.

Dakle, prioritetni ciljevi Republike Hrvatske koji se odnose na razvijenost prometa svakako su sljedeći:

- ✓ završetak izgradnje autocesta prema svim turističkim destinacijama,
- ✓ odgovarajuća oprema autocesta pratećim uslužnim objektima,
- ✓ modernizacija prilaznih cesta autocestama,
- ✓ postizanje bolje kvalitete cesta na otocima,
- ✓ unaprjeđenje sustava informiranja vozača na cestama,
- ✓ rješavanje problema prometa u turističkim destinacijama,
- ✓ bolja organizacija prometa u razdobljima najveće turističke potražnje te
- ✓ smanjenje korištenja osobnih automobila u turističkim destinacijama (Horak, 2005., str. 89).

Iznad svih prethodno navedenih ciljeva postavljen je primarni cilj da se svim poduzetim aktivnostima i mjerama neugodno putovanje pretvori u privlačno turističko iskustvo. Za ostvarenje navedenog cilja prijeko je potrebna bolja suradnja onih koji su zaduženi za realizaciju prometnih i turističkih projekata.

2.2.2. Promet kao element kvalitete u turizmu gradskih destinacija

Kvaliteta prometa jedan je od glavnih preduvjeta za razvoj turizma i turističke destinacije i taj se preduvjet mora konstantno prilagođavati promjenama na tržištu i zahtjevima turista. Naime, kvaliteta je upravo ono što svaki turist traži, želi i očekuje.

Kvaliteta se definira kao razina zadovoljenja i potvrđivanja potreba i zahtjeva potrošača te je to kontinuirani proces jer se zahtjevi potrošača stalno mijenjaju i oni traže još više i još bolje. Budući da je promet vrlo važna stavka svake turističke destinacije, korisnici tih prometnih usluga zahtijevaju što veću razinu kvalitete. Kvalitetu jedne prometne usluge sačinjavaju sljedeći elementi:

- ✓ udobnost,
- ✓ brzina,
- ✓ redovitost,
- ✓ točnost,
- ✓ cijena,
- ✓ sigurnost kao i
- ✓ dodatne usluge tijekom prijevoza te mogućnost prijevoza „od vrata do vrata“ (Mrnjavac, 2002., str. 189).

Kvalitetom prometne usluge uvelike se utječe na kvalitetu turističke usluge jer udobnošću tijekom turističkog putovanja raste i turistički doživljaj prilikom posjete određenoj turističkoj destinaciji.

Između prometa i turizma postoje pozitivne međuovisnosti i komplementarnosti, ali između njih nerijetko postoje i određeni problemi i konflikti. Tako, npr. promet, tj. prometna infrastruktura, može vrlo ograničeno ili uopće ne može kratkoročno mijenjati strukturu i obujam ponude. Turizam generira veliku prometnu potražnju što prometu često stvara velike pritiske kod zadovoljavanja te potražnje. Stoga bi rješenje za to bilo produženje turističke sezone čime bi se postigao više uravnotežen odnos prometne ponude i turističko prometne potražnje. S aspekta lokalnog, regionalnog, nacionalnog i međunarodnog aspekta, turizam i promet konkuriraju u istom vremenu i istom prostoru što donosi brojne konflikte i probleme između turističkih aktivnosti i prometa. Promet i turizam često konkuriraju na iste ograničene financijske potencijale za dugoročno financiranje investicija ili kratkoročno financiranje tekućih aktivnosti.

Ukoliko se žele postići maksimalne koristi i od prometnih i od turističkih aktivnosti, vrlo je važno da se promet i turizam usklade. Turisti u mjestima koja posjećuju očekuju visoke ekološke standarde kako bi se zdravstveno, psihički i fizički regenerirali za cjelogodišnje radne napore i ekološki rizičnije sredine.

Međutim, promet je taj koji nerijetko narušava željene ekološke standarde jer uzrokuje razne klimatske promjene, buku, smrad, degradaciju okoliša i ostale štetne učinke na okoliš.

Zahvaljujući prometu, mobilnost turizma dominira u suvremeno doba, ali je ograničena. Naime, ta se ograničenja najviše reflektiraju u više naseljenim mjestima i postaju posebno konfliktni u vrijeme turističke sezone i blagdana. Svi su ti problemi i konflikti posljedica razvoja prometa i turizma, ali i brzih razvojnih proces, loših urbanističkih rješenja te razmještaja svih prometnih i turističkih kapaciteta.

Dakle, problemi koji se pojavljuju u suvremenim turističkim destinacijama jesu:

- ✓ povećanje gustoće prometa i pogoršanje uvjeta za odvijanje prometa i
- ✓ sve veći broj raznih vrsta vozila i pješaka koji traže slobodne površine za kretanje i parkiranje (Maršanić, 2008., str. 119).

Svim se tim povećanim zahtjevima teško uspijeva udovoljiti zbog čega nastupaju iznimno velike poteškoće i problemi kod organiziranja odvijanja prometa. Naime, turizam, kao gospodarska grana, pretpostavlja kretanje što je osnovni preduvjet njegova postojanja i daljnjeg razvoja. Pri tome nije dovoljno samo prometno povezivanje turističkih destinacija već i kvalitetno rješavanje odnosa prometa sa svim ostalim segmentima jedne turističke cjeline.

2.3. Problem parkiranja u turističkim destinacijama i utjecaj na razvoj turizma

Problem parkiranja vozila u turističkim, posebice gradskim, destinacijama javlja se kao posljedica prevelike koncentracije radnih mjesta u malenom prostoru, nekontrolirane upotrebe automobila te ograničenja u ukupnom prometnom sustavu. Složenost rješavanja problema parkiranja uvjetovana je konstantnim porastom broja stanovnika i turista, ali i broja radnih mjesta te automobila na određenom području. Ovaj se problem odvija tijekom cijele godine, a osobito pogađa domaće stanovništvo te, tijekom turističke predsezone, sezone i postsezone postaje sve veći i veći. Planiranje prostora te potreba za parkirališnim prostorom predstavlja iznimno kompleksan, odgovoran i, u većini slučajeva, nedovršen posao. Svaki takav prostor ima neku svoju formu, tj. utvrđuju se njegove granice, a njegov sadržaj predstavlja sve ono što je fizički smješteno u tom prostoru.

Zadatak je osobe koja planira naći sklad forme, sadržaja i funkcioniranja tog prostora, ali prema unaprijed postavljenim kriterijima planiranja. Upravo je taj zadatak vrlo težak i teško rješiv jer se na početku rješavanja postavljenog zadatka, uz željene ciljeve, nalaze i neželjena ograničenja (Tomić, 1979., str. 2).

Prostor u kojemu treba jasno i precizno odrediti i provoditi režim parkiranja je područje cijele gradske destinacije, a na cjelokupnom se teritoriju trebaju provesti mjere sankcioniranja neregularnog parkiranja. Na širim rubnim dijelovima središta gradskih i turističkih destinacija treba biti omogućeno slobodno parkiranje gdje god je to moguće, kao i dugotrajna parkiranja po stimulativnim cijenama. U samom središtu gradskih destinacija treba uvesti ograničenje dugotrajnog parkiranja, ali i dodatne mjere kažnjavanja poput uklanjanja vozila i lisice te povlaštene parkirališne kartice za stanovnike središta gradova i turističkih destinacija. U destinacijama u kojima je potražnja veća od ponude treba organizirati naplatu parkiranja, a režim parkiranja ovisit će o samom odnosu ponude i potražnje, i to polazeći od osnovnog cilja da se popunjenost parkirališta u vršnim razdobljima zadržava na razini od 80 do 85% popunjenosti kapaciteta. Upravo ova razina popunjenosti omogućava pronalaženje slobodnog parkirališnog mjesta i zapravo bi cijeli prostor turističke destinacije trebao biti prostor unutar kojeg će se provoditi odgovarajući režim parkiranja. Vrlo je teško pružiti samo jednu točnu prognozu budućih potreba za parkiranjem u središnjem području gradskih turističkih destinacija iz razloga što one ovise o određenom reguliranju parkiranja u užem području gradske destinacije, ali i o razvoju gradskog putničkog prometa. Iako se nastoji smanjiti kretanje osobnih vozila u središtima gradova, ta su vozila prisutna u velikoj mjeri, kako iz poslovnih razloga, tako i zbog kupovine.

Naime, to je neizbježno u slučajevima kada je većina potrebnih sadržaja smještena u središtu grada. Gradski javni promet u Republici Hrvatskoj suočava se sa zakrčenošću, zagađenjem i niskom razinom sigurnosti zbog čega se javlja nekvalitetni promet za korisnike gradskog prometa. Potrebe za parkirališnim mjestima ovise o tome koja je namjena objekta, tj. nije ista potreba za parkiranjem kod zgrade s kancelarijama ili, pak, prehrambene prodavaonice. Sukladno tome, potrebe za parkirališnim mjestima treba računati s obzirom na namjenu i djelatnost zgrade koja se može koristiti u različite svrhe, a sve temeljem normativa za određivanje potrebnog mjesta za parkiranje vozila. Međutim, nikad se ne može skroz u potpunosti voditi računa o željama za parkirališnim prostorom u središtu gradskih i turističkih destinacija. Naime, neizbježna ograničenja automobilskeg prometa moraju biti korjenitija ukoliko je manja ponuda parkirališnog prostora.

