



TRAMES

NARUČITELJ

SPLITSKO-DALMATINSKA ŽUPANIJA
Domovinskog rata 2, 21 000 Split
OIB_40781519492

PARTNERI

ŠIBENSKO-KNINSKA ŽUPANIJA
Trg Pavla Šubića I. br. 2, 22000 Šibenik
OIB_99395814920

GRAD SPLIT
Obala kneza Branimira, 21 000 Split
OIB_78755598868

NAZIV PROJEKTA

**MASTERPLAN PROMETNOG RAZVOJA FUNKCIONALNE REGIJE
SREDNJA DALMACIJA, STRATEŠKA PROCJENE UTJECAJA
PLANA/PROGRAMA NA OKOLIŠ**

UGOVOR BR
STAVKA IZ UGOVORENOG TROŠKOVNIKA

TR-01-UG-2021-133
N/P

RAZINA RAZRADE
NAZIV IZVJEŠTAJA

GLAVNI IZVJEŠTAJ
NACRT MASTERPLANA

ZAJEDNIČKA OZNAKA PROJEKTA
BROJ TD

132/2022
55/2022

BROJ REVIZIJE

06

VODITELJ UGOVORA
UGOVARATELJ / IZRAĐIVAČ

MARKO BAŠIĆ, struč.spec.ing.aedif.
TRAMES D.O.O.,
Šipčine 2, 20000 Dubrovnik
OIB_80480322314

DIREKTOR

MARKO BALIJA, dipl. ing.

MJESTO I DATUM IZRADE

DUBROVNIK, listopad 2023.

Projekt je sufinancirala Europska unija iz Kohezijskog fonda





MASTERPLAN PROMETNOG RAZVOJA FUNKCIONALNE REGIJE SREDNJA DALMACIJA, STRATEŠKA PROCJENE UTJECAJA PLANA/PROGRAMA NA OKOLIŠ



Sadržaj

1. UVOD	5
1.1. POZADINA, POTREBA I OBUHVAT IZRADE MASTER PLANA	5
1.2. CILJEVI IZRADE MASTERPLANA	6
1.3. METODOLOGIJA IZRADE MASTERPLANA	7
1.4. DEMOGRAFSKA ANALIZA OBUHVAĆENOG PODRUČJA	9
1.4.1. Grad Split	10
1.4.2. Splitsko-dalmatinska županija	13
1.4.3. Šibensko-kninska županija	15
2. ANALIZA RELEVANTNIH STRATEGIJA I PLANOVA	18
2.1. ANALIZA RELEVANTNIH STRATEGIJA I PLANOVA NA RAZINI EUROPSKE UNIJE	18
2.2. ANALIZA RELEVANTNIH STRATEGIJA I PLANOVA NA NACIONALNOJ RAZINI	22
2.3. ANALIZA RELEVANTNIH STRATEGIJA I PLANOVA NA REGIONALNOJ RAZINI	30
3. ANALIZA ZAKONSKOG OKVIRA EUROPSKE UNIJE I REPUBLIKE HRVATSKE	42
3.1. ZAKONSKI I PODZAKONSKI AKTI EUROPSKE UNIJE	42
3.1.1. Cestovni promet	42
3.1.2. Željeznički promet	43
3.1.3. Zračni promet	44
3.1.4. Pomorski promet	45
3.2. AKTI I PODZAKONSKI AKTI REPUBLIKE HRVATSKE	45
3.2.1. Cestovni promet	45
3.2.2. Željeznički promet	48
3.2.3. Zračni promet	51
3.2.4. Pomorski promet	53
3.2.5. Biciklistički i pješački promet	56
4. ANALIZA VAŽEĆE PROSTORNO PLANSKE DOKUMENTACIJE	57
5. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA SUSTAVA PROSTORNOG OBUHVATA MASTER PLANA	65
5.1. SEKTORSKA ANALIZA	65
5.1.1. Cestovni promet	65
5.1.2. Željeznički promet	93
5.1.3. Javni prijevoz putnika i urbani promet	101
5.1.4. Zračni promet	111
5.1.5. Pomorski promet	112
5.1.6. Pješački i biciklistički promet	113
5.1.7. Sustav parkiranja	122
5.1.8. Teretni promet	127
5.1.9. Prometna istraživanja	129
5.1.10. Obrambene i vojne aktivnosti u kontekstu prometa	137
5.2. LISTA OBRAĐENIH HIPOTEZA I ZAKLJUČAK O NJIHOVOJ POTVRDI	138
5.2.1. Hipoteze o povećanju učinkovitosti prometnog sustava u funkcionalnim urbanim područjima	140
5.2.2. Hipoteze o poboljšanju prometne povezanosti na regionalnoj razini, na otocima i u ruralnim područjima	150
5.2.3. Hipoteze o unaprjeđenju teretnog prometa, prometa opskrbnih lanaca, specijalnog i izvanrednog prijevoza	154
5.2.4. Hipoteze o dekarbonizaciji prometa i smanjenja ekološkog otiska	155
5.2.5. Hipoteze o sigurnosti prometa	157
5.3. ANALIZA SNAGA I SLABOSTI, PRILIKA I PRIJETNJI PROMETNOG SUSTAVA PODRUČJA OBUHVATA MASTER PLANA	158
6. CILJEVI I MJERE	162
6.1. VIZIJA	162



6.1.1.	Opći ciljevi	163
6.2.	CILJEVI	167
6.2.1.	Specifični ciljevi	167
6.3.	MJERE	181
6.3.1.	Mjere cilja 1. Povećanje učinkovitosti prometnog sustava u funkcionalnim urbanim područjima	182
6.3.2.	Mjere cilja 2. Poboljšanje prometne povezanosti na regionalnoj razini, na otocima i u ruralnim područjima	200
6.3.3.	Mjere cilja 3. Unaprjeđenje teretnog prometa, prometa opskrbnih lanaca, specijalnog i izvanrednog prijevoza	208
6.3.4.	Mjere cilja 4. Dekarbonizacija prometa i smanjenje ekološkog otiska	218
6.3.5.	Mjere cilja 5. Povećanje sigurnosti u prometu	228
7.	MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA.....	237
7.1.	Uvod	237
7.2.	Mjere poboljšanja stanja okoliša	237
7.3.	Mjere sprječavanja i ublažavanja utjecaja provedbe Masterplana na sastavnice i čimbenike u okolišu	238
7.4.	Mjere ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže	240
8.	LITERATURA, TABLICE I SLIKE	249
8.1.	POPIS LITERATURA I IZVORA	249
9.	POPIS TABLICA I SLIKA	252
9.1.	POPIS TABLICA.....	252
9.2.	POPIS SLIKA	254
PRILOZI.....		256



1. UVOD

1.1. POZADINA, POTREBA I OBUHVAT IZRADE MASTER PLANA

Promet čini važan aspekt u funkcionalnoj organizaciji prostora koji utječe na gospodarski razvoj i razvoj društva u cjelini, zbog čega se ističe potreba za adekvatnim prometnim planiranjem. Masterplan prometnog razvoja funkcionalne regije Srednja Dalmacija (u daljnjem tekstu: Masterplan) izrađen je kao krovni regionalni strateški dokument u području planiranja prometa koji ukazuje na prometne potrebe te prepoznaje načine rješavanja problema prometne mreže u svrhu unaprjeđenja prometnog sustava Splitsko-dalmatinske županije i Šibensko-kninske županije te svih jedinica lokalne samouprave na njihovom području. Masterplan predlaže mjere usmjerene na unaprjeđenje prometne infrastrukture, poboljšanje operativne funkcionalnosti i povezanosti prometnog sustava, povećanje razine dostupnosti i sigurnosti, razvoj inteligentnog prometnog sustava, unaprjeđenje intermodalnosti i integriranost prometa/prijevoza, smanjenje negativnog utjecaja na okoliš, unaprjeđenje ekološke učinkovitosti i poboljšanje financijske održivosti prometnog sustava. U skladu s datostima prostora te ovisno o njegovoj namjeni, Masterplanom se osiguravaju uvjeti za zadovoljenje prometne potražnje i optimalne integracije cjelokupnog prometnog sustava, a u korist nacionalnog, regionalnog i lokalnog gospodarstva i kvalitete te standarda života lokalnog stanovništva.

Temeljni strateški dokument prometnog sektora u Republici Hrvatskoj predstavlja *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. do 2030. godine* (2017). U okviru mjera za budući razvoj prometnog sustava RH, Strategijom je utvrđena potreba te je dan okvir za izradu glavnih prometnih planova (Masterplanova) funkcionalnih regija. Strategija navodi kako Masterplanovi funkcionalnih regija trebaju definirati mjere za smanjenje velikih razlika u razvoju među regijama i odrediti načine kojima će se osnažiti razvojni potencijal regije, povećati konkurentnost cijele zemlje uz istovremeno prepoznavanje postojećih i budućih potreba. Prema Strategiji, funkcionalne regije čine područja s visoko učestalom unutar regionalnom interakcijom mobilnosti. Prostorni obuhvati pojedinih funkcionalnih regija utvrđeni su na temelju analize prometne potražnje i stvarnih prometnih interakcija, odnosno neovisno o županijskim i državnim granicama a iste se mogu i međusobno preklapati. Strategijom je definirano 6 (šest) funkcionalnih regija na prostoru RH: Središnja Hrvatska, Istočna Hrvatska, Sjeverni Jadran, Sjeverna Dalmacija, Središnja Dalmacija, Južna Dalmacija, pri čemu Funkcionalna regija Središnja Dalmacija obuhvaća prostor Splitsko-dalmatinske županije, Šibensko-kninske županije, te sjeverni dio Dubrovačko-neretvanske županije. Dubrovačko-neretvanska županija ne ulazi u predmetni dokument sukladno projektnom zadatku gdje je definiran geografski obuhvat samo Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije. Iako su na prostornom obuhvatu ovog Masterplana izražene prometne interakcije, u dosadašnjem planiranju prometnog sustava ovaj prostor nije sagledavan kao cjelina. Dosadašnji način planiranja razvoja prometnog sustava rezultirao je posljedično nejednakim razvojem prometne infrastrukture i podijeljenim upravljanjem prometnim sustavom.

Funkcionalna regija Srednje Dalmacije (u daljnjem tekstu: funkcionalna regija/FRSD) obuhvaća područje Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije koja se sastoji od 75 lokalnih samouprava (54 općine i 21 grad). Ukupne je površine 19.776,40 km², od čega se na kopneni dio s otocima odnosi 7.517,64 km². Na sjeveru graniči s Republikom Bosnom i Hercegovinom, s Dubrovačko-neretvanskom županijom na istoku te sa Zadarskom županijom na zapadu, a na jugu se prostire do granice teritorijalnog mora Republike Hrvatske (Slika 1). Kao geografsko-prostorne cjeline u okviru funkcionalne regije koje uvjetuju razvoj prometa i utječu na prometne sustave izdvajaju se: zaobalje, priobalje i otoci. U prometnom smislu, glavna značajka ove regije je dobra prometna povezanost s ostalim funkcionalnim regijama Hrvatske, a time i s europskim teritorijem. Na području funkcionalne

regije zastupljen je svaki od prijevoznih oblika. Analiza rasprostranjenosti upućuje na potrebe različitog pristupa na različitim područjima funkcionalne regije koji se međusobno ne isključuju, već naprotiv, jedni drugog međusobno podupiru u nastojanju bolje organizacije i kombinacije različitih prometnih modova. S druge strane, trenutnu razinu prometnog sustava Splitsko-dalmatinske županije i Šibensko-kninske županije karakterizira i odvojenost glavnih prometnica (ceste, željeznica), zastarjela unutarregionalna i međuregionalna povezanost, iznimna opterećenost obalnih prometnih pravaca, velika udaljenost između dijelova (uključujući otoke) funkcionalne regije što ga čini kompleksnim prometnim područjem.



Slika 1: Prostorni obuhvat i prometni sustav Funkcionalne regije Srednja Dalmacija

Izvor: Autori

1.2. CILJEVI IZRADE MASTERPLANA

Područje Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije nije imalo razrađen strateški razvojni dokument za područje prometa koji bi prometni sustav funkcionalne regije razmatrao kao cjelinu i time poticao integriran pristup razvoja. Izradi Masterplana prometnog razvoja funkcionalne regije Srednja Dalmacija, pristupilo se stoga kao razvoju strateškog dokumenta od važnosti za gospodarski i prometni razvoj, kako predmetne funkcionalne regije, tako i šireg kontaktnog prostora. Sveobuhvatan cilj izrade Masterplana je identificirati probleme i prilike za poboljšanje prometnog sustava, te postaviti okvire mogućih rješenja. Masterplanom se predviđa ravnomjerniji razvoj prometne infrastrukture i ujednačenije upravljanje prometnim sustavom gledano u cjelini promatrane regije, uz integraciju prometnih podsustava putem institucionalnih, organizacijskih i infrastrukturnih poboljšanja, s posebnim naglaskom na integraciju sustava javnog prijevoza. Masterplanom će biti



predložena optimalna rješenja organizacije, operativnog funkcioniranja i upravljanja, te infrastrukturne gradnje i vođenja svih modova prometa.

Opći cilj Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine, pa tako i opći cilj Masterplana prometnog razvoja FRSD predstavlja postizanje učinkovitog i održivog prometnog sustava. Kako bi se postigao taj cilj sve intervencije koje definira Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine sukladne su politikama, standardima i propisima Europske unije koje su primijenjene i u izradi ovog Masterplana:

- Osiguravanje osnove za održivi razvoj sektora (financijski, tehnički, ekološki itd.),
- Usklađenje ciljeva pojedinih prometnih sektora sukladno važećim strategijama i planovima Splitsko-dalmatinske županije i partnera na području FRSD,
- Postizanje integriranog pristupa planiranju prometa na svim razinama - nacionalnoj, (funkcionalno) regionalnoj, lokalnoj, s time da se sve temelje na zajedničkoj metodologiji i utvrđuju jasan slijed planiranja počevši od Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine,
- Utvrđivanje potreba lokalne/regionalne mobilnosti radi nadopune uzoraka međunarodne mobilnosti i mobilnosti na velike udaljenosti utvrđenih u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine,
- Stvaranje zajedničkog alata za planiranje neovisnog o financijskim sredstvima,
- Analiza i predlaganje unaprjeđenja u prometnom sustavu iz različitih perspektiva (organizacija, upravljanje, funkcionalnost, infrastruktura itd.),
- Utvrđivanje stvarnih potreba za unaprjeđenje prometnog sustava kao alata za podršku socioekonomskog razvoja područja,
- Planiranje prometnog sustava u skladu s potrebama ostalih socioekonomskih sektora (obrazovanje, zdravlje, otpad, turizam, industrija, logistika itd.),
- Utvrđivanje nužnih koraka za daljnji razvoj definiranih mjera.

Masterplan predstavlja okvir za razvoj funkcionalne regije i usklađen je s ostalim krovnim dokumentima u području prometa u Republici Hrvatskoj, a i na razini Europske unije. Europske smjernice, kao i nacionalna prometna strategija, vrlo jasno upućuju kako je cilj svih regija Europe i Hrvatske postići održivi promet. Prometni sustav stoga valja graditi i organizirati s težnjom ka poboljšanoj prometnoj dostupnosti regije, uz razvoj učinkovitog i održivog prometnog sustava, osiguravanjem veće mobilnosti građana pomoću ekološki i ekonomskih prihvatljivih oblika prijevoza, što više pješaćenjem i vožnjom bicikla, korištenjem javnog prijevoza umjesto automobila, povećanjem sigurnosti u prometu, unaprjeđenjem energetske učinkovitosti i osuvremenjivanjem kvalitete usluga, kako bi zajednički bili podloga suvremenom prijevozu ljudi i robe.

1.3. METODOLOGIJA IZRADE MASTERPLANA

Izrada Masterplana temelji se na detaljnoj analizi prometnog sektora, odnosno interakciji unutar prometnog sustava prostornog obuhvata Masterplana te interakciji prometnog sustava s gospodarskim sustavom čija kretanja imaju utjecaj na prometni sustav. Kao i svaki strateški dokument, Masterplan kao osnovu za definiranje ciljeva i mjera uzima analizu i ocjenu postojećeg stanja. Analiza i ocjena postojećeg stanja zasnivala se na prikupljanju podataka i korištenju specifičnih znanja kako bi se došlo do odgovarajućih zaključaka temeljem kojih su, u kasnijim fazama, definirani ciljevi i mjere neophodni za razvoj prometnog sustava funkcionalne regije Srednje Dalmacije.



Metodologija izrade Materplana u prvoj je fazi izrade obuhvaćala analizu prometnog sustava prostornog obuhvata funkcionalne regije. Procesu je prethodilo prikupljanje podataka uz pomoć prethodnih planova iz prometnog sektora i prostornog planiranja, kao i odgovarajućih studija izvedivosti te ostalih relevantnih dokumenata iz prometnog sektora, uz procjenu kakvoće postojećih podataka. Prikupljanje podataka podrazumijevalo je prikupljanje svih relevantnih informacija koji nedostaju; o infrastrukturi, organizaciji i upravljanju prometnog sustava na području Masterplana i njihovo sistematiziranje prikladno za strateške analize. Procesom prikupljanja angažirani su svi relevantni dionici sa predmetnog područja, uz provedbu terenskih istraživanja prometa (ankete i brojenja prometa). Sveobuhvatna analiza trenutačne situacije prometnog sustava izrađena je pokrivajući sve aspekte bitne za prometni sustav uključujući kakvoću i kapacitet infrastrukture, prometnu sigurnost, trenutačnu i buduću prometnu potražnju, pristupačnost, funkcionalnost mreže, organizaciju sustava, institucionalni ustroj, trenutačni sustav upravljanja i održavanja itd. Cilj analize FRSD bio je utvrditi i opisati postojeće i buduće potrebe regije koje utječu na prometnu potražnju kao što su: razvoj poslovne infrastrukture i sl. Utvrđene buduće potrebe korištene su u svrhu definiranja zahtjeva prometnog sustava (modela), paralelno s potrebama proizašlima iz relevantnih sektorskih analiza. U ovoj su fazi također provedene radionice s relevantnim dionicima te definirane hipoteze vezane uz prometni sustav prostornog obuhvata Masterplana.

Na temelju provedenih aktivnosti u sklopu I. faze izrade Masterplana, izrađena je SWOT analiza, koncipirana vizija kojom je utvrđen željeni smjer razvoja prometnog sustava, definirani su opći i specifični ciljevi Masterplana, sa vrijednostima, rokovima i pokazateljima uspješnosti (KPI) radi nadzora prometnog razvoja funkcionalne regije. Svi ciljevi usklađeni su s politikama, standardima i propisima Europske unije koji su definirani Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine, kao i s ciljevima pojedinih prometnih sektora sukladno važećim strategijama na području FRSD.

Paralelno s odabirom mjera odvijalo se modeliranje scenarija „učiniti sve“ u prometnom modelu. Multimodalni prometni model izrađen je u svrhu analize postojeće situacije prometnog sustava kako bi se utvrdili glavni problemi u prometu i procjene budućih prometnih tokova i trendova. U okviru modela razrađene su projekcije za prometne prognoze koje su u skladu s utvrđenim socioekonomskim scenarijima. U ranoj fazi izrade multimodalnog prometnog modela izrađen je Izvještaj o prometnom modelu i analiza prikupljenih podataka kojim je definirano kako se pristupa izradi prometnog modela i koji su relevantni podaci. Izrada prometnog modela temeljila se na bazi Nacionalnog prometnog modela, odnosno na njegovoj prilagodbi glavnom prometnom modelu funkcionalne regije Srednja Dalmacije. Kako bi se predvidio i prezentirao promet unutar funkcionalne regije prikazani su interni prometni tokovi, tranzitni i međunarodni tokovi te prometni tokovi od ostalih funkcionalnih regija prema funkcionalnoj regiji Srednja Dalmacija i obratno. U I. fazi izrade Masterplana izrađen je scenarij „ne učiniti ništa“. U scenarijima „ne učiti ništa“ i „učiniti sve“ predviđena je buduća potražnja za mobilnošću i prijevozom na prostornom obuhvatu Masterplana, uz definiranje prometne mreže, model sociodemografskog razvoja pojedinih zona obuhvata Masterplana te vanjsku prometnu potražnju. Definirani scenariji „ne učiniti ništa“ i „učiniti sve“ predstavljaju skup parametara i izračuna učinka prometnog razvoja za 2020., 2025. i 2030. godinu. Prometni model je izrađen na temelju predviđene ponude i potražnje za prometom. Ponuda obuhvaća kvalitetu i raširenost prometne mreže unutar prostornog obuhvata Masterplana, a potražnja je procijenjena na temelju izračunatih demografskih parametara (broj stanovnika, radnih mjesta, stanara itd.) i procijenjenih parametara za prijevozne navike poput dužine putovanja, načina putovanja i sl.

U sklopu izrade Masterplana izrađen je i Plan provedbe Masterplana. Provedbenim planom definirani su scenariji provedbene strategije za razdoblje Masterplana radi ostvarivanja realne provedbe mjera,



uključujući dobro definiran postupak nadzora/ažuriranja. Provedbeni plan izrađen je kao zaseban dokument radi jednostavnosti ažuriranja istog te uključuje:

- Detaljne planove za daljnji razvoj mjera uz jasno definirane odgovornosti i rokove
- Scenarij provedbene strategije uzimajući u obzir sve mjere, kao i prioritete, logičke ovisnosti, vrijeme potrebno za pripremu, ljudske resurse i potrebe za financiranjem, izvore i uvjete za dodjelu odgovornosti,
- Navođenje planiranog termina za sljedeće preispitivanje/ažuriranje Masterplana uzimajući u obzir potencijalne diskontinuitete i nastavak postupka planiranja,
- Konačni niz strateških pokazatelja učinka s ciljnim vrijednostima,
- Program nadzora Masterplana s jasnim pokazateljima, obrascima za tromjesečna, polugodišnja i godišnja kratka izvješćivanja kao i izvješćivanja o nadzoru,
- Analizu glavnih rizika vezanih za provedbu prometnih mjera i projekata koju će pratiti razvoj mjera ublažavanja utjecaja nepredviđenih okolnosti te mjera koje će pomoći eliminirati glavne identificirane rizike.

Kao stručna podloga Masterplanu izrađena je i Strateška procjena utjecaja Masterplana na okoliš. Izrada Strateške studije uključivala je analizu i ocjenu vjerojatno značajnih utjecaja planiranih rješenja i pojedinih zahvata na okoliš, kumulativne utjecaje i konflikte različitih namjena i građevina unutar obuhvata plana, varijantna rješenja i obrazloženje najprihvatljivijeg varijantnog rješenja, mjere zaštite okoliša uključujući mjere sprječavanja, smanjenja, ublažavanja i kompenzacije štetnih posljedica provedbe plana, te predviđene mjere praćenja stanja okoliša.

1.4. DEMOGRAFSKA ANALIZA OBUHVAĆENOG PODRUČJA

O ovom odjeljku bit će prikazani demografski podaci unutar područja Masterplana. Demografski podaci za funkcionalnu regiju Srednje Dalmacije preuzeti su sa stranica Državnog zavoda za statistiku. Osnovni podaci odnose se na posljednji Popis stanovništva proveden 2021. godine. Popis obuhvaća tri jedinice, a to su stanovništvo, kućanstva i stanovi. Popisom stanovništva prikazat će se trenutna analiza stanja u Šibensko-kninskoj i Splitsko-dalmatinskoj županiji. Popis je proveden na dva načina:

1. Od 13. do 26. rujna 2021. građani su se mogli popisati samostalno koristeći se popisnim upitnikom u elektroničkom obliku koji je bio dostupan na portalu e-Građani, istodobno popisujući kućanstvo i stan u kojem stanuju.
2. Od 27. rujna do 14. studenoga 2021. popisivači su s pomoću elektroničkih uređaja popisivali sve popisne jedinice koje se nisu samostalno popisale te su kontrolirali podatke prikupljene samostalnim popisivanjem (preuzimanjem kontrolne šifre od kućanstava koja su se popisala u sustavu e-Građani).

U Popisu 2021. u skladu s međunarodnim statističkim standardima, za definiranje ukupnog stanovništva primjenjuje se koncept uobičajenog mjesta stanovanja (place of usual residence) u skladu s Uredbom (EZ) br. 763/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o popisu stanovništva i stanova (13. kolovoza 2008.)

Površina Šibensko-kninske županije iznosi 2.984 km², a broj stanovnika 2021. godine iznosi 96.624, što je 11,6 % manje u odnosu na 2011. godinu. Ukupna gustoća naseljenosti iznosi 32,38 stan/km², čime se Šibensko-kninska županija svrstava u ispodprosječno naseljenu županiju Republike Hrvatske.

U Splitsko-dalmatinskoj županiji 2021. godine je živjelo 423.407 stanovnika na površini od 4.540 km². Također je zabilježen pad broja stanovnika od 6,9 %. Gustoća naseljenosti je 93,26 stan/km², što je značajno više u odnosu na prosjek Republike Hrvatske.

Grad Split je jedno od najgušće naseljenih područja Republike Hrvatske. Na površini od 79 km² živi ukupno 160.577 stanovnika, a gustoća naseljenosti iznosi 2.032,62 stan/km². Također je zabilježen pad broja stanovnika od 9,88 % u odnosu na 2011. godinu.

Demografske karakteristike se izrazito razlikuju u promatranom području, no zajednička im je izrazito negativna demografska tendencija općeg kretanja, u kojoj prednjači Šibensko-kninska županija.

Šibensko-kninska županija je jedinica regionalne samouprave (JRS) u čijem sastavu se nalazi 20 jedinica lokalne samouprave (JLS), to jest 5 gradova i 15 općina. Regionalno središte je Grad Šibenik, u kojem se nalazi većina funkcija potrebnih za funkcioniranje županije.

Splitsko-dalmatinska županija je također jedinica regionalne samouprave, u čijem sastavu se nalazi 16 gradova i 39 općina, te je njeno središte Grad Split, koji je ujedno i makroregionalno središte te ujedno i središte funkcionalne regije Srednja Dalmacija.

Prema svom statutu, Grad Split obuhvaća područje 8 naselja, te je drugi najveći grad po broju stanovnika u Republici Hrvatskoj. Područje jedinice lokalne samouprave Grada Splita podijeljeno je na 27 gradskih kotara.

Tablica 1. Kontingent stanovništva po županijama i gradovima 2021. godine

Županija/Grad	Spol	Ukupno	Dob 0-14	Radni kontingent (15-64)	Dob 65 i starije	Indeks starenja	Koeficijent starosti
Republika Hrvatska	Ukupno	3.871.833	552.416	2.450.178	869.239	64,0	29,9
	M	1.865.129	283.772	1.219.839	361.518	76,5	26,7
	Ž	2.006.704	268.644	1.230.339	507.721	54,6	32,9
Splitsko-dalmatinska	Ukupno	423.407	62.619	268.678	92.110	69,2	29,0
	M	205.299	32.143	133.660	39.496	80,6	26,4
	Ž	218.108	30.476	135.018	52.614	60,1	31,5
Šibensko-kninska	Ukupno	96.381	12.279	57.702	26.400	48,7	35,5
	M	47.452	6.285	29.290	11.877	54,2	33,1
	Ž	48.929	5.994	28.412	14.523	44,0	37,7
Grad Split	Ukupno	160.577	22.690	102.351	35.536	65,6	29,2
	M	75.583	11.667	49.657	14.259	81,2	25,7
	Ž	84.994	11.023	52.694	21.277	54,6	32,3

Izvor: DZS, 2021

1.4.1. Grad Split

Grad Split zauzima površinu od 79 km², te u njemu živi 37,9 % stanovništva Splitsko - dalmatinske županije te čak 30,9 % stanovništva cjelokupne funkcionalne regije Srednje Dalmacije.

Zemljopisno, Grad Split se nalazi u prostoru srednje Dalmacije u obalnom području. Leži na poluotoku čiji je najviši vrh Marjan (178 m) koji s otokom Čiovom zatvara Kaštelanski zaljev. U neposrednom zaleđu Grada Splita nalaze se planina Mosor (1.339 m) i brdo Kozjak (780 m) s Kliškim vratima (360 m). Na istoku, prirodnu granicu predstavlja rijeka Žrnovnica, dok rijeka Jadro predstavlja granicu na sjeveru. Uže gravitacijsko područje Grada Splita obuhvaća prostor od Trogira do Omiša,

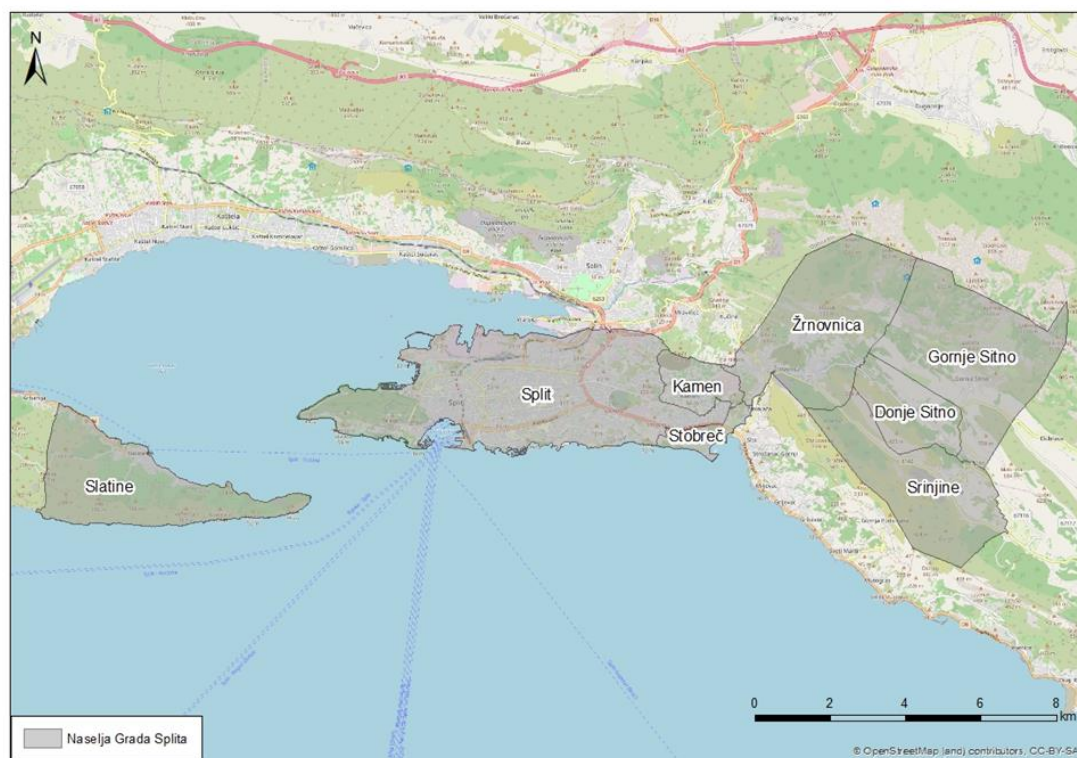
srednjodalmatinske otoke i dalmatinsku Zagoru, dok šire gravitacijsko područje obuhvaća prostor cjelokupne Splitsko-dalmatinske županije. Grad Split je kulturno i gospodarsko središte Dalmacije.

Gustoća naseljenosti Grada Splita iznosi 2.032,62 stanovnika na km², što je izraziti pad u odnosu na 2011. godinu (2.255,59 stan/km²), no, unatoč tome, Grad Split je jedno od najgušće naseljenih prostora unutar Republike Hrvatske.

Grad Split je jedinica lokalne samouprave koja obuhvaća područje 8 naselja i 27 gradska kotara.

Naselja su Split, Kamen, Stobreč, Slatine, Donje Sitno, Gornje Sitno, Srinjine i Žrnovnica.

Gradski kotari su Bačvice, Blatine-Škrabe, Bol, Brda, Grad, Gripe, Kman, Kocunar, Lokve, Lovret, Lučac-Manuš, Mejaši, Meje, Meretajak, Neslanovac, Plokite, Pujanke, Ravne Njive, Sirobuja, Split 3, Sućidar, Šine, Spinut, Trstenik, Varoš, Visoka i Pazdigrad.



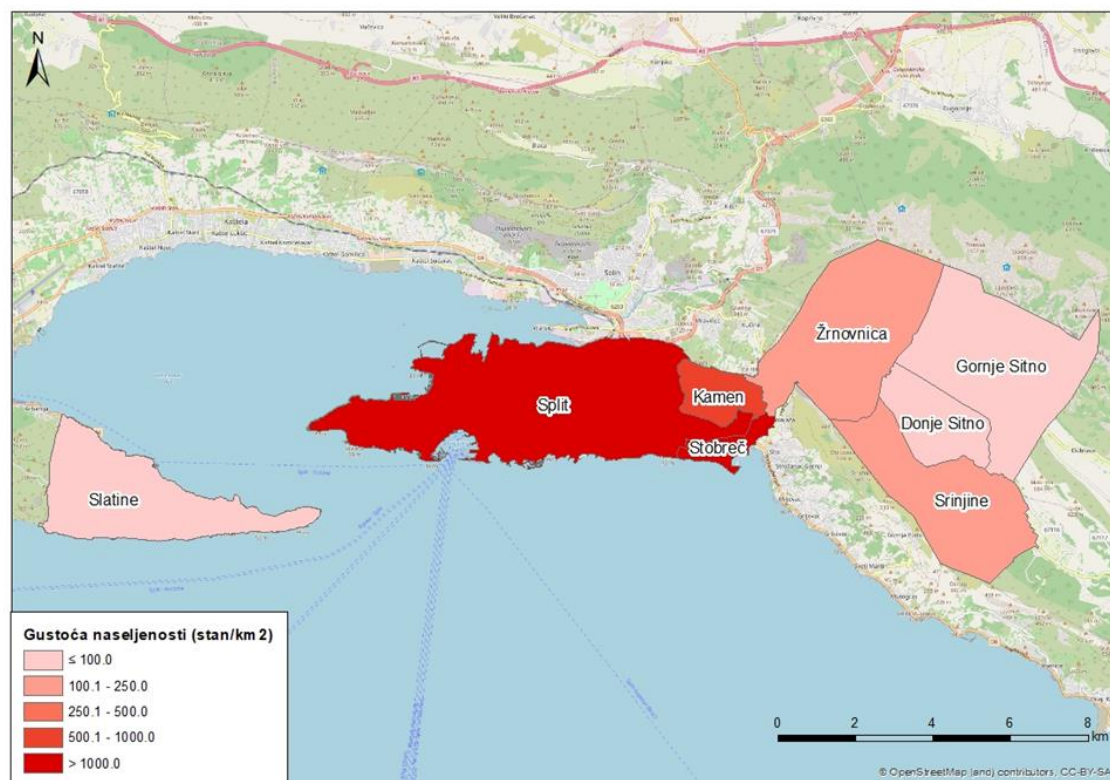
Slika 2. Upravna struktura Grada Splita
Izvor: SRPJ 2013

Tablica 2. Kontingenti stanovništva po naseljima Grada Splita 2021. godine

Naselja	Spol	Dob 0-14	Radni kontingent (15-64)	65 i više	Indeks starosti	Koeficijent starosti
Grad Split	Ukupno	22.690	102.351	35.536	152,5	29,2
	M	11.667	49.657	14.259	123,2	25,7
	Ž	11.023	52.694	21.277	183,3	32,3
Donje Sitno	Ukupno	50	172	67	120,6	28,4
	M	29	89	27	89,5	23,4
	Ž	21	83	40	160,0	33,3
	Ukupno	39	237	80	175,4	30,1

Naselja	Spol	Dob 0-14	Radni kontingent (15-64)	65 i više	Indeks starosti	Koeficijent starosti
Gornje Sitno	M	19	122	39	154,8	26,7
	Ž	20	115	41	196,7	33,5
Kamen	Ukupno	339	1.184	298	88,2	22,2
	M	171	578	146	84,6	22,1
	Ž	168	606	152	92,0	22,4
Slatine	Ukupno	91	478	355	338,7	45,5
	M	49	239	175	338,3	43,8
	Ž	42	239	180	339,1	47,1
Split	Ukupno	20.941	95.550	33.339	154,9	29,3
	M	10.752	46.309	13.238	124,2	25,7
	Ž	10.189	49.241	20.101	187,1	32,5
Srinjine	Ukupno	205	761	233	111,3	26,4
	M	110	373	114	100,7	25,8
	Ž	95	388	119	123,7	26,9
Stobreč	Ukupno	487	1.877	515	109,3	24,5
	M	248	915	233	98,8	23,1
	Ž	239	962	282	120,1	25,8
Žrnovnica	Ukupno	538	2.092	649	122,8	26,6
	M	289	1.032	287	106,7	24,8
	Ž	249	1.060	362	140,7	28,4

Izvor: DZS, 2021



Slika 3. Gustoća naseljenosti po naseljima Grada Splita

Izvor: DZS 2021, SRPJ 2013

1.4.2. Splitsko-dalmatinska županija

Splitsko – dalmatinska županija nalazi se na području srednje Dalmacije, na geografski izrazito heterogenom području. Na sjeverozapadu graniči sa Šibensko-kninskom županijom, na jugoistoku graniči s Dubrovačko-neretvanskom županijom, dok na zapadu i sjeverozapadu graniči sa Bosnom i Hercegovinom. Ukupna površina kopnenog i morskog dijela iznosi 14.106 km², od čega je 4.540 km² kopnene površine. Županija je podijeljena na 3 reljefne cjeline, a to su visoko zaleđe (Zagora) kojeg karakteriziraju brojna krška polja, uzak i gusto naseljen obalni pojas te otoci. Planinski masiv Dinarida čini prirodnu granicu s Bosnom i Hercegovinom, dok planine Kozjak, Mosor i Biokovo odvajaju obalni pojas i zaleđe. Izrazita visina tih reljefnih prepreka (Kozjak – 779 m, Mosor – 1.339 m, Biokovo – 1.762 m) utjecala je na razmještaj stanovništva i demografska kretanja Splitsko – dalmatinske županije.

Najviša gustoća naseljenosti je u naseljima na obali; Split, Kaštela, Solin, Trogir. To su područja koja pripadaju Urbanoj aglomeraciji Split.

Zakonom o područjima županija, gradova i općina u Republici Hrvatskoj definirano je područje Splitsko-dalmatinske županije te svi gradovi, općine i naselja na području županije. Prema predmetnom Zakonu, Splitsko-dalmatinska županija u svom sastavu ima 16 gradova i 39 općina.