U budućnosti će potrebe za parkirališnim prostorom gospodarskog, poslovnog i turističkog prometa vjerojatno premašiti mogućnosti izgradnje u središtima destinacije. Dokazano je da u poslovnim područjima većine gradskih destinacija nedostaje parkirališnog prostora i da nigdje ne postoji višak tih kapaciteta. Iz tog je razloga poželjno iskoristiti svaku mogućnost za stvaranje dodatnog prostora za parkiranje, a pri tome treba paziti na što bolje iskorištenje pojedinih površina. Kod skučenih prostora u kojima je potražnja za parkirališnim mjestima dosta veća od ponude, treba planirati izgradnju garažnih objekata ili podzemnih garaža, ali i u prostorima gdje nedostatak parkirališnog prostora još uvijek nije toliko velik. Pri tome se svakako mora dati prednost kratkotrajnom parkiranju u odnosu na dugotrajno parkiranje. Parkirališta s obveznim plaćanjem i to po cijenama koje su određene ovisno o trajanju parkiranja pogodna su za kratkotrajna parkiranja i vozač ne može računati da će na duže vrijeme nalaziti besplatan prostor za parkiranje u glavnim i središnjim područjima. I u stambenim se područjima gradskih destinacija moraju osigurati buduće parkirališne potrebe na površinama pogodnima za parkiranje vozila. U dijelovima gradskih destinacija s gustom izgradnjom moraju se predvidjeti parkirni objekti čime se ostvaruje dovoljan broj parkirnih mjesta, a pri tome se ne narušava kvaliteta stanovanja.

Potreba za parkiralištima u stambenim područjima proizlazi iz broja stacionarnih vozila (prosječno i po dva automobila na svaki stan), uvećan određenim učestćem vozila posjetilaca i vozila dostave.

Trenutna situacija s parkiranjem u Republici Hrvatskoj vrlo je alarmantna s nepoznatim rokom i načinom rješavanja. Naime, da bi se zadovoljile velike potrebe za parkiranjem u stambenim područjima, moguće je izgraditi garažne objekte. Međutim, izgradnja je takvih objekata iznimno skupa i vrlo je dug rok povrata ulaganja, njihova je realizacija vrlo upitna. Naime, u svim hrvatskim gradskim i turističkim destinacijama potrebne su nove strategije gradskog prometa koje se zasnivaju na zadržavanju osobnih vozila na rubnim dijelovima i parkiralištima s kojih konstantno polaze sredstva javnog gradskog putničkog prijevoza (autobusi, shuttle-servis, tramvaji, trolejbusi, gradske željeznice na električni pogon, rent-a car, taxi vozila i slično) (Mrnjavac, 2002., str. 144).

2.3.1. Odgovornosti nositelja turističkih destinacija za probleme parkiranja

Turistički kapaciteti rastu jako brzo, a parkirališni jako sporo zbog čega dolazi do „umrtvljivanja“ motornih vozila, tj. kada netko nađe slobodno parkirališno mjesto, ne usuđuje se napustiti ga kako ga ne bi preuzela druga vozila. Tijekom turističke sezone u turističkim je destinacijama veliki broj domaćih i stranih vozila koja opterećuju i oštećuju prometnice, opterećuju benzinske crpke i parkirališta te ugrožavaju sigurnost u prometu. Problem parkiranja vozila u turističkim destinacijama odvija se zbog činjenica da se u vrijeme turističke sezone osigura dovoljan broj parkirališnih mjesta za domaće stanovništvo i turiste, a u razdoblju izvan turističke sezone ti su prostori prazni. Međutim, dovoljan broj parkirališnih mjesta uvjet je za kvalitetno uživanje turista u sadržajima turističke destinacije gdje spada i mogućnost parkiranja svojih osobnih vozila.

Većinu gradskih turističkih destinacija obilježava veliki tranzitni promet vozila kroz središte same destinacije, veliki broj vozila tijekom sezone, nedostatak mjesta za parkiranje, brojni sadržaji koji nastavljaju tradicionalnu proizvodnju u središtu. Većina turističkih destinacija kasni s uočavanjem i rješavanjem prometnih problema u cjelini, a osobito problema parkiranja vozila. Naime, potražnja za parkirališnim mjestima nekoliko je puta veća od ponude regularnih mjesta u gotovo svim turističkim destinacijama. Uvođenjem naplate i ograničavanjem parkiranja nastoji se smanjiti dolazak posjetitelja osobnim vozilom u samo središte turističke destinacije, ali bezuspješno. Poteškoće koje se javljaju kada je potražnja za parkirališnim mjestima daleko veća od ponude su:

- ✓ zauzimanje neovlaštenih površina namijenjenih pješacima ili, često, parkiranje na zelenim površinama,
- ✓ ometanje pješačkih tokova i
- ✓ prometni zastoji, a posebice poteškoće kod opskrbljivanja trgovina i odvijanja hitnog prometa (hitna pomoć, policija i vatrogasci) (Maršanić, 2008., str. 162).

Sve ove poteškoće dovode do „sukoba“ između vozača i pješaka, ali i do ugroženosti čovjeka zbog sve veće buke i onečišćenja zraka. Posljednjih se godina nastoji što više parkirališna mjesta razmjestiti s uličnih površina s velikim prometom na prikladnije površine (poput garaža) kako bi se povećali kapaciteti i smanjili zastoji na glavnim prometnicama.

Kod problema parkiranja uz rub, javljaju se tri moguća rješenja:

1. zadržavanje parkiranja na ulici,
2. potpuna zabrana parkiranja i
3. zabrana parkiranja na ulici samo za najveće prometne potrebe (Jelinović, 1973., str. 139).

Parkiranje uz rub zapravo idealno odgovara zadovoljenju potreba za kupnjom novina, cigareta, ukrcaja ili iskrcaja osoba iz vozila te obavljanje kratkih poslova na pošti, banci ili slično. Za tu privilegiju vozači parkiraju uz rub i vrlo često plaćaju prevelike tarife parkiranja nego na ostalim parkirališnim površinama.

U svakodnevnoj prometnoj slici gradskog, uličnog parkiranja organiziranje i uvođenje naplate parkiranja predstavlja iznimno važan element unaprjeđenja gradskog prometa. Iz tog se razloga uvode sljedeća rješenja:

- ✓ parkomati (uređaji za automatsku naplatu parkiranja na uličnim parkiralištima),
- ✓ ručni terminali u službi nadzora provedbe odluka grada o organizaciji i načinu naplate parkiranja te
- ✓ parkirališni centar i programski paket „parkmonitor“ (preduvjet kvalitetne organizacije i gospodarenja parkiralištima).

Parkomati (parkirni automati) su mikroročunarski uređaji koji su namijenjeni kontroli i automatskoj naplati parkirališnih usluga na otvorenom (uličnom) prostoru (Maršanić, 2008., str. 176). Svaki takav uređaj mora obećavati veliku pouzdanost, smanjene troškove korištenja te unaprjeđenje funkcionalnosti. Parkomat mora korisniku omogućiti da prividno odredi vrijeme parkiranja uz kontrolu maksimalno dopuštenog vremena parkiranja na određenoj lokaciji, ovisno o vrsti korisnika (stanar, pretplatnik itd.), dnevnom i tjednom rasporedu te o sezonskom rasporedu.

Također, svaki bi ovaj uređaj trebao imati osnovne funkcije kao što su: naplata parkiranja putem kovanica, bezgotovinska naplata parkiranja putem ParkChip kartica te nadopuna ParkChip kartica kreditom na svakom automatu. Karta parkiranja treba sadržavati podatke o datumu i početku te završetku parkiranja, oznaku lokacije, naplatne zone, jedinične cijene i cijene ukupne naplate parkiranja (Maršanić, 2008., str. 175 - 176).

Suvremeni način upravljanja parkiralištima temelji se na sustavu automatske naplate parkiranja putem parkiranih automata, a nadzor i kontrola obavljaju se pomoću mobilnih digitaliziranih uređaja za unošenje i prijenos podataka – prenosivih prijenosnih računala. Dakle, riječ je o *ručnim terminalima* koji imaju memoriju odgovarajućeg kapaciteta i modul za prijenos podataka u centar za obradu tih podataka, ali i štampač kojim se ispisuju kazne za parkiranje. Za obradu svih podataka parkiranja u nekoj turističkoj destinaciji nužna je računalna podrška, tj. *ParkingCentar*. Sva ta oprema može, ali i ne mora, biti smještena na jednoj lokaciji i često je raspoređena s obzirom na djelatnosti koje se obavljaju na određenoj lokaciji. S obzirom na specifičnost svake pojedine turističke destinacije, software ParkMonitor i hardware struktura Parking Centra mora biti fleksibilna i imati mogućnost za nadogradnju sukladno promjenama na terenu ili, pak, željama korisnika (Maršanić, 2008., str. 177 - 178).

Dakle, provođenje i organiziranje gradskog parkiranja korištenjem suvremenih parkirališnih automata u velikoj mjeri pojednostavljuje, ubrzava, kontrolira i pribavlja potrebne podatke o prekršiteljima te nadzire rad parkirališnog osoblja, unosi knjigovodstvene podatke i, na svakodnevnoj razini, otprema mandatne tužbe prekršiteljima.

Po uzoru na velike europske gradove, Republika Hrvatska sve češće uvodi višekratna parkirališta, bile to podzemne ili nadzemne garaže koje su vrlo važno sredstvo za rješavanje problema parkiranja u turističkim destinacijama. Garažno-parkirni objekti sami za sebe, bez nekih dodatnih sadržaja, gotovo su u cijelom razvijenom svijetu „nužno zlo“ iz razloga što je povrat ulaganja u takve objekte jako dug, a njihova profitabilnost upitna. Međutim, ovakvi su objekti iznimno važni za svaku turističku destinaciju zbog čega se moraju promatrati kroz ukupne prometne, ekološke i druge efekte, a ne kroz samu (ne)isplativost objekta. Upravo je iz tog razloga vrlo teško izazvati ikakav interes za ulaganje u takve objekte. Kako bi garažno-parkirni objekti ostvarili nekakav pozitivan rezultat, nužna je suradnja između njihovih vlasnika, lokalne vlasti i policije. Naime, kaznama policija treba kažnjavati svako nepropisno parkiranje čime izravno pridonosi punjenju garažno-parkirnih objekata. Međutim, nije samo policija dovoljna, već se i lokalna vlast mora odlučiti za izgradnju takvih objekata čime bi zapravo sanirala gužve u samom središtu turističke destinacije (Maršanić, 2008., str. 198 - 200).

2.3.2. Utjecaj problema parkiranja na razvoj turizma u turističkim destinacijama

Mnogo je trajnih i rastućih problema u gradovima i turističkim destinacijama, posebice u sezoni poput premalo parkirališnog prostora za vozila, oduzimanja mjesta pješacima, i to parkiranim vozilima na pješačkim stazama te sukoba između pješaka i vozila. Svi se ti problemi ponavljaju već godinama, ali u sve većoj i većoj mjeri, a do nekog trajnijeg rješenja nije se došlo.

Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama pod pojmom parkiranja vozila podrazumijeva se „prekid kretanja vozila u trajanju duljem od tri minute, osim prekida koji se čini da bi se postupilo po znaku ili po pravilu kojim se upravlja prometom“ (Zakon o sigurnosti prometa na cestama, 2004., str. čl. 2, st. 62 i 63). Parkiralište je prostor koji služi za zaustavljanje vozila te je označen oznakama na kolniku i prometnim znakom.

Vožnja može biti poduzeta iz raznih razloga, poput odlaska na posao (svoje radno mjesto), obavljanja nekih drugih poslova, kupovine, razonode i slično. S kojom je svrhom vožnja poduzeta ovisi o:

- ✓ mjestu stanovanja (u gradu ili izvan njega),
- ✓ razvijenosti, učestalosti i cijeni javnog gradskog putničkog prometa,
- ✓ stupnju motorizacije,
- ✓ visini životnog standarda,
- ✓ mogućnosti parkiranja,
- ✓ propusnoj moći gradskih ulica te
- ✓ veličini gradske destinacije (Jelinović, 1973., str. 14).

Svi se ovi uzroci razlikuju od države do države, od grada do grada te od turističke destinacije do turističke destinacije. Svaka vožnja na kraju završava parkiranjem vozila, bilo na kraće, bilo na duže vrijeme. Razlikuju se dvije vrste mirujućeg prometa:

1. mirujući promet „u radu“ (vozila se, u cilju obavljanja neke radnje, nalaze izvan prometnog strujanja) te
2. čisti mirujući promet (obuhvaća vozila na površinama za parkiranje, vozila u garažama i vozila pri dužem čekanju, npr. taxi vozila).

Osim prijeko potrebnog mirovanja, veliki je dio mirovanja vozila uvjetovan zastojećima u prometu, i to najčešće zbog nedovoljne propusne moći prometne infrastrukture.

Mirovanje prometnih sredstava nazočno je u svim prometnim granama, ali je ipak najviše izraženo u cestovnom prometu zbog velikog broja prometnih sredstava, i to u velikim gradovima. Rješavanje problema mirovanja cestovnih motornih vozila trebalo bi započeti

planskom izgradnjom gradova, i to u skladu s planiranjem prometne infrastrukture i prometnih tokova, s obzirom na veličinu i pravce kretanja.

Navedeno je moguće ostvariti samo kod novih gradova, a budući da u svijetu postoji veliki broj starih gradova, javlja se potreba za pokretanjem nekih drugih rješenja u domeni organizacije gradskog prometa. Posljedice nekvalitetnog rješavanja prometnih tokova u gradskim i turističkim destinacijama su zaustavljanje ili parkiranje vozila na kolniku zbog čega se smanjuje propusna moć prometnica i prosječna brzina kretanja, a povećavaju se troškovi korištenja prometnih sredstava i broj prometnih nezgoda kao i razina zagađenja okoliša. Sve manje prostora za vozila, pretijesne ulice i manjak parkirališnog prostora sve više ugrožavaju svakodnevni život domaćeg stanovništva i turističkih posjetitelja. Rasterećenje prometnica može se postići dobro organiziranim javnim putničkim prijevozom jer se time povećavaju kapacitet, brzina, sigurnost vožnje i ekološka prihvatljivost, ali u turistička atraktivnost. Naime, time bi se smanjila potražnja za korištenjem osobnih vozila i ublažili bi se problemi parkiranja cestovnih vozila.

Potrebe za parkiranjem javljaju se zbog činjenice da svako osobno vozilo provede deset puta više u mirovanju nego u pokretu. Prilikom preciznog proučavanja problema parkiranja došlo se do spoznaje da su neizbježna ograničenja individualnog prometa sa sljedećim zaključcima:

1. nedostatak parkirališnog prostora dovodi do prometnih poteškoća na ulicama gradskih destinacija, a sve te poteškoće štete gospodarstvu, turizmu i svakodnevnom životu domaćeg stanovništva,
2. u mnogim središtima turističkih destinacija neće biti moguće nadomjestiti povećanu potražnju za parkiranjem koje treba očekivati u budućnosti. Iz tog razloga svako povećanje parkirališnog prostora, pa i ono najmanje, ima odlučujuću važnost za razvoj,
3. raspoloživi prostor za parkiranje i kapaciteti prilaznih ulica glavnih dijelova turističkih destinacija moraju biti međusobno usklađeni,
4. povećanje novih parkirališnih kapaciteta može se ostvariti:
 - ✓ proširenjem javnog uličnog prostora u ograničenom obujmu,
 - ✓ stvaranjem mjesta za parkiranje na građevinskim terenima za posjetitelje i stanare zgrade te
 - ✓ izvan javnog uličnog prostora na posebnim prostorima za parkiranje ili u garažama te
5. za razumno korištenje parkirališnog prostora najvažnije su dobra regulacija i uspostava režima naplate parkiranja (Jelinović, 1973., str. 15 - 17).

Iako su se u prošlosti ove činjenice osporavale, u današnje su vrijeme potvrđene jer ne postoji ni jedna turistička destinacija koja ne ostvaruje veliki izvor prihoda od naplate parkiranja.

Prosječna dužina trajanja parkiranja raste s veličinom turističke destinacije i u malenim destinacijama vožnja u središnje poslovno područje ne traje dulje od nekoliko minuta te je parkiranje jednostavno i obavlja se nekoliko puta na dan. Kako su turističke destinacije veće, vožnja je sve duža i parkiranje postaje sve veći problem. Dužina parkiranja različita je i s obzirom na mjesta za parkiranje u turističkoj destinaciji. Naime, parkiranje uz rub najkraće je, a najduže kod parkiranja u garažnim objektima. Zbog omogućavanja obavljanja poslova u središnjim dijelovima turističkih destinacija, parkiranje je ograničeno te iznosi jedan do dva sata, iznimno četiri sata, dok je parkiranje u garažnim objektima neograničeno (Jelinović, 1973., str. 17).

2.4. Moguća rješenja problema parkiranja u turističkim destinacijama

Ubrzanim razvojem stupnja motorizacije došlo je do brojnih poteškoća u vidu slobodnog kretanja vozila po javnim prometnim površinama te u pogledu pronalaženja mjesta za njihovo parkiranje. Sve to nosi određene neželjene posljedice koje se ogledaju u smanjenju propusne moći prometnica, ograničenjem u brzini kretanja, povećanim brojem prometnih nesreća, zastojsima i smanjenom protočnošću prometnica. Upravo su u središnjim dijelovima gradskih i turističkih destinacija ti problemi najveći, a mogućnost njihova rješavanja najmanja. Na rubnim dijelovima turističkih i gradski destinacija situacija je obrnuta. Dakle, približavanjem središtu, raste broj putnika i broj vozila te prometna opterećenja koja se manifestiraju gužvom, a opada raspoloživi prostor.

Ukoliko se želi izbjeći navedene prometne (ne)prilike, mora se ograničiti parkiranje na kolnicima i dužina trajanja parkiranja te se moraju stvoriti potrebni prostori za parkiranje izvan kolnika.

Naravno, nepoželjno je ograničiti ili striktno zabraniti parkiranje na kolniku sve dok se prethodno ne ponudi neko zamjensko rješenje. Budući da postojeće površine za parkiranje koje su namijenjene parkiranju vozila po kapacitetu i lokaciji ne zadovoljavaju sadašnje, ali ni buduće potrebe, potrebno je posvetiti se tom problemu i uložiti dosta financijskih sredstava. Naime, trebaju se izgraditi nova parkirališta i to tamo gdje postoji jak promet vozila, a moraju

biti smještena tako da ne smanjuju propusnu moć prometnica i raskrižja (Maršanić, 2008., str. 134).