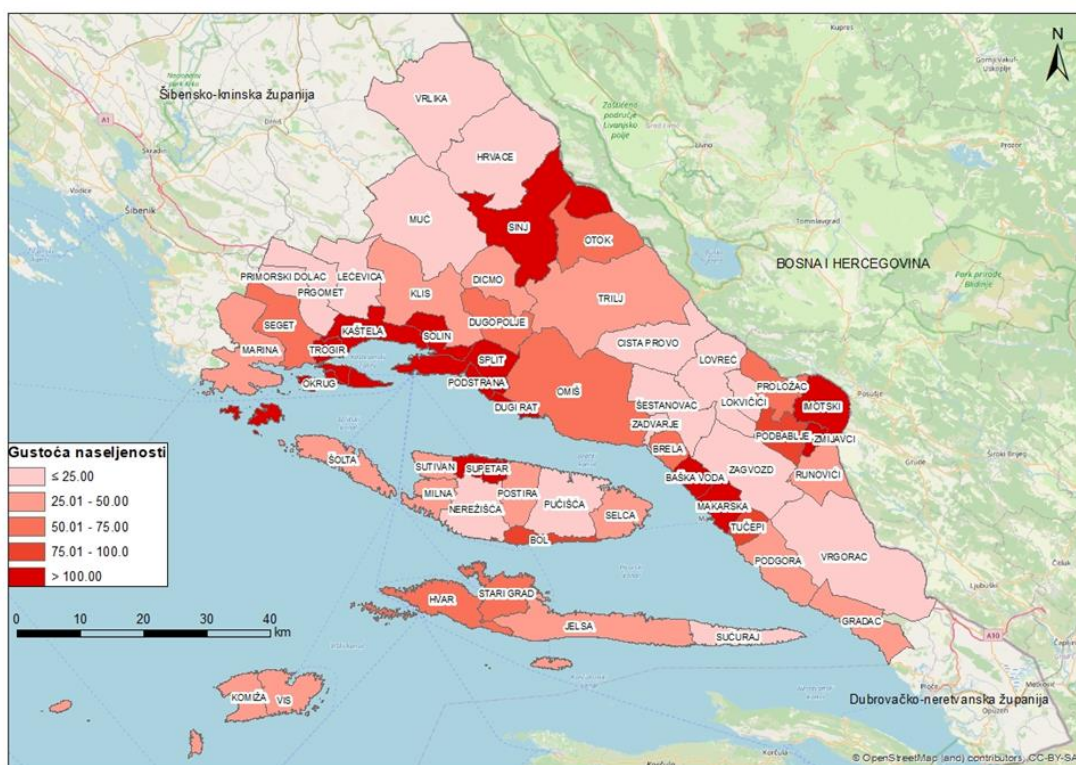
Gradovi Splitsko-dalmatinske županije su Split, Hvar, Imotski, Kaštela, Komiža, Makarska, Omiš, Sinj, Solin, Stari Grad, Supetar, Trogir, Vis, Vrgorac i Vrlika.

Općine su Bol, Baška Voda, Brela, Cista Provo, Dicmo, Dugi Rat, Dugopolje, Gradac, Hrvace, Jelsa, Klis, Lećevica, Lokvičići, Lovreć, Marina, Milna, Muć, Nerežišća, Okrug, Otok, Podbablje, Podgora, Podstrana, Postira, Prgomet, Primorski Dolac, Proložac, Pučišća, Runovići, Seget, Selca, Sućuraj, Sutivan, Šestanovac, Šolta, Tučepi, Zadvarje, Zagvozd i Zmijavci.

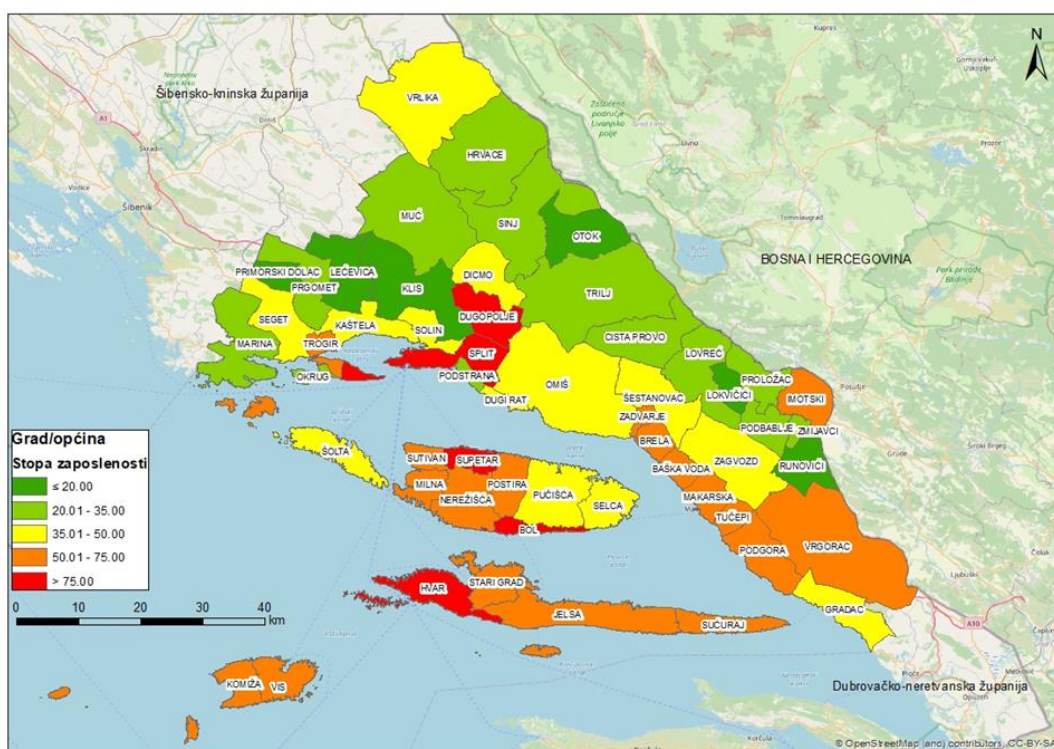


Slika 4. Upravna struktura Splitsko-dalmatinske županije

Izvor: SRPJ 2013



Slika 5. Gustoća naseljenosti na području Splitsko-dalmatinske županije
Izvor: DZS 2021, SRPJ 2013.



Slika 6. Stopa zaposlenosti po JLS u Splitsko-dalmatinskoj županiji
Izvor: DZS 2021, HZMO 2022, SRPJ 2013



1.4.3. Šibensko-kninska županija

Šibensko-kninska županija nalazi se u južnom dijelu Sjeverne Dalmacije. Površina županije iznosi 5.670 km², od čega je 2.984 km² kopnene površine (Šibensko-kninska županija, n.d.). Na sjeverozapadu graniči sa Zadarskom, a na jugoistoku sa Splitsko-dalmatinskom županijom, dok na sjeveroistoku graniči s Bosnom i Hercegovinom, s kojom je prirodnom granicom odvojena planinom Dinarom. U Šibensko-kninskoj županiji se nalazi i najviši vrh Republike Hrvatske Dinara (1.831 m/nmv). Heterogenost reljefa predstavlja iznimnu specifičnost ovog prostora, koji se dijeli na kontinentalni i primorski dio, razlikujući se po svojim geografskim i gospodarskim obilježjima.

U Šibensko-kninskoj županiji je prema Popisu stanovništva iz 2021. godine živjelo 96.624 stanovnika.

Zakon o područjima županija, gradova i općina u Republici Hrvatskoj iz 1997. godine utvrdio je područje Šibensko-kninske županije, kao i područje gradova, općina i naselja u području županije. Izmjenama i dopunama predmetnog Zakona iz studenog 1997. godine naselje Bilice izdvojeno je iz područja Grada Šibenika u zasebnu općinu Bilice.

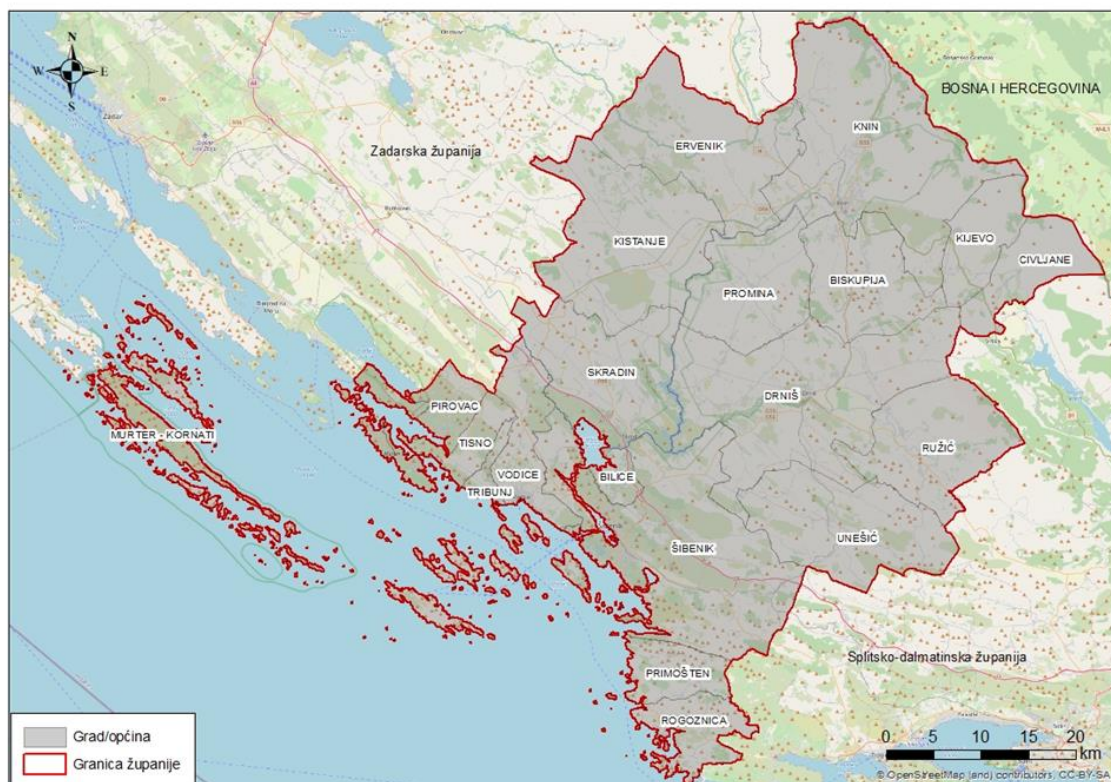
Izmjenama i dopunama Zakona o područjima županija, gradova i općina u Republici Hrvatskoj, dogodile su se promjene u broju stanovnika. Naselje Zatoglav nastalo je izdvajanjem iz naselja Dvornice u općini Rogoznica. Naselje Kanica izdvojeno je iz naselja Dvornice (Općina Rogoznica) u zasebno naselje, naselje Stivašnica izdvojeno je u zasebno naselje iz naselja Dvornice (Općina Rogoznica). Naselja Zatoglav, Stivašnica i Kanica postoje kao samostalna naselja od Popisa stanovništva 2011. godine.

Prema Zakonu o izmjenama i dopunama zakona o područjima županija, gradova i općina u Republici Hrvatskoj iz Općine Tisno izdvojena je Općina Murter kojoj pripadaju naselja Murter i Kornati.

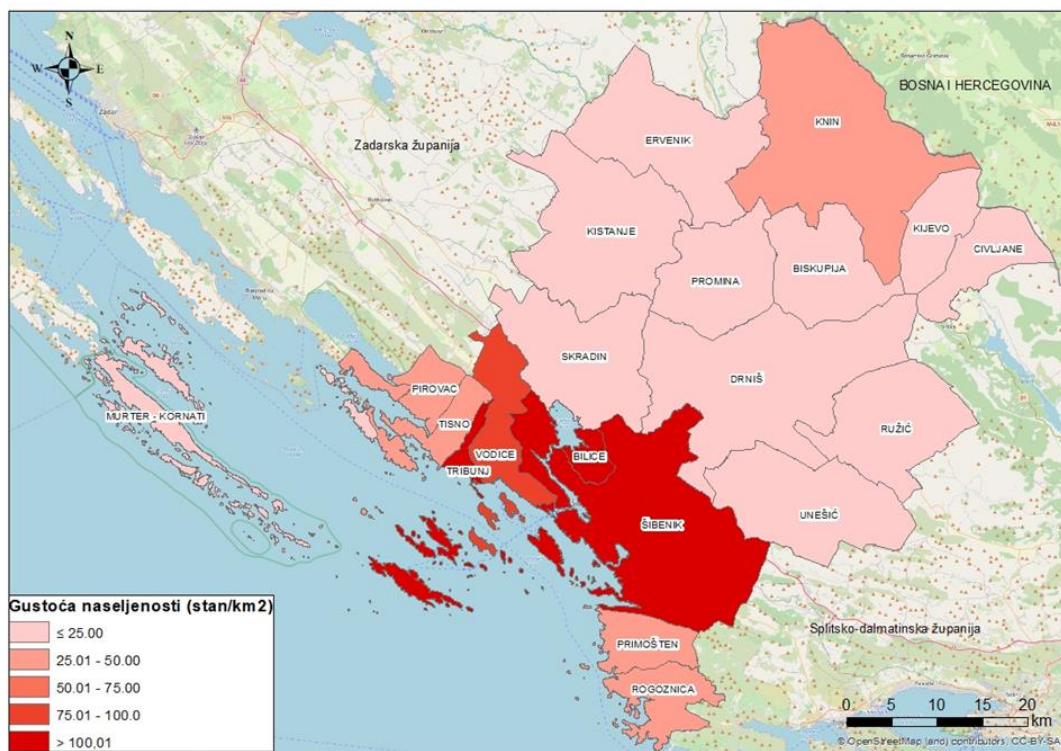
Temeljem istog Zakona i njegovih izmjena i dopuna, Šibensko-kninska županija ima 5 gradova i 15 općina.

Gradovi su Šibenik, Knin, Drniš, Skradin i Vodice.

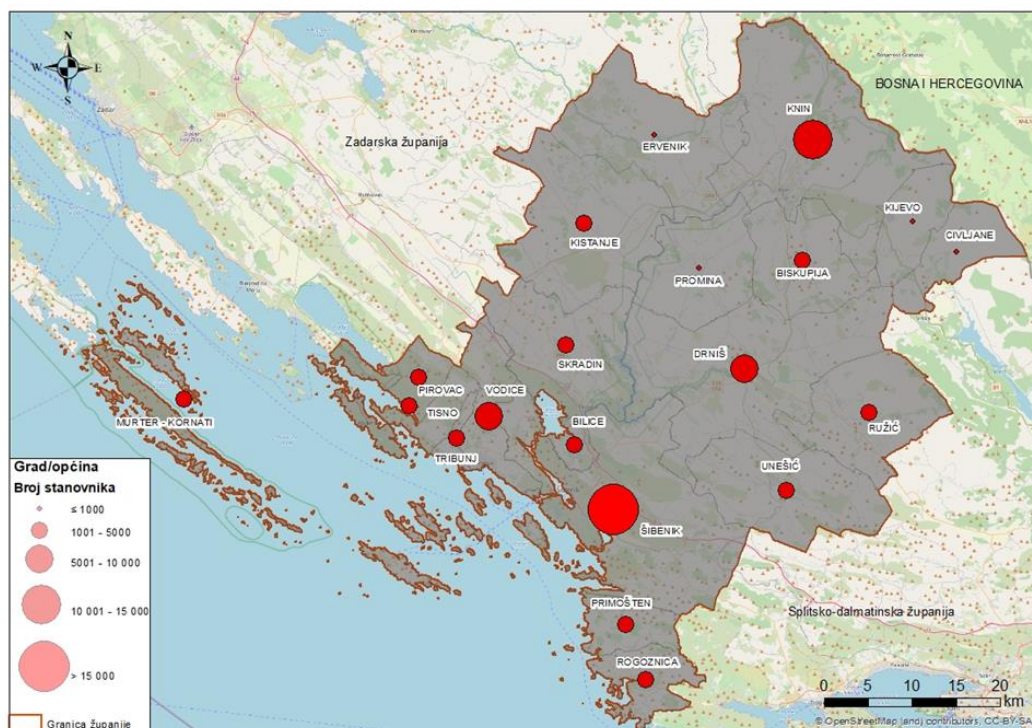
Općine su Bilice, Biskupija, Cijlpane, Ervenik, Kijevo, Kistanje, Murter – Kornati, Pirovac, Primošten, Promina, Rogoznica, Ružić, Unešić, Tisno i Tribunj.



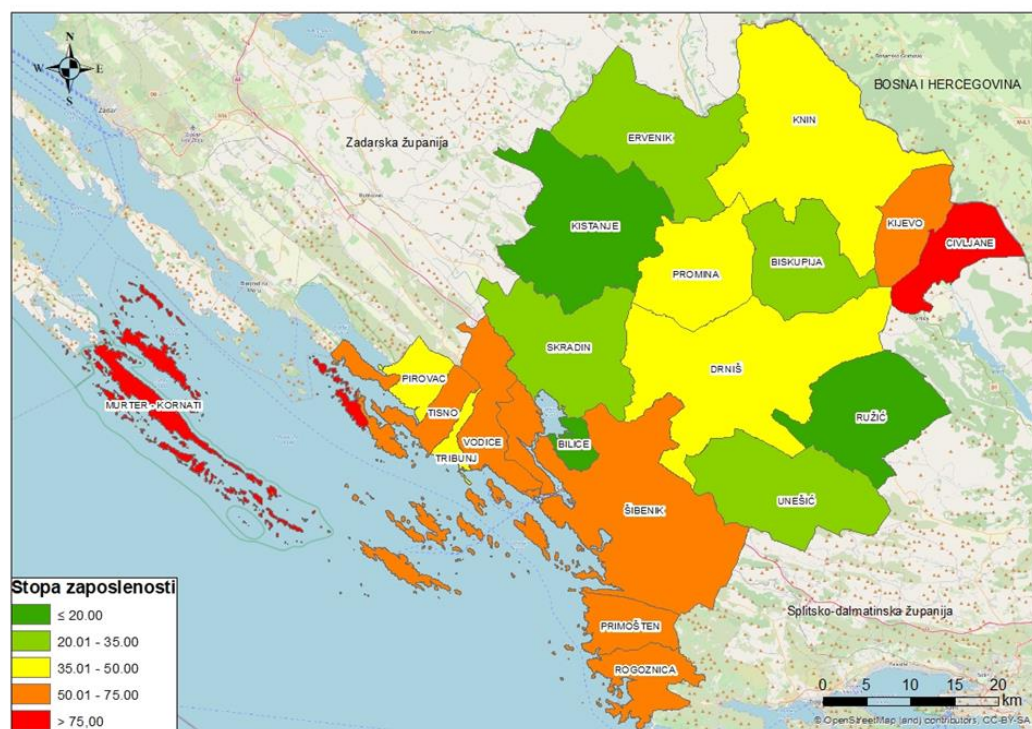
Slika 7. Upravna struktura Šibensko-kninske županije
Izvor: SRPJ 2013



Slika 8. Gustoća naseljenosti po ILS Šibensko-kninske županije
Izvor: DZS 2021, SRPJ 2013



Slika 9. Veličina JLS po broju stanovnika u Šibensko-kninskoj županiji
Izvor: DZS 2021, SRPJ 2013



Slika 10. Stopa zaposlenosti po JLS u Šibensko-kninskoj županiji
Izvor: HZMO 2022, DZS 2021, SRPJ 2013



2. ANALIZA RELEVANTNIH STRATEGIJA I PLANOVA

2.1. ANALIZA RELEVANTNIH STRATEGIJA I PLANOVA NA RAZINI EUROPSKE UNIJE

Krajnji strateški cilj prometne politike Europske unije jest stvaranje gospodarski, društveno i okolišno održivog jedinstvenog europskog prometnog prostora. EU ima niz strateških dokumenata usmjerenih na postizanje tog cilja, od kojih su najvažniji sljedeći:

- Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti (COM(2020) 789),
- Europski zeleni plan (COM(2019) 640),
- Bijela knjiga – "Plan za jedinstveni europski prometni prostor – put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima" (COM(2011)0144),
- Prema najširoj uporabi alternativnih goriva — Akcijski plan za infrastrukturu za alternativna goriva (COM(2017)0652),
- Komunikacija o novom okviru za gradsku mobilnost (COM(2021)0811).

Navedeni dokumenti dio su šireg pristupa EU prometnoj politici koji uključuje poticanje održivosti, energetske učinkovitosti, sigurnosti i konkurentnosti u prometnom sektoru.

Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti

"Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti" je inicijativa Europske unije koja ima za cilj stvaranje održivog, pametnog i učinkovitog prometnog sustava u Europi. Ova strategija postavlja smjernice za transformaciju prometa kako bi se postigli ciljevi održivog razvoja, smanjile emisije stakleničkih plinova, poboljšala energetska učinkovitost i osigurala sigurnost prometa.

Strategija za održivu i pametnu mobilnost usmjerena je na sljedeće ključne elemente:

- Promicanje održivih oblika prijevoza: Strategija potiče korištenje održivih oblika prijevoza kao što su javni prijevoz, biciklizam i hodanje. Cilj je smanjiti ovisnost o individualnom automobilskom prometu i potaknuti korištenje alternativnih načina prijevoza koji su ekološki prihvatljivi i energetske učinkoviti.
- Elektrifikacija i alternativna goriva: Strategija se zalaže za promicanje električne mobilnosti i korištenje alternativnih goriva kako bi se smanjile emisije CO₂ i ovisnost o fosilnim gorivima. Podržava se razvoj infrastrukture za punjenje električnih vozila i poticanje tržišta električnih vozila.
- Pametni prometni sustav: Strategija promiče korištenje informacijsko-komunikacijske tehnologije (IKT) u prometnom sektoru radi poboljšanja sigurnosti, učinkovitosti i upravljanja



prometom. Cilj je stvoriti povezanu i pametnu prometnu infrastrukturu koja omogućuje praćenje i upravljanje prometom na temelju podataka i informacija.

- Multimodalnost i integracija prometa: Strategija se fokusira na poboljšanje integracije različitih načina prijevoza kako bi se osigurala glatka i učinkovita mobilnost. Promiče se intermodalnost, tj. korištenje kombinacije različitih prijevoznih sredstava, kao i integracija prometnih sustava na razini EU.

Strategija za održivu i pametnu mobilnost predstavlja temeljni dokument koji usmjerava razvoj prometnog sektora u Europi prema održivijoj i učinkovitijoj budućnosti. Ona postavlja smjernice i političke prioritete za daljnje aktivnosti i inicijative u području prometa unutar Europske unije.

Europski zeleni plan

Europski zeleni plan (European Green Deal) je ambiciozna strategija Europske unije koja ima za cilj postizanje održivosti, klimatske neutralnosti i zaštite okoliša u Europi. Predstavljen je u prosincu 2019. godine kao ključni element europske politike za borbu protiv klimatskih promjena i za izgradnju čistijeg, otpornijeg i održivijeg gospodarstva.

Glavni cilj Europskog zelenog plana je postizanje klimatske neutralnosti do 2050. godine, što znači da će EU neto emisije stakleničkih plinova biti svedene na nulu. Plan uključuje niz mjera i politika koje se odnose na različite sektore, uključujući energetiku, transport, industriju, poljoprivredu, zgrade i cirkularnu ekonomiju.

Jedan od ključnih ciljeva Europskog zelenog plana jest **Održiva urbana mobilnost**.

U cilju postizanja održive i čiste mobilnosti u urbanim područjima, EU promiče niz mjera i politika koje se fokusiraju na smanjenje emisija stakleničkih plinova, povećanje energetske učinkovitosti i promicanje održivih načina prijevoza.

Neke od ključnih inicijativa i ciljeva u okviru Europskog zelenog plana za održivu urbanu mobilnost uključuju sljedeće:

- Smanjenje emisija i promocija čiste energije: EU potiče prijelaz na čistu energiju u urbanim područjima, uključujući povećanje udjela električnih vozila i drugih oblika električne mobilnosti. Održiva prijevozna sredstva poput bicikala, električnih skutera i javnog prijevoza također se potiču kako bi se smanjila emisija stakleničkih plinova.
- Razvoj infrastrukture za održivu mobilnost: EU podržava razvoj infrastrukture koja omogućuje održivu mobilnost u urbanim područjima. To uključuje izgradnju sigurnih biciklističkih staza, pješačkih zona, punionica za električna vozila te poboljšanje javnog prijevoza.
- Poticanje inovacija i tehnološkog napretka: EU podržava istraživanje, razvoj i primjenu inovativnih tehnologija i rješenja u području održive urbane mobilnosti. To uključuje napredne sustave upravljanja prometom, pametne prometne sustave, dijeljenje vozila i druga napredna rješenja koja poboljšavaju učinkovitost i održivost prometa.
- Promicanje multimodalnosti: EU potiče razvoj integriranih prometnih sustava koji omogućuju glatku i učinkovitu multimodalnu mobilnost. To znači povezivanje različitih načina prijevoza poput bicikla, javnog prijevoza, automobila i pješčenja kako bi se olakšalo kretanje građana i smanjila ovisnost o individualnom automobilskom prometu.

- Suradnja i razmjena najboljih praksi: EU promiče suradnju između gradova i regija u području održive urbane mobilnosti radi razmjene najboljih praksi, iskustava i znanja. To omogućuje učenje jednih od drugih i primjenu uspješnih rješenja u različitim urbanim područjima diljem Europe.

Europski zeleni plan stavlja veliki naglasak na održivu urbanu mobilnost kao ključni dio tranzicije prema održivoj i čistoj Europi. Cilj je stvoriti gradove koji su sigurni, zdravi, ekološki prihvatljivi i pristupačni za sve građane.

Bijela knjiga – "Plan za jedinstveni europski prometni prostor – put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima"

Bijela knjiga "Plan za jedinstveni europski prometni prostor – put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima" (White Paper - "Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System") predstavlja strateški dokument Europske komisije koji je objavljen u ožujku 2011. godine.

Cilj Bijele knjige je postizanje konkurentnog, sigurnog, učinkovitog i održivog prometnog sustava na razini Europske unije. Glavne smjernice dokumenta uključuju:

- Povezivanje i integracija prometnih mreža: Razvijanje učinkovite prometne infrastrukture i poboljšanje povezanosti između različitih vrsta prometa (cestovni, željeznički, zračni, pomorski) kako bi se osigurala bolja mobilnost i logistika unutar EU-a.
- Održiva mobilnost: Promicanje održivih načina prijevoza poput željeznice, javnog prijevoza, biciklizma i pješčenja kako bi se smanjila emisija stakleničkih plinova, gužve i negativni utjecaji prometa na okoliš. Poticanje korištenja čistih i energetski učinkovitih vozila.
- Inovacija i digitalizacija: Poticanje inovacija i primjene novih tehnologija u prometnom sektoru, uključujući digitalizaciju, pametne prometne sustave, autonomnu vožnju i elektrifikaciju vozila radi povećanja sigurnosti, učinkovitosti i konkurentnosti prometa.
- Unaprjeđenje logistike: Razvoj integriranih i učinkovitih logističkih sustava koji omogućuju brži i pouzdaniji prijevoz robe, smanjenje troškova i optimizaciju resursa.
- Bolja regulacija i upravljanje: Uspostava učinkovitog regulatornog okvira i upravljačkih mehanizama koji će osigurati pravedne uvjete tržišnog natjecanja, zaštitu prava putnika i sigurnost prometa.

Bijela knjiga predstavlja viziju i smjernice za razvoj europskog prometnog sektora, te je temelj za donošenje zakonodavstva, politika i mjera na razini Europske unije u cilju postizanja konkurentnog i održivog prometnog sustava.

Prema najširoj uporabi alternativnih goriva — Akcijski plan za infrastrukturu za alternativna goriva

Akcijski plan za infrastrukturu za alternativna goriva (Action Plan for Alternative Fuels Infrastructure) je strateški dokument Europske komisije usmjeren na poticanje i razvoj infrastrukture za alternativna goriva u prometnom sektoru. Cilj plana je olakšati prijelaz s konvencionalnih goriva na održive izvore energije u prometu, kao dio šireg napora za smanjenje emisija stakleničkih plinova i ovisnosti o fosilnim gorivima.

Akcijski plan, koji je objavljen u siječnju 2013. godine, uspostavlja okvir i smjernice za razvoj infrastrukture za sljedeća alternativna goriva u prometu:

- **Električna energija:** Potiče se razvoj infrastrukture za punjenje električnih vozila kako bi se podržao prijelaz na električnu mobilnost. To uključuje izgradnju javnih punionica i osiguravanje pristupa punjenju na parkiralištima, kućanstvima i poslovnim prostorima.
- **Prirodni plin:** Promiče se razvoj infrastrukture za opskrbu komprimiranim prirodnim plinom (CNG) i ukapljenim prirodnim plinom (LNG) kako bi se podržala uporaba vozila koja koriste ovaj gorivni izvor. To uključuje izgradnju plinskih punionica i postrojenja za pripremu i distribuciju LNG-a.
- **Vodik:** Podržava se razvoj infrastrukture za vodik kako bi se omogućila uporaba vodikovih gorivnih stanica za vozila s pogonom na vodik (vodikovih gorivnih ćelija). To uključuje izgradnju vodikovih punionica i osiguravanje proizvodnje, opskrbe i distribucije vodika.
- **Biogoriva:** Potiče se razvoj infrastrukture za biogoriva, uključujući mrežu punionica za biodizel, bioetanol i ostale oblike obnovljivih goriva dobivenih iz biomase.

Akcijski plan za infrastrukturu za alternativna goriva predviđa niz mjera i smjernica za osiguravanje dostupnosti, interoperabilnosti i sigurnosti infrastrukture, kako bi se potaknula uporaba alternativnih goriva i olakšao prijelaz na održive oblike prijevoza. Plan također potiče suradnju između država članica EU-a, industrije i ostalih dionika u postizanju ciljeva održive mobilnosti i smanjenja emisija CO₂ u prometnom sektoru.

Akcijski plan za poticanje željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti i prekograničnog željezničkog prijevoza putnika

Akcijski plan za poticanje željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti i prekograničnog željezničkog prijevoza putnika uzima u obzir ambiciozne ciljeve Zelenog plana i Strategije za održivu i pametnu mobilnost. Sukladno navedenim dokumentima, zaključak Akcijskog plana je da je krajnje vrijeme da se potakne željeznički prijevoz putnika na velike udaljenosti i prekogranični željeznički prijevoz putnika. To se može postići uklanjanjem preostalih prepreka i ubrzavanjem provedbe jedinstvenog europskog željezničkog prostora, povećanjem ulaganja u modernu željezničku mrežu velikih brzina u Uniji i mjerama u područjima kao što su izdavanje karata i poboljšanja u funkcioniranju željezničkog prometa kako bi prekogranična željeznica postala standardni održivi izbor putovanja za putnike. Za provedbu mjera utvrđenih Akcijskim planom bit će potrebni zajednički naponi željezničke industrije, organizacija putnika i potrošača, država članica i Komisije. Provedba mjera uključuje promicanje bliske suradnje i koordinacije među relevantnim akterima i aktivno praćenje napretka kako bi željeznica mogla odigrati svoju ključnu ulogu u tranziciji prema klimatski neutralnom kontinentu.

2.2. ANALIZA RELEVANTNIH STRATEGIJA I PLANOVA NA NACIONALNOJ RAZINI

Izrada Masterplana prometnog razvoja funkcionalne regije Srednja Dalmacija u skladu je sa strateškim dokumentima iz sektora prometa na nacionalnoj razini.

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.)

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine procjenjuje i definira buduće mjere orijentirane na sektor prometa (međunarodni i unutarnji promet) u svim prometnim segmentima neovisno o izvorima financiranja. Strategija je temeljni strateški dokument prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, te osnova za financiranje svih prometnih projekata sredstvima fondova EU. Ovom Strategijom Republika Hrvatska je podijeljena na šest funkcionalnih regija koje karakterizira visoka razina prometne interakcije unutar prostora obuhvata. Prostor Masterplana (Šibensko-kninska i Splitsko-dalmatinska županija) spada u funkcionalnu regiju Srednja Dalmacija. Osim prostora Masterplana, funkcionalna regija Srednja Dalmacija obuhvaća i sjeverni dio Dubrovačko-neretvanske županije.

Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske definirano je devet općih ciljeva koji su primjenjivi na prostoru obuhvata Masterplana:

- CO1 – Promijeniti raspodjelu prometa putnika u prilog javnog prijevoza (JP) te oblicima prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova. To uključuje JP u aglomeracijama i lokalnom regionalnom kontekstu (tramvaje, lokalne autobusne linije itd.), prijevoz željeznicom, javni prijevoz u pomorskom prometu (brodovima), autobusni prijevoz na regionalnim i daljinskim linijama, kao i pješake i bicikliste.
- CO2 – Promijeniti raspodjelu prometa tereta u prilog željezničkog i pomorskog prometa te prometa unutarnjim plovnim putovima.
- CO3 – Razviti prometni sustav (upravljanje, organiziranje i razvoj infrastrukture i održavanja) prema načelu ekonomske održivosti.
- CO4 – Smanjiti utjecaj prometnog sustava na klimatske promjene.
- CO5 – Smanjiti utjecaj prometnog sustava na okoliš (okolišna održivost).
- CO6 – Povećati sigurnosti prometnog sustava.
- CO7 – Povećati interoperabilnosti prometnog sustava (JP, željeznički, cestovni, pomorski i zračni promet te promet unutarnjim plovnim putovima).
- CO8 – Poboljšati integraciju prometnih modova u Hrvatskoj (upravljanje, ITS, VTMS, P&R itd.).
- CO9 – Dalje razvijati hrvatski dio TEN-T mreže (osnovne i sveobuhvatne).

Strategijom su definirani i specifični ciljevi koji vrijede za sve vrste prometa, ali također i za pojedine vrste prometa (Tablica 3).

Tablica 3. Specifični ciljevi SPR RH prisutnih vrsta prometa na prostornom obuhvatu Masterplana

Vrsta prometa	Specifični cilj
JPP i oblici prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova	SC – Kvalitetnije usuglasiti upravljanje prometom sa susjednim zemljama (BiH – luke Ploče i Slavonski Brod, cestovne i željezničke veze s BiH, Slovenijom, Srbijom, Italijom, Crnom Gorom i Mađarskom).



Vrsta prometa	Specifični cilj
	SC – U pojedinim dijelovima Hrvatske upotpuniti, gdje je primjenjivo, razvoj turističkog sektora kao glavnog gospodarskog čimbenika adekvatnim razvojem prometa, osobito u prilog JP-a i zelene mobilnosti.
	SC – Poboľjšati dostupnost udaljenih dijelova Hrvatske (npr. otoka, Južne Dalmacije brdsko-planinska područja, područja uz granice...)
	SC – Razviti potencijal glavnih logističkih središta (luke Rijeka, luke Split, luke Ploče, luke Vukovar, luke Osijek, luke Slavonski Brod, čvora Zagreb preko luke Sisak)
	SC – Pojačati položaj Hrvatske kao logističkog čvorišta šire regije, uz osobit naglasak na Zagreb.
	SC – Poboľjšati integraciju prometnog sektora u društveno-ekonomska kretanja u regiji (koncept funkcionalnih regija, FR).
	SC – Riješiti specifičnu situaciju u Hrvatskoj koja proizlazi iz sezonalnosti prometa.
Javni prijevoz i oblici prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova	SC1 – Razviti potencijal cestovnog JP-a (regionalni i državni) gdje drugi oblici JP-a nisu isplativi.
	SC3 – Bolje integrirati međunarodni/nacionalni prometni sustav u sustave lokalnog i regionalnog prijevoza (putnička čvorišta, integrirani sustav naplate itd.)
	SC4 – Povećati učinkovitost i smanjenje ekonomskog utjecaja od upravljanja i organizacije JP-a.
	SC5 – Povećati privlačnost JP-a unaprjeđivanjem koncepata upravljanja i modernizacijom voznog parka.
Željeznički prijevoz	SC2 – Kvalitetnije koristiti hrvatski željeznički sustav u većim hrvatskim aglomeracijama (Zagreb, Rijeka, Split, Varaždin, Osijek) te unutar i između funkcionalnih regija (podregija).
	SC3 – Poboľjšati razinu usluge željezničkog voznog parka i njegovog utjecaja na okoliš.
	SC4 – Bolje integrirati željeznički sustav u sustave lokalnog prometa (sigurnost i zaštita na stanicama, veze s drugim oblicima prijevoza itd.).
	SC5 – Povećati sigurnost na željezničko-cestovnim prijelazima
	SC6 – Povećati učinkovitost hrvatskog željezničkog sustava (upravljanje prometom, poslovanje itd.).
	SC7 – Zajamčiti održavanje infrastrukture uvažavajući aspekte ekonomičnosti.
Cestovni prijevoz	SC1 – Poboľjšati sigurnost cestovnog prometnog sustava
	SC2 – Kvalitetnije koristiti hrvatski cestovni sustav u kontekstu javnog prometa (autobusi u lokalnom, regionalnom i državnom sustavu).
	SC3 – Smanjiti utjecaj najstarijih dionica hrvatske mreže autocesta na okoliš.
	SC4 – Optimirati i međusobno uskladiti različite sustave naplate cestarina u Hrvatskoj.
	SC5 – Unaprijediti tehničke zahtjeve u projektiranju cesta uz naglasak na ekonomičnija tehnička rješenja, sigurnosne norme, zelenu mobilnost i integraciju vidova prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova.
	SC6 – Povećati cestovnu dostupnost područja u kojima je postojeća infrastruktura dosegla gornju granicu propusne moći, a alternativni oblici prijevoza (javni željeznički i obalni linijski prijevoz) nisu ekonomski opravdani (turistička središta u Jadranskoj Hrvatskoj), uključujući uvođenje održivog prometnog koncepta u prilog javnom prijevozu i oblicima prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova.
	SC7 – Povećati povezanost sa susjednim zemljama radi podizanja suradnje i teritorijalne integracije na višu razinu.
	SC8 – Poboľjšati dostupnost područja u Hrvatskoj u kojima je dosegnuta gornja granica propusne moći i u kojima nema alternativne cestovne infrastrukture (paralelne autoceste itd.). – od Zagreba u smjeru Bjelovara i od Varaždina u smjeru Koprivnice i Krapine.

Vrsta prometa	Specifični cilj
	SC9 – Smanjiti prometnu zagušenost u visoko opterećenim aglomeracijama uvažavajući posebna pravila koja vrijede za zaštitu nacionalne baštine.
Zračni prijevoz	SC3 – Poboljšati dostupnost zračnih luka, osobito javnim prijevozom
	SC4 – Poboljšati standard sigurnosti u zračnim lukama i zračnom prometu.
	SC5 – Uskladiti standarde sigurnosti sa zahtjevima za ulazak u šengenski prostor gdje je primjenjivo.
	SC2 – Smanjiti utjecaj pomorskog prometa na okoliš (razvoj flote, mjera prevencije i suzbijanja onečišćenja s pomorskih objekata, zaštite okoliša)
Pomorski prijevoz	SC3 – Povećati raspodjelu prijevoza tereta na prekomorskim jadranskim i priobalnim pravcima u korist pomorskog prijevoza.
	SC4 – Povećati pouzdanost pomorskog prometa (javnog prijevoza i opskrbnih lanaca) u otežavajućim vremenskim uvjetima.
	SC5 – Poboljšati učinkovitost i ekonomičnost pomorskog prometnog sustava
	SC6 – Poboljšati sigurnost pomorskog prometnog sustava.
	SC7 – Poboljšati integraciju luka u sustav lokalnog prijevoza (putničkog i teretnog).

Izvor: SPR RH 2017. – 2030.

Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske

Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske je dokument koji usmjerava prostorni razvoj u Republici Hrvatskoj, te uključuje planiranje, uređenje i upravljanje prostorom s ciljem postizanja održivog razvoja, uravnoteženog regionalnog razvoja, zaštite okoliša i kvalitete života stanovništva.