Mnogo je elemenata koji utječu na potrebe za parkirališnim površinama, a te površine nikako nisu malene. Prvo je važno utvrditi je li turistička destinacija centralizirano izgrađena, koliko su široke njene ulice, kakve su mogućnosti rubnog parkiranja, kakva je koncentracija poslovnih područja, stambenih objekata, hotela, kazališta, trgovina i slično te kakva je razvijenost turizma. Svi ovi elementi mogu odrediti i razvoj same turističke destinacije jer se u današnje vrijeme turiste ne može privući samo prirodnim ljepotama i ugodnim smještajnim objektima.

Najučestaliji oblik prijevoza u turističkim destinacijama je korištenje osobnog automobila kojim se korisniku turističke usluge, turistu, pruža sloboda u prostoru i vremenu da dostigne lokaciju koju želi i u vrijeme kada to želi. Svaka prometna grana zahtijeva tri elementa bez kojih nema uspješnog prometa:

- ✓ vozilo,
- ✓ put i
- ✓ mjesta za stajanje (Maršanić, 2008., str. 134).

Dok je, kod javnog prometa, neophodno da turistička destinacija ima sagrađene stanice za kratkotrajno stajanje, kod korištenja osobnih vozila javlja se potreba za kraćim, ali i dužim parkiranjem. Turističke destinacije različito rješavaju probleme nedostataka prostora za parkiranje i dok neke nastoje osigurati dovoljno prostora za sve korisnike, druge, pak, organiziraju parkirna mjesta samo za turiste. Naime, nerijetko dolazi do konflikta između vozila u kretanju i parkiranih vozila koji se često rješava tako da se stimulira kraće zadržavanje na pojedinom području te se uvode niže cijene za parkiranje na kraće vrijeme, a više cijene za parkiranje na duže vrijeme. Moguće je rješenje i stimuliranje javnog putničkog prometa koji stvara brze, efikasne i jeftine usluge, a time se destimulira korištenje osobnih prijevoznih sredstava.

Također, moguće je rješenje i osiguravanje jeftinih i odgovarajućih prostora za parkiranje vozila na krajnjim stanicama javnih prometnih sustava u rubnim dijelovima turističkih destinacija. No, ovakva varijanta podrazumijeva jeftine usluge javnog putničkog prometa za prijevoz do središta turističke destinacije, a skupe usluge za parkiranje vozila u samom središtu turističke destinacije. Iz navedenoga proizlazi da je jeftinije parkiranje na krajnjim stanicama javnih prometnih sredstava plus prijevoz do središta nego samo parkiranje. Ovakav način parkiranja poznat je pod nazivom Park & Ride, a primjenjuje se u velikoj mjeri u razvijenim europskim

državama. Koristeći se ovakvim sustavom, vlasnik vozila nije primoran tražiti prostor za parkiranje svog vozila u središtu turističke destinacije. Ovakav način organizacije parkiranja nije pogodan, ali ni povoljan za turiste koji žele svoja vozila parkirati što bliže nekoj atraktivnoj turističkoj destinaciji.

Međutim, ono što vlasnici vozila žele postići je dolazak do samog odredišta svoje vožnje zbog čega je posljednjih godina povećan broj onih koji su spremni platiti više za parkiranje samo kako bi bili što bliže svojoj željenoj destinaciji. Problem parkiranja nije prisutan samo u vremenu i prostoru već i u psihi čovjeka. Naime, vozači žele svoja osobna vozila približiti što je moguće bliže cilju svoje vožnje pa barem i pod uvjetom da neprekidno kruže dok ne nađu parkirno mjesto.

Rješenje nedostatka parkirališnih kapaciteta očito treba tražiti u ograničenju upotrebe osobnih vozila u središtu turističke destinacije, uvođenju efikasnijeg javnog gradskog putničkog prometa te u razumnom pristupu rekonstrukciji gradskih središta, a sve s ciljem postizanja potrebne podloge za kvalitetnu organizaciju prometnih tokova. Naime, kvalitetnom organizacijom prometnih tokova, uz neznatne zahvate i minimalne troškove, može se postići odvijanje prometa. U Republici se Hrvatskoj često odvijaju samo malene izmjene u tom pogledu što nema neke dugoročne pozitivne posljedice za odvijanje prometa.

Dakle, gradovi i turističke destinacije, kako u svijetu, tako i u Republici Hrvatskoj, različito su organizirani i različito doživljavaju probleme nedostataka parkirališnih mjesta. Dok za neke postoje problemi i žele ih riješiti, neki smatraju da će se taj problem sam riješiti. Budući da je u Republici Hrvatskoj problem parkiranja već dugo zanemarivan i „stavljan po strani“, nužno je potrebno, rješavanje navedenog problema.

3. STANJE I MOGUĆNOSTI PARKIRANJA U GRADU ŠIBENIKU

Grad Šibenik glavni je grad Šibensko-kninske županije koji se prvi put spominje na Božić 1066. u darovnici Petra Krešimira IV. zbog čega se i naziva Krešimirovim gradom (Službene stranice Grada Šibenika, 2021.).

Grad Šibenik smješten je na središnjem Jadranu, u slikovitom, razvedenom zaljevu u koji utječe Krka, jedna od najljepših hrvatskih krških rijeka. Za šibensko je područje karakteristična

mediteranska klima s vrućim ljetima te suhim i blagim zimama.. Ovaj su grad utemeljili Hrvati prije više od tisuću godina, što ga čini najstarijim hrvatskim samorodnim gradom na Jadranu (NEFRO2020, 2021.).



Slika 2. Grad Šibenik na karti Republike Hrvatske, Izvor: Google maps (09.03.2021.)

3.1. Razvoj grada Šibenika i njegove turističke ponude

Grad Šibenik se počeo razvijati iz naselja podno tvrđave sv. Mihovila koja se uzdiže na strmoj litici iznad grada, a status grada dobio je 1169. godine. Nakon što je Dalmacija 1412. godine prodana Mlecima, Šibenik dolazi pod vlast Venecije, a uslijed teških ratova s Turcima, zbog obrane od Osmanlija, grade se fortifikacijski sustavi. Sredinom 16. stoljeća nastupa kuga koja je desetkovala grad i uzrokovala njegovo dugotrajno nazadovanje te spor oporavak. 1941. godine Šibenik ponovno zauzimaju Talijani, a nakon kapitulacije Italije u Drugom svjetskom ratu formalnu vlast preuzima Nezavisna Država Hrvatska (NDH). Za vrijeme socijalističke

Jugoslavije u gradu Šibeniku se otvaraju nove tvornice i pogoni slijedom čega je procvjetalo gospodarstvo, no sve se to mijenja za vrijeme Domovinskog rata 90-ih godina. Nakon rata, u kojemu je Šibensko-kninska županija dala veliki obol, grad se polako okreće turizmu i u današnje vrijeme predstavlja jednu od najatraktivnijih turističkih destinacija u Hrvatskoj (Turistička zajednica Šibensko-kninske županije, 2021.).

Grad Šibenik, osim svojih prirodnih ljepota i mora, posjeduje određenu kulturnu baštinu, i to onu materijalnu i nematerijalnu. „Predstavnicu“ materijalne kulturne baštine grada Šibenika je **katedrala svetog Jakova** kao jedno od najznačajnijih i najljepših graditeljskih ostvarenja u Republici Hrvatskoj, a od 2000. godine uvrštena je na UNESCO popis svjetske kulturne baštine. Ova je katedrala građena jako dugo – više od sto godina, a svoju unikatnost može zahvaliti tome što je cijela izgrađena od kamena bez korištenja vezivnog materijala. Katedrala Sv. Jakova poznata je i po svojim skulpturama (71 glava) na vanjskom dijelu svetišta i za njim se smatra da su portreti suvremenika i sugrađana Jurja Dalmatinca. Sljedeća materijalna kulturna baština grada Šibenika je **tvrđava svetog Mihovila** koja se prvi put spominje 998. godine i u povijesti je služila kao glavna točka gradskog obrambenog sustava. Tvrđava je dobila ime po svetom Mihovilu, zaštitniku grada Šibenika i, nakon svoje obnove, ova je tvrđava postala mjesto za održavanje koncerata jer je postala velika ljetna pozornica s 1077 mjesta. U današnje je vrijeme tvrđava sv. Mihovila jedna od najprestižnijih pozornica u regiji te nezaobilazna destinacija kulturnog turizma (Tvrđava kulture Šibenik - tvrđava sv. Mihovila, 2021.).

Osim Tvrđave sv. Mihovila u Šibeniku su aktualne i Tvrđava sv. Ivana, Tvrđava sv. Nikole i Tvrđava Barone. Dok su u prošlosti ove tvrđave služile kao obrana od napada tijekom ratova, danas su to izletišta i vidikovci. Vrlo važna ustanova grada Šibenika je njegov muzej koji je utemeljen 1925. godine prigodom obilježavanja 1000-te obljetnice hrvatskog kraljevstva.

Muzej grada Šibenika sastoji se od arheološkog, kulturno-povijesnog i etnografskog odjela, a bavi se prikupljanjem, čuvanjem, obradom i prezentacijama kulturno-povijesne baštine šibenskoga kraja. U svojim zbirkama šibenski muzej čuva brojne predmete muzejske vrijednosti koji su značajni za proučavanje šibenske prošlosti, i to od najstarijih vremena pa sve do današnjih dana (Muzej grada Šibenika, 2021.).