Jedan od glavnih ciljeva Strategije prostornog razvoja Republike Hrvatske je poboljšanje prometne infrastrukture, što uključuje planiranje i razvoj prometne infrastrukture kako bi se osigurala povezanost i dostupnost različitih područja Republike Hrvatske. To uključuje modernizaciju i proširenje cestovne i željezničke mreže, razvoj luka i aerodroma te poboljšanje javnog prijevoza.

Strategijom se ističe važnost poticanja razvoja i korištenja javnog prijevoza, kao i korištenja alternativnih oblika prometa, a istaknuta je i važnost nastavka uključivanja u europsku prometnu mrežu, daljnjeg razvoja multimodalnih sustava, poticanje korištenja alternativnih oblika prometa i ekološki prihvatljivih goriva i sl. Kao ključni elementi istaknuti su i potreba za planiranjem širenja pješačkih i biciklističkih zona u velikim gradovima ograničavanjem pristupa vozilima i smanjivanjem zona za parkiranje, te razvoj prometne infrastrukture koja treba omogućavati mobilnost i jednaku dostupnost svim područjima.

Prometni projekti i aktivnosti na obuhvatu Masterplana:

- Izgradnja i modernizacija državnih cesta u skladu s intenzitetom prometa i razvojnim potrebama pojedinih područja,
- Cestovni i AC granični prijelazi,
- Izgradnja i rekonstrukcija u skladu s prioritetima strateških dokumenata,
- Utvrđivanje plana prioritetne modernizacije željezničke mreže kojom bi se postupno riješilo korištenje ostalih željezničkih pravaca od posebnog interesa za RH,
- Korištenje postojeće mreže za javni gradski i prigradski promet,
- Rješavanje prostornih konflikata koje uzrokuju trase željezničkih pruga unutar urbanih aglomeracija,



- Povezivanje pomorskog prometa s drugim vidovima prometa sukladno prometnoj strategiji Republike Hrvatske,
- Analiza mogućnosti proširenja lučkih područja na sve objekte namijenjene privezivanju plovila te proširenja morskog akvatorija lučkih područja za potrebe sidrenja,
- Uspostavljanje sustava gospodarenja brodskim otpadom prema posebnom zakonu,
- Analiza mogućnosti povećanja kapaciteta i izgradnje komunalnih dijelova postojećih javnih luka ili izgradnje novih luka otvorenih za javni promet s pretežito komunalnim vezovima,
- Podizanje sigurnosti i sigurnosne zaštite luka te sigurnosti plovidbe,
- Reguliranje statusa postojećih tradicionalnih privezišta unutar naselja i izvan građevinskog područja, onih u izdvojenim građevinskim područjima izvan naselja ugostiteljsko-turističke i sportske namjene te sidrišta i privezišta u zaštićenim područjima.

Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030. godine

Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030. Godine (u daljnjem tekstu: NRS RH) je ključni dokument koji postavlja smjernice i ciljeve za dugoročni razvoj zemlje.

Strategija definira Republiku Hrvatsku kao konkurentnu, kreativnu i sigurnu zemlju, prepoznatljivog identiteta i kulture, kvalitetnih životnih uvjeta, očuvanih prirodnih resursa i jednakih prilika za sve. Strategijom se želi potaknuti konkurentnost i inovativnost gospodarstva i društva, oporavak i jačanje otpornosti na krize, zelena i digitalna tranzicija te uravnoteženi regionalni razvoj.

U okviru NRS RH definirano je 13 strateških ciljeva, a Strateški cilj 10. „Održiva mobilnost“ usmjeren je na razvoj prometnog sustava.

U okviru Strateškog cilja 10. definirana su prioritetna područja javnih politika za ostvarivanje navedenog strateškog cilja:

- Modernizacija i izgradnja željezničkih pruga, promicanje integriranog urbanog prijevoza i prijevoza tereta željeznicom,
- Uspostava novih prometnih procesa u svim vidovima prometa i autonomnih sustava za mobilnost,
- Razvoj pomorskog prometa i prometa unutarnjim vodnim putovima,
- Razvoj zračnog prometa.

Također, razvoj prometnog sustava bitan je i za Strateški cilj 12. Razvoj potpomognutih područja i područja s razvojnim posebnostima kroz sljedeća prioritetna područja:

1. Razvoj potpomognutih i brdsko-planinskih područja – jedan od prioriteta provedbe politike je povezanost i mobilnost
2. Razvoj pametnih i održivih otoka – jedan od prioriteta provedbe politike je pametna povezanost i mobilnost

Strateški cilj 13. Jačanje regionalne konkurentnosti u okviru prioritetnog područja 2. Razvoj pametnih i održivih gradova kao jedan od prioriteta provedbe politike također ističe pametnu mobilnost.

Nacionalni plan razvoja željezničke infrastrukture za razdoblje do 2030. godine

Nacionalni plan razvoja željezničke infrastrukture do 2030. godine jest akt strateškog planiranja kojim se utvrđuju srednjoročne razvojne potrebe i prioriteti za ulaganja u obnovu, osuvremenjivanje, izgradnju i održavanje željezničke infrastrukture kako bi se omogućile kvalitetnije usluge željezničkog prijevoza, povećao broj korisnika usluga, a samim time povećao i udio željezničkog prijevoza u ukupnom prometu.

Plan je usmjeren na modernizaciju željezničkih pruga na hrvatskom dijelu osnovne i sveobuhvatne TEN-T mreže te proširenje i poboljšanje usluga prigradske željeznice, promicanje prijevoza tereta željeznicom i drugim oblicima prijevoza s manjom emisijom stakleničkih plinova i promicanje integriranog urbanog prijevoza.

Usmjeravanjem razvoja željezničkog sustava na prethodno navedene stavke ostvarit će se doprinos izgradnji modernog i pouzdanog željezničkog prometa koji će pružati kvalitetne i povoljne usluge u skladu s potrebama i zahtjevima društva i gospodarstva čime će se unaprijediti kvaliteta života građana u Republici Hrvatskoj i poboljšati konkurentnost hrvatskog gospodarstva. Obnovom i modernizacijom željezničke infrastrukture poboljšat će se energetska učinkovitost i doprinijet će se klimatskoj neutralnosti željezničkog prometa kao i informatizirati te digitalizirati procese upravljanja željezničkim sustavom.

Nacionalnim planom su definirani posebni ciljevi i mjere kojima se planira poboljšati željeznički sustav na području Republike Hrvatske te na području obuhvata Masterplana (Tablica 4).

Tablica 4. Posebni ciljevi i mjere Nacionalnog plana razvoja željezničke na prostornom obuhvatu Master plana

Posebni cilj	Mjera
1. Poboljšanje ekonomske i financijske održivosti javne željezničke Infrastrukture	M 1.1. (I) Unaprjeđenje sustava za upravljanje željezničkom infrastrukturom
	M 1.2. (I) Unaprjeđenje sustava održavanja željezničke infrastrukture
	M 1.3. (R) Optimizacija (restrukturiranje) željezničke mreže u skladu s neophodnom razinom usluge
2. Obnova i modernizacija željezničke infrastrukture	M 2.1. (R) Unaprjeđenje zakonodavnog i institucionalnog okvira za pripremu i provedbu željezničkih linijskih infrastrukturnih projekata
	M 2.2. (I) Priprema i provedba programa obnove i modernizacije željezničke infrastrukture
3. Smanjenje negativnog utjecaja željezničkog sustava (prometa) na okoliš	M 3.1. (I) Energetska obnova lokacija pod upravljanjem i u vlasništvu javnih željezničkih društava
	M 3.2. (I) Izgradnja infrastrukture za punjenje vozila na baterijski i hibridni pogon te pogon na alternativne izvore energije
	M 3.3. (I) Ugradnja infrastrukture za korištenje obnovljivih i alternativnih izvora energije
4. Poboljšanje uvjeta za intermodalni teretni i integrirani urbani prijevoz	M 4.1. (I) Izgradnja infrastrukture za integraciju željeznice u javni prijevoz putnika na glavnim prometnim čvorištima
	M 4.2. (I) Modernizacija postojeće i izgradnja nove željezničke infrastrukture za multimodalni prijevoz
	M 4.3. (I) Unaprjeđenje kapaciteta željezničke infrastrukture na području luka (u pomorskom i riječnom prometu)
	M 4.4. (I) Izgradnja željezničke infrastrukture u svrhu pristupa zračnim terminalima
5. Poboljšanje sigurnosti i pouzdanosti željezničkog sustava	M 5.1. (I) Unaprjeđenje prometno – upravljačkog i signalno – sigurnosnog infrastrukturnog podsustava

Posebni cilj	Mjera
	M 5.2. (I) Unaprjeđenje i modernizacija križanja sa željezničkom prugom
	M 5.3. (I) Unaprjeđenje infrastrukture za sigurnosne i tehničke kontrole
	M 5.4. (R) Usklađenje nacionalnih tehničkih i sigurnosnih pravila uvjetima interoperabilnosti
	M 5.5. (I) Prilagodba željezničke infrastrukture zahtjevima Schengenskog prostora

Izvor: NPR željezničke infrastrukture za razdoblje do 2030. godine

Strategija niskougljičnog razvoja Republike Hrvatske do 2030. godine s pogledom na 2050. godinu

Strategija niskougljičnog razvoja Republike Hrvatske je dokument koji postavlja smjernice i ciljeve za smanjenje emisija stakleničkih plinova i prijelaz prema održivom i niskougljičnom gospodarstvu. Ova strategija ima za cilj pridonijeti globalnim naporima u borbi protiv klimatskih promjena i promicanju održivog razvoja.

Niskougljična strategija namijenjena je ostvarenju sljedećih općih ciljeva:

- Postizanje održivog razvoja temeljenog na znanju i konkurentnom niskougljičnom gospodarstvu i učinkovitom korištenju resursa.
- Povećanje sigurnosti opskrbe energijom, održivost energetske opskrbe, povećanje dostupnosti energije i smanjenje energetske ovisnosti.
- Solidarnost izvršavanjem obveza Republike Hrvatske prema međunarodnim sporazumima, u okviru politike EU-a, kao dio naše povijesne odgovornosti i doprinos globalnim ciljevima.
- Smanjenje onečišćenja zraka i utjecaja na zdravlje te kvalitetu života građana.

U okviru Strategije, razvoj sektora prometa temelji se na razvoju održivih prometnih sustava u većim naseljima uz uspostavu niskougljičnog javnog gradskog prijevoza, razvoju užih središta bez prometa, razvoju biciklističkog prometa te korištenju kvalitetnijih goriva i novih tehnologija koje će znatno smanjiti utrošak energije i emisije stakleničkih plinova. Kroz razvoj industrijskih grana u segmentu održivih tehnologija (električna vozila, punionice, željeznička infrastruktura), planira se zaokret koji će rezultirati vožnjom u električnim, hibridnim vozilima, kao i vozilima s većim udjelom biogoriva što će značiti prijelaz na niskougljičnu mobilnost. Povećat će se broj autonomnih vozila s pametnim punjenjem električnih baterija.

Temeljne mjere definirane Strategijom uključuju:

- Primjenu goriva niske emisije CO₂ što uključuje korištenje električnih i hibridnih vozila, vozila koja koriste prirodni plin i bioplin, ukapljeni naftni plin, vozila koja koriste vodik te korištenje biogoriva.
- Optimizaciju i povećanje učinkovitosti prijevoznih sredstava.
- Destimulaciju potrošnje dizel goriva i uvoza starih dizel vozila.
- Promicanje održivog integriranog putničkog i teretnog prometa.
- Lokalizaciju proizvodnje i potrošnje s ciljem smanjenja teretnog prometa.



Osnovne smjernice za niskouglijični razvoj do 2030. godine su sljedeće:

- U sektoru prometa treba ojačati kapacitete za planiranje održive mobilnosti i integralno planiranje mobilnosti u gradovima.
- Potrebno je poticati razvoj integriranog prometa. Potrebno je poticati željeznički promet kako bi postao konkurentan drugim vidovima prometa. Jedan od preduvjeta za ostvarenje je unaprijediti infrastrukturu;
- Potrebno je unaprijediti i modernizirati pruge (uključujući elektrifikaciju), sustave signalizacije i kontrole kako bi se omogućile veće brzine prometovanja.
- Potrebno je ulagati u obnovu fonda lokomotiva i vagona.
- Potrebno je razviti mrežu logističkih intermodalnih platformi, s time da se te platforme trebaju izgraditi u lukama i u glavnim potrošačkim središtima. Isto je potrebno i zbog uključivanja ishodišta opskrbnih lanaca u hrvatske luke koje konkuriraju drugim lukama na ovom području.
- Potrebno je povezivati javne gradske i međugradske prometne sustave.
- Potreban je sustavan rad na unaprjeđenju unutarnjih plovni putova kad je riječ o organizaciji, modernizaciji flote, obrazovanju, izgradnji infrastrukture (vodni putovi i luke), održavanju i sigurnosti plovidbe, kao i poboljšanju suradnje sa susjednim zemljama. Potrebno je ispitati mogućnosti za proširenje unutarnjih plovni putova.
- Potrebno je ulagati u razvoj inteligentnih i integriranih urbanih i javnih prometnih sustava koji uključuju razvoj urbane biciklističke infrastrukture, optimiranje gradske logistike u prijevozu tereta, inteligentno upravljanje javnim prometom i parkirnim površinama te poticanje tehničkih inovacija u urbanom prometu s ciljem smanjenja emisija stakleničkih plinova. Posebno je važno osigurati razvoj infrastrukture i mogućnosti za primjenu alternativnih goriva u javnom prometu.
- Ključno je osigurati infrastrukturu za alternativna goriva, s naglaskom na urbana područja kako bi se potaknula primjena alternativnih goriva prvenstveno u javnom gradskom prometu.
- Potrebno je nastaviti sustavno provoditi promocije i kampanje s poticanjem transformacije mišljenja i djelovanja stanovnika u smjeru korištenja vidova prometa kojima se smanjuju emisije stakleničkih plinova.

Osnovne smjernice za niskouglijični razvoj do 2050. godine:

- Nastaviti aktivnosti ovisno o uspješnosti razvoja do 2030. godine. Ključno će biti daljnje korištenje alternativnih goriva za osobna vozila. Potrebno će biti nastaviti procese razvoja i unaprjeđenja integriranog i željezničkog te riječnog prometa kao vrlo važnog čimbenika za smanjenje emisija i povećanje konkurentnosti gospodarstva;
- Bit će veliki značaj informacijske tehnologije za optimiranje prometnih sustava te integriranje s elektroenergetskim sustavom;
- Bit će jako važna primjena alternativnih goriva i integriranog gradskog prometa koji uključuje javni gradski promet, inteligentne sustave za prijevoz tereta te razvijenu biciklističku

infrastrukturu kako bi se gotovo potpuno eliminirale emisije stakleničkih plinova iz urbanih sredina;

- Za smanjenje emisija u teškom teretnom prometu bit će potrebna alternativna goriva, posebice korištenje vodika primjenom gorivih ćelija, te korištenje sintetskih plinskih i tekućih goriva. Sustavi transporta trebaju biti visoko optimirani primjenom ICT rješenja i korištenjem autonomnih vozila gdje je to moguće.

Nacionalni plan razvoja obalnog i linijskog pomorskog prometa

Nacionalnog plan razvoja obalnog i linijskog pomorskog prometa je dokument izrađen sa uspostave harmoniziranog okvira i smjernica razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa za predstojeće razdoblje do 2030. godine, kako bi na taj način pružio potporu Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture i Agenciji za obalni linijski pomorski promet kao krajnjim korisnicima projekta, pri donošenju i provedbi strateških odluka u razdoblju do 2030. godine.

Osnovni cilj je prometno povezivanje jadranskih otoka te gospodarski razvitak otoka i priobalja. Također, Nacionalnim planom nastoji se osigurati opravdano i učinkovito korištenje EU sredstava.

U nastavku (Tablica 5) su prikazane mjere kojima će se ostvariti izgradnja objekata prometne, komunalne i društvene infrastrukture na otocima te mjere razvoja gospodarstva na otocima.

Tablica 5. Mjere Nacionalnog plana razvoja obalnog i linijskog pomorskog prometa

Vrsta mjere	Mjera
Izgradnja objekata prometne, komunalne i društvene infrastrukture na otocima	Izgradnja infrastrukture županijskih i lokalnih luka otvorenih za javni promet
	Povećanje kapaciteta pristupnih prometnica
	Unapređenje plovidbenog reda
	Povećanje razine uslužnosti luka
	Poboljšanje percepcije kvalitete
	Unapređenje i modernizacija brodova u javnom linijskom prometu
	Ulaganje u sigurnost plovidbe
	Ulaganje u mjere sprječavanja negativnog utjecaja prometa na okoliš
	Usklađivanje javnog prijevoza putnika i pomorskog putničkog prijevoza
	Povećanje parkirališnih mjesta u lukama od županijskog i lokalnog značaja
	Prilagodba infrastrukture osobama s posebnim potrebama i drugim društvenim skupinama
	Ulaganje u otočne prometnice
	Razvoj otočnog zračnog prometa
Razvijanje gospodarstva na otocima	Izgradnja podmorskih tunela i mostova
	Izgradnja komunalnih vezova
	Razvoj luka posebne namjene
	Povećanje kapaciteta luka za prihvrat nautičkih plovila
	Povećanje kapaciteta za brodove na kružnim putovanjima

Izvor: Nacionalni plan razvoja obalnog i linijskog pomorskog prometa



Operativni program Konkurentnost i kohezija 2021. – 2027.

Operativni program "Konkurentnost i kohezija" (u daljnjem tekstu: OPKK) je strateški dokument koji se koristi za programiranje i provedbu strukturnih i investicijskih fondova Europske unije (EU) u Republici Hrvatskoj. OPKK pokriva razdoblje 2021. – 2027. i ima za cilj povećati konkurentnost gospodarstva i promicati održivi razvoj u Hrvatskoj.

U okviru razvoja prometa, OPKK obuhvaća financiranje aktivnosti iz cilja politike 3 „povezaniya Europa jačanjem mobilnosti i regionalne povezanosti ICT-a“ („PO 3“):

- Jačanje digitalne povezanosti,
- Razvoj održive, pametne, sigurne i intermodalne mreže TEN-T koja je otporna na klimatske promjene,
- Razvoj održive, pametne i intermodalne nacionalne, regionalne i lokalne mobilnosti koja je otporna na klimatske promjene, uključujući bolji pristup mreži TEN-T i prekograničnoj mobilnosti,
- Promicanje održive multimodalne urbane mobilnosti.

OPKK će se provesti u okviru Kohezijske politike Europske unije, a glavni cilj intervencija je ojačati gospodarstvo kroz digitalnu i zelenu tranziciju, digitalizirati javnu upravu, poboljšati povezanost i mobilnost u cijeloj Republici Hrvatskoj i ojačati kvalitetu života stanovništva.

2.3. ANALIZA RELEVANTNIH STRATEGIJA I PLANOVA NA REGIONALNOJ RAZINI

Najvažniji dokumenti na regionalnoj razini u Republici Hrvatskoj su planovi i strategije razvoja jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, u ovom slučaju Planovi razvoja Šibensko-kninske i Splitsko-dalmatinske županije. Planovi (strategije) razvoja su srednjoročni akti strateškog planiranja koji se donose u svrhu osiguravanja strateški usmjerenog, ujednačenog i resursno učinkovitog razvoja jedinice lokalne ili područne (regionalne) samouprave. Donose se za razdoblje do 2027., što prati novi Višegodišnji financijski okvir Europske unije i kao takav naslanja se na pet ciljeva kohezijske politike Europske unije:

- Pametnija Europa
- Zelenija Europa
- Povezaniya Europa
- Europa s istaknutijom socijalnom komponentom
- Europa bliža građanima.

Planovi razvoja izrađuju se u skladu sa Zakonom o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske (NN 123/17, 151/22), Zakonom o regionalnom razvoju Republike Hrvatske (NN 147/14, 123/17, 118/18) i Uredbom o smjernicama za izradu akata strateškog planiranja od nacionalnog značaja i od značaja za jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave (NN 89/18, 37/23).



Plan razvoja Šibensko-kninske županije

Plan razvoja Šibensko-kninske županije za razdoblje 2021.-2027. godine strateški je dokument kojim se definira smjer razvoja Šibensko-kninske županije u razdoblju od 2021. - 2027. godine.

U okviru poglavlja 3.4.2. Promet i mobilnost analizirani su postojeći nedostaci i problemi, kao i karakteristike prometnog sustava na području Šibensko-kninske županije.

Osnovni nedostaci prometnog sustava Šibensko-kninske županije su:

- Glavni transversalni prometni pravci koji povezuju zaobalje i priobalje su državne ceste D33 i D59 koje karakterizira slabija infrastruktura,
- Jadranska turistička cesta prolazi kroz središta većih turističkih gradova i naselja čime se stvara prometno opterećenje te u vrhu ljetne sezone nastaju prometne gužve,
- Nedostatak adekvatnih prometnih pravaca na kontinentalnom dijelu županije, zastarjelost infrastrukture,
- Nedostatak parkirališnih mjesta u turističkim gradovima,
- Postojeći željeznički prometni sustav Šibensko-kninske županije je u vrlo lošem, zastarjelom infrastrukturnom stanju te nema dostatne kapacitete za odvijanje željezničkog prometa većih proporcija i većih brzina,
- Postojeća infrastruktura ne zadovoljava uvjete za smještaj brodova te je potrebna izgradnja novih komunalnih vezova i sanacija postojećih komunalnih luka,
- Autobusni kolodvor u Šibeniku nema dostatne kapacitete za gradski, prigradski i županijski javni prijevoz, a sama lokacija u središtu grada onemogućuje infrastrukturno proširenje,
- Prometna biciklistička infrastruktura nije adekvatna, nema proširenih nogostupa niti pravih staza za bicikliste,
- Ne postoji infrastruktura zračnog prometa.

U okviru Plana razvoja definiran je posebni cilj 13. "Razvoj održive mobilnosti", koji će se ostvariti provedbom četiri mjere:

- **13.1. Unaprjeđenje cestovnog prometa**
- **13.2. Unaprjeđenje pomorskog prometa**
- **13.3. Unaprjeđenje pješačkog i biciklističkog prometa**
- **13.4. Modernizacija i povećanje dostupnosti javnog prijevoza**

Mjera 13.1. "Unaprjeđenje cestovnog prometa" ima za cilj poboljšati cestovni promet kroz izgradnju i obnovu infrastrukture, povećanje sigurnosti, implementaciju inteligentnih sustava, modernizaciju prometne signalizacije, izgradnju podzemnih garaža te podršku projektima koji pridonose energetskej i zelenoj tranziciji prometnog sustava

Mjera 13.2. "Unaprjeđenje pomorskog prometa" usmjerena je na poboljšanje pomorske mobilnosti i promicanje održivosti u pomorskom sektoru. Ova mjera uključuje sljedeće aktivnosti:

- Transformacija morskih luka u zelene luke: Ova aktivnost ima za cilj poticati transformaciju morskih luka kako bi se smanjio njihov negativni utjecaj na okoliš. To može uključivati primjenu održivih praksi u upravljanju lukom, uvođenje energetskej učinkovitih rješenja, korištenje

obnovljivih izvora energije, implementaciju sustava za odvodnju i obradu otpadnih voda te smanjenje emisija štetnih plinova.

- Obnova i modernizacija manjih pristaništa i komunalnih veza: Ova aktivnost fokusira se na poboljšanje manjih pristaništa i komunalnih veza radi povećanja njihove funkcionalnosti, sigurnosti i održivosti. To može uključivati obnovu i modernizaciju infrastrukture, poboljšanje pristupačnosti i sigurnosti za korisnike, te implementaciju mjera za smanjenje utjecaja na okoliš.
- Podrška projektima razvoja individualnog pomorskog prometa na otocima i priobalju: Ova aktivnost ima za cilj podržati projekte koji potiču individualni pomorski promet, kao što su razvoj *park&boat* infrastrukture. To uključuje stvaranje infrastrukture koja omogućuje jednostavno iznajmljivanje i korištenje manjih plovila te poticanje održivih oblika prijevoza na otocima i priobalju.
- Poticanje projekata s doprinosom razvoju dužobalne mobilnosti: Ova aktivnost obuhvaća podršku projektima koji doprinose razvoju i poboljšanju dužobalne mobilnosti. To može uključivati projekte povezivanja različitih luka, razvoj pomorskih veza i ruta, te poboljšanje logistike i učinkovitosti prijevoza na dužobalnom području.
- Podrška projektima razvoja nautičke infrastrukture i prilagodbe ostvarenju "zelenih" ciljeva: Ova aktivnost se fokusira na podršku projektima koji se bave razvojem nautičke infrastrukture, kao što su marine, pristaništa za jahte i druge objekte koji podržavaju nautički turizam. Ovi projekti trebaju biti usklađeni s ciljevima održivosti i imati u vidu zaštitu okoliša.

Razvoj i uređenje pješačkog i biciklističkog prometa radi poboljšanja sigurnosti i održivosti postići će se provedbom mjere 13.3. "Unaprjeđenje pješačkog i biciklističkog prometa". Ova mjera uključuje sljedeće aktivnosti:

- Unaprjeđenje sigurnosti u biciklističkom i pješačkom prometu kroz izgradnju infrastrukture na područjima velike gustoće prometa: Ova aktivnost ima za cilj poboljšati sigurnost biciklista i pješaka na područjima s visokom prometnom gužvom. To može uključivati izgradnju biciklističkih i pješačkih staza, prelaza za pješake, biciklističkih mostova ili podvožnjaka, te druge infrastrukturne mjere koje poboljšavaju sigurnost i udobnost biciklista i pješaka.
- Podrška projektima razvoja pješačke infrastrukture: Ova aktivnost se fokusira na podršku projektima koji razvijaju pješačku infrastrukturu. To može uključivati izgradnju pješačkih staza, pješačkih zona, nogostupa, javnih prostora za pješake i drugih elemenata koji potiču sigurno i ugodno kretanje pješaka.
- Podrška razvoju biciklističkog prometa, uključujući razvoj *park&ride* infrastrukture: Ova aktivnost ima za cilj poticanje biciklističkog prometa i olakšavanje prijelaza s jednog načina prijevoza na drugi. To može uključivati izgradnju biciklističkih staza, parkirališta za bicikle, sustava za iznajmljivanje bicikala, kao i razvoj *park&ride* infrastrukture koja omogućuje korisnicima da kombiniraju bicikl i javni prijevoz.
- Podrška slow mobility projektima: Ova aktivnost se odnosi na podršku projektima koji promiču slow mobility, odnosno sporiji i održiviji način kretanja poput hodanja, biciklizma ili korištenja javnog prijevoza. To može uključivati promicanje zona s ograničenim prometom, usporavanje prometa u naseljima, razvoj pješačkih zona i slično.

Mjerom 13.4. "Modernizacija i povećanje dostupnosti javnog prijevoza" namjerava se ostvariti dostupan i suvremen javni prijevoz provedbom sljedećih aktivnosti:

- Unaprjeđenje organizacije i dostupnosti javnog prijevoza, uključujući modernizaciju infrastrukture: Ova aktivnost ima za cilj poboljšati organizaciju i dostupnost javnog prijevoza putem modernizacije infrastrukture. To može uključivati izgradnju novih autobusnih ili tramvajskih stajališta, modernizaciju postojećih stajališta, poboljšanje pristupačnosti za osobe s invaliditetom te implementaciju novih tehnologija za optimizaciju i praćenje javnog prijevoza.
- Podrška nabavki električnih vozila za javni prijevoz: Ova aktivnost se fokusira na poticanje nabavke električnih vozila koja se koriste u javnom prijevozu. Cilj je smanjiti emisije štetnih plinova i doprinijeti održivijem prijevozu.
- Povećanje dostupnosti javnog prijevoza osobama s invaliditetom: Ova aktivnost ima za cilj poboljšati pristupačnost javnog prijevoza za osobe s invaliditetom. To može uključivati izgradnju rampi, dizala ili drugih prilagodbi kako bi se osiguralo da osobe s invaliditetom mogu lakše koristiti javni prijevoz.
- Modernizacija sustava naplate javnog prijevoza i informiranja putnika: Ova aktivnost obuhvaća modernizaciju sustava naplate javnog prijevoza kako bi se poboljšala učinkovitost i korisničko iskustvo. To može uključivati implementaciju pametnih kartica, mobilnih aplikacija za plaćanje ili druge tehnologije koje olakšavaju naplatu i informiranje putnika.
- Izgradnja interventnih helidroma: Ova aktivnost se odnosi na izgradnju interventnih helidroma na otocima i kopnu s ciljem jačanja prometnih veza otoka i priobalja. Ovo će omogućiti brži i učinkovitiji prijevoz u hitnim situacijama i olakšati svakodnevne migracije.

Cilj svih ovih aktivnosti je postizanje održive mobilnosti, smanjenje prometnih emisija i pružanje učinkovitog i pristupačnog javnog prijevoza svim skupinama stanovništva. Kroz primjenu automatiziranih sustava naplate i pametnog upravljanja prometom dodatno će se poboljšati učinkovitost i čistoća prometa.

Aktivnost definirana u okviru posebnog cilja 13. "Razvoj održive mobilnosti" jest izgradnja brze ceste Šibenik - Drniš - Knin - granica BiH s obilaznicama Drniša i Knina. Poboljšanjem cestovnog sustava smanjio bi se postojeći promet na postojećoj cestovnoj mreži Drniša i Knina te ostalih obližnjih pravaca, te bi se Nacionalni park Krka značajno približio zaleđu županije te turističkim središtima poput Šibenika i Vodica, što je ključno za optimalno funkcioniranje cestovnog prometa uslijed povećanja dostupnosti, sadržaja, transporta roba i mobilnosti stanovništva.

Plan razvoja Splitsko-dalmatinske županije

Plan razvoja Splitsko-dalmatinske županije 2022. – 2027. jest strateški dokument koji se donosi u svrhu osiguravanja strateški usmjerenog, ujednačenog i resursno učinkovitog razvoja Splitsko-dalmatinske županije u razdoblju do 2027. godine.

Planom razvoja definirane su osnovne slabosti i prijetnje vezano uz prometnu infrastrukturu na području Splitsko-dalmatinske županije:

- Značajna emisija CO₂ unutar cestovnog prijevoza, a premalo razvijena alternativna i ekološki prihvatljiva prijevozna sredstva,

- Nedostatak sustava za punjenje električnih vozila, naročito na otocima i u zaobalju,
- Loša kvaliteta međugradskog autobusnog prometa, posebno u zaobalju,
- Nezadovoljavajuće održavanje prometnica, prometna oprema i signalizacija,
- Nedostatni kapaciteti prometne infrastrukture za potrebe turizma i nedostatna razina održavanja prometnica,
- Opasni prijelazi na željezničkim prugama u blizini ili usred naseljenih mjesta,
- Veliko sezonsko opterećenje prometnica,
- Nedovoljan broj uređenih pješačkih i biciklističkih staza posebno na području gradova priobalja
- Skromna željeznička infrastruktura s prugom koja je u cijelosti jednokolosječna i neelektrificirana,
- Nedostatan broj dnevnih trajektnih linija s otocima, osobito izvan sezone,
- Nedovoljno razvijena i iskorištena lučka infrastruktura (Sjeverna luka Split),
- Nedovoljan broj suvremeno opremljenih nautičkih luka visoke kategorije,
- Nedovoljan broj uređenih i ekološki prihvatljivih sidrišta,
- Većina luka i lučica locirana je u okviru urbane strukture naselja tako da je mogućnost njihova prostornog širenja vrlo ograničena,
- Velike sezonske oscilacije u prometu putnika u Zračnoj luci Split,
- Nedostatak međunarodnih zrakoplovnih tvrtki zimi.

U okviru prioriteta 3. Zelena i resursno učinkovita županija održive infrastrukture definirani su ciljevi i mjere koji se odnose na razvoj prometnog sustava (Tablica 6):

Tablica 6. Posebni ciljevi i mjere razvoja prometnog sustava Plana razvoja SDŽ

Posebni ciljevi	Mjere
3.4. Održiva mobilnost	M1: Unapređenje sustava javnog prijevoza i poboljšavanje prometne povezanosti svih dijelova Županije
	M2: Stvaranje preduvjeta za razvoj multimodalnog prijevoza
	M3: Poboljšavanje kvalitete kolnog i pješačkog prometa i prometa u mirovanju, kao i unapređenje sustava za upravljanje i nadzor prometom
	M4: Promoviranje i razvoj biciklističkog prometa
	M5: Donošenje i implementacija Masterplana prometnog razvoja Funkcionalne regije Srednja Dalmacija
3.5. Razvoj općeg prometnog sustava	M1: Razvoj zračnog prometa razvojem Zračne luke Split i mreže heliodroma
	M2: Razvoj željezničkog prometa i infrastrukture
	M3: Razvoj pomorske infrastrukture i usluga
	M4: Razvoj cestovne infrastrukture i usluga

Izvor: Plan razvoja Splitsko-dalmatinske županije



Cilj održive mobilnosti u Županiji planira se ostvariti ulaganjima u već postojeću prometnu infrastrukturu. To će pridonijeti kvaliteti i održivosti prometnog sustava na tom području. Mjere za poboljšanje kolnog, pješačkog i prometa u mirovanju imaju za cilj maksimalno povećanje sigurnosti stanovnika Županije i turista/posjetitelja. To će se postići usklađivanjem prometnog sustava sa sigurnosnim potrebama.

Planirana su dodatna ulaganja u sustav prometne signalizacije, posebno na mjestima gdje nedostaje ili je dotrajala. Također, sustav javnog prijevoza bit će unaprijeđen prema potrebama stanovnika Županije, s posebnim naglaskom na multimodalni oblik prijevoza.

Uvođenjem inovativnih koncepata mobilnosti za prijevoz putnika u urbanim središtima Županije smanjit će se prometne gužve, poboljšat će se kvaliteta zraka u skladu s preporukama EU-a te smanjiti emisija CO₂. Poticat će se uporaba električnih vozila/plovila i drugih prijevoznih sredstava koja koriste obnovljivu energiju.

Županija će u nadolazećem razdoblju ulagati napore i sredstva u brigu o zdravlju svojih stanovnika poticanjem projekata obnove postojećih biciklističkih staza te mapiranjem potreba za izgradnjom novih. Cilj je proširiti biciklistički sustav i omogućiti stanovnicima aktivan život. Unutar urbane aglomeracije poticat će se sustav javnih bicikala kao dio multimodalnog oblika prijevoza. Također, poticat će se projekti koji koriste alternativne izvore energije poput elektrifikacije ili hibridnih lokomotiva s vodikom.

Planom razvoja je ulaganje u razvoj općeg prometnog sustava identificirano kao važan segment razvoja i modernizacije, s obzirom na veliki broj turista i robnog prometa koji prolazi kroz to područje.

U okviru Plana razvoja, nekoliko kapitalnih projekata planirano je kako bi se unaprijedio prometni sustav:

- Projekt izgradnje spojne ceste čvor Vučevica na A1 - čvor na DC8 ima za cilj rasteretiti gradske prometnice Kaštela, Solina i Splita od tranzitnog prometa prema autocesti. Multimodalna platforma Splitske aglomeracije Solin - Stobreč - Dugi Rat - Omiš predstavlja važan projekt koji će razviti cestovnu infrastrukturu i usluge na području županije. Ovaj projekt je također proglašen strateškim projektom Vlade Republike Hrvatske i omogućit će pristup novoj trajektnoj luci Krilo Jesenice, čime će se smanjiti promet u luci Split tijekom ljetne sezone.
- U cilju unapređenja trajektnog prometa, planira se projekt KRILO JESENICE - uređenje i dogradnja luke, koji će stvoriti uvjete za prihvata i promet trajektnih linija. Također je potrebno podržati projekt izgradnje luke Stinice kako bi se riješio problem prometnih gužvi na gradskim prometnicama tijekom turističke sezone.
- Pomorski promet, uključujući nautički turizam, igra važnu ulogu u turizmu Splitsko-dalmatinske županije. Potrebne su detaljne analize kako bi se identificirale potrebe zaposlenika i turista koji koriste pomorske linije. Modernizacija i diverzifikacija usluga u pomorskom prometu dodatno će poboljšati ponudu županije, posebno u segmentu luksuznog turizma.
- Zračni promet također zahtijeva dodatna ulaganja i unapređenje Zračne luke Split, s obzirom na velik broj putnika koji dolaze i odlaze s područja županije.
- Željeznički promet, kao važna komponenta prometnog razvoja, zahtijeva modernizaciju i značajna ulaganja. Splitsko-dalmatinska županija će pružiti maksimalnu podršku razvoju željezničkog prometa za putnike i teret, u skladu s aktualnim i budućim potrebama. Projekti kao što je elektrifikacija pruge Split-Knin ili korištenje alternativnih izvora energije poput



vodika za lokomotive, te inicijativa revitalizacije Unske pruge, su prioritete u srednjoročnom planu gospodarskog i industrijskog razvoja županije. Povezivanje kolodvora Split u trajektnoj luci s Zračnom lukom Split i izgradnja intermodalnog čvorišta novog glavnog kolodvora Split (Kopilica) modernom željeznicom omogućit će učinkovit i ekološki prihvatljiv prijevoz putnika do centra grada.

Nacrt Strategije razvoja Grada Splita

Strategija razvoja Grada Splita najvažniji je strateški dokument na razini Grada Splita, te se njime definiraju osnovne karakteristike svih sektora na području Grada Splita, kao i mjere i aktivnosti koje je potrebno provesti u prostoru u svrhu napretka područja Grada Splita.

Osnovni nedostaci utvrđeni nacrtom Strategije u sektoru prometa na području Grada Splita su sljedeći:

- Značajniji prometni atraktori nalaze se na krajnjoj točki glavnih prometnih pravaca, a kapacitet prometnica nije usklađen s prometnom potražnjom,
- Povezanost s okolnim naseljima posebno s naseljima zapadno od Splita bazirana je primarno na cestovnom prometu i to na cestama vrlo ograničenog kapaciteta,
- Ograničen broj mogućih ulaza u grad Split i manjak prometnog kapaciteta na ključnim raskrižjima,
- Nedovoljna razvijenost pješačke mreže, osobito u okolnim naseljima Grada Splita,
- Veliki udio parkirališnih mjesta bez regulacije parkiranja,
- Autocesta nije u funkciji povezivanja Splita s okolnim naseljima,
- Neusklađenost tarifne politike javnog gradskog prijevoza i parkiranja,
- Prevelik dio javnog gradskog prostora u funkciji parkiranja,
- Nerazvijena biciklistička mreža,
- Nezadovoljavajuće stanje sigurnosti prometa,
- Sustav parkiranja bez jasne parkirne politike,
- Nerazvijenost i neprikladnost javnog prijevoza putnika željeznicom,
- Neadekvatna povezanost Zračne luke Split s gradom Splitom,
- Složeni procesi rješavanja imovinsko-pravnih odnosa kod izgradnje novih ili proširenja postojećih elemenata prometne infrastrukture,
- Preintenzivni razvoj turizma može dovesti do prometnih zagušenja unatoč dobro uređenom prometnom sustavu,
- Neiskorištene sve mogućnosti i nerealizirani svi planovi za razvitak javnog gradskog prijevoza putnika autobusima,
- Nedovoljna razvijenost ITS-a,
- Nedostatak davanja prioriteta javnom prijevozu zbog čega se degradira prijevozna usluga što dovodi do pada broja putnika,
- Određen broj stajališta i terminala javnog gradskog prijevoza nije u prikladnom stanju,

- Nepovezanost stajališta željezničkog prometa s ostatkom prometne mreže u okolnim područjima Grada Splita čime se smanjuje dostupnost i mobilnost,
- Nedovoljno razvijen pomorski promet u funkciji priobalnog javnog prijevoza putnika,
- Dugogodišnje stvaranje prometnog sustava kojim u velikoj mjeri dominira cestovni promet,
- Prespora realizacija jednostavnijih organizacijskih mjera u području prometa (npr. tarifne politike, rješavanje nepropisnog parkiranja itd.),
- Nedostatak integracije između planiranja uporabe zemljišta i planiranja prometa,
- Državne prometnice, glavne pomorske luke zračna luka i željeznica su u formalnoj ingerenciji Države i konačne odluke ne mogu biti donesene na razini Grada Splita,
- Pritisak javnosti na donošenje odluka u domeni prometa (naplata parkiranja, ukidanje parkirališnih mjesta, zabrana prometa),
- Nedovoljna vertikalna koordinacija, suradnja i komunikacija među svim dionicima važnim za razvoj prometa,
- Konfiguracija terena u nekim dijelovima Splita nije idealna za bicikliranje ili pješaćenje,
- Vruća ljeta ne doprinose korištenju bicikala u ljetnim mjesecima,
- Dugotrajni procesi pripreme investicija (prostorni planovi, imovinsko pravni odnosi, sustav dozvola) mogu uslijed nedostatka ljudskih kapaciteta dovesti do otežanog financiranja opravdanih projekata iz fondova EU,
- Neujednačena potražnja za prometnim uslugama tijekom godine (sezonalnost) otežava opravdanost pojedinih investicija u prometni sustav,
- Nedostatak integracije strateških i razvojnih programa.

S obzirom na navedene slabosti i prijetnje prometnog sustava Grada Splita, Strategijom u okviru poglavlja Urbano okruženje definiran posebni cilj 8. Uspostavljen održiv i siguran prometni sustav, u okviru kojeg su određene sljedeće mjere i aktivnosti (Tablica 7):

Tablica 7. Mjere i aktivnosti predviđene nacrtom Strategije razvoja Grada Splita za unaprjeđenje prometnog sustava

Mjere	Aktivnosti
8.1. Integrirano prometno planiranje	Izrada Plana razvoja javnog prijevoza
	Izrada Plana razvoja aktivnih oblika prometovanja
	Izrada Plana optimizacije cestovnog individualnog prometa
	Izrada Plana razvoja sustava parkiranja
8.2. Razvoj održivih oblika prometovanja (javni prijevoz putnika i aktivni oblici prometovanja)	Razvoj i unaprjeđenje željezničkog prijevoza
	Razvoj i unaprjeđenje pomorskog prijevoza
	Uspostavljanje integriranog prijevoza putnika
	Razvoj i unaprjeđenje aktivnih oblika prometovanja (pješačenje i biciklizam)
	Uspostava P&R sustava i car sharing sustava
	Jačanje mobilnosti za ranjive skupine
8.3. Optimizacija cestovnog motornog prometa	Rekonstrukcija kritičnih cestovnih točaka
	Izgradnja nužnih cestovnih kapaciteta
	Optimizacija i regulacija prometnih tokova



Mjere	Aktivnosti
	Za optimiziranje prometnih tokova i poboljšanja upravljanja prometnim sustavom u gradovima, potrebno je osigurati integrirane informacije o stanju u prometu na gradskom području u stvarnom vremenu
	Dostavni prometni tokovi također moraju biti regulirani
	Dostavni prometni tokovi također moraju biti regulirani
	Uspostava zona smanjenog ili zabranjenog prometovanja
8.4. Modernizacija i nabava ekološki prihvatljivog voznog parka	Unaprjeđenje voznog parka javnog prijevoza i osiguranje potrebne infrastrukture
	Razvoj infrastrukture za alternativna goriva
	Poticanje primjene goriva niske emisije CO ₂
8.5. Pametno upravljanje prometom	Središnji centar za kontrolu i nadzor prometa
	Sustav adaptivnog upravljanja prometnim svjetlima (semaforima)
	Sustav upravljanja prometnim trakama izmjenjivog usmjerenja (ukoliko se dokaže opravdanost)
	Video nadzor ključnih lokacija u prometnoj mreži
	Sustav usmjeravanja vozila prema slobodnim mjestima za parkiranje
	Sustav informiranja sudionika u prometu preko mobilnih aplikacija
	Sustav informiranja vozača izmjenjivim prometnim znakovima
	Sustava davanja prioriteta vozilima javnog gradskog prijevoza na semaforiziranim raskrižjima
	Sustav davanja prioriteta vozilima žurnih službi na semaforiziranim raskrižjima
	Sustav praćenja vremenskih (meteoroloških) uvjeta i stanja okoliša
	Sustav detaljnog praćenja parametara prometnih tokova
8.6. Popularizacija održivih oblika prometovanja	Uspostava sustava informiranja sudionika u prometu
	Osim u vozilima i stajalištima/terminalima, informiranje putnika treba biti dostupno i putem aplikacija mobilnih telefona
	Osim o najavi dolaska vozila javnog prijevoza, sustav informiranja mora pružati i informaciju o voznom redu, presjedanjima, vremenima dolazaka na pojedinu lokaciju, tarifnom modelu odstupanjima i sl.
	Uspostava učinkovitog sustava naplate voznih karata
	Optimizacija sustava javnih gradskih bicikala
	Poticanje dijaloga građana i nadležnih tijela
	Implementacija mjera za smirivanje prometa
8.7. Povećanje razine prometne sigurnosti	Mjere za smirivanje prometa, a konkretno u cilju smanjenja brzine vožnje posebno je važno provesti u

Mjere	Aktivnosti
	blizini odgojnih, obrazovnih, zdravstvenih i drugih ustanova
	Provođenje revizija cestovne sigurnosti u skladu s europskom Direktivom 2008/96/EC i 2019/1936 kroz cjelokupni proces planiranja i projektiranja novih cestovnih dionica i rekonstrukcija postojećih rješenja
	Stvaranje sigurnih ruta kroz logično povezivanje mjera smirivanja prometa, unaprjeđenja pješačke i biciklističke infrastrukture te mjera za povećanje svijesti građana o mobilnosti
	Rješavanje problema nepropisnog parkiranja

Izvor: nacrt Strategije razvoja Grada Splita

Strategija razvoja Urbane aglomeracije Split

Strategija razvoja Urbane aglomeracije Split obuhvaća sveobuhvatni plan za razvoj ne samo samog grada Splita, već i šireg urbanog područja koje ga okružuje. Obzirom da je dokument još uvijek u fazi nacrt, odnosno u tijeku je postupak strateške procjene utjecaja na okoliš predmetne Strategije, nastavni tekst, mjere i aktivnosti preuzete su iz Nacrta Strategije razvoja Urbane aglomeracije Split.

Strategija razvoja aglomeracije uključuje mjere za unaprjeđenje prometne infrastrukture, smanjenje prometnih gužvi i poboljšanje povezanosti između različitih dijelova aglomeracije, što uključuje izgradnju novih cesta, proširenje javnog prijevoza, poticanje biciklističke i pješačke infrastrukture te implementaciju inovativnih rješenja za prometnu mobilnost.

Mjere za razvoj prometnog sustava UAS-a predložene su u okviru prioriteta 3.6. Poboljšanje prometnog sustava na području UAS (Tablica 8).

Tablica 8. Mjere i aktivnosti za unaprjeđenje prometnog sustava u okviru SRUAS-a

Mjere	Aktivnosti
1. Unaprjeđenje upravljanja prometom	Izrada planova održive urbane mobilnosti
	Uvođenje inteligentnog prometnog sustava (ITS) i njegova primjena na mreži javnih cesta
2. Unaprjeđenje cestovne prometne povezanosti	Obnova, rekonstrukcija i održavanje postojećih cestovnih prometnica i dionica
	Rješavanje uskih grla u prometu (obilaznice gradova)
	Dogradnja cestovne mreže u skladu s prometnim potrebama
3. Podrška daljnjem razvoju zračnog prometa	Izgradnja kapaciteta za hidroavione
	Izgradnja heliodroma
4. Osvremljivanje i razvoj lučke infrastrukture i pomorskog prometa	Osvremljivanje i razvoj lučke infrastrukture, novih multifunkcionalnih lučkih područja
	Izgradnja ribarskih luka i potrebne infrastrukture na području UAS
	Nabava manjih energetske učinkovitih putničkih brodova za prijevoz putnika
	Izgradnja i opremanje privezišta ili stajališta za taxi brodove i brzobrodne transfere na području aglomeracije
5. Razvoj integriranog sustava javnog prijevoza i intermodalne infrastrukture	Izgradnja i rekonstrukcija infrastrukture za javni prijevoz

Mjere	Aktivnosti
	Uvođenje integriranog sustav javnog prijevoza sa zajedničkim prijevoznim kartama i usklađenim voznim redom različitih prometala
	Nabava energetski učinkovitih vozila javnog prijevoza i izgradnja potrebne infrastrukture
	Razvoj park and ride infrastrukture
	Uvođenje punionica za stlačeni prirodni plin (CNG)
	Uvođenje punionica za električne automobile i korištenje alternativnih energija u cestovnom prometu
6. Povećanje sigurnosti i učinkovitosti u prometu	Rekonstrukcija raskrižja, pružnih prijelaza i dionica cesta, izgradnja i rekonstrukcija nogostupa s ciljem povećanja sigurnosti u prometu, te eliminiranje crnih točaka u prometu
	Povećanje pokrivenosti prometnica prometnim znakovima i signalizacijom
	Provedba edukacije sudionika u prometu
7. Unaprjeđenje pješačkog i biciklističkog prometa	Podrška izgradnji, obnovi i uređenju pješačkih i biciklističkih staza i traka samostalno ili u sklopu integriranih projekata uređenja obalnog pojasa i plaža
	Uvođenje sustava javnih bicikala

Izvor: Strategija razvoja Urbane aglomeracije Split

Promet je jedan od ključnih aspekata Strategije razvoja urbane aglomeracije Split. S obzirom na gustoću prometa, turističku posjećenost i rastuće potrebe stanovnika, prometni sustav igra važnu ulogu u osiguravanju održivog i učinkovitog kretanja unutar aglomeracije.

Navedene mjere i aktivnosti namijenjene prometnom sustavu prometa doprinijet će razvoju održivog, sigurnog i učinkovitog kretanja unutar aglomeracije. Strategija uvažava specifičnosti područja te je usklađena s prioritetima lokalne zajednice.

Masterplan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika

Master plan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika je planski dokument koji odgovara na potrebe regionalnog i loknog razvoja prometa kroz integrirani skup infrastrukturnih, organizacijskih, operativnih i regulatornih mjera.

Cilj Masterplana je zadovoljiti potrebe stanovnika za mobilnošću, a posljedično osigurati i bolju kvalitetu života u Gradu Šibeniku.

Opći ciljevi i prioriteti Masterplana prikazani su u Tablica 9:

Tablica 9. Ciljevi i prioriteti Masterplana održive urbane mobilnosti Grada Šibenika

Ciljevi	Prioriteti
Snažna prometna integriranost Šibenika u kontekstu funkcionalnih regija	Razvoj i unaprjeđenje usluge javnog cestovnog prijevoza na širem području Grada Šibenika
	Razvoj infrastrukture i usluga pomorskog prometa
	Unaprjeđenje usluge i mreže željezničkog prometa
	Razvoj sustava zračnog prometa
	Unaprjeđenje cestovne prometne povezanosti

Ciljevi	Prioriteti
Jednaka dostupnost javnog prijevoza korisnicima u svim područjima Grada Šibenika	Unaprjeđenje usluge javnog gradskog i prigradskog prijevoza prema otocima
	Razvoj lučke infrastrukture usmjeren na razvoj javnog prometa
	Uvođenje ekološki prihvatljivih oblika javnog brodskog prijevoza
	Poboljšanje javnog gradskog cestovnog prijevoza na području Grada
	Optimizacija linija javnog gradskog prometa i usklađivanje voznih redova prema prometnoj potražnji
	Poboljšanje infrastrukture javnog gradskog i prigradskog cestovnog prometa
	Uvođenje ekološki prihvatljivih oblika javnog cestovnog prometa
	Poboljšanje sustava signalizacije i informiranja u javnom gradskom i prigradskom prometu
	Unaprjeđenje usluge taksi prijevoza
Urbani prostor kao zajedničko dobro: mreža za osobnu mobilnost	Eliminiranje uskih grla u prometnom sustavu i unaprjeđenje sigurnosti prometnog sustava
	Razvoj lučke infrastrukture za individualni pomorski prijevoz
	Razvoj pješačkih zona
	Razvoj infrastrukture i sustava za biciklistički promet
Integracija intermodalnog prijevoza i upravljanje mobilnošću prometa i roba	Unaprjeđenje prometnog sustava kroz organizacijska i operativna ustrojstva s ciljem osiguranja učinkovitosti i održivosti samog sustava
	Implementacija ITS sustava i uspostavljanje intermodalnih čvorišta
	Unaprjeđenje upravljanja teretnim prometom
	Uspostavljanje sustava za dugoročno praćenje mobilnosti prometa

Izvor: Masterplan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika

Navedeni ciljevi i prioriteti usmjereni su na osiguravanje osnove za održivi razvoj sektora, postizanje integriranog pristupa planiranja prijevoza na svim razinama - nacionalnoj, (funkcionalnoj) regionalnoj, lokalnoj, identifikaciju potrebe lokalne mobilnosti koje je potrebno upotpuniti s međunarodnim obrascima mobilnosti, razvoj sveobuhvatnih alata za planiranje neovisno o izvorima sredstava, analizu i predlaganje razvoja u prometnom sustavu iz različitih perspektiva (organizacijske, upravljačke, funkcionalne, infrastrukturne itd.), identifikaciju stvarne potrebe razvoja prometnog sustava kao alata za podršku socio-ekonomskom razvoju područja, planiranje prometnog sustava u skladu s potrebama ostalih socio-ekonomskih sektora (obrazovanja, zdravstva, zbrinjavanje otpada, turizma, industrije, logistike itd.) i identifikaciju potrebnih koraka za daljnji razvoj definiranih mjera.

3. ANALIZA ZAKONSKOG OKVIRA EUROPSKE UNIJE I REPUBLIKE HRVATSKE

3.1. ZAKONSKI I PODZAKONSKI AKTI EUROPSKE UNIJE

3.1.1. Cestovni promet

Cestovni promet trenutno je najzastupljeniji modalitet prijevoza u Europi, stoga je važno planirati njegov budući razvoj, osobito u pogledu organizacije, upravljanja i zakonske osnove. Politika Europske unije (EU) u vezi cestovnog prometa ima nekoliko ciljeva koji su orijentirani na infrastrukturu, zakonodavstvo i sigurnost.

Širenjem, modernizacijom i usklađivanjem infrastrukture nastoji se omogućiti veću povezanost između zemalja članica te olakšati promet roba i putnika, uključiti primjenu novih tehnologija poput inteligentnih prometnih sustava u svrhu poboljšanja učinkovitosti i sigurnosti cestovnog prometa.

Stvaranjem jedinstvenog tržišta nastoji se osigurati slobodna trgovina i olakšati promet usluga i roba preko granica, kao i potaknuti konkurencija među prijevoznicima u svrhu smanjenja cijena i bolje usluge za korisnike. Okvir za navedeno ostvaruje se harmonizacijom svih zakonskih propisa i standarda.

Povećanje sigurnosti cestovnog prometa ostvaruje se usklađivanjem sigurnosnih standarda, promicanjem obrazovanja vozača, primjenom sigurnosnih mjera na cestama i poticanjem korištenja sigurnijih vozila. Konačni cilj je smanjenje broja prometnih nesreća i smrtno stradalih osoba na cestama.

Zakonska regulativa na razini Europske unije prikazana je u Tablica 10.

Tablica 10. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Europske unije o cestovnom prometu

Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza	Master plan za promet ima cilj uskladiti različite aspekte prometnog sustava kako bi se postigao održivi, siguran i učinkovit promet. Kroz primjenu inteligentnih prometnih sustava i uvažavanje smjernica Direktive, planiranje, upravljanje i organizacija prometa mogu se unaprijediti i optimizirati, pridonoseći boljoj kvaliteti života građana i održivom razvoju prometnog sektora.
Uredba 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta	Uredbom se uspostavljaju zajednička pravila koja se primjenjuju na pristup tržištu u međunarodnom cestovnom prijevozu tereta na području zemalja članica Europske unije.
Europska strategija za kooperativne inteligentne prometne sustave, važan korak prema kooperativnoj, povezanoj i automatiziranoj mobilnosti	Cilj ove strategije je unaprijediti sigurnost, učinkovitost i održivost prometa putem primjene naprednih informacijsko-komunikacijskih tehnologija, što se namjerava postići razmjenom informacija između vozila, prometne infrastrukture i drugih izvora, kako bi se omogućilo donošenje informiranih odluka, smanjila zagušenja, poboljšala sigurnost i promicala održiva mobilnost.
Direktiva 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture (SN/3222/2019/INIT)	Master plan će uzeti u obzir postavke originalne Direktive i njene izmjene iz 2019. godine. Naglasak će biti stavljen na reviziju sigurnosti na cestama,



Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
	upravljanje sigurnošću, procjenu učinka na sigurnost na cestama te provjeru sigurnosti.
Direktiva (EU) 2019/1936 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2019. o izmjeni Direktive 2008/96/EZ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture	Direktiva (EU) 2019/1936 utvrđuje okvir za koordinaciju mjera sigurnosti cestovnog prometa i infrastrukture među državama članicama EU radi osiguravanja visokih standarda sigurnosti. Ona obuhvaća različite aspekte sigurnosti prometa, uključujući upravljanje sigurnošću prometa, sigurnosnu kulturu, praćenje i izvješćivanje o sigurnosti, identifikaciju i analizu rizika te sigurnosne zahtjeve za infrastrukturu. Masterplanom će se analizirati stanje sigurnosti, te će se identificirati i analizirati rizici koji prijete sigurnosti prometa.
Komunikacija Europske komisije (COM(2010) – ususret europskom području sigurnosti na cestama za razdoblje 2011.-2020.	Komunikacija COM(2010) identificira ključne izazove i područja djelovanja za unaprjeđenje sigurnosti na cestama. To uključuje poboljšanje infrastrukture, promicanje sigurnijih vozila i prometne tehnologije, poticanje sigurnog ponašanja sudionika u prometu, jačanje provedbe prometnih propisa te poboljšanje sustava praćenja i izvješćivanja o prometnim nesrećama.
DIREKTIVA 2009/33/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 23. travnja 2009. o promicanju čistih vozila u cestovnom prijevozu s ciljem podupiranja mobilnosti s niskom razinom emisija	Kroz poticanje razvoja i korištenja čistih vozila, Direktiva promiče održivost u cestovnom prometu i doprinosi ostvarenju ciljeva vezanih uz zaštitu okoliša i smanjenje emisija štetnih plinova.

3.1.2. Željeznički promet

Zakonodavni okvir Europske unije vezan uz područje željezničkog prometa usmjeren je prema stvaranju jedinstvenog europskog željezničkog prostora. Navedenim se ostvaruje nekoliko ključnih aspekata, a to su:

- Rasterećenje cestovnog prometa povećanjem dostupnosti i učinkovitosti željezničkog prometa,
- Povećanje sigurnosti većim korištenjem željezničkog prometa, koji je jedan od najsigurnijih modaliteta prijevoza,
- Ušteda energije i zaštita okoliša, budući da je željeznički promet u većini slučajeva energetski učinkovitiji od cestovnog prometa jer koristi manje goriva po putniku ili toni tereta.

Tablica 11. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Europske unije o željezničkom prometu

Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
DIREKTIVA (EU) 2016/797 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji	Ova direktiva ima za cilj osigurati usklađenost i interoperabilnost željezničkog sustava na području EU radi olakšavanja međusobnog prometa putnika i tereta te poticanja konkurencije na željezničkom tržištu. Direktiva 2016/797 utvrđuje opće zahtjeve i postupke za interoperabilnost željezničkog sustava. Ona obuhvaća tehničke i sigurnosne zahtjeve, postupke ocjenjivanja sukladnosti, postupke



Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
	ispitivanja i certificiranja, kao i uspostavu sustava upravljanja kvalitetom u željezničkom sektoru-
Uredba (EU) 2016/2338 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika (Uredba o obvezi pružanja javnih usluga)	Uredba ima za cilj promicanje otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika u Europskoj uniji (EU) kako bi se potakla konkurencija, unaprijedila kvaliteta usluga i osiguralo pružanje visokokvalitetnih i održivih usluga prijevoza putnika.
Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora	Glavni cilj ove direktive je unaprjeđenje i liberalizacija europskog željezničkog tržišta kako bi se potaknula konkurencija, poboljšala kvaliteta usluga, povećala interoperabilnost i osigurala veća učinkovitost željezničkog sektora.
Akcijski plan za poticanje željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti i prekograničnog željezničkog prijevoza putnika	Cilj je poboljšati željezničku infrastrukturu te povećati kapacitet željeznica velikih brzina i potporu ulaganjima u željeznicu kako bi se postigao cilj EU-a da se željeznički promet velikih brzina do 2030. udvostruči, a do 2050. utrostruči.
Rezolucija Europskog parlamenta od 13. prosinca 2022. o Akcijskom planu za poticanje željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti i prekograničnog željezničkog prijevoza putnika	Rezolucijom se potiče poboljšanje željezničke infrastrukture te povećanje kapaciteta željeznica velikih brzina i potpora ulaganjima u željeznicu.
Uredba (EU) 2015/1017 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2015. o Europskom fondu za strateška ulaganja, Europskom savjetodavnom centru za ulaganja i Europskom portalu projekata ulaganja i o izmjeni uredaba (EU) br. 1291/2013 i (EU) br. 1316/2013 – Europski fond za strateška ulaganja	Cilj Uredbe je promicanje ulaganja u Europi, poticanje gospodarskog rasta, zapošljavanja i konkurentnosti. Europski fond za strateška ulaganja (EFSD) je ključni instrument u provedbi ove Uredbe. Fond pruža financijsku potporu za projekte u područjima kao što su infrastruktura, istraživanje, inovacije, obrazovanje, energija i promet.

3.1.3. Zračni promet

Zakonodavni okvir Europske unije za zračni promet usmjeren je na ostvarivanje sljedećih ključnih ciljeva:

- Modernizacija europskog sustava kontrole zračnog prometa,
- Stvaranje jedinstvenog europskog neba,
- Integracija europskog sustava kontrole zračnog prometa.

Zakonodavni okvir Europske unije za zračni promet prikazan je u Tablica 12:

Tablica 12. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Europske unije o zračnom prometu

Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
Uredba (EZ) 1070/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o provedbi usluga zračne plovidbe u jedinstvenom europskom nebu	Uredba ima za cilj uspostaviti zahtjeve za sigurno i učinkovito pružanje usluga zračne plovidbe za opći zračni promet u Europi, te je obvezujuća za sve države članice EU-a. Ova Uredba je dio inicijative Jedinstveno europsko nebo (Single European Sky Initiative) koja ima za svrhu unaprijediti upravljanje zračnim prometom u Europi kroz integraciju zračnih prostora i harmonizaciju pravila i postupaka.



Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 12. ožujka 2014. o provedbi jedinstvenog europskog neba (COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))	Ovom se Uredbom utvrđuju pravila za stvaranje i pravilno funkcioniranje jedinstvenoga europskog neba kako bi se osigurali najnoviji standardi sigurnosti u zračnom prometu, kako bi se pridonijelo održivom razvoju sustava zračnog prometa, primjerice smanjenjem učinka na klimu, i kako bi se poboljšala cjelokupna izvedba upravljanja zračnim prometom (ATM) i usluge u zračnoj plovidbi (ANS) za opći zračni promet u Europi radi ispunjavanja zahtjeva svih korisnika zračnog prostora

3.1.4. Pomorski promet

Zakonodavni okvir Europske unije za pomorski promet ima za cilj primjenu načela slobode pružanja usluga na sektor pomorskog prometa Unije i osiguravanje poštivanja pravila tržišnog natjecanja. Pomorski promet je i središnji dio integrirane pomorske politike.

Tablica 13. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Europske unije o pomorskom prometu

Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
Rezolucija Europskog parlamenta od 15. siječnja 2020. o europskom zelenom planu (2019/2956(RSP)) (2021/C 270/01)	Osnovni cilj rezolucije je prekid upotrebe teškog loživog ulja u pomorskom prometu, ulaganje u istraživanje novih tehnologija za dekarbonizaciju broderske industrije i otvaranje puta razvoju brodova s nultim emisijama
Rezolucija Europskog parlamenta od 27. travnja 2021. o tehničkim i operativnim mjerama za učinkovitiji i čišći pomorski promet (2019/2193(INI)) (2021/C 506/03)	Rezolucijom je definiran pomorski sektor kao sektor koji bi trebao doprinijeti naporima EU-a za smanjenje emisija stakleničkih plinova, pri čemu je potrebno osigurati konkurentnost tog sektora. Istaknuta je i potreba za učinkovitim rješavanjem problema emisija iz brodskoga goriva i postupnim ukidanjem uporabe teškog loživog ulja u pomorskom prometu. Cilj rezolucije je razvoj projekata usmjerene na dekarbonizaciju pomorskog prometa i smanjenje emisija onečišćujućih tvari.
Uredba (EU) 2019/1239 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o uspostavi europskog okružja jedinstvenog pomorskog sučelja	Glavni cilj Uredbe je uspostava okvira za tehnološki neutralno i interoperabilno europsko okružje jedinstvenog pomorskog sučelja („EMSWe”) s usklađenim sučeljima kako bi se olakšao elektronički prijenos informacija povezan s obvezama prijave za brodove koji dolaze u luke Unije, u njima borave i odlaze iz njih. Ovim ciljem se doprinosi razvoju digitalnih pomorskih usluga i sustava.

3.2. AKTI I PODZAKONSKI AKTI REPUBLIKE HRVATSKE

3.2.1. Cestovni promet

U Republici Hrvatskoj, temeljni zakon koji regulira cestovni promet je Zakon o cestama (NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21, 114/22). Ovaj zakon utvrđuje pravni status javnih i nerazvrstanih cesta te propisuje njihovo razvrstavanje, korištenje, održavanje, planiranje gradnje i



upravljanje. Također, zakon se bavi mjerama zaštite javnih i nerazvrstanih cesta te regulira promet na njima. Osim toga, Zakon o cestama također obuhvaća pitanja koncesija, financiranja i nadzora javnih cesta.

Važni zakoni koji se nadovezuju na Zakon o cestama su Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22) i Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21). Zakon o sigurnosti prometa na cestama propisuje uvjete koji se odnose na sigurnost prometa na cestama, dok Zakon o prijevozu u cestovnom prometu regulira djelatnosti javnog prijevoza putnika i tereta u unutarnjem cestovnom prometu, agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu, pružanje kolodvorskih usluga i nadležnosti tijela za provođenje i nadzor tih djelatnosti.

Uz navedene zakone, važno je spomenuti i relevantnu uredbu kao što je Uredba o mjerilima za razvrstavanje javnih cesta (NN 34/12). Ova uredba propisuje kriterije i postupak za razvrstavanje javnih cesta prema njihovim karakteristikama.

Uz Zakone i Uredbe, postoje i pravilnici koji mogu biti značajni za provedbu zakonodavstva i preciznije reguliranje određenih aspekata cestovnog prometa u Hrvatskoj.

Tablica 14. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Republike Hrvatske o cestovnom prometu

Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplan
Zakon o cestama (NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21, 114/22)	Zakon o cestama u Republici Hrvatskoj, određuje i uređuje temeljne definicije cesta i cestovne infrastrukture.
Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21)	Zakonom su utvrđena temeljna načela međusobnih odnosa i ponašanja sudionika u prometu na cesti, kao i osnovni uvjeti koje ceste moraju ispuniti u pogledu sigurnosti prometa.
Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22)	Zakon regulira sigurnost prometa na cestama u Republici Hrvatskoj. Ovaj zakon propisuje pravila i mjere kojima se osigurava sigurnost svih sudionika u prometu, uključujući vozače, pješake, bicikliste i putnike.
Uredba o mjerilima za razvrstavanje javnih cesta (NN 34/12)	Uredba o mjerilima za razvrstavanje javnih cesta propisuje kriterije i postupak za razvrstavanje javnih cesta prema njihovim karakteristikama, te ima za cilj osigurati dosljednost i jedinstvenost u razvrstavanju cesta te olakšati planiranje, projektiranje i održavanje cestovne infrastrukture.
Odluka o razvrstavanju javnih cesta (NN 18/21, 100/21)	Odlukom je utvrđena kategorija i razina ceste, odnosno njezin status i važnost u prometnoj mreži.
Odluka o visini naknade za osnivanje prava služnosti i prava građenja na javnoj cesti (NN 87/14)	Ova Odluka je administrativni akt kojim je utvrđen iznos naknade koji treba platiti za stjecanje prava služnosti ili prava građenja na javnoj cesti.
Odluka o označavanju autocesta (NN 2/22)	Odluka uređuje označavanje autocesta, njihove stacionaže, brojeva izlaza i prometnih čvorišta te naziva izlaza, prometnih čvorišta i odmorišta.
Pravilnik o aktivnostima i postupcima za poboljšanje sigurnosti cestovne infrastrukture i reviziji cestovne sigurnosti (NN 55/22)	Pravilnikom su propisane aktivnosti poboljšanja sigurnosti infrastrukture cesta za koje je Zakonom o cestama propisana takva obveza, a koje se odnose na sve faze planiranja, projektiranja, građenja i održavanja cesta te obuhvaćaju procjenu sigurnosti mreže cesta, ocjenu utjecaja na sigurnost u cestovnom prometu, reviziju cestovne sigurnosti,



Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplan
	upravljanje podacima o sigurnosti cesta te sadržaj izvješća o prometnim nesrećama. Pravilnikom se također utvrđuje način i opseg obavljanja poslova revizije, ocjene i provjere cestovne sigurnosti, radno iskustvo i stručna sprema revizora cestovne sigurnosti te postupak izdavanja ovlaštenja, program osposobljavanja za revizora i provjera osposobljenosti, program dodatnog osposobljavanja, sadržaj i način vođenja očevidnika ovlaštenih revizora te izrada izvješća o reviziji cestovne sigurnosti.
Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama (NN 92/19)	Pravilnik regulira uporabu prometnih znakova, signalizacije i opreme na cestama u Republici Hrvatskoj, te utvrđuje standardizirane znakove, signalizaciju i opremu koja se koristi kako bi se osigurala sigurnost prometa, jasnoća informacija i dosljednost na cestama
Pravilnik o privremenoj regulaciji prometa i označavanju te osiguranju radova na cestama (NN 92/19)	Ovaj Pravilnik je propis koji se odnosi na postupke i mjere koje treba poduzeti prilikom izvođenja radova na cestama kako bi se osigurala sigurnost sudionika u prometu i neometan protok vozila.
Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi (NN 28/16)	Ovim Pravilnikom propisana su osnovna načela planiranja te elementi za projektiranje, izgradnju i održavanje biciklističke infrastrukture.
Pravilnik o korištenju cestovnog zemljišta i obavljanju pratećih djelatnosti na javnoj cesti (NN 78/14, 43/20)	Pravilnik uređuje način korištenja cestovnog zemljišta i obavljanje različitih djelatnosti uz ili na javnoj cesti u Republici Hrvatskoj, te regulira pitanja vezana za postavljanje objekata, reklama, privremenih postrojenja i drugih sličnih elemenata na cestovnom zemljištu
Pravilnik o korištenju cestovnog zemljišta i obavljanju pratećih djelatnosti na javnoj cesti (NN 78/14)	Ovim Pravilnikom propisani su uvjeti i način korištenja cestovnog zemljišta, visina naknade za korištenje cestovnog zemljišta i naknade za obavljanje pratećih djelatnosti, postupak povjeravanja cestovnog zemljišta i pratećih uslužnih objekata na javnoj cesti na korištenje te prava i obveze u svezi korištenja cestovnog zemljišta i pratećih uslužnih objekata na javnoj cesti radi obavljanja pratećih djelatnosti.
Pravilnik o održavanju cesta (NN 90/14, 3/21)	Pravilnik regulira postupke i standarde za održavanje cesta.
Pravilnik o uvjetima za projektiranje i izgradnju priključaka i prilaza na javnu cestu (NN 95/14)	Pravilnikom se reguliraju zahtjevi i uvjeti za projektiranje i izgradnju priključaka i prilaza na javnu cestu u Republici Hrvatskoj.
Pravilnik o autobusnim stajalištima (NN 119/07)	Pravilnik regulira zahtjeve i standarde za projektiranje, izgradnju, održavanje i označavanje autobusnih stajališta.
Pravilnik o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele (NN 96/13)	Pravilnik utvrđuje minimalne standarde i zahtjeve za sigurnost u tunelima u svrhu osiguranja visoke razine sigurnosti za sve korisnike tunela, uključujući vozače, putnike i osoblje.
Pravilnik o osnovnim uvjetima kojima javne ceste izvan naselja i njihovi elementi moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti prometa (NN 110/01, 90/22)	Pravilnikom su propisani osnovni uvjeti kojima javne ceste izvan naselja i njihovi elementi moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti prometa.



Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplan
Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama (NN 33/05, 64/05-ispravak, 155/05, 14/11)	Pravilnik regulira upotrebu prometnih znakova, signalizacije i opreme na cestama, te ima za cilj osigurati jasnu i dosljednu signalizaciju, koja pomaže vozačima i drugim sudionicima u prometu da sigurno i učinkovito koriste ceste.
Pravilnik o turističkoj i ostaloj signalizaciji na cestama (NN 64/16)	Ovim Pravilnikom je propisana vrsta, značenje, oblik, boja, dimenzije i postavljanje turističke i ostale signalizacije na cestama.
Pravilnik o znaku pristupačnosti (NN 78/08)	Ovim Pravilnikom propisuje se izgled znaka, uvjeti za njegovo stjecanje, način obilježavanja parkirališnog mjesta te prava koja se na temelju njega mogu ostvariti.
Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati stanica za tehnički pregled vozila (NN 129/09, 22/13)	Pravilnik regulira zahtjeve i uvjete za rad stanica za tehnički pregled vozila.
Pravilnik o utvrđivanju mreže i kriterija o dovoljnom broju stanica za tehnički pregled vozila (NN 67/08, 48/10, 74/11, 22/13)	Pravilnikom su utvrđeni mreža i kriteriji o dovoljnom broju stanica za tehnički pregled vozila s obzirom na kapacitet i njihovu međusobnu udaljenost.

3.2.2. Željeznički promet

Zakonodavni okvir željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj temelji se na Zakonu o željeznici (NN 32/19), koji regulira upravljanje željezničkom infrastrukturom i uslugama željezničkog prijevoza. Ovim se Zakonom u hrvatsko zakonodavstvo preuzima Direktiva 2012/34/EU (o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora), koja je od prosinca 2016. izmijenjena Direktivom (EU) 2016/2370 u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom. Također, ovim Zakonom se osigurava provedba Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL L 315, 3. 12. 2007.), kako je posljednji put izmijenjena Uredbom (EU) 2016/2338 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1370/2007 u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika (SL L 354, 23. 12. 2016), a osigurava se i provedba Delegirane odluke Komisije (EU) 2017/2075 od 4. rujna 2017. o zamjeni Priloga 7. Direktivi 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 295, 14. 11. 2017.).

Također je važan Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 82/13, 18/15, 110/15, 70/17, 63/20), koji se odnosi na sigurnost i interoperabilnost željezničkog sustava, uključujući mjere za razvoj i upravljanje sigurnošću, tijela nadležna za sigurnost željezničkog prometa, tijela za istraživanje željezničkih nesreća te nadzor sigurnosti i inspekcijski nadzor.

Tablica 15. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Republike Hrvatske o željezničkom prometu

Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
Zakon o regulaciji tržišta željezničkih usluga i zaštiti prava putnika u željezničkom prijevozu (NN 104/17)	Zakon uređuje područje regulacije tržišta željezničkih usluga i područje zaštite prava putnika u željezničkom prijevozu, nadležnost i ovlasti nacionalnog regulatornog tijela u područjima regulacije tržišta željezničkih usluga i zaštite prava putnika u željezničkom prijevozu, postupci pred nacionalnim regulatornim tijelom i inspekcijski nadzor nad provedbom ovoga Zakona.



Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
Zakon o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (NN 54/13, 96/18)	Ovim je Zakonom osnovana Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom, kao pravna osoba s javnim ovlastima te se uređuje djelatnost, način upravljanja, sredstva za osnivanje i rad Agencije i druga pitanja važna za rad Agencije.
Zakon o željeznici (NN 32/19, 20/21)	Ovaj Zakon uređuje organizaciju, upravljanje, sigurnost i ostale aspekte željezničkog prometa u određenoj državi.
Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava (NN 63/20)	Ovim se Zakonom utvrđuju uvjeti za sigurno upravljanje željezničkim prometom i za sigurno odvijanje željezničkog prometa, mjere za razvoj i upravljanje sigurnošću uzimajući u obzir cjelovitost željezničkog sustava Europske unije, uvjeti za postizanje interoperabilnosti željezničkog sustava Europske unije, uvjeti za obavljanje djelatnosti upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika, uvjeti za strojovođe i ostale izvršne radnike, postupanje tijela nadležnog za sigurnost željezničkog prometa i tijela za istraživanje željezničkih nesreća, nadzor sigurnosti te upravni i inspekcijski nadzor.
Zakon o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu (NN 97/00, 101/00)	Zakonom se uređuje krug osoba državljana RH i njihovih pratitelja koji ostvaruju pravo na povlasticu u putničkom prometu na teritoriju RH u željezničkom i pomorskom putničkom prometu, broj i namjena putovanja godišnje, visina povlastica te način i sredstva korištenja povlastica
Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (NN 87/96)	Odredbe ovoga Zakona primjenjuju se na odnose koji nastanu iz ugovora o prijevozu putnika i stvari u unutarnjem željezničkom prometu i u međunarodnome željezničkom prometu, ako međunarodnim ugovorom nije drukčije određeno.
Zakon o podjeli trgovačkog društva HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o (NN 153/05, 57/12)	Ovim Zakonom uređena je podjela trgovačkog društva HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o. na četiri društva s ograničenom odgovornošću za poslovna područja: 1. upravljanje, održavanje i izgradnju željezničke infrastrukture, 2. prijevoz putnika, 3. prijevoz tereta, 4. vuča vlakova.
Pravilnik o službenoj iskaznici i znački inspektora za regulaciju tržišta željezničkih usluga i zaštitu prava putnika u željezničkom prijevozu (NN 9/18, 43/18, 80/18)	Ovim Pravilnikom propisuje se oblik i sadržaj obrasca službene iskaznice i značke inspektora za regulaciju tržišta željezničkih usluga i zaštitu prava putnika u željezničkom prijevozu, postupanje sa službenom iskaznicom i značkom te sadržaj očevidnika o izvršenim inspekcijskim pregledima
Pravilnik o postupku za ostvarivanje prava na korištenje povlastica u unutarnjem putničkom prometu (NN 14/01)	Ovim Pravilnikom uređuje se postupak za ostvarivanje prava na korištenje povlastica u unutarnjem putničkom prometu propisanih u Zakonu o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu te načinu obračuna iskorištenih povlastica.
Pravilnik o uvjetima i načinu izdavanja dozvole za obavljanje usluga željezničkog prijevoza i dozvole za upravljanje željezničkom infrastrukturom (NN 127/05, 121/07, 101/12)	Pravilnikom se propisuje postupak izdavanja, produljenja valjanosti i oduzimanja dozvole za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu, te uvjeti kojima mora udovoljavati domaća pravna osoba registrirana za obavljanje usluga javnog prijevoza u



Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
	željezničkom prijevozu, kao i uvjeti za izdavanje dozvole za obavljanje djelatnosti upravljanja željezničkom infrastrukturom kojima mora udovoljavati pravna osoba koju ovlasti vlasnik željezničke infrastrukture.
Pravilnik o voznom redu u željezničkom prometu (NN 23/20)	Ovim Pravilnikom propisuju se način izrade i objavljivanja voznog reda.
Pravilnik o željezničkoj infrastrukturi (NN 127/05, 16/08)	Pravilnikom su određeni sastavni dijelovi željezničke infrastrukture u svrhu upravljanja i gospodarenja željezničkom infrastrukturom te u svrhu njezine izgradnje, osuvremenjivanja i održavanja prema Nacionalnom programu željezničke infrastrukture
Pravilnik o uvjetima i načinu izdavanja rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom (NN 127/05, 121/07)	Ovim Pravilnikom se propisuju uvjeti za izdavanje rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom kojima mora udovoljavati Upravitelj infrastrukture, pravna osoba ovlaštena za gospodarenje i upravljanje željezničkom infrastrukturom koju odredi vlasnik željezničke infrastrukture, te postupak izdavanja, produljenja valjanosti i ukidanja rješenja o sigurnosti
Pravilnik o uvjetima i načinu izdavanja rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza (NN 127/05, 121/07, 110/10, 8/11)	Ovim Pravilnikom se propisuju uvjeti za izdavanje rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza kojima mora udovoljavati domaća ili inozemna pravna osoba, te međunarodna grupacija registrirana za obavljanje usluga javnog prijevoza u željezničkom prijevozu, te postupak izdavanja, produljenja valjanosti i ukidanja rješenja o sigurnosti.
Pravilnik o registru željezničkih vozila (NN 87/11)	Ovim Pravilnikom propisuje se sadržaj registra željezničkih vozila, oblik podataka, način vođenja i pristup podacima, način registracije voznog parka, postupak dodjele oznake vlasnika ili posjednika željezničkih vozila, te način slovnog, brojčanog i slikovnog označavanja željezničkih vozila.
Pravilnik o željezničkim vozilima (NN 121/15)	Pravilnik se primjenjuje na podsustav vozila i prometnoupavljački i signalno-sigurnosni podsustav kako je propisano u Zakonu o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava te se njime propisuju tehnički uvjeti kojima moraju udovoljavati željeznička vozila, postupak dodjele oznake posjednika vozila te uvjeti i način održavanja vozila.
Pravilnik o uvjetima kojima moraju udovoljavati pravne i fizičke osobe ovlaštene za održavanje željezničkih vozila (NN 99/11, NN 122/12)	Pravilnikom su propisani uvjeti kojima moraju udovoljavati pravne i fizičke osobe ovlaštene za održavanje željezničkih vozila koja su u uporabi na željezničkim prugama u unutarnjem i u međunarodnom željezničkom prometu.
Pravilnik o tehničkom pregledu željezničkih vozila (NN 155/08, 50/10)	Pravilnikom je propisan način i postupak obavljanja tehničkog pregleda željezničkog vozila, sadržaj odobrenja za uporabu, postupak izdavanja, produljenja, ukidanja, poništavanja, suspendiranja i priznavanja tehničkog odobrenja
Pravilnik o uvjetima održavanja željezničkih vozila (NN 141/09)	Pravilnikom su propisani uvjeti i način održavanja željezničkih vozila koja se koriste na željezničkim



Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
	prugama u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prometu.
Pravilnik o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkog prometa kojima moraju udovoljavati željeznička vozila (NN 147/08, 3/09)	Pravilnikom su propisani tehnički uvjeti za sigurnost željezničkog prometa kojima moraju udovoljavati željeznička vozila za javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe na željezničkim prugama Republike Hrvatske i u međunarodnom željezničkom prometu.
Pravilnik o uvjetima za određivanje križanja željezničke pruge i drugih prometnica (NN 111/15)	Ovim Pravilnikom uređeni su uvjeti za određivanje križanja željezničke pruge i ceste koja ne smiju biti u istoj razini, uvjeti za određivanje križanja željezničke pruge i pješačke staze koja ne smiju biti u istoj razini, uvjeti za određivanje križanja željezničke pruge s drugim željezničkim prugama i tračničkim sustavima, uvjeti za svođenje i određivanje zajedničkoga mjesta i načina križanja željezničke pruge i ceste u istoj razini (željezničko-cestovni prijelaz), uvjeti za svođenje i određivanje zajedničkoga mjesta i načina križanja željezničke pruge i pješačke staze u istoj razini (pješački prijelaz preko pruge), uvjeti za otvaranje novih stalnih i privremenih prijelaza te za premještanje i zatvaranje za promet postojećih prijelaza.
Pravilnik o općim uvjetima za gradnju u zaštitnom pružnom i infrastrukturnom pojasu (NN 5/23)	Ovim Pravilnikom uređuju se opći uvjeti za gradnju građevina u zaštitnom pružnom i infrastrukturnom pojasu, na temelju kojih upravitelj infrastrukture određuje posebne uvjete u postupcima izdavanja akata za provedbu dokumenata prostornoga uređenja odnosno odobravanja gradnje po posebnom propisu.
Pravilnik o uvjetima za prijevoz izvanrednih pošiljaka u željezničkom prometu (NN 156/08, 82/13)	Ovim Pravilnikom uređen je način i uvjeti prijevoza izvanrednih pošiljaka koje mogu prometovati uz odobrenje upravitelja infrastrukture i u skladu s posebnim uvjetima upravitelja infrastrukture.

3.2.3. Zračni promet

Temeljni zakon zračnog prometa u Republici Hrvatskoj Zakon o zračnom prometu (NN 69/09, 84/11, 54/13, 127/13, 92/14). Taj zakon definira i regulira dozvoljene aktivnosti u zračnom prostoru Republike Hrvatske, kako za zrakoplove registrirane u RH, tako i za one koji su registrirani izvan RH, ali se nalaze u njenom zračnom prostoru.

Pravilnik o upravljanju zračnim prostorom (NN 32/18) propisuje način upravljanja zračnim prostorom RH u skladu s Uredbom Komisije (EZ-a) 2150/2005 o zajedničkim pravilima za fleksibilno korištenje zračnog prostora. Cilj pravilnika je osigurati da se ekonomski, sigurnosni i obrambeni zahtjevi civilnih i vojnih korisnika zračnog prostora uvažavaju.

Tablica 16. . Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Republike Hrvatske o zračnom prometu

Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
Zakon o zračnom prometu (NN 69/09, 84/11, 54/13, 127/13 i 92/14)	Ovim Zakonom definirane su usluge i operacije te uvjeti i načini obavljanja usluga u zračnim lukama.
Zakon o zračnim lukama (NN 19/98, 14/11)	U smislu ovoga Zakona, zračna luka je prostor otvoren za javni zračni promet, a čine ju određena



Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
	područja s operativnim površinama, objektima, uređajima, postrojenjima, instalacijama i opremom, namijenjenima za kretanje, uzlijetanje, slijetanje i boravak zrakoplova, te prihvati i opremu zrakoplova, putnika, prtljage, robe, stvari i pošte.
Pravilnik o sustavima bespilotnih zrakoplova (NN 104/18)	Pravilnikom su propisani uvjeti za sigurnu uporabu bespilotnih zrakoplova operativne mase do i uključujući 150 kilograma te uvjeti kojima moraju udovoljavati osobe koje sudjeluju u izvođenju letova tim zrakoplovima.
Pravilnik o tehničkim sustavima i objektima za pružanje usluga u zračnoj plovodbi (NN 28/18)	Ovim Pravilnikom propisani su uvjeti i način projektiranja, postavljanja, puštanja u rad, nadogradnje, održavanja i nadzora nad radom i ispravnosti tehničkih sustava i objekata koji se koriste za pružanje usluga u zračnoj plovodbi.
Pravilnik o odobravanju letova inozemnih zrakoplova u hrvatskom zračnom prostoru (NN 50/17)	Pravilnikom su utvrđeni uvjeti i način podnošenja zahtjeva kao i izdavanja odobrenja za letenje inozemnih civilnih i inozemnih državnih zrakoplova u hrvatskom zračnom prostoru.
Pravilnik o aerodromima na vodi (NN 120/15)	Pravilnikom su utvrđeni minimalni tehnički i drugi standardi koji se primjenjuju tijekom projektiranja, izgradnje, rekonstrukcije i označavanja aerodroma na vodi, gradnje i postavljanja prepreka na području aerodroma na vodi, te posebni uvjeti građenja u području prilaznih i uzletnih površina.
Pravilnik o aerodromima (NN 47/22)	Pravilnikom su utvrđeni minimalni tehnički i drugi zahtjevi koji se primjenjuju: a) tijekom projektiranja, izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i označavanja aerodroma, gradnje i postavljanja prepreka na području aerodroma, b) za aerodromske operativne službe, opremu i instalacije, i c) za određivanje površine ograničenja prepreka aerodroma
Pravilnik o heliodromima (NN 109/21)	Pravilnikom su propisani minimalni tehnički i drugi zahtjevi koji se primjenjuju: a) tijekom projektiranja, izgradnje, rekonstrukcije i označavanja helidroma, gradnje i postavljanja prepreka na području helidroma te b) za određivanje površine ograničenja prepreka helidroma
Pravilnik o spasilačko-vatrogasnoj zaštiti na aerodromu (NN 46/19)	Pravilnikom su propisani uvjeti za organizaciju spasilačko-vatrogasne, zaštite na aerodromu i helidromu, minimalna oprema i sredstva, te uvjeti kojima mora udovoljavati spasilačko-vatrogasno osoblje na aerodromima za koje nije izdan certifikat aerodroma sukladno Uredbi Komisije (EU) 139/2014 o utvrđivanju zahtjeva i administrativnih postupaka u vezi s aerodromima (SL L 44, 14.2.2014), kako je zadnje izmijenjena i dopunjena, i pripadajućim dokumentima Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (EASA).



Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
Pravilnik o gradnji i postavljanju zrakoplovnih prepreka (NN 100/19)	Pravilnikom su utvrđeni minimalni uvjeti za provedbu zahvata u prostoru, postavljanje uređaja ili opreme, kretanje vozila ili održavanje raslinja, a koji predstavljaju zrakoplovne prepreke i nalaze se: a) unutar površina ograničenja prepreka aerodroma ili b) izvan površina ograničenja prepreka aerodroma
Pravilnik o vremenu otvorenosti aerodroma (NN 34/23)	Pravilnikom je utvrđeno minimalno vrijeme otvorenosti aerodroma za koje je izdana Svjedodžba aerodroma.
NN 138/2022 (25.11.2022.), Odluka o donošenju Nacionalnog programa sigurnosti u zračnom prometu	Odlukom su stvoreni uvjeti za uspostavljanje standarda sigurnosti u zračnom prometu donošenjem dokumenta Nacionalnog programa sigurnosti u zračnom prometu u sklopu kojeg se opisuju regulatorni zahtjevi i aktivnosti koje uključeni subjekti poduzimaju u cilju održavanja i unaprjeđenja sigurnosti u zračnom prometu.

3.2.4. Pomorski promet

Zakonodavni okvir pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj temelji se na nekoliko zakona i propisa koji reguliraju različite aspekte povezane s pomorskim prometom. Kao ključni zakon ističe se Pomorski zakonik (181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019), koji propisuje opća pravila i propise koji se odnose na pomorski promet u Republici Hrvatskoj, te regulira pitanja kao što su sigurnost plovidbe, registracija i označavanje plovila, pravila ponašanja na moru, nadzor pomorskog prometa i nadležnost pomorskih vlasti.

Zakon o sigurnosti plovidbe na moru i unutarnjim vodama (NN 55/90) regulira sigurnost plovidbe, sprječavanje pomorskih nesreća i zaštitu morskog okoliša. Propisuje standarde za tehničke uvjete plovila, obuku pomoraca, pravila o plovidbi, postupke u slučaju nesreća i odgovornost za onečišćenje mora.

Kao jedan od ključnih zakona potrebno je spomenuti i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (NN 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16, 98/19), koji regulira upravljanje pomorskim dobrom, odnosno kopnom, plažama, lukama, lukobranima i drugim objektima na obali koji su u vlasništvu države, te propisuje postupke za dodjelu koncesija za upravljanje lukama i pomorskim infrastrukturnim projektima.

Tablica 17. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Republike Hrvatske o pomorskom prometu

Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
Pomorski zakonik (181/04, 7607, 146/208, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19)	Zakonik propisuje opća pravila i propise koji se odnose na pomorski promet u Republici Hrvatskoj, te regulira pitanja kao što su sigurnost plovidbe, registracija i označavanje plovila, pravila ponašanja na moru, nadzor pomorskog prometa i nadležnost pomorskih vlasti.
Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (158/03, 100/04, 141/206, 38/09, 123/11, 56/16, 98/19)	Zakonom je regulirano upravljanje pomorskim dobrom, kao i organizacija i upravljanje pomorskim lukama.



Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka (108/17, 30/21)	Zakonom su utvrđeni postupci i mjere sigurnosne zaštite u slučaju sigurnosne prijetnje i događaja koji ugrožavaju sigurnost, a radi osiguranja i unaprjeđenja sigurnosne zaštite pomorskih brodova i luka, kao i druga pitanja vezana za sigurnosnu zaštitu brodova i luka otvorenih za međunarodni promet.
Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (19/22)	Zakonom je uređen sustav javnog linijskog pomorskog prijevoza kojim se osigurava redovita pomorska povezanost naseljenih otoka s kopnom i naseljenih otoka međusobno.
Zakon o sigurnosti plovidbe na moru i unutarnjim vodama (55/190)	Zakonom su regulirana pravila i propisi koji se odnose na sigurnost plovidbe, sprječavanje pomorskih nesreća i zaštitu morskog okoliša.
Zakon o morskom ribarstvu (62/17, 130/17, 14/19, 30/23)	Zakonom su regulirani svi aspekti ribarstva na moru. Ovaj zakon ima za cilj očuvanje i racionalno korištenje ribljeg resursa, zaštitu morskog okoliša te reguliranje ribolovnih aktivnosti i prava i obveza ribara.
Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (144/21)	Zakon uređuje vodni promet na unutarnjim vodama Republike Hrvatske, sigurnost plovidbe unutarnjim vodama, pravni status, zaštita voda od onečišćenja s plovila, način upravljanja vodnim putovima, lukama i pristaništima unutarnjih voda, materijalopravni odnosi koji se odnose na sve objekte unutarnje plovidbe, postupci upisa plovila i plutajućih objekata, poslovi prijevoza i ugovaranje prijevoza, inspekcijski nadzor te druga pitanja koja se odnose na plovidbu i luke unutarnjih voda.
Pravilnik o tehničkim i sigurnosnim standardima u javnom linijskom i međunarodnom pomorskom prometu (47/23)	Ovim su Pravilnikom utvrđeni tehnički i sigurnosni standardi u pogledu glavnog i zamjenskog broda hrvatske državne pripadnosti i državne pripadnosti država članica Europske unije i Europskog gospodarskog prostora kojim se obavlja javni linijski pomorski prijevoz u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske i između luka u Republici Hrvatskoj te međunarodni pomorski prijevoz između luka u Republici Hrvatskoj i stranih luka.
Zakon o lučkim kapetanijama (118/18)	Ovim su Zakonom uređeni teritorijalno ustrojstvo i organizacija rada lučkih kapetanija, utvrđeni su poslovi sigurnosti plovidbe i nadzora pomorskog dobra te način organizacije njihova obavljanja, uređena su prava, obveze i odgovornosti službenika i namještenika u obavljanju tih poslova, njihov radnopravni položaj, inspekcijske ovlasti te druga pitanja važna za rad lučkih kapetanija i obavljanje poslova iz njihova djelokruga.
Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske (72/21)	Ovim Pravilnikom propisani su uvjeti i način održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, uvjeti za sigurnost plovidbe u luci, način utvrđivanja tih uvjeta te vođenje registra luka, obveze u pogledu dostave informacije o brodskom otpadu, predaje, prihvata i sakupljanja



Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
	otpada i ostataka tereta s pomorskih objekata, sadržaj plana za prihvati i rukovanje otpadom i ostacima tereta sa pomorskih objekata u lukama, informacije o broskom otpadu, način i rokovi dostave i čuvanja potvrde o isporuci otpada, rokovi za dostavu prigovora i način postupanja s prigovorima, kriteriji za utvrđivanje visine naknade za prihvat i sakupljanje otpada, kao i kriteriji, visina i način plaćanja naknade za prihvat i sakupljanje otpada za ribarske brodove, jahte i brodice.
Uredba o razvrstavanju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene (110/04, 82/07)	Uredbom su propisani kriteriji i postupak za razvrstavanje luka u Republici Hrvatskoj.
Pravilnik o evidentiranju i obilježavanju pomorskog dobra (29/05)	Pravilnikom je reguliran postupak evidentiranja i obilježavanja pomorskog dobra u Republici Hrvatskoj.
Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama (51/05, 127/10, 34/13, 88/13, 79/15, 53/16, 41/17, 23/20, 128/20)	Pravilnikom je propisano rukovanje opasnim tvarima u lukama, uvjeti i način pod kojima će se obavljati prijevoz, ukrcavanje i iskrcavanje opasnih tvari, rasutog i ostalih tereta u lukama, te način sprječavanja širenja isteklih ulja.
Pravilnik o brodicama, čamcima i jahtama (13/20, 52/20)	Ovaj pravilnik propisuje zahtjeve za registraciju, opremu, označavanje, sigurnosne mjere i druge aspekte koji se odnose na te plovne objekte.



3.2.5. Biciklistički i pješački promet

Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama (NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14), jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave imaju ovlasti da uređuju promet na svojim područjima. To uključuje i određivanje prometa biciklista i pješaka, uspostavu pješačkih zona, osiguravanje sigurnih pravaca za kretanje školske djece te primjenu posebnih tehničkih mjera za sigurnost pješaka i biciklista u blizini obrazovnih, zdravstvenih i drugih ustanova.

Ove mjere su važne za promicanje sigurnosti i zaštite pješaka i biciklista, posebno u područjima s većim brojem pješaka i biciklista, kao što su školska područja ili područja oko zdravstvenih ustanova. Jedinice lokalne i područne samouprave, kao nadležna tijela, imaju odgovornost osigurati odgovarajuće uvjete i mjere kako bi se promet biciklista i pješaka odvijao na siguran način, s ciljem smanjenja rizika od prometnih nesreća i ozljeda.

Tablica 18. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Republike Hrvatske o biciklističkom i pješačkom prometu

Dokument	Primjenjivost u izradi Masterplana
Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi (NN 28/16)	Pravilnik propisuje osnovna načela planiranja te elemente za projektiranje, izgradnju i održavanje biciklističke infrastrukture.
Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama (NN 85/16, 24/17, 70/19)	Pravilnik propisuje osnovnu opremu bicikla za prometovanje cestovnim prometnicama.



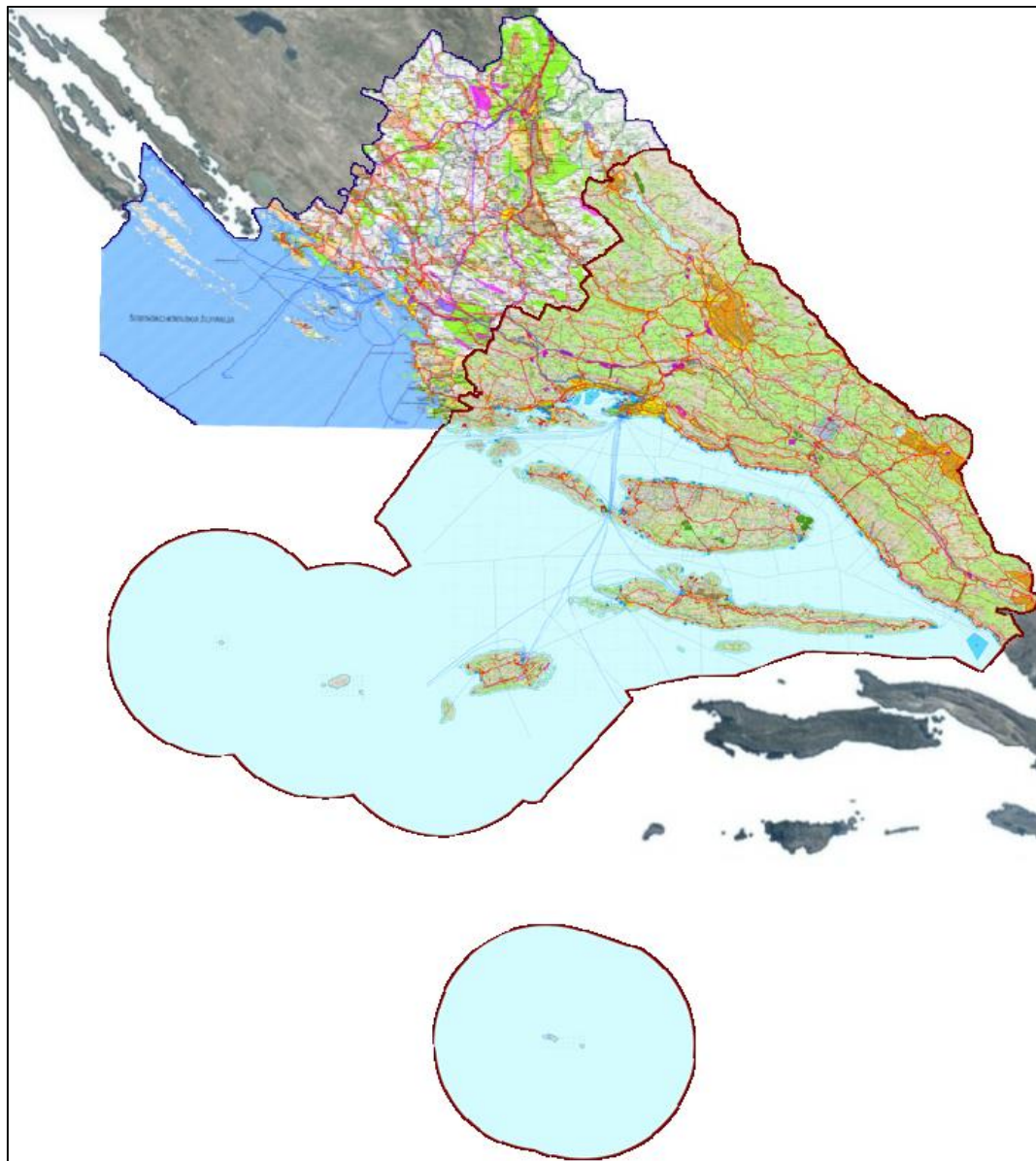
4. ANALIZA VAŽEĆE PROSTORNO PLANSKE DOKUMENTACIJE

Prema Zakonu o prostornom uređenju (NN 153/13, 65/17, 114/18, 39/19, 98/19, 67/23), prostorni planovi se koriste kao instrumenti za ostvarivanje ciljeva prostornog uređenja i za uređenje, unaprjeđenje i zaštitu prostora na području države, županija, gradova i općina.

U kontekstu izrade Masterplana, analiziraju se odredbe organizacije i uređenja infrastrukture prometnih sustava iz prostornih planova Grada Splita, Šibensko-kninske i Splitsko-dalmatinske županije. Ovi prostorni planovi propisuju svrhovitu organizaciju, korištenje i namjenu prostora te postavljaju uvjete za uređenje prostora na navedenim područjima.

Nadalje, prostorni planovi moraju biti usklađeni s načelima prostornog uređenja koja se odnose na održivi razvoj, zaštitu okoliša, gospodarski razvoj, socijalnu koheziju, kvalitetu života i druge relevantne čimbenike.

Svaka od jedinica lokalne/područne samouprave obuhvaćene Masterplanom usvojila je Prostorni plan za svoje područje djelovanja nakon kojeg je slijedio niz izmjena i dopuna, s ciljem ažuriranja razvojnih planova kako bi ih uskladili s razvojnim smjernicama vlade i planovima izrađenima zbog teritorijalnih promjena tih jedinica koje su se u međuvremenu dogodile.



Slika 11. Korištenje i namjena prostora na području Masterplana

Izvor: Informacijski sustav prostornog uređenja

Grad Split

Cjelokupno upravno područje Grada Splita uređeno je Prostornim planom Grada Splita.

Gradska skupština Grada Splita donijela je Prostorni plan uređenja Grada Splita 13. Prosinca 2005. Godine. Prostornim planom su, u skladu sa Strategijom i programom prostornog uređenja Republike Hrvatske, te s tada važećim Prostornim planom Splitsko-dalmatinske županije utvrđeni uvjeti za uređenje gradskog područja te je određeno svrhovito korištenje, namjena, oblikovanje, obnova i sanacija građevinskog i drugog zemljišta, zaštita okoliša, te zaštita spomenika kulture i osobito vrijednih dijelova prirode u Gradu Splitu (Prostorni plan uređenja Grada Splita, 2005).

Prostorni plan uređenja Grada Splita je tokom vremena doživio nekoliko izmjena i dopuna.

Prva Odluka o donošenju Izmjena i dopuna Prostornog plana uređenja Grada Splita donesena je 24. Srpnja 2020. Godine, a promjene se odnose na tekstualni dio plana o sanacija odlagališta Karepovac.

Druga Odluka o donošenju Izmjena i dopuna Prostornog plana uređenja Grada Splita donesena je 7. rujna 2020. godine, a njome je usuglašen pročišćeni tekst odredbi za provođenje i popis kartografskih prikaza grafičkog dijela Prostornog plana uređenja Grada Splita.

Prostornim planom uređenja Grada Splita definirani su uvjeti utvrđivanja koridora ili trasa i površina prometnih i drugih infrastrukturnih sustava. U cestovnom prometu, kao najvažniji zahvati predviđeni su sljedeći:

- Gradnja novog cestovnog prilaza Gradskoj luci i Sjevernoj luci,
- Gradnja zaobalne ceste Sjeverna luka – Žrnovnica – Gata- Blato na Cetini ,
- Gradnja dionice brze ceste Trogir-Omiš,
- Gradnja ostalih dionica i objekata javnih razvrstanih cesta, nerazvrstanih cesta i ulica u naselju te rekonstrukcija postojeće cestovne mreže u skladu sa planskim značajem pojedinih cestovnih pravaca,
- Novi nadzemni cestovni prilaz Gradskoj luci te tunel Varoš i veza istočne i zapadne obale Gradske luke kao prostorna rješenja u istraživanju,
- Gradnja novog autobusnog kolodvora u Kopilici za međugradski i prigradski promet te uređenje manjeg autobusnog terminala u Gradskoj luci,
- Uređivanje prostora kamionskih i autobusnih terminala s potrebnom opremom na prostoru Sjeverne luke i TTTS te uređenje parkirališnog prostora (sustav „park and ride“) na TTTS-u,
- Na području Grada Splita gradit će se pješačke staze odvojeno od prometnica, uz obalu i kao zasebna površina unutar profila prometnica, dok će se na pogodnim dionicama uređivat će se biciklističke staze i trake.

Planirani projekti u željezničkom prometu su:

- Gradnja i modernizacija glavnog željezničkog kolodvora u Kopilici s potrebnim sadržajima,
- Uređenje manjeg kolodvora (terminala) u Gradskoj luci za potrebe daljinskog i gradskog prijevoza željeznicom,
- Gradnja drugog kolosijeka na postojećoj željezničkoj pruzi (od tunela Brda u smjeru Kaštela i Zagreba uz elektrifikaciju i modernizaciju pruge,
- Gradnja nove željezničke pruge – spoj na Jadransku željeznicu,
- Gradnja novih industrijskih kolosijeka u Sjevernoj luci.

Razvoj pomorskog prometa planiran je kroz sljedeće zahvate u prostoru:

- Daljnje proširenje, uređenje, modernizacija i dogradnja potrebnih sadržaja međunarodne luke otvore za javni promet u bazenu Gradske luke i bazenu Sjeverne luke za prihvat većih brodova i trajekata, brzih brodova i brodova na kružnim putovanjima,
- Rekonstrukcija i dogradnja trajektnih pristana i obale na istočnom dijelu Gradske luke,
- Izgradnja vanjskih pristana na lukobranu (ljetni vez),
- Proširenje i uređenje te izgradnja pristana na zapadnoj obali (odvijanje javnog pomorskog prometa, brzi brodovi, turističke linije, mega jahte),



- Zadržavanje postojećih sportskih luka bez povećanja broja vezova radi velike koncentracije pomorskog prometa u luci te osiguranja prostora za manevar velikih brodova,
- Osiguranje potrebnih sadržaja za kontroliranje i upravljanje plovilima u luci i drugi sadržaji radi funkcioniranja i održavanja luke (opskrba brodova, pružanje usluge putnicima, lučko agencijski i špediterski poslovi i dr.),
- U akvatoriju Sjeverne luke, odnosno lučkom području, omogućava se proširenje, modernizacija, gradnja sadržaja za prijem brodova i trajekata u putničkom i teretnom prometu, manipulacija, skladištenje i prenošenje roba i ostale gospodarske djelatnosti koje mogu biti vezane i uz Slobodnu zonu te gradnja potrebne infrastrukture.
- U sklopu Sjeverne luke omogućava se organizacija sljedećih terminala:
 - RO-RO terminal sa potrebnom površinom za teretna vozila,
 - Robno-distribucijski centar u funkciji opsluživanja šire splitske regije. U sklopu ovog centra omogućava se uređenje manjeg kontejnerskog terminala te terminala za *hucke-pack* prijevoz, radi uspostave veze sa *Hucke-pack* željezničkim sustavom na relaciji Split-Zagreb i dalje prema srednjoj Europi,
 - Distribucijski centar za skladištenje i distribuciju ribe planira se u dijelu sjeverne obale Splitskog poluotoka. Uz morski dio za privez ribarskih brodova, obvezno je osigurati odgovarajući parkirališni prostor, skladište, hladnjaču, prostor za burzu ribe i dr.
- Uređenje, proširenje i dogradnja te nova gradnja u obuhvatu luka otvorenih za javni promet u Gradskoj luci Split i Slatinama. U tim lukama, u skladu s mogućnostima omogućava se uređenje vezova za plovila turističke, rekreacijske i druge namjene. Luka Stobreč uređuje se u postojećoj veličini uz uvjete nadležne službe zaštite kulturne baštine
- Uređenje postojećih i gradnja novih luka posebne namjene.

Splitsko dalmatinska županija

Prostorni plan Splitsko dalmatinske županije usvojen je 21. siječnja 2003. godine (u daljnjem tekstu: PPSDŽ), nakon čega slijedi niz izmjena i dopuna Plana.

U prvim izmjenama PPSDŽ iz 2004., donesena je odluka o stavljanju izvan snage odredbe članka 245., točke 4. stavka 2 popis građevina i zahvata za koje je potrebna procjena utjecaja na okoliš – gospodarske građevine; istraživačka polja mineralnih sirovina.

Drugim izmjenama iz 2005. godine PPSDŽ usklađen je s Uredbom o uređenju i zaštiti zaštićenog obalnog područja mora (NN 128/04).

Provedena su još tri ispravka usklađenja s Uredbom o ZOP-u 2007. , 2013. I 2015. godine.

Sukladno članku 109. Zakona o prostornom uređenju, u studenome 2021. godine donesena je Odluka o donošenju III. Izmjena i dopuna Prostornog plana Splitsko-dalmatinske županije.

Na temelju članka 113. stavka 3. Zakona o prostornom uređenju, Odbor za statut i poslovnik Županijske skupštine Splitsko-dalmatinske županije utvrdio je pročišćeni tekst Odredbi za provedbu i Grafičkog dijela Prostornog plana Splitsko-dalmatinske županije.

Prema PPSDŽ, za postizanje optimalne funkcionalnosti cestovne mreže na području Županije (izgradnja auto-cesta i cestovne mreže - Državne i Županijske), ceste se moraju planirati i graditi po fazama u cilju zadovoljenja razvojnih, prometnih, gospodarskih i ekoloških kriterija. Obzirom da će se realizacija nekih navedenih prometnica dogoditi s određenim vremenskim otklonom, neophodno je mjerama rekonstrukcije i dogradnje postojeće cestovne mreže zadovoljiti rastuće prometne zahtjeve, te nastojati ostvariti kompatibilnosti navedenih radnji s konačnim rješenjem te omogućiti etapnost realizacije.

Prioriteti razvoja cestovne mreže su izgradnja:

- Tunel „Drvenik“ sa spojnom cestom čvor Ravča (A1) – Drvenik (dva varijantna rješenja)- Tunel „Kozjak“ i spojna cesta čvor Vučevica (A1) – državna cesta D8 (čvor K. Kambelovac),
- Prometni pravac od planiranog čvora južno od tunela Kozjak do čvora K. Sućurac na državnoj cesti s D8 i dalje do trajektne luke Split, sukladno varijantnim rješenjima prijelaza preko Kaštelanskog zaljeva (podmorski tunel ili most, prema Prostorno-prometnoj studiji šireg područja Grada Splita, prosinac 2011.) određuje se kao prometni pravac u istraživanju ,
- Čvor Rašćane na autocesti A1 (dva varijantna rješenja),
- Spojna cesta Most kopno - Čiovo na glavnu otočnu cestu,
- Državna cesta Trogir - Solin - Stobreč - Omiš sa spojnom cestom Čvor Mravince (Dračevac) - Čvor TTTS te čvorovima Grljevac, Podstrana. Jesenice, Dugi Rat, Omiš, Ravnice i pripadajućim spojevima na postojeće državne ceste.

Prioriteti izvođenja zahvata u svrhu razvoja željezničkog prometa, a predviđeni Planom, su:

- Izgradnja intermodalnog čvora novog glavnog kolodvora Split (Kopilica),
- Modernizacija ličkog pravca sa izgradnjom novih dionica,
- Izgradnja Jadranske željezničke pruge,
- Izgradnja prigradske željeznice u svrhu povezivanja kolodvora Split sa zračnom lukom Split.

Prostorni plan obuhvaća i sustav zračnog prometa. Osim postojećih zračnih luka u Splitu i na otoku Braču, predviđena je gradnja zračnih luka na području Hvara (Stari Grad), Visa (Pliško Polje) i Šestanovca (prostor u istraživanju).

Prostornim planom definirane su postojeće i planirane luke. Planirane luke su:

- Luke za javni promet – Parja (Vis), Stari Grad (Stari Grad), Krilo Jesenice (Dugi Rat), Drvenik – Vira (Gradac), Gradska luka (Split), Orišac (Split), Zenta (Split), Bajnice (Dugi Rat), Gornja Uvala (Gradac), Zavala (Jelsa), Strožanac (Podstrana), Seget Vranjica (Seget), Livka (Šolta), Drvenik Mali – Borak (Trogir), Rukavac (Vis),
- Ribarske luke - Kaštel Sućurac - Brižine, Komiža,
- Luka nautičkog turizma (marine) - Dalmacija (Dugi Rat), Bajnice Mutogras (Krilo Jesenice), Adriavinil (K. Sućurac), Resnik (K. Štafilić), Saldun (Okrug Gornji), Garma (Omiš), Sućuraj (Sućuraj), Malačnica (Supetar), Sutivan (Sutivan), Brodotrogir (Trogir), Parja - Rogačić (Vis), Promajna (Promajna), Komiža (Komiža), Vela Borovica (Vinišće), Vinišće (Vinišće), Kanarija (Milna), Osibova (Milna), Smrka (Smrka), Široka (Okrug Gornji), Toč (Okrug Gornji), Ribnjak

(Omiš), Živogošće (Živogošće), Podgora (Podgora), Stipanska luka (Pučišća), Žaganj Dolac (Sumartin), Ušće Jadra (Solin), Gradska luka (Split), Stari Grad - Račice (Stari Grad), Supetar (Supetar), Mirca (Mirca), Uvala Livka (Gornje Selo), Šešula (Maslinica), Nečujam - Rakotina (Nečujam).

Provođenjem navedenih zahvata u svim sektorima prometa ostvaruje se razvoj i poboljšanje cjelokupne prometne infrastrukture, te se poboljšava povezanost unutar županije i s drugim područjima, a ujedno se potiču održivi oblici prometa u skladu sa potrebama prostora. Na taj način se doprinosi ravnomjernom gospodarskom rastu i razvoju, što je ključno za stvaranje povoljnog okruženja u okviru kojeg je moguće zaustaviti odljev stanovništva te otvarati nova radna mjesta i ostvarivati ulaganja.

Šibensko-kninska županija

Prostorni plan Šibensko-kninske županije donesen je u studenome 2011. Godine. Nakon donošenja Prostornog plana, uslijedilo je 6 izmjena i dopuna Prostornog plana Šibensko-kninske županije (3/06, 5/08, 6/12, 4/2013, 2/14, 4/17) .

U listopadu 2005. Godine Prostorni plan je usklađen s Uredbom o uređenju i zaštiti zaštićenog obalnog pojasa mora .

Na temelju članka 114. Odluke o izmjenama i dopunama Prostornog plana Šibensko-kninske županije, u rujnu 2012. godine je Odbor za statut, poslovnik i propise utvrdio pročišćeni tekst Prostornog plana Šibensko-kninske županije. Pročišćeni tekst sadržava tekst Prostornog plana Šibensko-kninske županije.

Također, u prosincu 2018. godine donesena je Odluka o izradi Izmjena i dopuna (VII) Prostornog plana Šibensko-kninske županije. Izrada sedmih izmjena i dopuna je još uvijek u tijeku.

Prostornim planom uređen je sustav prometne infrastrukture u koji spadaju cestovni, željeznički, pomorski i zračni promet.

Također, Prostornim planom određeni su najbitniji zahvati u prostoru za svaku od navedenih vrsta prometa.

U cestovnom prometu, najvažniji predviđeni zahvati su:

- Izgradnja brze državne ceste Šibenik (luka Šibenik) - Drniš - Knin – granica BiH,
- Izgradnja priključka gospodarske zone Podi na autocestu A1,
- Izgradnja obilaznica na postojećim državnim cestama za naselja Brodarica i Vodice
- Izgradnja državne ceste kojom bi se povezala veletržnica ribe u Tribunju (državni projekt) s D8, te ispitivanje mogućnosti povezivanja ribarske luke u Rogoznici s D8,
- Rekonstrukcija cesta na postojećim proširenjem na više voznih traka,
- Na svim državnim i županijskim cestama moguća je, radi poboljšanja prometnog standarda i povećanja sigurnosti prometa, izgradnja deniveliranih križanja, kružnih tokova i slično,
- županijska cesta Primošten, odnosno Rogoznica – Boraja – D58 u svrhu boljeg povezivanja rogozničko - primoštenskog područja na sustav državnih cesta, prvenstveno JAC,



- Izgradnja nove dionice i mosta preko rijeke Krke na postojećoj županijskoj cesti Drniš – Devrske,
- Izgradnja županijske ceste kojom će se povezati područje Rupe – Laškovica sa Kistanjama (povezivanje državne ceste D-59 sa županijskom cestom Ž-6075).