Hrvatsko narodno kazalište u Šibeniku osnovano je 1870. godine kao „Šibensko kazalište“, a danas je posve uređeno s medaljonima (s imenima) i stiliziranim portretima talijanskih pjesnika. Budući da je kazalište građeno od sredstava građana, nazvano je Društveno kazalište,

i to sve 1872. godine kada se preimenovalo u Kazalište Mazzoleni u čast poznato šibenskog pjevača Frana Mazzolenija.



Slika 3. Hrvatsko narodno kazalište u Šibeniku, Izvor: Hrvatsko narodno kazalište u Šibeniku, <http://www.hnksi.hr/stranice/hrvatsko-narodno-kazaliste-u-sibeniku/3.html> (10.03.2021.)

Grad Šibenik obiluje i s mnoštvom crkvi, poput crkve Sv. Barbare, crkve Sv. Nikole, crkve Sv. Dominika, crkve Sv. Duha, crkve Sv. Križa, crkve Sv. Krševana itd.

Što se, pak, tiče, nematerijalne kulturne baštine grada Šibenika, ističe se Šibenska kapa kao jedan od simbola grada Šibenika i umijeće njene izrade ima svojstvo nematerijalnog kulturnog dobra Republike Hrvatske.

U Šibeniku su vrlo važni i Šibensko kolo (folklorni plesni izraz) te klapsko pjevanje koje je odraz današnjeg kulturnog identiteta ovoga Grada. Vrlo poznat u svijetu **Međunarodni dječji festival** održava se u Šibeniku od 1958. godine te je postao festival međunarodnog značenja i svojevrsni zaštitni znak grada. Ovaj festival potiče različite oblike dječjeg stvaralaštva, kao što su dramsko, lutkarsko, filmsko, likovno i glazbeno stvaralaštvo (Međunarodni dječji festival u Šibeniku, 2021.).

Večeri dalmatinske šansone predstavljaju prepoznatljiv šibenski festival koji se održava u mjesecu kolovozu i privlači veliki broj ljudi, a održava se na Trgu Republike Hrvatske (ispred katedrale Sv. Jakova). Program je predstavljen u dvije večeri – večeri starih i večeri novih kompozicija. Ovaj je festival priznat od strane mnogobrojnih glazbenika i ostalih važnih ljudi, kako za hrvatsku, tako i za svjetsku scenu (Večeri dalmatinske šansone u Šibeniku, 2021.).

Nadalje, vrlo poznat događaj koji se obilježava svake godine u rujnu u gradu Šibeniku je **Sajam u srednjovjekovnom Šibeniku**. Tijekom ovog sajma cijeli je Šibenik u duhu srednjeg vijeka te se nude različiti domaći proizvodi za kupnju i održavaju se brojne atrakcije poput borbi vitezova, paljbi iz topova, plesova itd. Svakog četvrtka u mjesecu srpnju, kolovozu i sredinom rujna u staroj jezgri grada Šibenika održavaju se **klapske večeri**. Naime, na ovim se večerima predstavljaju razne klape iz grada Šibenika i njegove okolice, ali i dalje i njima se promoviraju važnost i ljepota *a capella* pjevanja. Osim klapskih večeri, u Šibeniku je važna i **Orguljaška ljetna škola** koja svojim polaznicima nudi obrazovanje i razvijanje vještina stvaranja glazbe na povijesnim orguljama. Ni gastronomija nije zaboravljena u gradu Šibeniku jer se odvija međunarodni projekt za promicanje hrvatske gastronomije pod nazivom **Chef's stage**. Ovaj događaj okuplja najbolje kuhare iz cijeloga svijeta koji poučavaju sve zainteresirane o tehnikama svoga rada.

Budući da je ples iznimno važan i privlačan svugdje, pa tako i u Šibeniku, svake se godine u ovome gradu održava **Šibenski plesni festival** koji nudi mogućnost edukacije plesa za mlade plesače. Osim plesa, u Šibeniku se održava i festival animacije pod nazivom **Supertoon** kojemu je cilj prikazivanje kratkometražnih filmova iz Hrvatske i svijeta (Supertoon festival Šibenik, 2021.).

Turistička ponuda grada Šibenika podrazumijeva sve objekte za pružanje smještaja i prehrane turista u gradu. Naime, turiste privlači grad Šibenik iz raznih razloga (neki su od njih prikazani prethodno), ali te sve turiste treba nahraniti i negdje ih i smjestiti. Stoga grad Šibenik, iz godine u godinu, obogaćuje svoju turističku ponudu i, sukladno globalnom trendu povećanja hotela i hostela, otvara takve nove objekte.

Uz postojeće hotele u centru grada, hotel Jadran i, novootvoreni hotel Bellevue, vrlo veliku hotelsku ponudu u gradu Šibeniku pruža turističko naselje Solaris. Solaris ima pet hotela u Šibeniku, i to su: Ivan, Jakov, Jure, Andrija i Niko, ali nudi i ostale atrakcije poput En Vogue Beach Club-a, Dalmatinskog Etno sela, Aquaparka i Mediteranskog Trga. U gradu Šibeniku je 2015. godine otvoren hotel D-resort u šibenskoj Mandalini, i to od strane turskih investitora.

Ovaj hotel raspolaže sa 63 luksuzno opremljenih soba, pet *deluxe* i jednog predsjedničkog apartmana te tri ekskluzivne vile (Hotel D-resort Šibenik, 2021.).



Slika 4. Hotel D-resort Šibenik, Izvor: Booking.com, <https://www.booking.com/hotel/hr/d-resort-sibenik.hr.html> (10.03.2021.)

Osim navedenih, Grad Šibenik ima još i druge hotele, poput hotela Heritage Hotel Life Palace, Hotel Panorama, Heritage Hotel King i mnogo hostela. Ovisno o tome u kojem dijelu grada se turisti želi smjestiti, može odabrati hostel Sv. Lovre, Scala, Splendido, Globo, Scardona, Marko i još mnoge druge (Booking.com - Šibenik, 2021.). Također, osim mnogobrojnih hotela i hostela, grad Šibenik obiluje velikim brojem (i taj se broj konstantno povećava) apartmana i soba. Dakle, grad Šibenik prilagođava se dobi, platežnoj moći, spolu, željama i potrebama svojim turistima na način da ima široku turističku ponudu, tj. mjesta za različite turiste.

Veliki broj turista iz različitih dijelova svijeta dolazi u grad Šibenik zbog njegove velike turističke ponude. Kao posljedica tome javljaju se mnogobrojni problemi od kojih se posebno ističe problem parkiranja u gradu Šibeniku. Dakle, ovome gradu definitivno nedostaju

odgovarajuća parkirališta kao i broj parkirališnih mjesta. Stoga će se u nastavku prikazati navedeni problem kao i moguća rješenja tih problema.

3.2. Parkiranje u gradu Šibeniku

Kao što je već rečeno, grad Šibenik predstavlja vrlo atraktivno turističko odredište mnogih turista iz raznih dijelova svijeta. Parkirališnih mjesta je malo, a naravno da domaće stanovništvo želi i treba parkirati svoj automobil kraj svoje kuće, a s time nema mjesta još i za automobile turista. Stoga bi svakako, prvo u staroj gradskoj jezgri, trebalo povećati parkirališnu ponudu, što vrijedi i za nove dijelove grada. Mogućnost parkiranja u gradu Šibeniku izaziva vrlo nisku razinu zadovoljstva domaćeg stanovništva, ali i turista. Problem parkiranja javlja se kao posljedica lošeg planiranja prometnih površina i manjka parkirališnih kapaciteta. U svrhu rješavanja problema parkiranja i parkirališnih mjesta u gradu Šibeniku 2001. godine osnovan je Gradski parking d.o.o. Naime, cilj je ovog poduzeća uspostava regulacije prometa u mirovanju i konstantno pronalaženje novih prostora i proširenje parkirališnih kapaciteta grada Šibenika. Nakon osnivanja poduzeća, parkiranje se naplaćuje ručno, a kasnije se postepeno uvodi automatizirana naplata pomoću PTC terminala. Iako se u početku javio veliki otpor građana plaćanju parkinga, s vremenom se to stabiliziralo i danas je to postalo „normalno“ (Gradski parking d.o.o. Šibenik, 2021.).

3.2.1. Parkirališna ponuda grada Šibenika i načini plaćanja parkiranja

Gradski parking d.o.o. od prve godine svoga postojanja vodi politiku sustavnog ulaganja u parkirališnu infrastrukturu i edukaciju svojih djelatnika. Tijekom svoje povijesti, Gradski parking d.o.o. razvio je mnogo parkirališnih površina. Prvi veći projekt Gradskog parkinga d.o.o. bio je uređenje parkirališta Sv. Nediljica (Slika 6.) 2008. godine koji je za građane značio mnogo.

Naime, ovaj je prostor bio skroz zapušten i nedostupan te se ovim parkiralištem riješio problem parkiranja stanovnika gradskog predjela Crnica. Ovo parkiralište ima 40 mjesta, izgrađene nogostupe za pješake, javnu rasvjetu i hortikulturu na zelenim otocima (15 godina Gradskog parkinga - monografija, 2021.).



Slika 5. Parkiralište Sv. Nediljica u Šibeniku, Izvor: Gradski parking d.o.o. Šibenik – javna parkirališta, <http://www.gradski-parking.hr/stranice/javna-parkiralista/13.html> (11.03.2021.)