Prostornim planom planirani su koridori brzih pruga velikog kapaciteta i brzine do 250 km/h na pravcu Gračac - Radučić - Oklaj - Pokrovnik - Perković - Šibenik / Split i alternativni koridor obalne željezničke pruge Perković - Šibenik - Zadar.

Predviđena je i rekonstrukcija i poželjno izmještanje dijela trase međunarodne priključne pruge M606 Knin – Zadar u kontaktnom području NP Krka u svrhu povećanja protočnosti i sigurnosti prometa.

Osim postojećih pruga za posebni promet Prostornim planom predviđeno je povezivanje gospodarske zone Podi prugom za posebni promet/industrijskim kolosijekom na sustav željezničkog prometa države.

Prostornim planom osiguravaju se prostorni uvjeti za organizaciju međudržavnog i unutrašnjeg pomorskog prometa uspostavljanjem plovinih putova, brodskih linija i mreže luka, kao i uvjeti za predviđene zahvate u prostoru koji će doprinijeti razvoju plovinih putova, brodskih linija i mreže luka. U svrhu poboljšanja pomorskog prometa, Planom je planirano uvođenje sljedećih brodskih veza županijskog značaja:

- Šibenik - Zlarin - Prvić - Vodice – Tribunj,
- Šibenik - Zlarin - Obonjan – Kaprije – Žirje,
- Šibenik - Bilice – Skradin.

Pri planiranju prostora unutar područja luka otvorenih za javni promet, prioritet je osigurati prostor za smještaj:

- Pristana za potrebe javnog prometa,
- Prostora za plovila u tranzitu, turističkih izletničkih i ribarskih brodova,
- Komunalnih vezova,
- Prostora za tzv. nautički vez i sidrište, ukoliko prostorne mogućnosti to dozvoljavaju.

U svrhu daljnjeg razvoja luka za javni promet potrebno je:

- Izraditi cjeloviti razvojni program pomorskog prometa sa strateškim smjernicama za svaku luku: uloga, organizacija, građevna sanacija, izgradnja, investicije i dr.
- Za luku Šibenik izraditi opći razvojni plan s ciljem prostorne i organizacijske racionalizacije i razdvajanja teretnog, putničkog, trajektnog i nautičkog prometa,
- Osposobiti postojeće gatove ili izgraditi nove za sigurno pristajanje postojećih i nove generacije brzih brodova (do 30 milja/h) kojima bi se otoci znatno "približili kopnu", te luke dopuniti potrebnim sadržajima.

Planiranje benzinskih postaja za pomorski promet moguće je planirati unutar građevinskih područja naselja, luka otvorene za javni promet, luka nautičkog turizma i infrastrukturnih površina.



Na prostoru Šibensko-kninske županije ne postoji razvijena infrastruktura zračnog prometa. Prostornim planom predviđena je gradnja aerodroma Pokrovnik kod Drniša, a lokacija je prostorno određena na osnovi ranijih prostornih i drugih istraživanja i tehničkog rješenja. Uzimajući u obzir izuzetno povoljnu orijentaciju uzletno-sletne staze u smjeru dominantnih vjetrova, osobito dobrih klimatoloških i topografskih prilika te smještaja između značajnih prometnih koridora (državne ceste, planirane brze ceste, planirane željeznice velikog kapaciteta i velikih brzina) planom se omogućuje istraživanje mogućeg smještaja i razvoja aerodroma Pokrovnik kao zračne luke višeg ranga.

Osim planirane gradnje aerodroma, Planom je određen smještaj helidroma na otoku Žirju i na Pokrovniku kao i interventni helidromi u Šibeniku, Kninu i na otocima Prviću, Zlarinu, Kapriju i Žirju.

Predviđenim zahvatima, kao i svim drugim zahvatima predviđenih Prostornim planom, a koji nisu spomenuti u okviru ovog poglavlja, cilj je obuhvatiti različite aspekte prostora koji uključuju urbano planiranje, zaštitu prirodnih resursa, održivi razvoj, prometnu infrastrukturu i brojne druge faktore, a sve u svrhu stvaranja povoljnog okruženja za investicije, otvaranje radnih mjesta, poticanje svih sektora gospodarstva i zadržavanje stanovništva na prostoru Šibensko-kninske županije.

5. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA SUSTAVA PROSTORNOG OBUHVATA MASTER PLANA

5.1. SEKTORSKA ANALIZA

5.1.1. Cestovni promet

5.1.1.1. Kategorizacija cestovne prometne mreže

Prema Zakonu o cestama (NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21, 114/22) ceste u Hrvatskoj dijele se na javne (razvrstane) ceste i nerazvrstane ceste. Javne ceste prema navedenom Zakonu su javno dobro u vlasništvu Republike Hrvatske. U Uredbi o mjerilima za razvrstavanje javnih cesta (NN 34/12), javne ceste se na temelju prometnog, gospodarskog i društvenog značaja svrstavaju u četiri kategorije:

- Autoceste,
- Državne ceste,
- Županijske ceste,
- Lokalne ceste.

Javnim cestama upravljaju Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o. i županijske uprave za ceste. Ukupna dužina autocesta na području Hrvatske iznosi 1.416,5 km, državnih cesta 6.858,9 km, županijskih 9.703,4 km i lokalnih cesta 8.979,7 km (MMPI, 2022).

Nerazvrstane ceste su ceste koje se koriste za promet vozila i slobodne su za korištenje. U nerazvrstane ceste spadaju ceste koje povezuju naselja, ceste koje povezuju područja unutar naselja, terminali i okretišta vozila, pristupne ceste do stambenih, gospodarskih i drugih objekata, te ostale ceste na području gradova.

Sukladno Uredbi o mjerilima za razvrstavanje javnih cesta (NN 34/12) u županijske i lokalne ceste ne razvrstavaju se ceste u području gradova većih od 35.000 stanovnika i onih koji su županijska središta, već spadaju pod nerazvrstane ceste.

Nerazvrstane ceste su opće dobro, a njima upravljaju jedinice lokalne samouprave na čijem se prostoru nalaze.

Pravni status javnih i nerazvrstanih cesta, njihovo razvrstavanje, način korištenja, upravljanje, planiranje građenja i održavanje, financiranje, nadzor, koncesioniranje i mjere zaštite određeni su prethodno navedenim zakonom.

Autoceste

Zakon o cestama definira autoceste kao javne ceste koje povezuju Hrvatsku u europski prometni sustav, a imaju tehnička svojstva autoceste prema propisima sigurnosti prometa, ostvaruju kontinuitet europske ceste, omogućuju tranzitni promet i povezuju regije Hrvatske.

U Hrvatskoj autocestama upravljaju Hrvatske autoceste d.o.o. i dva koncesijska društva Autocesta Zagreb-Macelj d.o.o. i Bina-Istra d.d.. Autoceste Zagreb-Macelj, kao što je navedeno u samom nazivu društva, upravlja autocestom A2 Zagreb-Macelj ukupne dužine 59,2 km. Bina-Istra upravlja Istarskim ipsilonom koji obuhvaća autoceste A8 i A9 ukupne dužine 141 km. Većinskim dijelom mreže autocesta



upravlja Hrvatske autoceste čiji je predmet poslovanja projektiranje, građenje, održavanje, stručni nadzor i naplata cestarine na autocestama.

Godišnji plan građenja i održavanja autocesta koji donese Hrvatske autoceste ostvaruje strateške smjernice donesene Programom građenja i održavanja javnih cesta koji se donosi za četverogodišnje razdoblje.

Područjem Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije prolazi autocesta A1 Zagreb (Lučko)-Ploče-Karamatići, dok područjem Grada Splita ne prolazi niti jedna autocesta.

Državne ceste

Zakon o cestama definira državne ceste kao javne ceste čija je funkcija povezivanje Hrvatske u europski prometni sustav, ostvarivanje kontinuitete europske ceste u regijama Hrvatske, povezivanje županijskih središta, povezivanje županijskih središta s većim regionalnim centrima u susjedstvu, stvaranje cestovne okosnice velikih otoka, omogućavanje tranzitnog prometa i ostvarivanje kontinuiteta državnih cesta kroz gradove.

Državnim cestama upravlja društvo Hrvatske ceste d.o.o. čiji je predmet poslovanja građenje, upravljanje i održavanje državnih cesta. Za upravljanje i održavanje državnih cesta zadužen je Sektor za održavanje i promet u sklopu koje se nalaze šest poslovnih jedinica: Zagreb, Varaždin, Osijek, Rijeka, Zadar i Dubrovnik. Na području Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije upravljanje i održavanje obavlja Poslovna jedinica Split putem Tehničke ispostave Split i Šibenik (Hrvatske ceste d.o.o., 2022).

Županijske i lokalne ceste

Županijske ceste definirane su kao javne ceste koje povezuju županijska središta s gradskim i općinskim središtima, međusobno povezuju gradska i općinska središta, te povezuju gradove s državnim cestama. Lokalne ceste definirane su kao javne ceste koje povezuju gradska i općinska središta s naseljima unutar njihovog obuhvata, međusobno povezuju gradske četvrti, te povezuju gradske četvrti sa županijskim cestama (Zakon o cestama).

Županijskim i lokalnim cestama upravlja županijske uprave za ceste. U Splitsko-dalmatinskoj županiji, županijskim i lokalnim cestama upravlja Županijska uprava za ceste Split. Ukupna dužina cesta iznosi 1.687,37 km od koji je 813,25 km županijskih, a 874,12 km lokalnih cesta (ŽUC Split, 2022). U Šibensko-kninskoj županiji, županijskim i lokalnim cestama upravlja Županijska uprava za ceste Šibenik. Ukupna dužina cesta iznosi 714,5 km od koji je 420,96 km županijskih, a 293,53 km lokalnih cesta (ŽUC Šibenik, 2022).

Nerazvrstane ceste

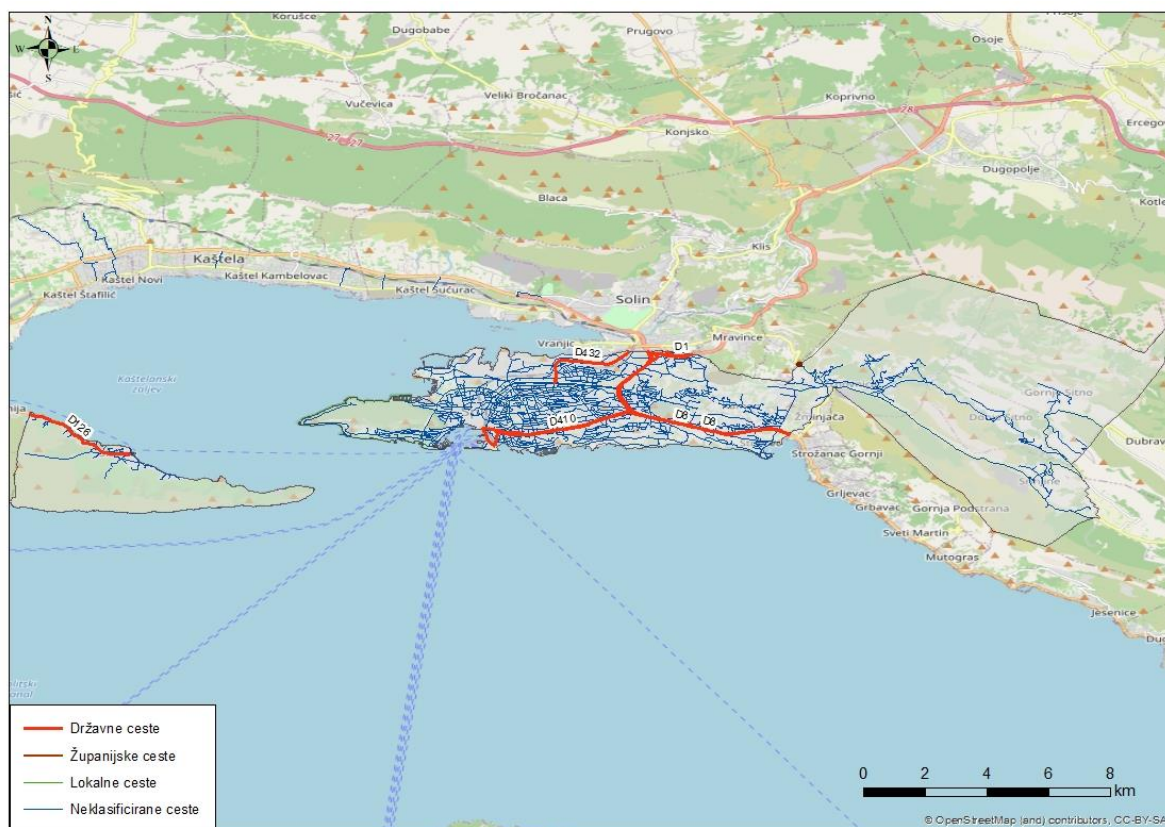
Nerazvrstane ceste su javno dobro u općoj uporabi u vlasništvu Republike Hrvatske, kojima upravlja JLS na čijem se području nalaze. Upravljanje, građenje i održavanje navedenih cesta provodi se na način propisan za obavljanje komunalnih djelatnosti.

U Gradu Splitu, nerazvrstane ceste određene su Odlukom o nerazvrstanim cestama na području Grada Splita. Nerazvrstane ceste održavaju se na temelju godišnjeg Programa održavanja komunalne infrastrukture. Ukupan broj nerazvrstanih cesta i pristupnih cesta do stambenih, gospodarskih i drugih objekata iznosi 566 (Grad Split, 2014).

Grad Split

U južnom dijelu Republike Hrvatske smješten je Grad Split koji je ujedno i najveći grad u Dalmaciji te drugi grad u Republici Hrvatskoj po veličini obzirom na broj stanovnika. Samim time najveće je prometno čvorište na području Dalmacije koje obuhvaća cestovni, željeznički i pomorski promet.

Kroz područje Grada Splita prolaze prometnice od državnog i međunarodnog značaja poput državnih cesta D432, D433, državne ceste D1 koja se proteže od graničnog prijelaza Macelj do Splita. Kroz Split prolazi i državna cesta D8 koja je jedna od glavnih državnih cesta jer povezuje sjeverni i južni Jadran, a poznatija je još pod nazivom Jadranska magistrala ili Jadranska turistička cesta te državna cesta D410 koja vodi do Gradske luke Split.



Slika 12. Ceste prema vrsti na području Grada Splita
Izvor: Autor; OSM, 2022

Cestovna mreža na području Grada Splita duljine je 376 kilometara, a od toga 22,9 kilometara državnih cesta, 30 kilometara županijskih cesta. Lokalne i nerazvrstane ceste zauzimaju najveći dio cestovne mreže 323,36 kilometara od čega su 37,36 kilometara lokalne ceste, a 286 kilometara nerazvrstane ceste (Tablica 19.)

Značajnije cestovne prometnice mogu se odrediti na temelju prometnog modela.

Tablica 19. Duljina prometnica u kilometrima na području Grada Splita

	Državne ceste	Županijske ceste	Lokalne ceste	Nerazvrstane ceste
Grad Split	22,9 km	30 km	37,36 km	286 km

Izvor: OSM, 2022

Splitsko-dalmatinska županija

Splitsko-dalmatinska županija je prema površini najveća županija u Republici Hrvatskoj i ujedno ima najveću cestovnu mrežu u Hrvatskoj. Županijom prolazi samo jedna autocesta, autocesta A1 koja svojom duljinom od 482 kilometra povezuje Zagreb preko Karlovca, Gospića, Zadra, Šibenika sa Splitom, a ista završava u Pločama. Duljina autoceste A1 koja prolazi Splitsko-dalmatinskom županijom iznosi 138,5 kilometara na potezu koje se nalaze čvorovi Prgomet, Dugopolje, Vučevica, Bisko, Blato na Cetini, Zagvozd, Šestanovac, Račva i Vrgorac. Kroz županiju prolazi ukupno 27 državnih cesta (Tablica 20).



Slika 13. Ceste prema vrsti na području Splitsko-dalmatinske županije

Izvor: Autor; OSM, 2022

Tablica 20. Državne ceste na području Splitsko-dalmatinske županije

Broj ceste	Državne ceste	Duljina (km)
	Naziv ceste	
D1	granica žup. Šibensko-Kninske - Sinj - Split (D8)	65,85
D8	granica žup. Šibensko-Kninske - Split - granica žup. Dubrovačko-Neretvanske	141,55
D39	Aržano (GP Aržano (granica RH/BiH)) – Cista Provo – Šestanovac – Zadvarje (D8)	37,30
D58	granica žup. Šibensko-Kninske - Seget Donji (D8/Ž6133)	20,33
D60	Brnaze (D1) – Trilj – Cista Provo – Imotski – Donji Vinjani (GP Vinjani Donji (granica RH/BiH))	65,97
D62	Šestanovac (D39/Ž6260) – Zagvozd - Vrgorac - granica žup. Dubrovačko-Neretvanske	60,25
D70	Omiš (D8) – Zvečanje – Kostanje (A1)	21,45
D76	Baška Voda (D8) – Zagvozd (D62) – Grubine (D60) – Imotski (D60) – Gornji Vinjani (GP Vinjani Gornji (granica RH/BiH))	28,25



D111	Maslinica – Srednje Selo – Stomorska	17,35
D112	Srednje Selo (D111) – Rogač (trajektna luka)	2,79
D113	Supetar (trajektna luka) – Nerežišće – Sumartin (trajektna luka)	39,36
D114	Milna (L67236) – Sutivan – Supetar (D113)	18,38
D115	Gornji Humac (D113) – Bol	11,46
D116	Hvar (Ž6252/Ž6269) – Zračice – Stari Grad (trajektna luka) – Sućuraj (trajektna luka)	76,59
D117	Komiža – Podšpilje – Vis (trajektna luka)	20,11
D125	Zaglav (trajektna luka – D109)	1,13
D126	Trogir (D8) – Slatine	8,00
D219	Gornji Muć (D56) – Sinj (D1) – Obrovac Sinjski (GP Bili Brig (granica RH/BiH))	31,15
D220	Bisko (A1) – Čaporice (D60) – Trilj (D60) – Kamensko (GP Kamensko (granica RH/BiH))	28,98
D409	Plano (D8/Ž6091) – Kaštel Novi (D8)	6,32
D410	Split (trajektna luka – D8)	4,04
D411	Makarska (D8 – trajektna luka (Ž6197))	1,54
D412	Drvenik (D8 – trajektna luka)	0,36
D432	Split (Solinska ul. od Ulice Domovinskog rata) – Solin (Splitska ul. – Ul. Antuna Gustava Matoša do Hektorovićeve ul.) – granica naselja Solin/Split (D1)	3,65
D433	Solin (D432) – Ulica salonitanskih mučenika – Zagorski put – Ulica Domovinskog rata – Split (D8)	2,60
D512	Makarska (D8/Ž6197) – Gornje Igrane – Ravča (D62)	30,47
D535	Zavojane (D62) – Drvenik (D8)	12,10
	Ukupno	757,31

Izvor: OSM, 2022

Uz autocestu i državne ceste u Splitsko-dalmatinskoj županiji mreža županijskih i lokalnih cesta je čija ukupna duljina iznosi 1.695,368 kilometara, od čega 814,455 kilometara županijskih cesta te 880,923 kilometara lokalnih cesta. U nastavku su prikazane duljine županijskih i lokalnih cesta prema pojedinim nadcestarijama odnosno operativnim jedinicama za održavanje cesta Splitsko-dalmatinske županije (Tablica 21).

Tablica 21. Županijske i lokalne ceste u kilometrima Splitsko-dalmatinske županije

Nadcestarija	Županijske ceste	Lokalne ceste	Ukupno po nadcestariji
Split	72,65	112,44	185,09
Sinj	156,41	187,68	344,09
Omiš	115,06	113,42	228,48
Makarska	72,96	102,22	175,17
Otoci	146,06	89,59	235,65
Imotski	128,190	182,48	310,67
Kaštela	123,12	93,09	216,221
Ukupno	814,45	880,92	1.695,67

Izvor: OSM, 2022

Šibensko-kninska županija

Na području Srednje Dalmacije smještena je Šibensko-kninska županija kojoj je Grad Šibenik upravno, gospodarsko, kulturno središte. Kao i kroz Splitsko-dalmatinsku županiju kroz Šibensko-kninsku županiju prolazi samo jedna autocesta A1 (Zagreb-Split-Dubrovnik) uvriježena još pod nazivom Dalmatina. Županijom prolazi šest državnih cesta od kojih jedna od najprometnijih i najvažnijih za cijelo područje južne Hrvatske državna cesta D8, poznatija kao Jadranska magistrala. Šibensko-kninska županija je sa sjeverom Hrvatske spojena državnom cestom D1 dok državna cesta D58 spaja Šibenik sa Splitom preko trogirskog zaleđa što je ujedno jedan od alternativnih pravaca za dolazak iz Šibenika do Splita. Uz navedene tri državne ceste kroz županiju prolaze još tri: državne ceste D27, D33 i D121.



Slika 14. Ceste prema vrsti na području Šibensko-kninske županije
Izvor: Autor; OSM, 2022

Tablica 22. Županijske ceste na području šibensko-kninske županije

Broj ceste	Naziv ceste	Duljina (km)
6025	Obrovac (D27) – Kaštel Žegarski – Ervenik (Ž6053)	4,87
6026	Medviđa (Ž6027) – Modrino Selo – Kistanje (Manastir Krka)	19,39
6034	Plavno – Radljevac – Žagrović (D1)	19,75
6052	Lisičić(Ž6027)-Modrino Selo (Ž6026)	1,03
6053	Kom (D1) – Ervenik – Kistanje (Ž6026)	20,09
6054	Mokro Polje (L65001) - Radučić (D59)	6,13
6055	Ivoševci (D 59) - Oklaj - Drniš (Ž 6246)	22,71
6056	Vrbnik (D33) – Oklaj (Ž6055) – Karalić (Ž6246)	21,87
6057	Knin (D1) - Kovačić (L65013)	0,96



Broj ceste	Naziv ceste	Duljina (km)
6058	Biskupija (D1) - Orlić - Zvjerinac (D33)	13,36
6068	Stankovci (D27) - Pirovac (D8)	8,27
6069	Vukšić (Ž6067) - Čista Mala (Ž6071)	2,69
6070	Dobropoljci (L63133) - Đevrske (D59)	5,03
6071	Čista Mala (D59) - Gaćezezi (D27)	6,84
6072	Bribir (nerazvrstana cesta) - D56	1,44
6073	D56 - Piramatovci	1,14
6074	Varivode(Ž 6246) - Bratiškovci (Ž6090/L65022) - Bratiškovci (ŽC 6090) - Dubravice (Ž 6075)	10,85
6075	Rupe (Ž6090) - Skradin (D56)	13,00
6076	Brištane (PKP Visovac) - Ž6077	3,43
6077	Karalić (Ž6246) - Drinovci - Ključ (Ž6078)	7,69
6078	Trbounje (Ž6055) - Ključ - Pakovo Selo (D33)	15,13
6079	Ramljane (D33) - Orlić (Ž6058)	2,72
6080	Kninsko Polje (D33) - Knin (D1/Ž6057)	2,54
6081	Biočić (D33) - Miočić - Kadina Glavica(Ž6095)	7,93
6082	Siverić (D33) - Vrlika (D1)	12,37
6083	Kijevo (D1) -Cetina - Civljane(D1)	12,13
6085	Jezera (D121 - ACI marina)	1,51
6086	Vodice(D27) - Tribunj (L65032)	9,16
6089	Sonković (L65019) - Gračac (D56)	2,30
6090	Kistanje (D59) - Gračac D56	18,22
6092	A.G. Grada Šibenika 8Radonić) - Nevest - Čvrljevo (Ž 6098)	26,52
6093	Brnjica(D33) - Pokrovnik (L65047)	1,66
6094	Žitnić(D33) - Unešić (Ž6092)	12,84
6095	Siverić (D33) – Kadina Glavica – Baljci (nerazvrstana cesta)	13,40
6096	Gradac (Ž6095) – Ružić (D56)	1,07
6097	Mirlović Polje – Kljake (D56)	4,35
6098	Kljake (D56) – Lečevica – A. G. Grada Kaštela (Kaštel Stari)	15,50
6099	Kljake (D56) – Crivac (L67007)	0,10
6110	Nevest (Ž6092) - Sitno (Ž6091)	6,65
6126	Podglavica (D8) – Rogoznica	1,05
6127	A. G. Grada Šibenika (Grebaštica) – Ložnice – Podorljak (D8)	15,63
6128	Podorljak (D8) – Dvornica (L65078)	2,70
6246	Đevrske (D59) – Rupe – Karalić – Drniš (D33)	31,24
6247	Uzdolje (L65015 – D33)	1,08
6250	Murter (D121) – Betina – Murter (D121)	2,65
6277	A. G. Grada Šibenika (Lozovac) – Bilice – A. G. Grada Šibenika	4,38
6286	Vodice (DC8) – A.G. Grada Šibenika	4,29
6287	Vrlika (D1) – Koljane – Rumin – Obrovac Sinjski (D219)	0,95
	Ukupno	420,57

Izvor: OSM, 2022

Uz autocestu, velik broj državnih i županijskih cesta Šibensko-kninskom županijom prolazi 291,09 kilometara lokalnih cesta. Upravljanje nad županijskim i lokalnim cestama imaju županijske uprave svake županije, u ovom slučaju Županijska uprava za ceste Šibensko-kninske županije (Tablica 23).

Tablica 23. Lokalne ceste na području Šibensko-kninske županije

Broj ceste	Naziv ceste	Duljina(km)
63134	Bjelina (Ž6052) – Nunić (Ž6026)	4,92
63147	Ostrovica (željeznički kolodvor) – Žažvić (D56)	0,60
65001	Ervenik (Ž6053) – Mokro Polje (Ž6054)	9,47
65002	Oton (L65004) – Plavno (Ž6034)	2,63
65003	Plavno (Ž6034 – nerazvrstana cesta)	1,75
65004	Pribudić (Ž6033) – Žagrović (D1)	12,52
65005	Modrino Selo (Ž6026 – nerazvrstana cesta)	2,72
65007	Radučić (D59 – željeznički kolodvor)	1,83
65008	Očestovo (D1 – D59)	3,54
65009	Golubić (D33 – Ž6034)	4,81
65010	Knin (D33 – L65011)	0,49
65011	Kninsko Polje (Ž6080) – Knin (D1)	2,59
65013	Kovačić (Ž6057) – Kijevo (D1)	13,33
65014	Čitluk (Ž6055) – Vrbnik (Ž6056)	13,00
65015	Vrbnik (Ž6056) – Uzdolje (Ž6247)	8,78
65016	Kijevo (GP Kijevo (granica RH/BiH) – D1)	10,77
65017	Žažvić (D56) – Čista Velika (Ž6069)	5,17
65018	Cicvare (L65017) – Krković – Bribir (Ž6073)	6,40
65019	Piramatovci (L65018) – Sonković (Ž6089)	5,63
65021	Vačani (D56) – Sonković (L65019)	1,78
65022	Bratiškovci (Ž6074/Ž6090) – Vačani (D56)	4,08
65027	Trbounje (Ž6078) – Drniš (Ž6246)	2,36
65028	Velušić (Ž6055 – nerazvrstana cesta)	1,56
65029	Štikovo – Miočić (Ž6082)	2,55
65030	Cetina (Ž6083) – Vinalić (Ž6287)	3,98
65031	Pirovac (Ž6068) – Putičanje (D59)	3,27
65032	Tisno (D121) – Tribunj (Ž6086)	7,39
65033	Tribunj (D8 – L65032)	2,53
65038	Velika Glava (L6090) – Dubravice (Ž6075)	3,67
65039	Bićine (nerazvrstana cesta – D56)	1,56
65040	Bilice (uvala Stubalj – Ž6277)	2,95
65043	Drinovci (Ž6077) – Nos Kalik	5,15
65047	Pokrovnik (Ž6093) – Mirlović Zagora (L65048)	5,93
65048	Mirlović Zagora (L65093) – Donje Planjane (Ž6094)	7,28
65049	Radonić (L65047 – Ž6092)	2,93
65050	Drniš (L65051 – D33/Ž6246)	0,28
65051	Drniš (Ž6246 – D33)	0,65
65052	Žitnić (Ž6094) – Moseć	8,06
65053	Donje Planjane (Ž6094) – Gornje Vinovo (Ž6098)	11,95



Broj ceste	Naziv ceste	Duljina(km)
65054	Mirlović Zagora (Ž6092) – A. G. Grada Šibenika (Danilo Kraljice) – Koprno (Ž6110)	10,29
65055	Otavice (Ž6095) – Ružić (D56)	3,16
65057	Čavoglave (Ž6097) – Crivac (Ž6099)	3,27
65075	Primošten (D8) – Vezac – Mitlo (Ž6130)	11,48
65076	Primošten Burnji (Ž6127) – Oglavci (D8)	8,74
65077	Zečevo Rogozničko – Oglavci (D8)	1,92
65078	Ražanj – Podorljak (D8)	7,10
65079	Jarebinjak – Podglavica (D8)	1,71
65080	Nevest (Ž6110) – Divojevići (Ž6112)	6,74
65083	Pakovo Selo (D33) – Donje Planjane (L65048)	7,07
65085	Bilice (L65040 – uvala Vrulje)	2,33
65087	Oton - Pađane (D1)	3,25
65088	Knin (D33) – Vrbnik (D33)	4,54
65089	Bogatić – Brištane (Ž6246)	7,60
65090	Sedramić (nerazvrstana cesta – Ž6094)	1,83
65091	Ostrogašica (L65048) – Podumci	1,50
65093	Mirlović Zagora (Ž6092 – Ž6092)	1,33
65094	Ostrogašica (L65048) – Donje Planjane	2,00
65095	Modrino Selo (nerazvrstana cesta) – Ivoševci (D59)	12,51
65096	Dubravice (ŽC 6074/ŽC 6075) - Nerazvrstana cesta	1,89
	Ukupno	291,09

Izvor: OSM, 2022

5.1.1.2. Transeuropska prometna mreža

Transeuropska mreža prometnica (TEN-T) predstavlja ključni projekt Europske unije s ciljem integracije prometne infrastrukture unutar teritorija članica EU-a. TEN-T se temelji na planu uspostavljanja cjelovite i koherentne mreže cestovnih, željezničkih, pomorskih i zračnih prometnica na europskoj razini. Svrha TEN-T-a je potaknuti gospodarski rast, konkurentnost i održivi razvoj kroz povezivanje i olakšavanje prometa robe i putnika unutar Europske unije. EU kontinuirano ulaže napore u izgradnju i unapređenje TEN-T koridora. To uključuje financiranje infrastrukturnih projekata, usklađivanje tehničkih standarda i uspostavljanje suradnje između zemalja članica radi stvaranja kohezivne prometne mreže.

Ključni element ovog projekta Europske unije jesu TEN-T koridori kojima se teži smanjenju prometnih gužvi, poboljšanju sigurnosti, smanjenju negativnih utjecaja na okoliš te osiguravanju učinkovitog i sigurnog kretanja ljudi i roba. Postoji ukupno devet TEN-T koridora koji su razvrstani prema geografskom položaju i prometnim potrebama. Svaki koridor obuhvaća više vrsta prijevoza, uključujući ceste, željeznice, zračne luke, riječne i pomorske luke i unutarnje plovne putove.

Hrvatska gospodarska komora (HGK) - Sektora za promet, posebno Udruženje luka, brodara i pomorskih agenata, aktivno je sudjelovalo u definiranju prometnih prioriteta Hrvatske u transeuropskoj mreži. Suradnjom s Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture, hrvatskim europskim zastupnicima i drugim dionicima, postignut je uspjeh u uključivanju Hrvatske u četiri europska koridora:



- Mediteranski koridor,
- Rajnsko-dunavski koridor,
- Baltičko more – Jadransko more,
- Zapadni Balkan – istočno Sredozemlje.

Prihvaćeni su i sljedeći hrvatski amandmani:

- Koridor Zapadni Balkan prolazi Hrvatskom, s lukom Ploče kao najvažnijom geostrateškom lukom na tom pravcu,
- Split kao ulazna vrata na Mediteranskom koridoru,
- Spoj Istarskog ipsilona na slovenske autoceste,
- Željeznički spoj Pula - Buzet - Divača – Trst,
- Cestovni spoj Rijeka – Trst,
- Novi željeznički pravac Zagreb - Maribor – Graz,
- Luka Rijeka na koridoru Baltik - Jadran, jednak status kao Trst, Koper, Ravenna,
- Cestovni spoj Rijeka – Trst,
- Lička pruga direktno povezana s Rijekom, Zagrebom i dalje prema Sjevernoj Europi.

U nastavku je prikazan novi Mediteranski koridor koji se proteže i kroz funkcionalnu regiju Srednja Dalmacija.



Slika 15. Novi Mediteranski koridor TEN-T mreže

Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

5.1.1.3. Granični prijelazi

Granični prijelaz definiran je kao mjesto određeno za prelazak državne granice. Sukladno Uredbi o graničnim prijelazima Republike Hrvatske (NN 79/2013) granični prijelazi u cestovnom prometu podijeljeni su na 5 kategorija:

- A Stalni granični prijelazi za međunarodni promet putnika i roba s inspeksijskim službama
- B Stalni granični prijelazi za međunarodni promet putnika i roba
- C Stalni granični prijelazi za međunarodni promet putnika
- D Stalni granični prijelazi za pogranični promet
- E Sezonski granični prijelazi za međunarodni promet putnika

Unutar prostornog obuhvata Masterplana nalazi se 14 cestovnih graničnih prijelaza s Bosnom i Hercegovinom, 13 u Splitsko-dalmatinskoj i jedan u Šibensko-kninskoj županiji (Uredba o graničnim prijelazima Republike Hrvatske). U Splitsko-dalmatinskoj županiji nalaze se stalni granični prijelazi za međunarodni promet putnika i roba Kamensko, Vinjani Gornji i Vinjani Donji; stalni granični prijelazi za međunarodni promet putnika Aržano i Orah; te stalni granični prijelazi za pogranični promet

Aržano-Pazar, Bili Brig, Cera, Dvorine, Jovića Most, Podprolog, Sebišina, i Slivno. U Šibensko-kninskoj županiji nalazi se stalni granični prijelaz za međunarodni promet putnika i roba Strmica (Slika 16).



Slika 16. Granični prijelazi prema kategoriji u Splitsko-dalmatinskoj i Šibensko-kninskoj županiji

Izvor: Uredba o graničnim prijelazima Republike Hrvatske NN 79/2013

Kretanje broja osobnih automobila preko graničnih prijelaza unutar obuhvata Masterplana prikazano je u Tablica 24. Ukupan broj automobila povećavao se u periodu 2015.-2019. s maksimumom u 2019. godini za obje županije. U 2020. dolazi do značajnog smanjenja broja automobila, 36,5 % za Splitsko-dalmatinsku i 59,1 % za Šibensko-kninsku županiju, radi restrikcija prekograničnih putovanja uslijed korona krize.

Tablica 24. Broj osobnih automobila u cestovnom graničnom prijevozu na području Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije u razdoblju 2015.-2021.

	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
SDŽ	2.395.245	2.804.540	3.137.059	3.134.132	3.385.432	2.150.318	2.523.435
ŠKŽ	84.007	86.757	94.435	98.299	101.947	41.657	65.824
Ukupno	2.479.252	2.891.297	3.231.494	3.232.431	3.487.379	2.191.975	2.589.259

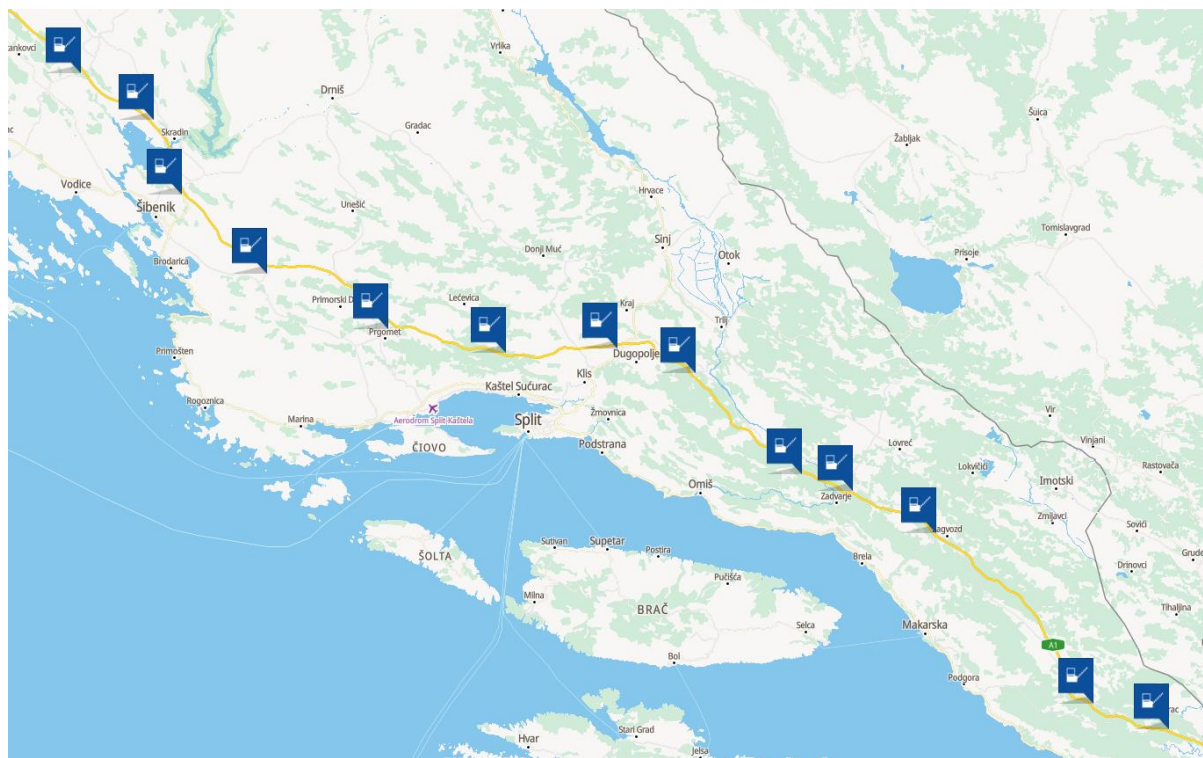
Izvor: Granični promet, DZS, 2022

5.1.1.4. Naplata cestarine

Pravilnikom o cestarini (NN 130/2013) utvrđuje se metodologija izračuna cestarine i koncesijske cestarine i raspored skupina vozila u svrhu utvrđivanja cestarina. Prema Pravilniku vozila su podijeljena prema vrsti, broj osovina, dimenziji i maksimalno dopuštenoj težini u pet kategorija: IA, I, II, III, i IV.

Cestarina se naplaćuje na principu udaljenosti između dvije točke naplate kojim vozilo prolazi i jediničnoj cijeni po kilometru. Plaćanje cestarine vrši se na točkama gotovinski, kartično ili putem elektroničke naplate cestarina (ENC). ENC je beskontaktna naplata cestarine putem ENC uređaja na kojem je pohranjena vrijednost cestarine. Plaćanja cestarine oslobođene su osobe s oštećenjem donjih ekstremiteta većim od 80 %, hrvatski branitelji sa 100 % tjelesnim oštećenjem i osobe koje imaju 100 % oštećenje vida (Hrvatske autoceste d.o.o., 2022).

Područjem prostornog obuhvata Masterplana prolazi autocesta A1 Zagreb (Lučko)-Ploče-Karamatići na kojoj se vrši naplata cestarine. Na području Splitsko-dalmatinske županije nalazi se devet naplatnih postaja, dok se na području Šibensko-kninske županije nalaze četiri naplatne postaje (Slika 11).



Slika 17. Naplatne postaje na prostoru Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije

Izvor: HAK, 2022

Najjužnija naplatna postaja u prostornom obuhvatu Masterplana je naplatna postaja Vrgorac unutar Splitsko-dalmatinske županije. Od postaje Vrgorac do posljednje postaje u Splitsko-dalmatinskoj županiji, Prgomet, cijena cestarine za IA kategoriju vozila iznosi 4,30 € (32,40 kn), I kategoriju 7,50 € (56,51 kn), II kategoriju 11€ (82,88 kn), III kategoriju 16,40€ (123,57 kn) i IV kategoriju 24,40 € (183,84 kn). Cijena cestarine od postaje Vrgorac do najsjevernije postaje unutar Masterplana, Pirovac, iznosi 6,20 € (46,71 kn) za IA kategoriju vozila, 10,70 € (80,62 kn) za I kategoriju, 15,80 € (119,05 kn) za II kategoriju, 23,80 € (179,32 kn) za III kategoriju i 35,20 € (265,21 kn) za IV kategoriju. Za putovanje autocestom unutar Šibensko-kninske županije, odnosno naplatnih postaja Vrpolje i Pirovac, cestarina

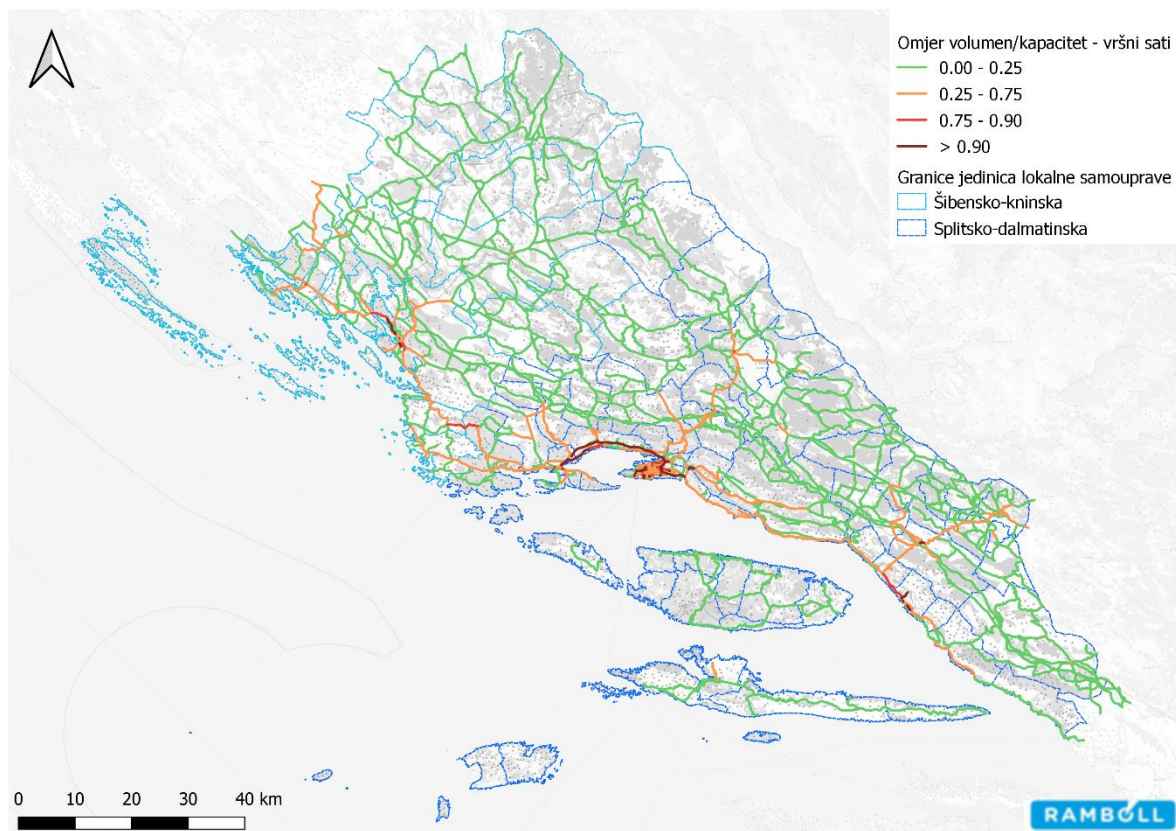


za IA kategoriju vozila iznosi 1,20 € (9,04 kn), I kategoriju 2,20 € (16,58 kn), II kategoriju 3,20 € (24,11 kn), III kategoriju 4,80 € (36,17 kn) i IV kategoriju 7,40 € (55,76 kn) (Hrvatske autoceste d.o.o., 2022).

5.1.1.5. Kapacitet cestovne mreže

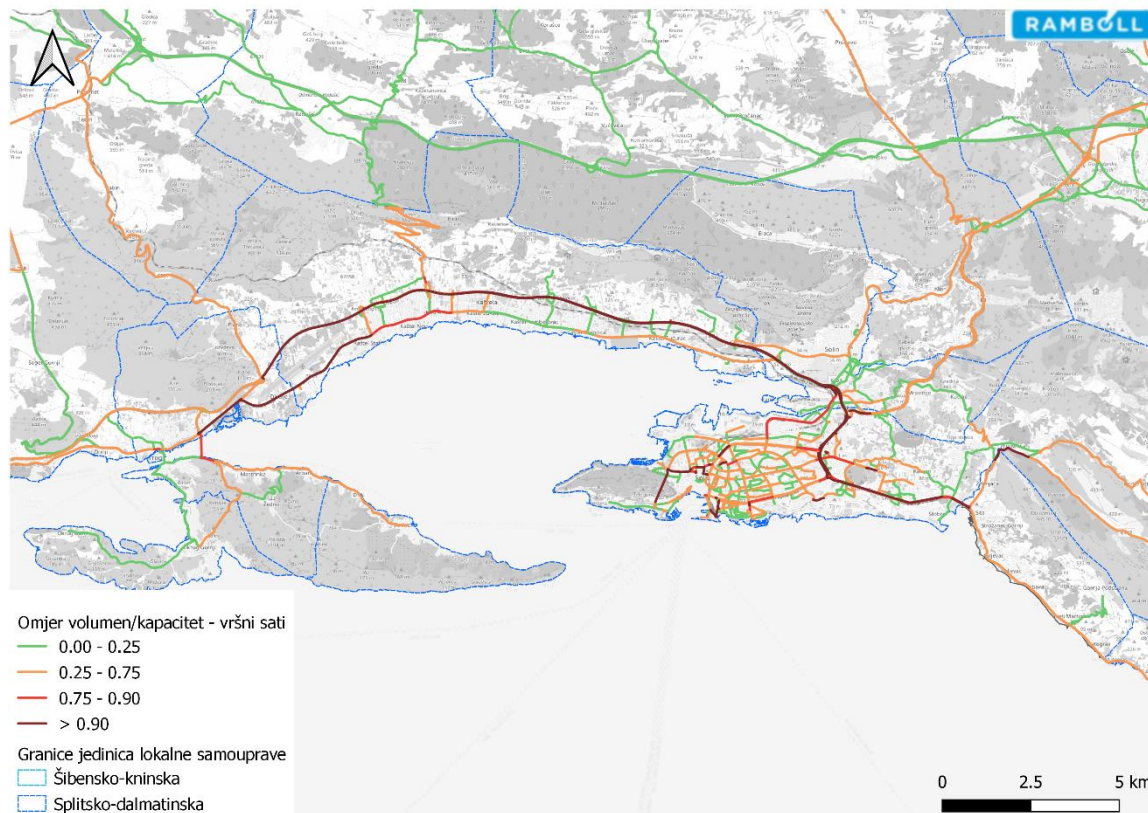
Kapacitet prometne dionice ceste, ili drugim nazivom propusna moć, podrazumijeva maksimalan broj vozila kojeg ta ista dionica može propustiti u određenom vremenskom intervalu, a najčešće se iskazuje u intervalu od jednog sata. Propusna moć određuje se za određen odsjek cestovne prometnice obzirom da ista ovisi o tehničko-eksploatacijskim karakteristikama dionice i karakteristikama prometnog toka. Na propusnu moć uvelike utječe brzina prometnog toka koja se smanjuje ukoliko dođe do smanjenja širine prometne trake, ako postoje pokretne bočne smetnje te koliko su udaljene nepokretne bočne smetnje. Navedenim karakteristikama se psihološki utječe na vozače čime im se stvara dojam skučenosti prilikom čega se automatski i smanjuje brzina vožnje. Na brzinu prometnog toka utječe i prometnica u uzdužnom nagibu kao i prometnica u zavoju. Slijedom navedenog kapacitet prometnice određuje se po pojedinoj dionici i nije isti na autocesti ili brzjoj cesti, prometnicama s fizički odvojenim suprotnim smjerovima, dionicama na kojima su smještena raskrižja, dionicama u zavoju i slično.

Idealan kapacitet višetračnih cesta s fizički razdvojenim smjerovima iznosi između 2.200 voz/h i 2.400 voz/h, ovisno radi li se o autocesti ili brzjoj cesti. Za prometnice s dva prometna traka, dvosmjernan, idealan kapacitet iznosi 3.200 voz/h u oba smjera, a na dionicama netom prije semaforiziranih raskrižja idealan kapacitet iznosi 1.900 voz/h u jednom traku. Idealan, gore naveden, kapacitet višetračnih cesta s razdvojenim kolnicima i dvotračnih dvosmjernih cesta podrazumijeva uvjete poput trakova širine 3,5 metara, homogen prometni tok osobnih vozila, brzinu slobodnog toka preko 100 km/h kao i odsustvo bočnih zapreka na 1,8 metara od ruba kolnika. Dok su uvjeti za prilaze semaforiziranim raskrižjima takvi da nema nagiba, sva vozila se kreću ravno na raskrižju, prometne trake su širine 3,5 metara te je homogen prometni tok osobnih vozila.



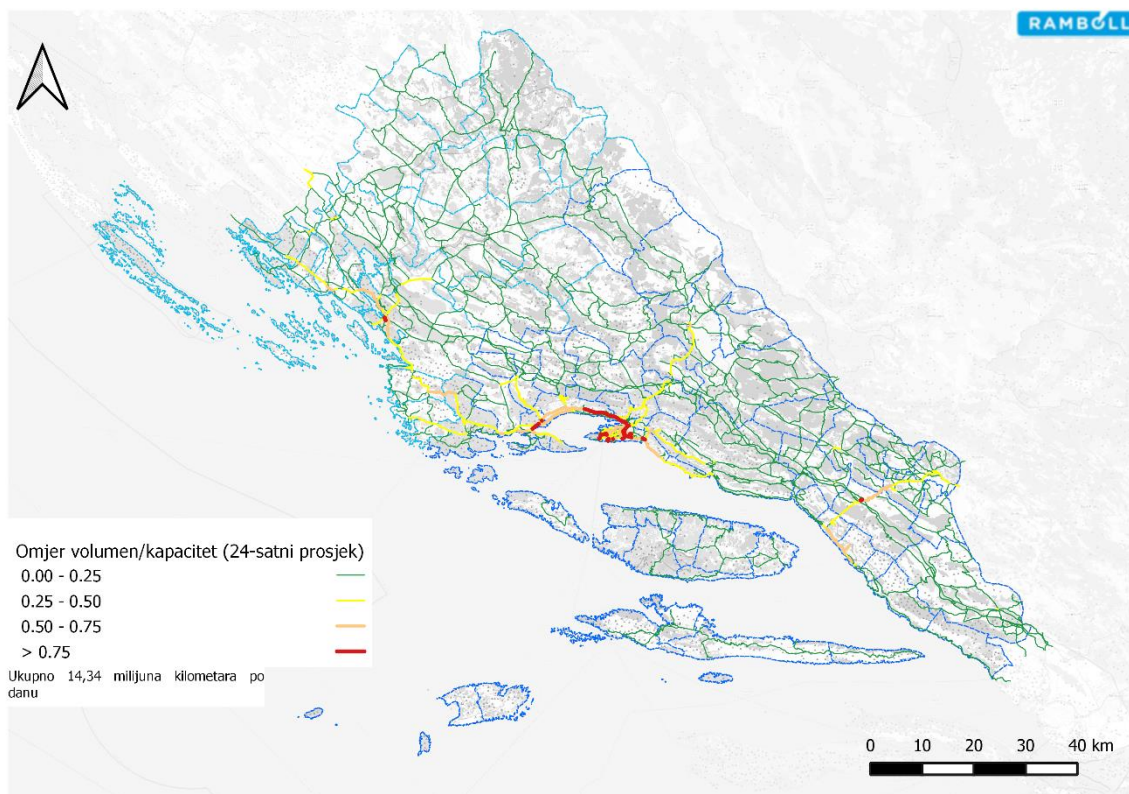
Slika 18. Omjer volumen/kapacitet unutar vršnog sata na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija

Izvor: Prometni model, 2022



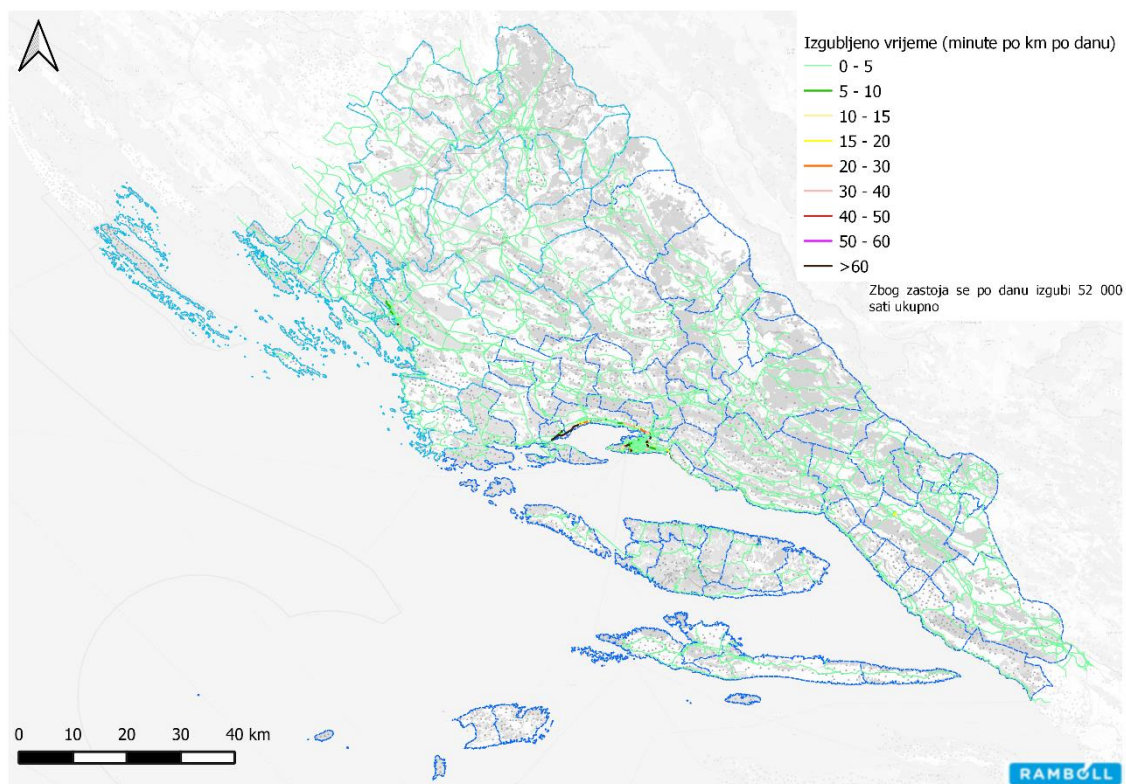
Slika 19. Omjer volumen/kapacitet unutar vršnog sata na području Grada Splita

Izvor: Prometni model, 2022



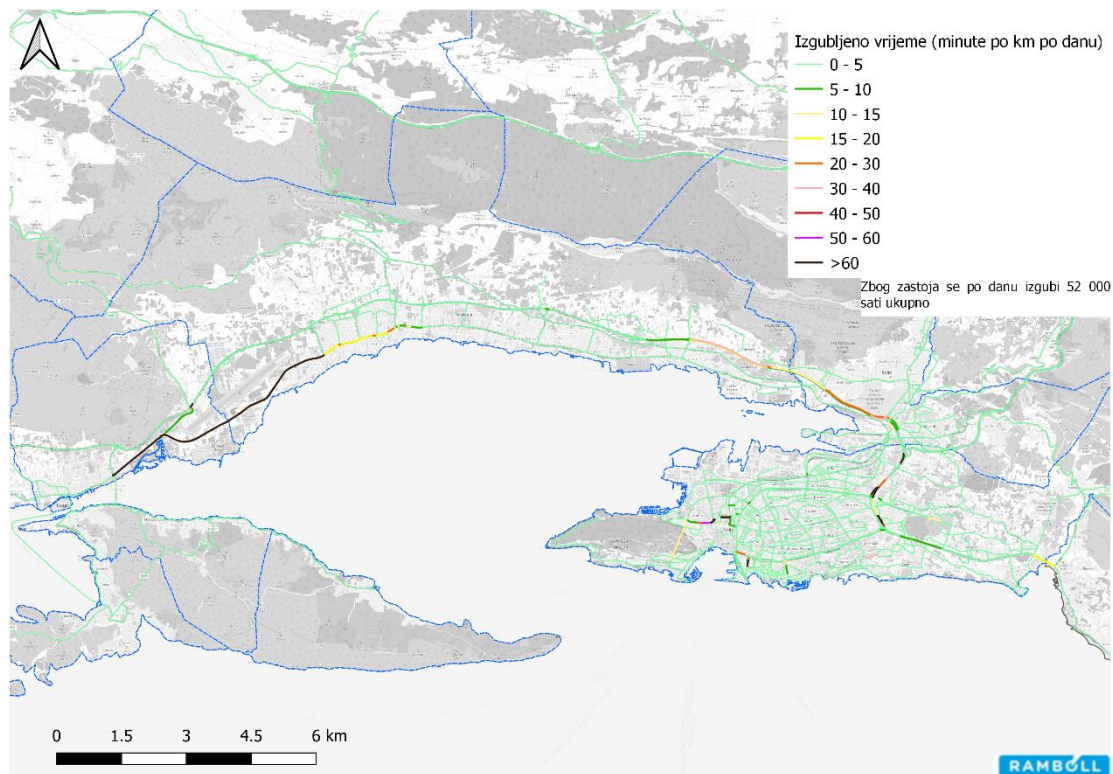
Slika 20. Omjer volumen/kapacitet unutar 24 sata na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija

Izvor: Prometni model, 2022



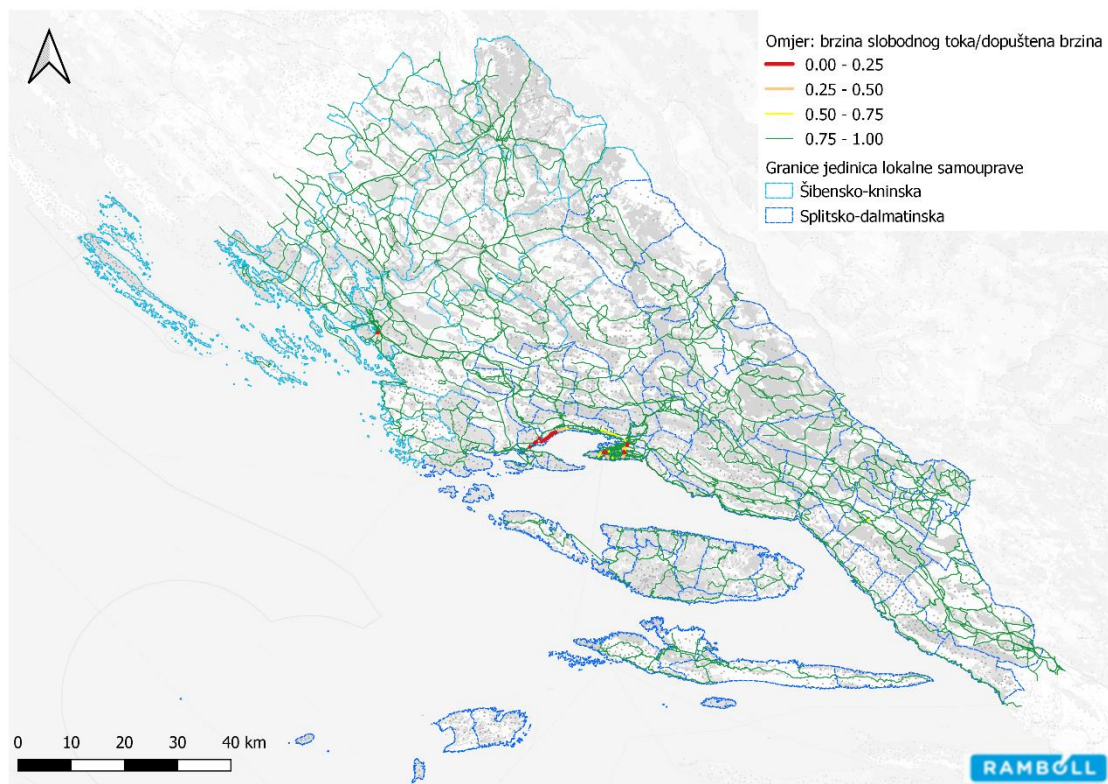
Slika 21. Izgubljeno vrijeme unutar 24 sata na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija

Izvor: Prometni model, 2022



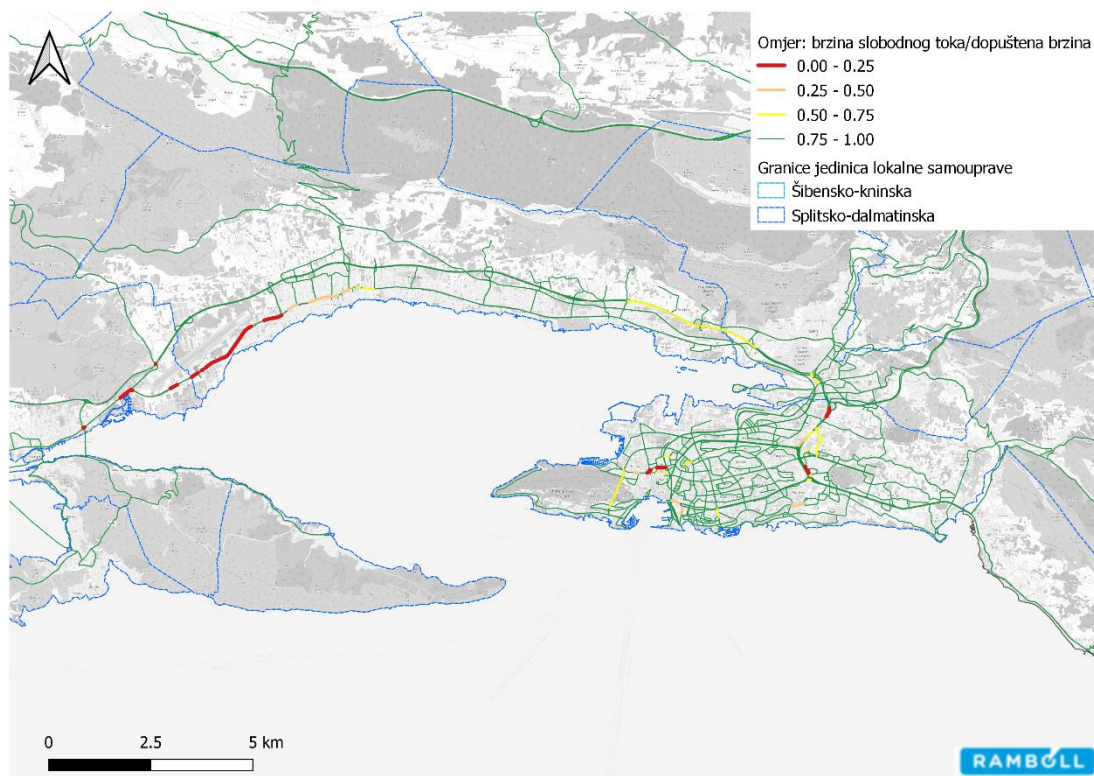
Slika 22. Izgubljeno vrijeme unutar vršnog sata na području Grada Splita

Izvor: Prometni model, 2022



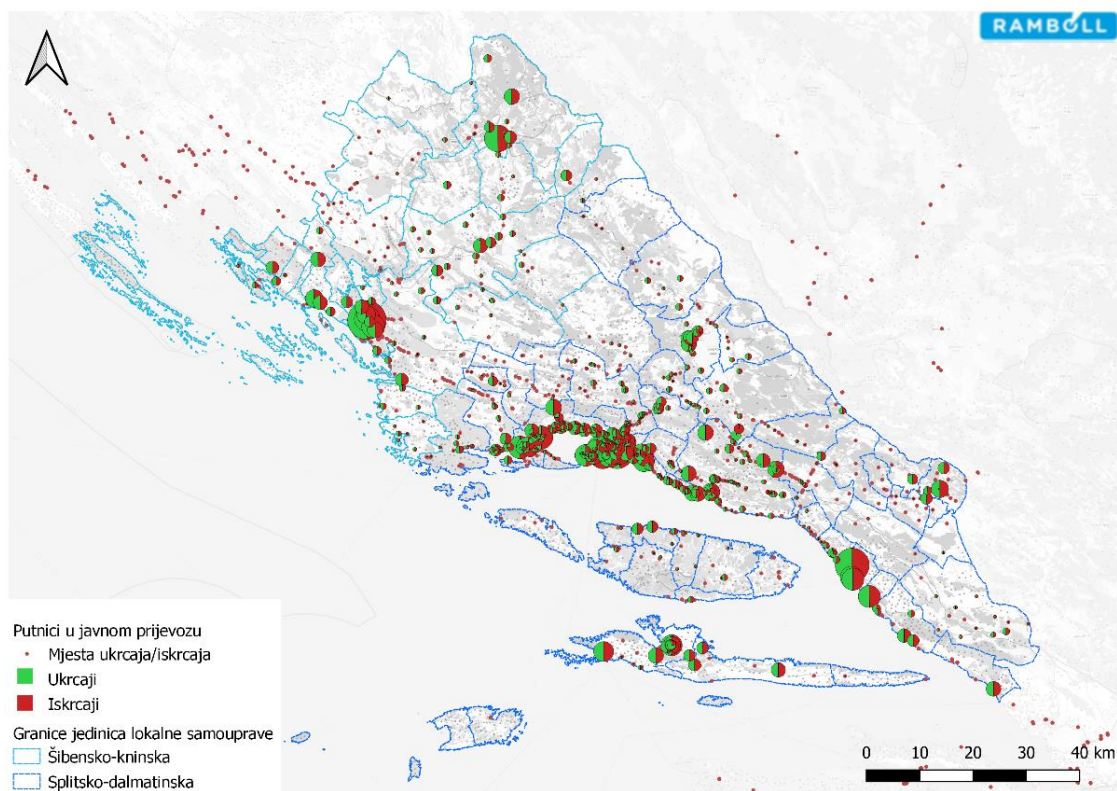
Slika 23. Omjer brzine slobodnog toka i dopuštene brzine na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija

Izvor: Prometni model, 2022



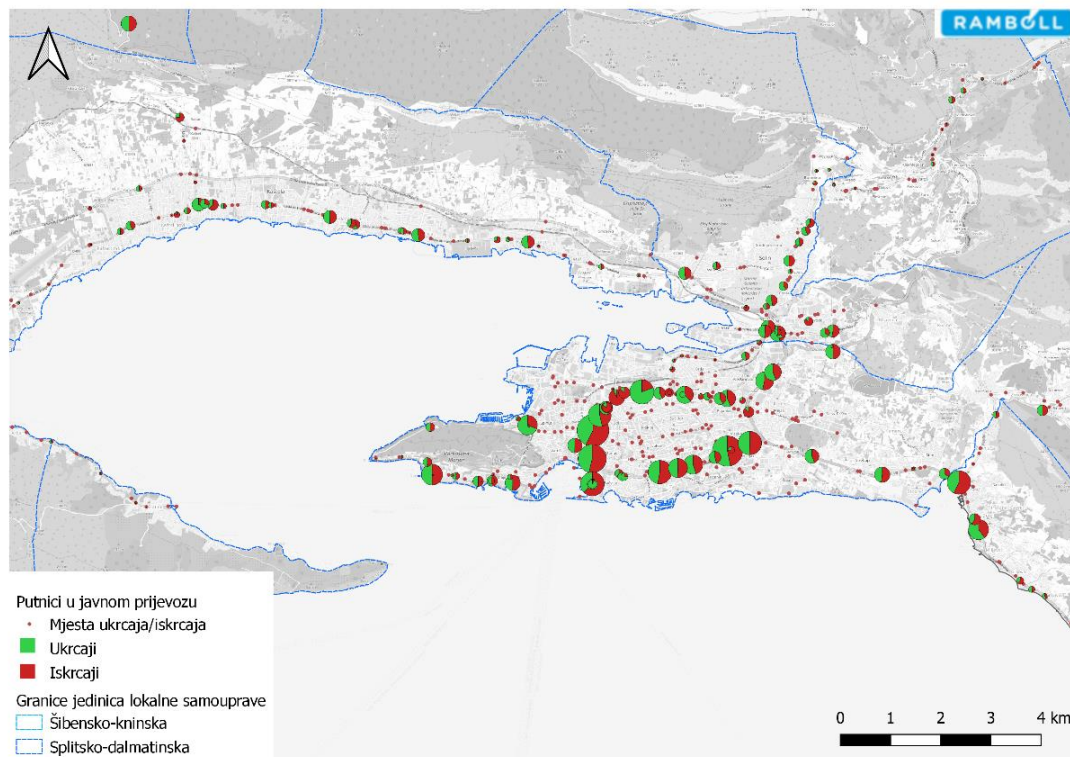
Slika 24. Omjer brzine slobodnog toka i dopuštene brzine na području Grada Splita

Izvor: Prometni model, 2022



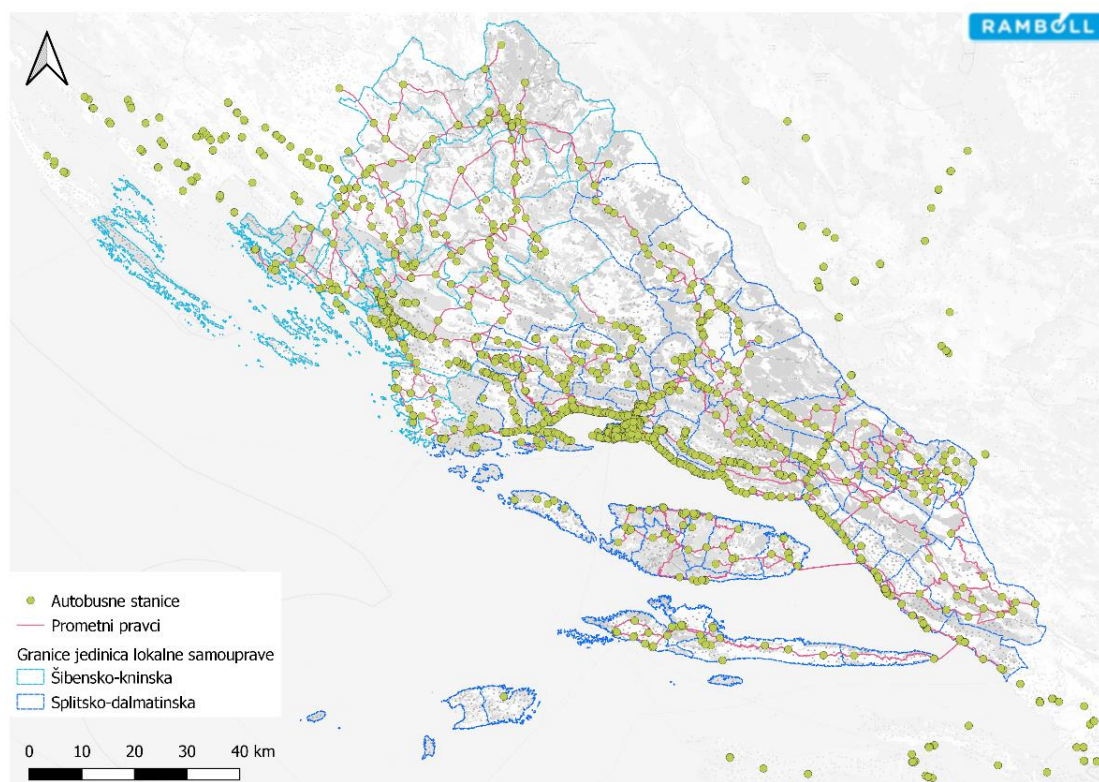
Slika 25. Ukrcaj i iskrcaj putnika u javnom prijevozu na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija

Izvor: Prometni model, 2022



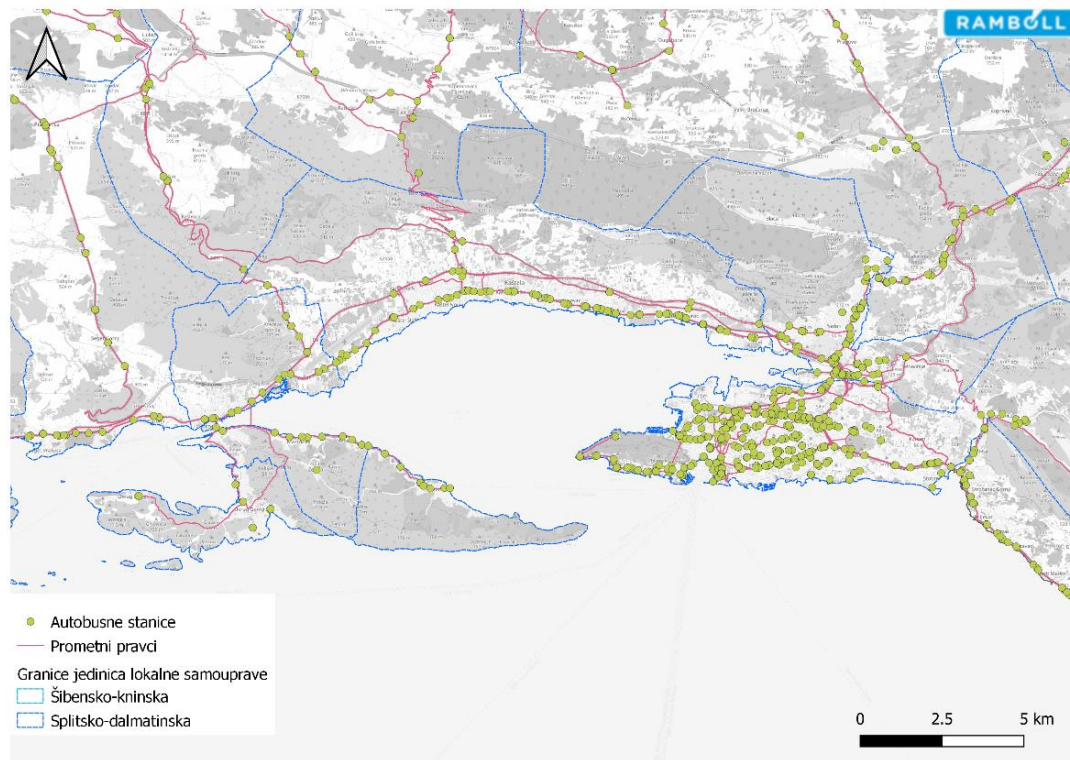
Slika 26. Ukrcaj i iskrcaj putnika u javnom prijevozu na području Grada Splita

Izvor: Prometni model, 2022



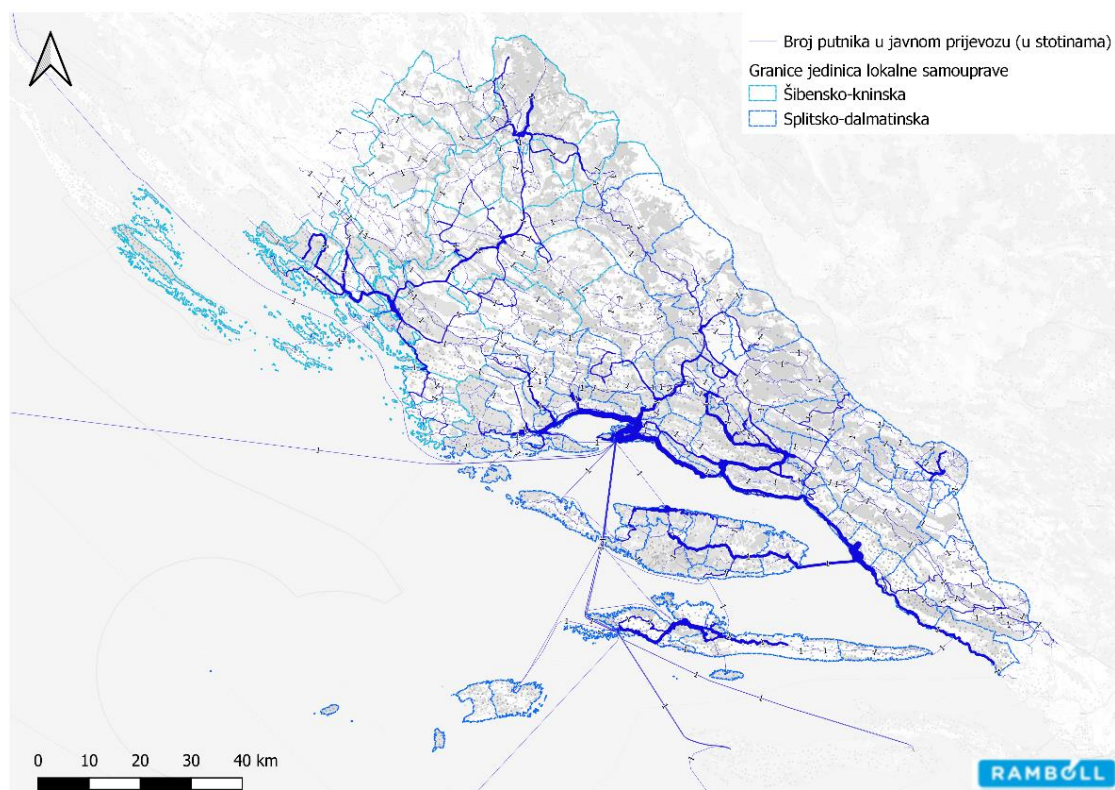
Slika 27. Autobusne stanice na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija

Izvor: Prometni model, 2022



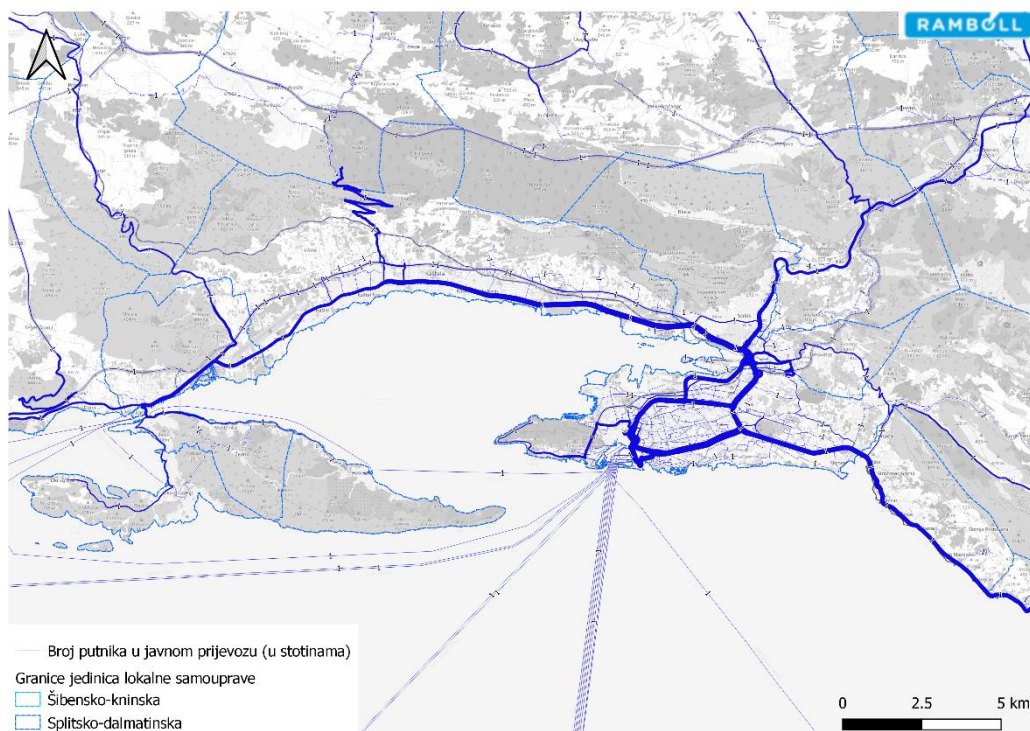
Slika 28. Autobusne stanice na području Grada Splita

Izvor: Prometni model, 2022



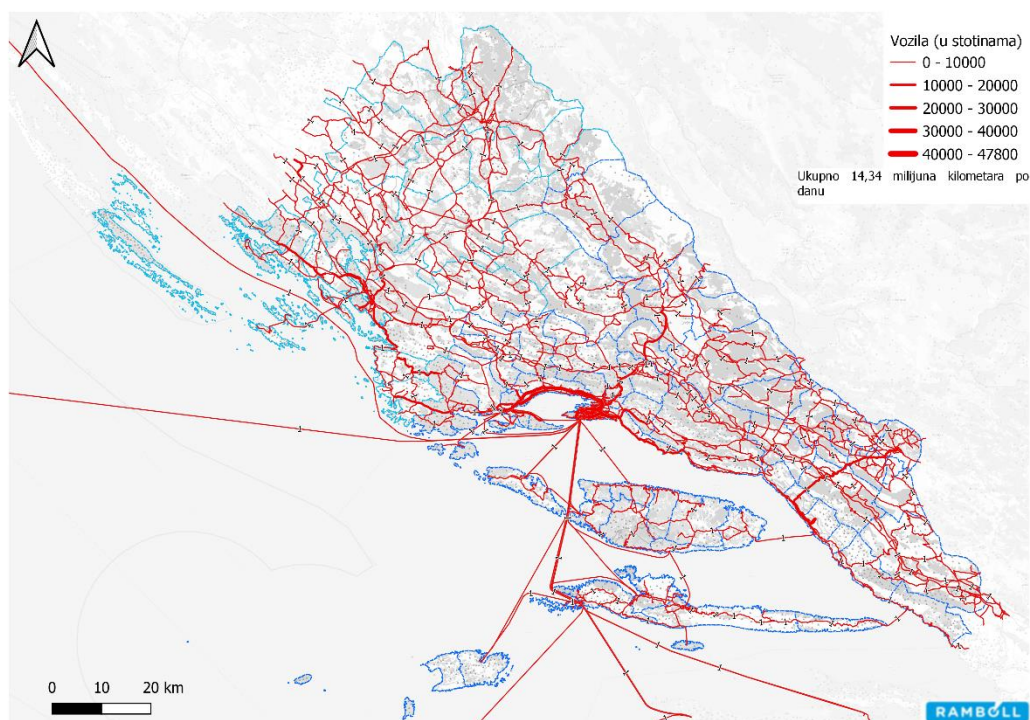
Slika 29. Broj putnika u javnom prijevozu na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija

Izvor: prometni model, 2022



Slika 30. Broj putnika u javnom prijevozu na području Grada Splita

Izvor: Prometni model, 2022



Slika 31. Prosječni promet vozila radnim danom

Izvor: Prometni model, 2022

5.1.1.6. Sigurnost cestovne prometne mreže

Zbog povećanja stupnja motorizacije u zadnjih nekoliko godina na globalnoj razini došlo je i do promijene uvjeta u cjelokupnom prometnom sustavu. Naime, veći broj vozila uzrokovao je promjenu protoka, gustoće na cestovnoj mreži, a promjene u prometnom opterećenju posebno su došle do izražaja u gradovima. Jedna od značajnih promjena uvjetovana povećanim brojem vozila, tj. povećanim stupnjem motorizacije jest smanjenje sigurnosti svih sudionika, odnosno korisnika prometnog sustava.