Sljedeći veliki projekt Gradskog parkinga d.o.o. Šibenik bio je 2008. godine kada je uređeno sezonsko parkiralište u TEF-u. Naime, ova je lokacija idealna iz razloga što je taj dio grada turistički aktivan, tj. udaljen je samo pet minuta hoda od šibenskog Doca do kojega se može doći kroz uvalu Pekovac koja pruža prekrasan pogled na grad Šibenik. Zatim, u veljači 2015. godine Gradski parking d.o.o. Šibenik otvara parking na tzv. Mulu Krke,(slika 6.), koji ima rampu i kućicu za naplatu parkiranja. Budući da je šibenska riva vrlo posjećena i atraktivna, ovo je parkiralište pun pogodak za grad Šibenik, a ovo parkiralište ima 38 parkirnih mjesta. Osim naplate parkiranja za cestovna vozila, Gradski parking Šibenik je iste te godine preuzeo naplatu privežišta na šibenskoj rivi.



Slika 6. Parkiralište na mulu Krke u Šibeniku, Izvor: Šibenski portal, <https://sibenskiportal.hr/iz-grada/foto-ureduje-se-parking-na-mulu-krke-sa-38-parkirnih-mjesta/> (11.03.2021.)

Tablica 1. prikazuje parkirališne zone u gradu Šibeniku kao i cijene parkiranja.

Tablica 1. Parkirališne zone i cijene parkiranja u gradu Šibeniku

PARKIRALIŠNA ZONA	CIJENE PARKIRANJA
ZONA 0 Obala prvoboraca Obala palih omladinaca Obala hrvatske mornarice	OD 01.06. DO 30.09. - 10,00 kn/h OSTATAK GODINE – 5,00 kn/h
ZONA 0+ Parkiralište „Gat Vrulje“	OD 01.06. DO 30.09. – 10,00 kn/h OSTATAK GODINE – 5,00 kn/h MJESEČNA KARTA – 250,00 kn
ZONA I Ulica kralja Zvonimira Ulica Petra Grubišića Ulica Stjepana Radića Ulica Ante Starčevića	5,00 kn/h

Ulica Karla Vipauca Ulica Vladimira Nazora	
ZONA I+ Ulica Ante Starčevića	5,00 kn/h
ZONA II Sv. Nediljica Ulica Put Groblja Zagrađe Težačka ulica Ulica Ante Šupuka Ulica Vatroslava Lisinskog Kamenarska ulica Ulica Stjepana Radića Put Gimnazije Ulica Petra Preradovića Lokalna cesta Solaris	3,00 kn/h
ZONA A Parkiralište „Draga“ Parkiralište „Željeznički kolodvor“ Ulica Stjepana Radića	OD 01.06. DO 30.09. – 6,00 kn/h OSTATAK GODINE – 5,00 kn/h
ZONA B Podzemna garaža „Poljana“	OD 01.06. DO 30.09. – 10,00 kn/h OSTATAK GODINE – 5,00 kn/h
ZONA C Parkirališta „Gat Krka“	OD 01.06. DO 30.09. – 10,00 kn/h OSTATAK GODINE – 5,00 kn/h
SEZONSKA PARKIRALIŠTA Parkiralište bazena u Crnici Parkiralište TEF Parkiralište City Parking	OD 01.06. DO 15. 09. – dnevna karta 20,00 kn OSTATAK GODINE PARKIRALIŠTA NE RADE
Parkiralište Solaris	OD 01.07. DO 31.08. – 3,00 kn/h OSTATAK GODINE PARKIRALIŠTE NE RADI

Izvor: 15 godina Gradskog parkinga – monografija,

https://issuu.com/gradskiparking/docs/gp_monografija_15god (11.03.2021.)

Gradski parking d.o.o. upravlja s 374 parkirna mjesta na četiri rampom regulirana parkirališta na području grada Šibenika, a to su:

- ✓ parkiralište „Gat Krka“ sa 38 parkirnih mjesta,
- ✓ parkiralište Draga sa 130 parkiranih mjesta,
- ✓ parkiralište Željeznički kolodvor sa 185 parkirnih mjesta i
- ✓ parkiralište Izgradnja sa 52 parkirna mjesta (Gradski parking d.o.o. Šibenik - rampom regulirana parkirališta, 2021.)

U razdoblju od 01.06. do 30.09. radno vrijeme svih uličnih parkirališta je od 07 do 23 sata, od ponedjeljka do nedjelje, uključujući blagdane, za sve parkirališne zone. U razdoblju od 01.10. do 31.05. radno vrijeme svih uličnih parkirališta je od 07 do 21 sat za sve zone.

Subotom se naplata parkiranja odvija od 07 do 14 sati, osim u 0. zoni čije je radno vrijeme od 07 do 21 sat. Parkiranje se može platiti mobilnom telefonom, na parkirnom automatu ili kupnjom na kiosku. Kod plaćanja mobilnim telefonom, potrebno je poslati SMS poruku koja sadrži registracijsku oznaku vozila (bez razmaka i specijalnih znakova) na m-parking broj odgovarajuće parkirne zone. Potom stiže potvrda o parkiranju, i to u obliku povratnog SMS-a na korisnikov mobilni telefon sa svim podacima o plaćenom parkiranju, Slanjem jedne SMS poruke može se platiti najviše 1 sat parkiranja, a maksimalno vrijeme parkiranja nije ograničeno. Osim mobilnim telefonom, parkirna se karta može kupiti na parkirnom automatu postavljenom u blizini parkirališta na način da se ubaci novac, odredi vrijeme parkiranja i pričeka da automat izbací parkirnu kartu. Na parkirnoj je karti ispisano vrijeme trajanja parkiranja i tu je kartu potrebno ostaviti s unutarnje strane vjetrobranskog stakla na vidljivo mjesto. Sljedeća je mogućnost kupnja parkirne karte na kiosku TISAK gdje se dobije račun koji služi kao potvrda o plaćenom parkiranju i karta se može produžiti na bilo kojem kiosku Tiska do maksimalno dozvoljenog vremena u korištenoj zoni. Postoji mogućnost i za izradu **povlaštene karte** na koju, kako se može i iz samog naziva zaključiti, nemaju svi pravo.

Naime, pravo na povlaštenu parkirnu kartu (PPK) imaju:

- ✓ fizička osoba koja ima prebivalište ili boravište u ulici u kojoj se naplaćuje parkiranje (dokazuje svojom osobnom iskaznicom) i ima vozilo registrirano na svoje ime (dokazuje prometnom dozvolom),
- ✓ pravna osoba koja koristi poslovni prostor gdje se naplaćuje parkiranje (dokazuje ugovorom o zakupu) i ima vozilo registrirano na pravnu osobu (dokazuje prometnom dozvolom).

Svaka PPK cijene je koja je određena s obzirom na to područje i može se izdati samo ako su podmirene sve obveze prema Gradskom parkingu d.o.o. do dana njenog izdavanja.

Osim povlaštene, postoji i **komercijalna karta** koja može biti tjedna, mjesečna ili godišnja, a izdaje se fizičkoj ili pravnoj osobi, neovisno o prebivalištu ili boravištu, tj. sjedištu ili poslovnom uredu, a odnosi se na ulična parkirališta 1. i 2. zone.

3.2.2. Problemi parkiranja u gradu Šibeniku

Grad Šibenik atraktivan je grad za život, ali i za turizam. Naime, s obzirom da je u današnje doba sve više vozila javlja se problem gdje ih ostaviti, tj. parkirati.

Taj problem naročito je istaknut u strogom centru grada, budući da su tamo u pravilu koncentrirani najatraktivniji sadržaji koji privlače dodatni promet. Stoga su najveći problemi dinamičkog i stacionarnog prometa upravo u tim zonama grada. Međutim, i ostali periferni dijelovi grada imaju problem s parkiranjem vozila. Kada bi se krenulo po kvartovima u gradu Šibeniku, moglo bi se vidjeti svašta. Na primjer, kvart Baldekin koji je zaista gusto naseljen, ali i posjećen (škole, sportska dvorana, veleučilište itd.) ima veliki problem s parkiranjem vozila. Slika 8. prikazuje problem parkiranja vozila kod dječjeg igrališta. Naime, ovo je područje gdje se nalazi Osnovna škola Tina Ujevića i Veleučilište u Šibeniku, ali i mnoštvo stambenih zgrada.

Dakle, osim svakodnevnih vozila stanara tih zgrada, ovdje svoja vozila ostavljaju i studenti te djelatnici veleučilišta i osnovne škole. Također, ovdje se nalazi i, vrlo posjećeno, dječje igralište te se javlja problem prelaska djece preko ceste. Navedeni se problem javlja jer, od parkiranih vozila, dijete ne može pregledno vidjeti dolazi li koje vozilo, a tako ni vozač ne može vidjeti dijete. Stoga je ova situacija, prvenstveno, vrlo opasna za odvijanje prometa. Osim toga, stanari zgrada često nemaju gdje parkirati svoje vozilo zbog „povremenih“ vozila, a u blizini je i trgovina što znači još veći protok vozila.



Slika 7. Problem parkiranja u kvartu Baldekin, Izvor: Vlastita izrada autora

Slika 8. prikazuje problem parkiranja kod dvorane Baldekin.



Slika 8. Parkiralište kod dvorane Baldekin, Izvor: <http://www.juso-sibenik.hr/objekti/sportski-centar-grad> (11.03.2021.)

Nedaleko od spomenutog područja, nalazi se i sportska dvorana Baldekin kod koje je prije nekoliko godina izrađeno parkiralište koje je prikazano na prethodnoj slici. Međutim, primijećeno je kako svi vozači traže besplatna parkirališna mjesta što za posljedicu ima da su neka uređena parkirališta koja se naplaćuju poluprazna, ali su zato nogostupi ili dijelovi kolnika na koje se ne smije parkirati puni. Na Slici 9. se može vidjeti ulica koja se nalazi 100-ak metara od prethodno prikazanog parkirališta.



Slika 9. Npropisno parkiranje u Šibeniku, Izvor:

<https://www.google.hr/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fsibenik.rocks%2F34%2Fsibenik-grad-koji-ne-misli-na-pjesake&psig=AOvVaw15bpOXgo4KfkqD-ZJDzchX&ust=1615610302624000&source=images&cd=vfe&ved=0CAIQjRxqFwoTCJCl46vwqu8CFQAAAAAdAAAAABAD> (11.03.2021.)

Iz ove se slike može vidjeti kako vozači, i usprkos prikazanom znaku za zabranjeno parkiranje i označenom pješačkom prijelazu, ostavljaju svoja vozila kako im se prohtije. Ovakvih slika ima u svim kvartovima grada Šibenika i one su, nažalost, postale normalne i karakteristične za ovaj grad.

Slika 10. prikazuje još takvih mjesta gdje su vozila parkirana na nogostupu, a kao problem se javlja nemogućnost prolaska pješaka.



Slika 10. Parkirana vozila na nogostupu u Šibeniku, Izvor: <https://sibenik.rocks/wp-content/uploads/2020/05/njivice-1024x451.jpg> (11.03.2021.)

Slika 11. prikazuje ulicu iznad Osnovne škole Vidici. Gledajući ovu sliku postavlja se pitanje kako će dijete koje ide u školu (ili iz škole kući) ili, pak, roditelj s dječjim kolicima, proći ovim nogostupom, a da ne izađe na cestu, a odgovor je na ovo pitanje svima jasan.



Slika 11. Parkiranje na nogostupu u Šibeniku, Izvor: <https://i1.wp.com/sibenskiportal.hr/wp-content/uploads/2020/08/vidici09.jpg?resize=696%2C465&ssl=1> (11.03.2021.)

Ovakvih slika ima po cijelome gradu i Grad radi na poboljšanju problema parkiranja. Međutim, zaključilo se kako će ovoga, vrlo vjerojatno, uvijek biti iz razloga što svi (ili barem većina) vozači traže besplatan parking. Dakle, s namjerom neplaćanja parkiranja, vozači ostavljaju svoja vozila gdje god, ne vodeći pri tome računa o drugim vozačima, a kamoli o pješacima. Navedeno je veliki problem koji se mora što prije i bolje riješiti.

3.3. Rješenja problema parkiranja u gradu Šibeniku

Zbog prethodno navedenih problema, od kojih su neki prikazani na slikama u ovom završnom radu, Grad Šibenik i Gradski parking d.o.o. kontinuirano ih nastoje riješiti. Sukladno tome, u gradsku staru jezgru, u kojoj ima dosta domaćeg stanovništva, a tijekom sezone i mnogo turista, uveden je prometni red. Naime, osnovan je novi Odjel cestovnog prijevoza robe koji je započeo obavljanjem prijevoza i dostave specijalnim električnim malim radnim vozilom izvrsnih manevarskih sposobnosti, niske razine potrošnje i nulte emisije štetnih plinova.

Otkako je osnovan ovaj Odjel, ulaz u povijesnu jezgru dozvoljen je isključivo ovlaštenim vozilima Gradskog parkinga na električni pogon, dok se sva ostala dostava Dostavnim i teretnim vozilima vrši samo do prekrajnog mjesta na Poljani. Od tog se mjesta roba prebacuje električnim vozilima do konačnog odredišta.

Ovakav je način prijevoza uveden s ciljem smanjenja automobilskog prometa u pješačkoj zoni u kojoj su u posljednje vrijeme bila prisutna sve veća vozila na dizelski pogon koja zagađuju zrak, oštećuju ulice i fasade na kućama, ali i ugrožavaju sigurnost pješaka (15 godina Gradskog parkinga - monografija, 2021.).

Osim izgradnje parkirališta koja su prethodno navedena i prikazana, definitivno najveći projekt, a i pogodak u području parkiranja, jest podzemna garaža izrađena na gradskom Trgu, Poljani. Radovi na izgradnji podzemne garaže i uređenju glavnog gradskog trga započeli su u listopadu 2018. godine, a završeni su 28. lipnja 2020. godine. Naime, ova podzemna garaža, čiji je investitor Gradski parking d.o.o. u suradnji s Gradom Šibenikom, sadržava 256 parkirnih mjesta, od čega je 12 invalidskih (Šibenik - podzemna garaža Poljana, 2021.).

Slika 12. prikazuje Trg Poljana, a slika 13. podzemnu garažu Poljana u Šibeniku.



Slika 12. Gradski trg Poljana u Šibeniku, Izvor: <https://www.eccos.com.hr/wp-content/uploads/2020/07/Poljana-Sibenik-Eccos-inzenjering-1-compressed-scaled.jpg> (11.03.2021.)



Slika 13. Podzemna garaža Poljana, Izvor: Šibenik in (11.03.2021.)

Nažalost, iako Trg sada služi kao šetalište, a ne više kao parkiralište, a ispod se nalazi i parkiralište, izgleda da ni ova podzemna garaža nije idealno rješenje za problem parkiranja u gradu Šibeniku. Iako se njome dobilo mnogo parkirnih mjesta, prošle se godine javio problem s prokišnjavanjem zbog čega su se vozači svakako „odvukli“ od parkiranja u ovoj garaži.

U nastavku će se iznijeti moguća rješenja problema parkiranja u gradu Šibeniku.

3.3.1. Bolji javni gradski prijevoz

Osnova dobro uređenog prometnog sustava svakoga grada je kvalitetan javni prijevoz što šibenski definitivno nije. Naime, unaprjeđenjem javnog prijevoza ponudila bi se alternativa velikom broju korisnika koji, zbog sporog i neudobnog javnog prijevoza koriste osobna vozila za putovanje na posao, u trgovinu i slično. Naravno, uvijek će biti onih koji preferiraju osobna vozila, no promjenom tarifne politike te povećanjem kvalitete javnog prijevoza, velik broj dosadašnjih korisnika osobnih automobila odlučio bi se na alternativnu varijantu, javni prijevoz. Ljudi odabiru osobna vozila iz razloga što su tada neovisni o vremenu polaska i dolaska i planiraju putovanje prema svojim potrebama. Međutim, kao posljedica toga javlja se zagušenost prometa u gradu, povećava se broj prometnih nesreća i smanjuje mogućnost parkiranja osobnih vozila.

Stoga bi se bolje organiziranim i kvalitetnijim javnim prijevozom smanjio protok osobnih vozila čime bi se smanjili i navedeni problemi.

3.3.2. Izmjena naplate parkiranja

Izmjenom naplate parkiranja poboljšao bi se sustav parkiranja u gradu Šibeniku. Naime, time se ne bi kreiralo više parkirališnih mjesta, ali bi se, vrlo vjerojatno, smanjio broj automobila u samom središtu grada, a što bi rezultiralo većim brojem raspoloživih parkirnih mjesta. Budući da je Šibenik grad koji postaje sve više poželjan domaćim i stranim turistima, povećava se i potražnja za parkirališnim mjestima, a ponuda se povećava puno manjom brzinom. Kao što je prethodno rečeno, cijena parkiranja kreće se od 3 do 10 kuna (ovisno o zoni) što je zaista vrlo malo. Stoga, kada bi se povećala cijena parkiranja možda bi i potražnja bila manja. Također, prethodno je objašnjena povlaštena parkirna karta za koju ima pravo samo fizička osoba s prijavljenim boravištem/prebivalištem ili pravna osoba sa sjedištem na određenoj adresi. Smanjenje potreba za parkiranjem trebalo bi voditi preko poslovnih subjekata i posjetitelja. Naime, poslovnim bi subjektima trebalo ograničiti broj povlaštenih parkirnih karata u odnosu na broj zaposlenih u poslovnom subjektu, povisiti tarifu povlaštenih parkirnih karata u odnosu na tarifu za stanare te ukinuti mjesečne karte čime bi bili primorani kupiti godišnju kartu. Navedenim bi se postiglo da stanari imaju prednost parkiranja u području svog stanovanja.

Osim promjene cijena i redosljeda parkiranja, u grad Šibenik bi trebalo uvesti i naplatu ulaska u gradsko središte. Naime, ovime bi se ograničio ulazak u samo središte i naplaćivao bi se ulazak čime bi se zasigurno smanjio broj osobnih vozila u samom središtu grada. Naravno, stanovnicima tog dijela grada kao i autobusima koji moraju proći kroz središte grada zbog ostavljanja putnika, ovo se ne bi naplaćivalo. Međutim, u svim područjima u središtu grada gdje se može ići pješke, svi oni vozači kojima adresa prebivališta nije ondje, morali bi platiti ako žele ući u središte grada. Mnoge su prednosti od manjeg broja vozila u samom središtu grada poput manje buke i vibracija, smanjene emisije štetnih plinova, čistijeg okoliša te veće upotrebe javnog prijevoza. S obzirom da se stanovnicima tog područja ulaz ne bi naplaćivao, oni ne bi imali veća opterećenja u financijskom smislu, a imali bi velike koristi u smislu zdravlja i smanjenja gužvi. Također, to bi dovelo do većeg broja slobodnih parkirališnih mjesta čime bi se smanjilo „kruženje“ gradom u potrazi za slobodnim parkirališnim mjestom.

3.3.3. Izgradnja garaža za parkiranje

Garaže za parkiranje prometne su građevine kojima je osnovna namjena parkiranje vozila i one predstavljaju najbolji način organizacije parkiranja na područjima na kojima je na malenom prostoru potrebno omogućiti smještaj velikog broja vozila. Garaže omogućavaju višestruku iskoristivost površina za parkiranje u odnosu na klasična parkirališta jer mogu biti izrađene u nekoliko etaža. Međutim, izgradnja garaža višestruko je skuplja u odnosu na izgradnju parkirališta ili uličnih parkirališnih površina. Zbog ekonomske racionalnosti, u garažama za parkiranje potrebno je osigurati dobru popunjenost u svim vremenskim intervalima tijekom dana i svim danima tijekom tjedna. Parkirališne bi garaže trebale biti smještene što bliže gradskim središtima u blizini administrativnih, trgovačkih, poslovnih, smještajnih objekata, te objekata razonode.

Dakle, grad Šibenik ima mnoštvo problema s parkirališnim mjestima, ali i mnogo potencijala za rješavanje tih problema. Međutim, mnogo je čimbenika koji bi se trebali „posložiti“ kako bi se navedeni problemi uspješno riješili. Kako god, napredak je posljednjih godina vidljiv, ali taj napredak još uvijek nije dovoljan za potpuno rješavanje problema parkiranja u gradu Šibeniku.

4. ZAKLJUČAK

Današnje turističke destinacije obilježava veliki broj lokalnog, domaćeg stanovništva, ali i domaćih i stranih turista. Ovisno o turističkoj destinaciji, neke su više posjećene zimi, neke ljeti, a neke kroz cijelu godinu. Bez obzira na doba velike posjećenosti, očito je da u svakoj od njih, upravo u to vrijeme, nastaje velika prometna gužva onečišćenost okoliša te buka. Osim same činjenice da si sve više ljudi može priuštiti vozilo, tj. da ono više nije luksuz nego potreba, u svakome je mjestu sve više vozila. Iz navedenog proizlazi povećana potražnja za parkirališnim mjestima koju mnoge turističke destinacije ne mogu zadovoljiti. Upravo se zbog toga pribjegava raznim rješenjima od kojih su neka manje, a neka više efikasna.

U ovome je radu prikazan grad Šibenik kao turističko središte Šibensko-kninske županije, ali i šire jer je vrlo privlačan i posjećen grad. Budući da u ovom gradu postoji problem parkiranja vozila kroz cijelu godinu, u vrijeme turističke sezone taj je problem posebno izražen. Naime, iz godine u godinu broj turista iz raznih dijelova svijeta raste, a samim time i broj vozila na cesti. Kao rezultat toga javljaju se velike gužve u prometu, nezadovoljstvo stanara, onečišćenje zraka te buka. Grad Šibenik pokušava tome stati na kraj, tj. razriješiti problem parkiranja poduzimajući niz aktivnosti. Osim uvođenja naplate parkiranja na nekim mjestima koja su bila besplatna, u gradu se otvaraju i nova parkirališta i podzemna garaža na samome trgu. Iako se događa „nešto“, to je još uvijek nedovoljno za kvalitetno parkiranje u ovome gradu. Ukoliko se ovaj problem želi riješiti na što bolji i efikasniji način, potrebno je uložiti daljnje napore, i to suradnjom između stručnjaka raznih područja.

LITERATURA

15 godina Gradskog parkinga - monografija. (2021.). Dohvaćeno iz

https://issuu.com/gradskiparking/docs/gp_monografija_15god

Booking.com - Šibenik. (2021.). Dohvaćeno iz

https://www.booking.com/city/hr/sibenik.html?aid=1610684;label=sibenik-z90YY9Xpws3Mvys4D_RYngS380886876681:pl:ta:p1:p2:ac:ap:neg:fi:tiaud-1110454565707:kwd-408735298008:lp1028859:li:dec:dm:ppccp=UmFuZG9tSVYkc2Rllyh9YfqndqqG8nt10AsofPfvtt0;ws=&gclid=Cj0KCQ

Gradski parking d.o.o. Šibenik - rampom regulirana parkirališta. (2021.). Dohvaćeno iz

<http://www.gradski-parking.hr/stranice/rampom-regulirana-parkirališta/38.html>

Gradski parking d.o.o. Šibenik. (2021.). Dohvaćeno iz [http://www.gradski-](http://www.gradski-parking.hr/stranice/povijest-gradskog-parkinga-d-o-o/16.html)

[parking.hr/stranice/povijest-gradskog-parkinga-d-o-o/16.html](http://www.gradski-parking.hr/stranice/povijest-gradskog-parkinga-d-o-o/16.html)

Hitrec, T. (1995). *Turistička destinacija - pojam, razvitak, koncept.* Zagreb: Turizam, Institut za turizam.

Horak, S. (2005.). *Turizam i promet u Hrvatskoj.* U: Čorak, S. (Ur.), Zagreb: Ceste i mostovi, Hrvatsko društvo za ceste.

Hotel D-resort Šibenik. (2021.). Dohvaćeno iz <https://www.dresortsibenik.com/en/the-hotel/general-info>

Hrvatska enciklopedija. (2021). Dohvaćeno iz

<https://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=62763>

Jelinović, Z. (1973.). *Promet u mirovanju - tehničko-ekonomski aspekti parkiranja i garažiranja vozila.* Zagreb: Informator.

Klaić, B. (2001.). *Natuknica Destinacija, Rječnik stranih riječi.* Zagreb: Nakladni zavod Matice Hrvatske.

Magaš, D. (1997.). *Turistička destinacija.* Opatija: Hotelijerski fakultet Opatija.

Magaš, D. (2003.). *Management turističke organizacije i destinacije.* U: Bartoluci, M. (Ur.), Rijeka: Adamić.

- Maršanić, R. (2008.). *Parkiranje u turističkim destinacijama*. Rijeka: IQ PLUS d.o.o. Kastav.
- Međunarodni dječji festival u Šibeniku*. (2021.). Dohvaćeno iz <https://www.mdf-sibenik.com/index.php/o-festivalu/>
- Mrnjavac, E. (2002.). *Promet u turizmu*. U: Zelenika; R. (Ur.), Opatija: Fakultet za turistički i hotelski menadžment.
- Muzej grada Šibenika*. (2021.). Dohvaćeno iz http://www.muzej-sibenik.hr/hrv/o_muzeju.asp
- NEFRO2020*. (2021.). Dohvaćeno iz <https://nefro2020.conventuscredo.hr/o-sibeniku/>
- Službene stranice Grada Šibenika*. (2021.). Dohvaćeno iz <https://www.sibenik.hr/>
- Supertoona festival Šibenik*. (2021.). Dohvaćeno iz <https://www.animation-festivals.com/festivals/supertoona-international-animation-festival/>
- Šibenik - podzemna garaža Poljana*. (2021.). Dohvaćeno iz <https://www.sibenik.hr/projekti/projekt-ure-enja-trga-poljana-i-podzemne-garaze/47.html>
- Tomić, M. (1979.). *Specifični vidovi gradskog saobraćaja*. Beograd: Saobraćajni fakultet Beograd.
- Turistička zajednica Šibensko-kninske županije*. (2021.). Dohvaćeno iz <https://www.sibenik-tourism.hr/#>
- Tvrđava kulture Šibenik - tvrđava sv. Mihovila*. (2021.). Dohvaćeno iz <https://tvrđava-kulture.hr/hr/tvrđava-sv-mihovila/bastina/>
- Večeri dalmatinske šansone u Šibeniku*. (2021.). Dohvaćeno iz <https://www.sibenik-tourism.hr/eventi/veceri-dalmatinske-sansone/36.html>
- Vukonić, B. (1995.). *Smisao i objašnjenje pojma turistička destinacija*. Zagreb: Turizam, Vol. 43.
- Zakon o sigurnosti prometa na cestama. (2004.). Narodne Novine, 105.

POPIS SLIKA

Slika 1. Faze u razvoju destinacije	5
Slika 2. Grad Šibenik na karti Republike Hrvatske.....	21
Slika 3. Hrvatsko narodno kazalište u Šibeniku.....	23
Slika 4. Hotel D-resort Šibenik	25
Slika 5. Parkiralište Sv. Nediljica u Šibeniku	27
Slika 6. Parkiralište na mulu Krke u Šibeniku	28
Slika 7. Problem parkiranja u kvartu Baldekin	31
Slika 8. Parkiralište kod dvorane Baldekin.....	32
Slika 9. Npropisno parkiranje u Šibeniku	33
Slika 10. Parkirana vozila na nogostupu u Šibeniku	34
Slika 11. Parkiranje na nogostupu u Šibeniku	34
Slika 12. Gradski trg Poljana u Šibeniku.....	36
Slika 13. Podzemna garaža Poljana.....	36

POPIS TABLICA

Tablica 1. Parkirališne zone i cijene parkiranja u gradu Šibeniku	28
---	----