Tablica 25. Broj prometnih nesreća po policijskim upravama/postajama od 2017. do 2022. godine

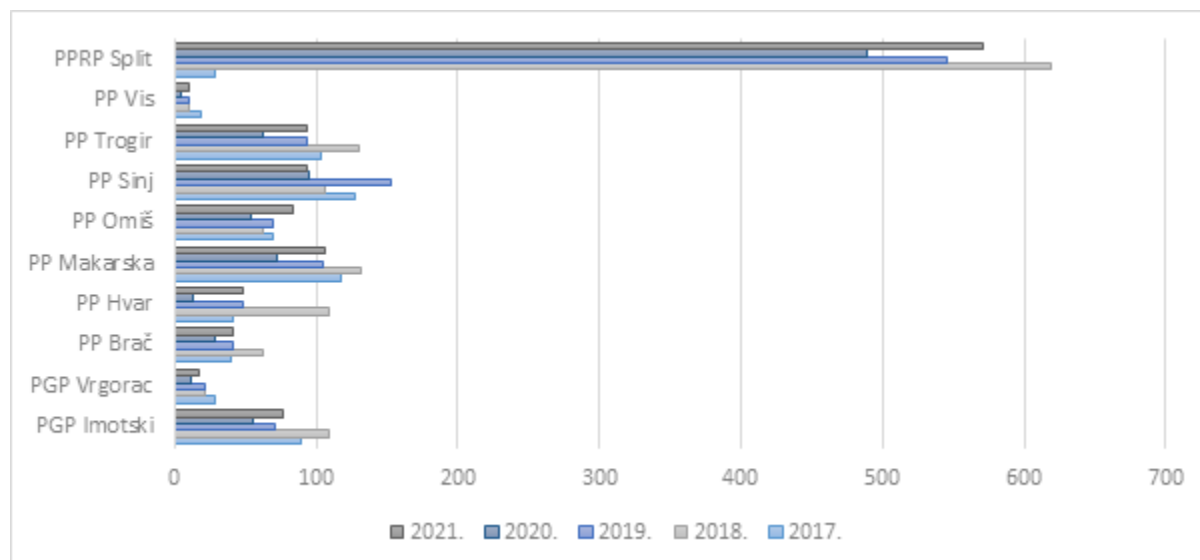
Policijske uprave i policijske postaje	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.	2022.	Ukupno
Zagrebačka	7.977	7.852	7.774	7.637	6.698	7.704	45.642
Splitsko-dalmatinska	2.964	2.938	2.621	2.808	2.296	2.860	16.487
Primorsko-goranska	2.988	3.477	3.314	3.355	2.704	3.423	19.261
Osječko-baranjska	1.949	2.167	2.057	2.077	1.825	1.965	12.040
Istarska	1.918	1.842	1.601	1.580	1.199	1.693	9.833
Dubrovačko-neretvanska	907	802	768	587	473	715	4.252
Karlovačka	1.125	1.068	903	880	741	864	5.581
Sisačko-moslavačka	1.381	1.466	1.366	1.546	1.257	1.580	8.596
Šibensko-kninska	1.187	1.115	1.140	1.006	816	989	6.253
Vukovarsko-srijemska	1.116	1.317	1.276	1.222	1.018	1.265	7.214
Zadarska	2.107	2.140	1.823	1.773	1.480	2.028	11.351
Bjelovarsko-bilogorska	724	770	676	663	535	710	4.078
Brodsko-posavska	1.044	1.051	1.019	1.013	871	1.025	6.023
Koprivničko-križevačka	619	622	638	726	577	987	4.169
Krapinsko-zagorska	727	666	702	696	546	700	4.037
Lično-senjska	983	1.090	1.074	928	733	1.034	5.842
Međimurska	747	646	531	480	425	517	3.346
Požeško-slavonska	472	518	525	533	428	540	3.016
Varaždinska	1.212	1.260	987	1.340	918	1.346	7.063
Virovitičko-podravska	610	633	572	603	534	616	3.568
Ukupno	32.757	33.440	31.367	31.453	26.074	32.561	187.652

Izvor: Bilten o sigurnosti cestovnog prometa

U Tablica 25. Broj prometnih nesreća po policijskim upravama/postajama od 2017. do 2022. godine prikazan je broj prometnih nesreća po pojedinoj policijskoj upravi unatrag nekoliko godina, odnosno sve od 2017. do 2022. godine. Najveći broj prometnih nesreća svake godine zabilježen je u Policijskoj upravi zagrebačkoj, a slijedi ju Policijska uprava primorsko-goranska. Treća po broju prometnih nesreća je Policijska uprava splitsko-dalmatinska sa ukupno 16.487 prometnih nesreća, a posebno se ističe 2017. godina kada je bilo 2.964 prometnih nesreća na godišnjoj razini. Policijska uprava šibensko-kninska u šest godina broji 6.253 prometnih nesreća, a također je najveći broj zabilježen 2017. godine. U obje policijske uprave, na području obuhvata, broj prometnih nesreća postupno se smanjivao od 2017. do 2021. godine, no u 2022. se dogodio porast u odnosu na 2021. godinu. U Policijskoj upravi splitsko-dalmatinskoj broj prometnih nesreća u 2022. godini u donosu na 2021. godinu se povećao za 546, a u Policijskoj upravi šibensko-kninskoj za 173.

Splitsko-dalmatinska županija

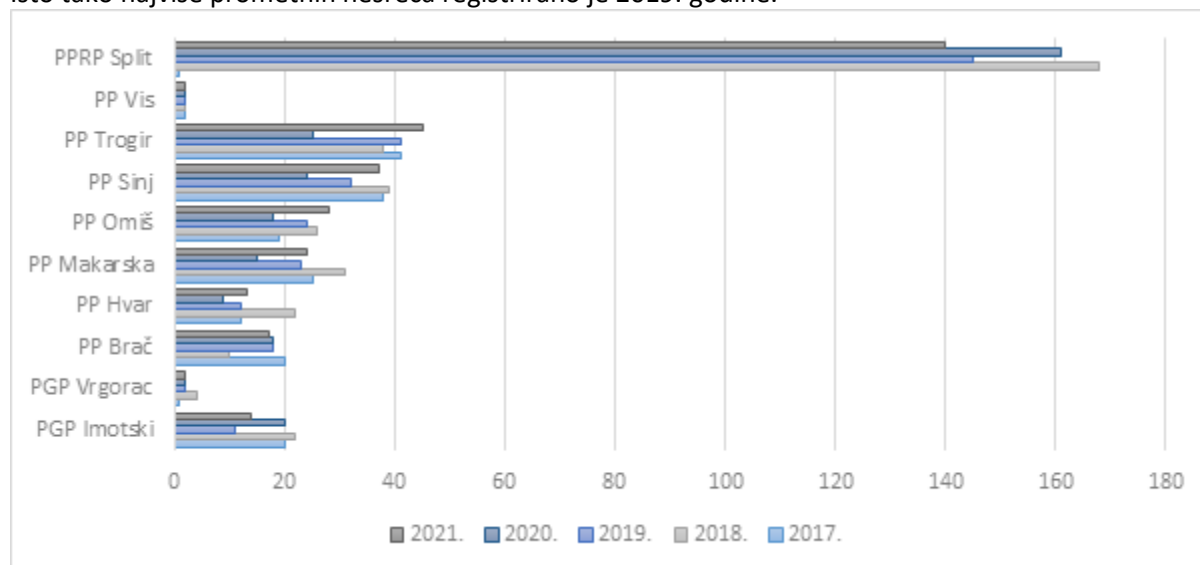
U nastavku se nalaze tri slike koje prikazuju broj prometnih nesreća po pojedinim ispostavama Policijske uprave splitsko-dalmatinske. Navedena policijska uprava ima pod nadležnost na cijelom području Splitsko-dalmatinske županije, odnosno sljedećim policijskim upravama: Vis, Brač, Trogir, Sinj, Omiš, Makarska, Hvar. Isto tako pod PU splitsko-dalmatinsku svrstane su i Postaje granične policije Vrgorac i Imotski te policijska postaja prometne policije Split. Policijska postaja prometne policije u svom djelovanju obuhvaća područje Grada Splita, Solina i Kaštela te općine Šolta, Lećevica, Muć, Klis, Dugopolje, Podstrana, Prgomet i Primorski dolac.



Slika 32. Broj prometnih nesreća s lakše ozlijeđenima na području Policijske uprave splitsko-dalmatinske od 2017. do 2021. godine

Izvor: Policijska uprava splitsko-dalmatinska

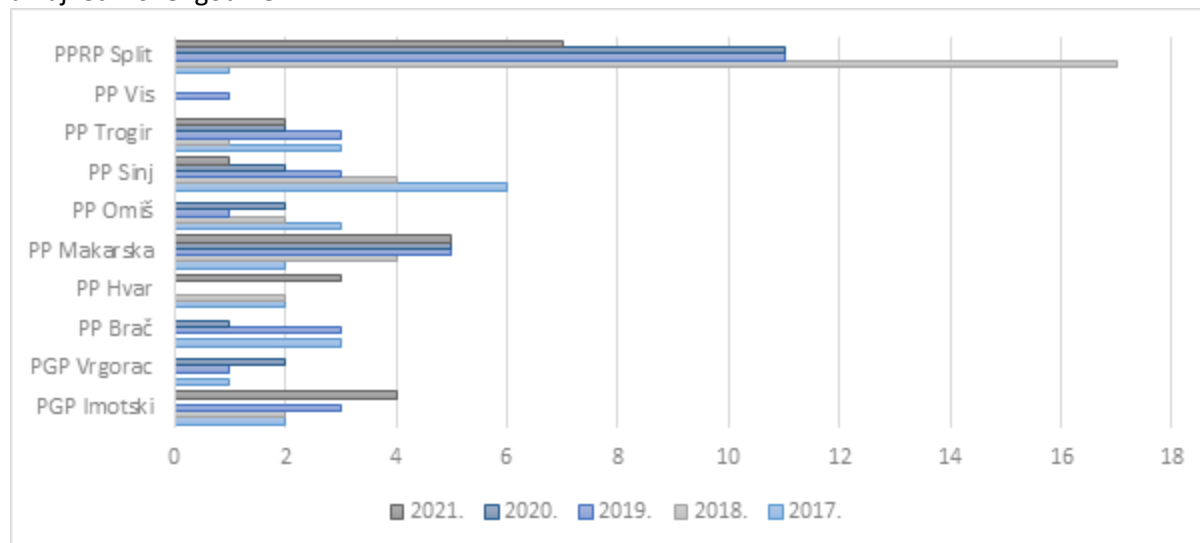
Slika 32. prikazuje količinu prometnih nesreća s lako ozlijeđenima, a podaci su raspoređeni po godinama i po prometnim postajama na području Splitsko-dalmatinske županije. Najveći broj prometnih nesreća s lako ozlijeđenima zabilježen je u PPRP Split, a nakon nje slijedi PP Sinj i Makarska. Isto tako najviše prometnih nesreća registrirano je 2019. godine.



Slika 33. Broj prometnih nesreća s teško ozlijeđenima na području Policijske uprave splitsko-dalmatinske od 2017. do 2021. godine

Izvor: Policijska uprava splitsko-dalmatinska

U odnosu na lako ozlijeđene tokom istog vremenskog perioda, broj teško ozlijeđenih je znatno manji. Isto tako najveći broj prometnih nesreća je registriran na području PPRP Split u 2018. godini koju slijedi PP Trogir sa 190, te PP Sinj sa 170 teško ozlijeđenih. Najmanji broj teško ozlijeđenih bio je 2017. godine, a najveći 2018. godine.



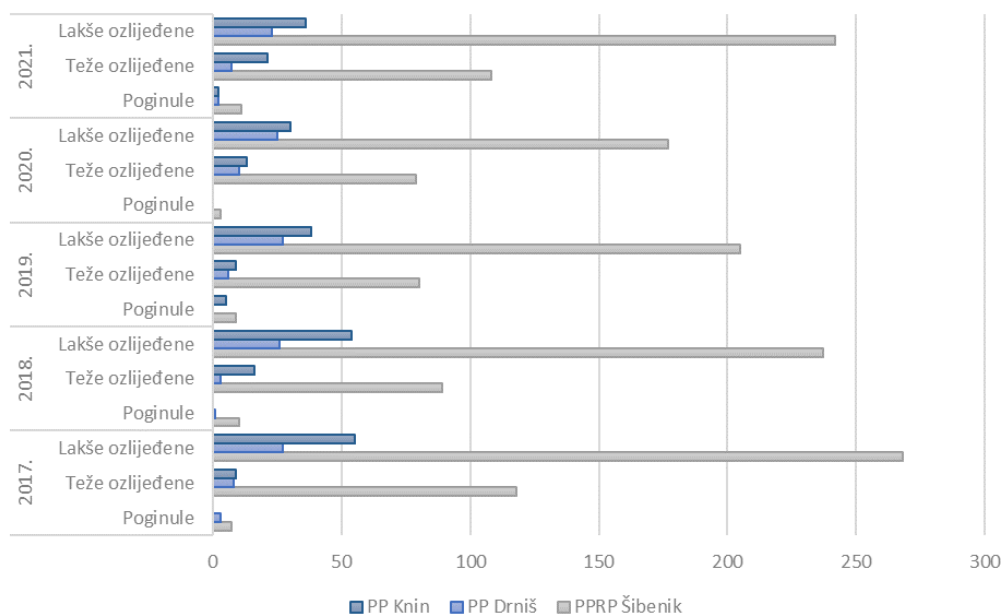
Slika 34. Broj prometnih nesreća s poginulima na području policijske uprave splitsko-dalmatinske od 2017. do 2021. godine

Izvor: Policijska uprava splitsko-dalmatinska

Broj poginulih u prometu na području Splitsko-dalmatinske županije od 2018. godine postupno opada te su u 2021. godini zabilježena 22 smrtna slučaja što je za 10 manje nego u 2018. godini. Veći broj smrtno stradalih broje PPRP Split, PP Makarska i PP Sinj.

Šibensko-kninska županija

Policijska uprava šibensko-kninska upravlja s četiri policijske postaje s ispostavama: PP Šibenik (s policijskom ispostavom Primošten), PP Vodice, PP Knin i PP Drniš. Postoji i Postaja prometne policije koja je nadležna za problematiku prometa, a ona obuhvaća područje Grada Šibenika, Vodica i Skradina te općine Bilice, Murter-Kornati, Pirovac, Primošten, Rogoznica, Tisno i Tribunj.



Slika 35. Broj i vrsta prometnih nesreća na području Šibensko-kninske županije

Izvor: Policijska uprava šibensko-kninska

Najveći broj prometnih nesreća broji Policijska prometna postaja Šibenik obzirom da pokriva najveći dio teritorija na području Šibensko-kninske županije. U sve tri policijske postaje prvo mjesto zauzimaju prometne nesreće s lakšim ozljedama, zatim s teškim te posljednje mjesto zauzimaju prometne nesreće sa smrtnim ishodom. U 2019. godini je zabilježen najveći broj poginulih, ukupno 14, od čega je 9 poginulih bilo na području djelovanja PPRP Šibenika, a 5 na području djelovanja PP Knin. Također, 2017. je bila rekordna godina po broju prometnih nesreća, ukupno 350, s lakše ozlijeđenima.

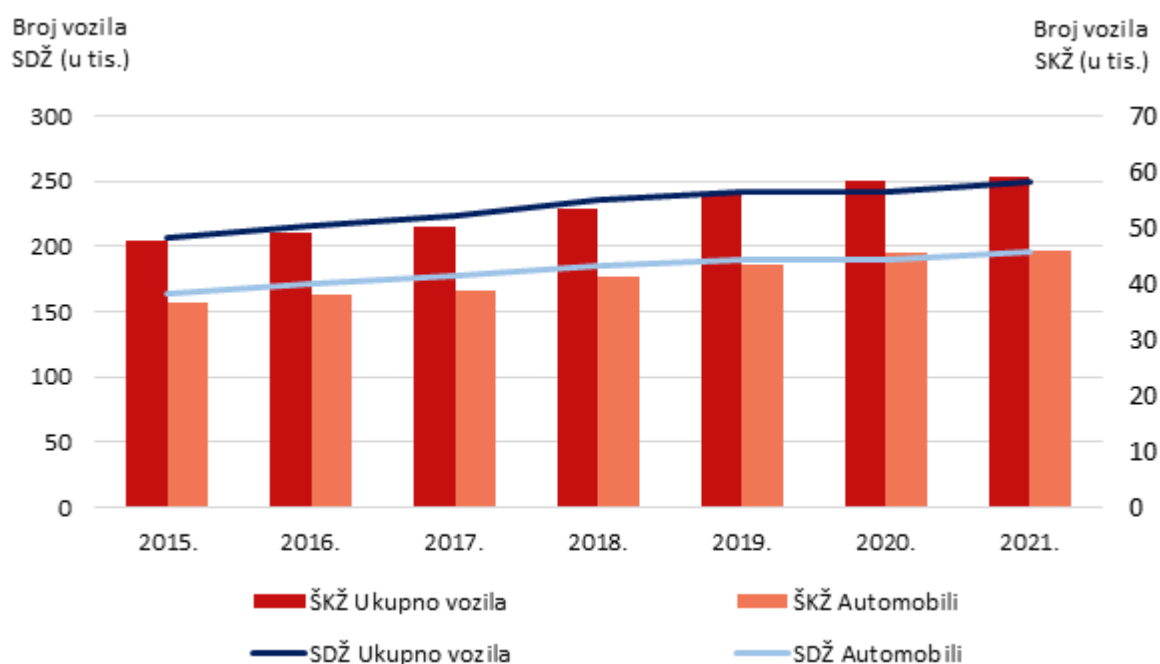
5.1.1.7. Vozni park

Postupak utvrđivanja sukladnosti vozila prilikom uvoza ili unosa vozila u Republiku Hrvatsku naziva se homologacija. Homologacija se provodi na temelju Uredbe EU br. 2018/858 za homologaciju motornih vozila i priključnih vozila, Uredbe EU 168/2013 za homologaciju motornih vozila na dva ili tri kotača i četverocikla, te Uredbe EU 167/2013 za homologaciju poljoprivrednih i šumskih traktora. Za potrebe homologacije vozila se dijele na slijedeće kategorije (Centar za vozila Hrvatske 2022a):

- Kategorija M – motorna vozila s najmanje četiri kotača koja služe za prijevoz putnika
- Kategorija N - motorna vozila s najmanje četiri kotača koja služe za prijevoz robe
- Kategorija O - prikolice i poluprikolice
- Kategorija L – mopedi, motocikli, tricikli i četverocikli
- Kategorija T – traktori na kotačima
- Kategorija C – traktori na gusjenicama
- Kategorija R – traktorske prikolice
- Kategorija S – priključni vučni strojevi

Vozni park na razini županija

Prema podacima Centra za vozila Hrvatske, Splitsko-dalmatinska županija nalazi se na drugom mjestu (iz Grada Zagreba) po broju registriranih vozila, 249.231, u 2021. godini. S druge strane, Šibensko-kninska se nalazi na 16. mjestu 59.071 vozila, a manje registriranih vozila imaju samo Međimurska, Koprivničko-križevačka, Virovitičko-podravska, Požeško-slavonska i Ličko-senjska županija. U 2021. godini, u Splitsko-dalmatinska županija brojila je 462 automobila na 1.000 stanovnika, dok je Šibensko-kninska županija brojila 476 automobila na 1.000 stanovnika. U strukturni voznog parka najveći udio zauzimaju osobni automobili, 78,5 % u Splitsko-dalmatinskoj županiji i 77,6 % u Šibensko-kninskoj županiji, s toga ih je značajno izdvojiti u pregledu kretanja broja vozila. U razdoblju 2015.-2021. ukupan broj vozila i broj automobila povećao se u obje županije. U Splitsko-dalmatinskoj županiji broj vozila povećao se za 20,7 %, a broj osobnih automobila za 18,9 % u odnosu na 2015. godinu. U Šibensko-kninskoj županiji broj vozila povećao se za 24,1 %, broj osobnih automobila za 24,6 % u odnosu na 2015. godinu (Slika 36). Trend porasta broja vozila, a posebice osobnih automobila može u budućnosti uzrokovati dodatno opterećenje na prometni sustav obje županije koji je već pod izrazitim sezonalnim pritiskom.



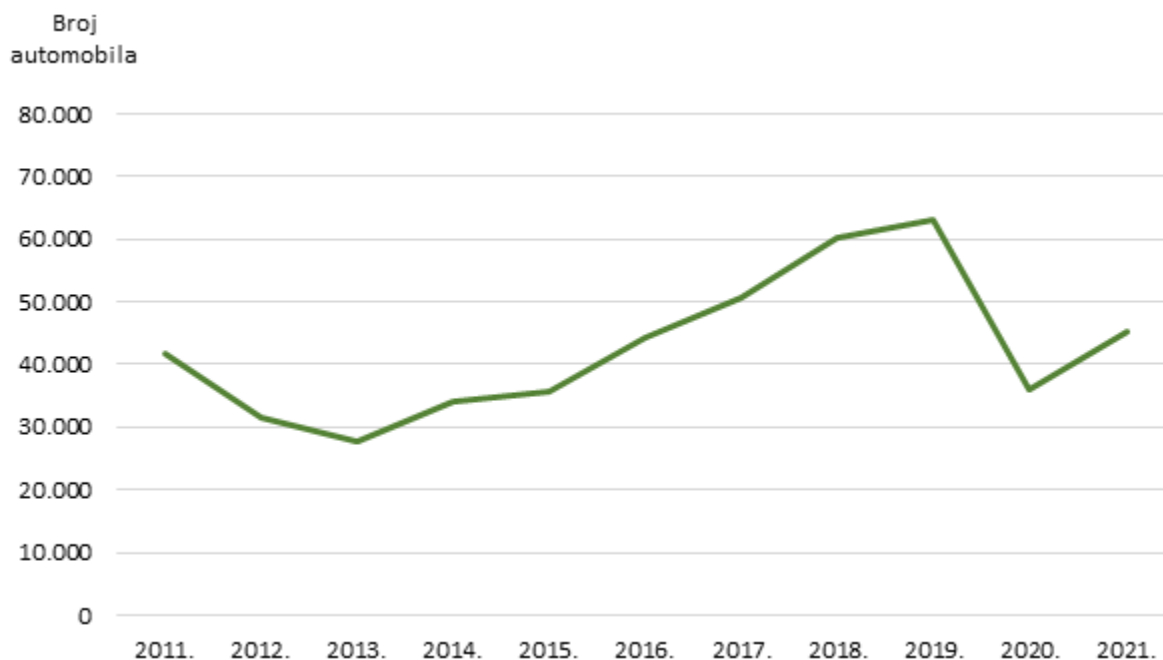
Slika 36. Kretanje broja vozila i automobila u Splitsko-dalmatinskoj i Šibensko-kninskoj županiji 2015.-2021. godine
Izvor: Centar za vozila Hrvatske, 2022b.

Novi registrirani automobili

Kretanje broja novoregistriranih automobila 2011.-2021. može se podijeliti na tri razdoblja. Prvo razdoblje obuhvaća vremenski period 2011.-2013. u kojem dolazi do pada broja novih automobila od 33,1 % uslijed gospodarske krize. Drugo razdoblje obuhvaća vremenski period 2014.-2019. u kojem dolazi do značajnog povećanja broja novih automobila s maksimumom u 2019. godini. Broj novih automobila u 2019. godini povećao se za 76,2 % u odnosu na 2015. godinu. Treće razdoblje obuhvaća vremenski period 2020.-2021. u kojem dolazi do značajnog pada broja novih automobila kao posljedica pandemije COVID-19. Broj automobila 2020. godine smanjio se za 42,7 % u odnosu na 2019.



godinu (Slika 37). Iako se broj novih automobila smanjio u 2020. i 2021. godini ukupan broj registriranih osobnih automobila se povećao što ukazuje na činjenicu da postoji povećanje broja rabljenih automobila u voznom parku Hrvatske.



Slika 37. Kretanje broja novoregistriranih automobila u Republici Hrvatskoj u razdoblju 2011.-2021. godine

Izvor: Autonet, 2022

Starost vozila

Starost vozila izravno utječe na onečišćenje okoliša uvjetovano prometom. U prikazano je kretanje broja vozila odabranih kategorija i njihova prosječna starostu u razdoblju 2018.-2021. Sve kategorije osim L2 i M3 zabilježile su povećanje prosječne starosti u odnosu na 2018. godinu. Najveći broj vozila zabilježen je u kategoriji M1 osobni i kombinirani automobili koja bilježi kontinuirani porast u promatranom razdoblju. Jednako tako uz porast broja vozila bilježi i povećanje njihove prosječne starosti što dovodi do zaključka da se u promatranom razdoblju uz nova vozila kupuje i veliki broj rabljenih vozila. Najnižu prosječnu starost vozila u 2021. godini zabilježile su kategorije L2 (4,83 godine) i N1 (11,0 godina), dok je najviša prosječna starost zabilježena u kategorijama N2 (18,56 godina) i L1 (15,24 godine). Ukupna prosječna starost svih vozila u Hrvatskoj 2021. godine bila 14,34 godine.



Tablica 26. Prosječna starost vozila prema odabranim kategorijama u Hrvatskoj u razdoblju 2018.-2021. godine

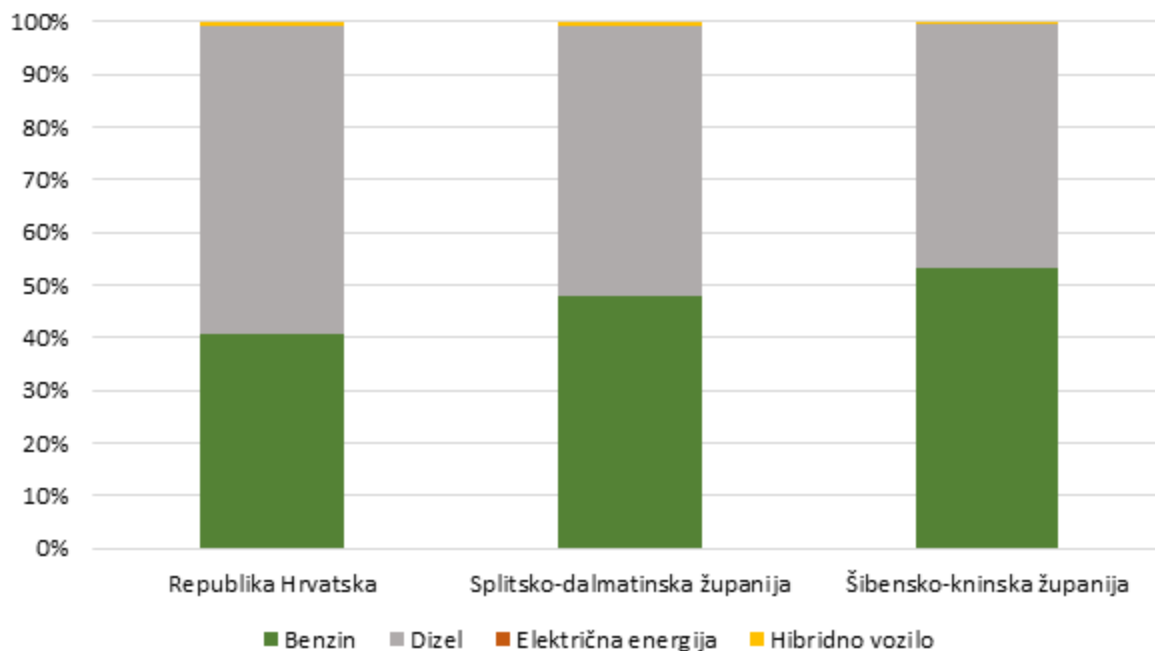
Kategorija vozila	2018.		2019.		2020.		2021.	
	Broj	Prosječna starost	Broj	Prosječna starost	Broj	Prosječna starost	Broj	Prosječna starost
Lako motorno vozilo na 2 kotača – L1	79.184	12,85	76.041	13,56	71.765	14,47	68.707	15,24
Mopedi s 3 kotača – L2	83	11,28	105	8,31	160	5,86	201	4,83
Motocikli s 2 kotača – L3	69.074	11,28	73.473	12,53	75.080	12,95	78.920	13,34
Osobni i kombinirani automobili – M1	1.665.391	12,64	1.728.911	12,58	1.733.727	12,89	1.794.352	13,04
Autobusi (≤ 5000 kg) – M2	746	10,62	735	11,08	631	11,56	672	12,12
Autobusi (> 5000 kg) – M3	5.141	11,91	5.375	11,55	4.196	11,51	4.464	11,65
Teretna vozila (≤3,5 t) – N1	135.054	10,51	145.750	10,52	152.923	10,77	162.644	11
Teretna vozila (≤12 t) – N2	16.060	17,75	16.176	17,97	15.869	18,23	16.143	18,56
Teretna vozila (>12 t) – N3	29.660	12,02	31.357	12,01	32.752	12,18	34.929	12,34

Izvor: Centar za vozila Hrvatske, 2022b.

Vrsta goriva

Održivi razvoj i dekarbonizacija temeljni su ciljevi prometne politike Europske Unije. Naglasak je stavljen na prelazak s fosilnih goriva na alternativne izvore energije. U Hrvatskoj 2021. godine 99 % registriranih vozila imalo je pogon na benzin (58 %) ili dizel (41 %). Udio električnih vozila iznosio je 0,23 %, a udio hibridnih 0,70 %. Splitsko-dalmatinska županija zabilježila je sličnu strukturu vozila uz nešto ujednačeniji udio benzinskih i dizelskih vozila. S druge strane u Šibensko-kninskoj županiji zabilježenoj više benzinskih vozila od dizelskih. Također, udio električnih i hibridnih vozila je manji u odnosu na nacionalnu razinu i Splitsko-dalmatinsku županiju.

Ukoliko se usporedi kretanje broja električnih i hibridnih vozila u razdoblju 2015.-2021. godine vidljivo je njihovo značajno povećanje. Broj električnih vozila povećao se sa 156 2015. godine na 3.054 2021. godine što znači da se broj električnih vozila povećao za gotovo 20 puta. Broj hibridnih vozila povećao se sa 1.347 2015. godine na 15.918 2021. godine. Povećanje broja električnih i hibridnih vozila pokazuje pozitivan korak u dekarbonizaciji cestovnog prometa Hrvatske.



Slika 38. Udio registriranih vozila prema vrstama goriva u Republici Hrvatskoj, Splitsko-dalmatinskoj županiji i Šibensko-kninskoj županiji 2021. godine

Izvor: Centar za vozila Hrvatske, 2022b.

Usporedba voznog para unutar EU

Ukupan broj vozila u Europskoj Uniji 2020. godine iznosio je gotovo 282 milijuna vozila od kojih je osobnih automobila oko 246 milijuna (ACEA, 2022). Promjena broja vozila 2019.-2020. bila je pozitivna za 1,2 %. Najveći porast broja osobnih vozila zabilježile su Rumunjska (5,4 %) i Slovačka (5,1 %), dok smanjenje broja osobnih vozila zabilježila jedino Francuska (-0,3 %).

Broj automobila na 1.000 stanovnika na razini EU iznosio je 560. Najveći broj automobila zabilježen je u Luksemburgu (696) i Poljskoj (662) dok je najmanji broj automobila zabilježen u Latviji (353) i Rumunjskoj (376). Hrvatska se prema broju automobila na 1.000 stanovnika u EU nalazi na 24. mjestu (ACEA, 2022).

Prosječna starost osobnih automobila EU u 2020. godini iznosila je 11,6 godina. Najmanja prosječna starost automobila zabilježena je u Luksemburgu (6,7 godina) i Austriji (8,5 godina), dok je najveća starost zabilježena u Litvi (17,0 godina) i Rumunjskoj (16,9 godina). Hrvatska se prema prosječnoj starosti automobila nalazi na 22. mjestu unutar EU (ACEA, 2022).

Ukupan udio osobnih automobila u EU 2020. godine koji kao pogonsko gorivo koriste alternativne izvore energije iznosi 5,5 %. Najveći udio automobila na alternativni pogon zabilježile su Poljska (15,0 %) i Švedska (11,0 %), dok su najmanji udio zabilježile Rumunjska (0,6 %) i Hrvatska (0,8 %).

5.1.2. Željeznički promet

Željeznički promet okosnica je održive urbane mobilnosti i razvoja prometno-ekonomskih aktivnosti grada. Odvijanje željezničkog prometa ovisi o kvaliteti infrastrukture i organizaciji prometa. Upravljanje željezničkom prometom u nadležnosti je Hrvatskih željeznica (HŽ). Ukupna duljina

željezničke mreže u Republici Hrvatskoj iznosi 2.617 km od kojih je 2.341 km jednokolosiječnih i 276 km dvokolosiječnih pruga. Elektrificirano je 994 km željezničkih pruga.

Područjem prostornog obuhvata Masterplana prometuju željezničke linije

- M604 Oštarije - Knin – Split,
- M606 Knin – Zadar,
- M607 Perković – Šibenik,
- L211 Ražine - Šibenik Luka.

Na državnoj liniji M606 Knin – Zadar obustavljen je putnički promet, njenom rutom prometuju autobusi. Lokalna linija L211 Ražine - Šibenik Luka služi za teretni promet. Na regionalnoj pruzi R103 DG - L. D. Polje – Knin obustavljen je promet. Prostorni raspored linija prikazan je na Slika 39.



Slika 39. Željezničke linije na području Masterplana

Izvor: HŽ Infrastruktura, 2022a

Ukupna duljina željezničke mreže unutar prostornog obuhvata Masterplana iznosi 224,8 km. Željeznička mreža većim dijelom prolazi kroz Šibensko-kninsku županiju. Najveću duljinu, 123,4 km, zabilježila je pruga M604 Oštarije - Knin – Split (Tablica 27).

Tablica 27. Željeznička mreža unutar teritorijalnog obuhvata Masterplana

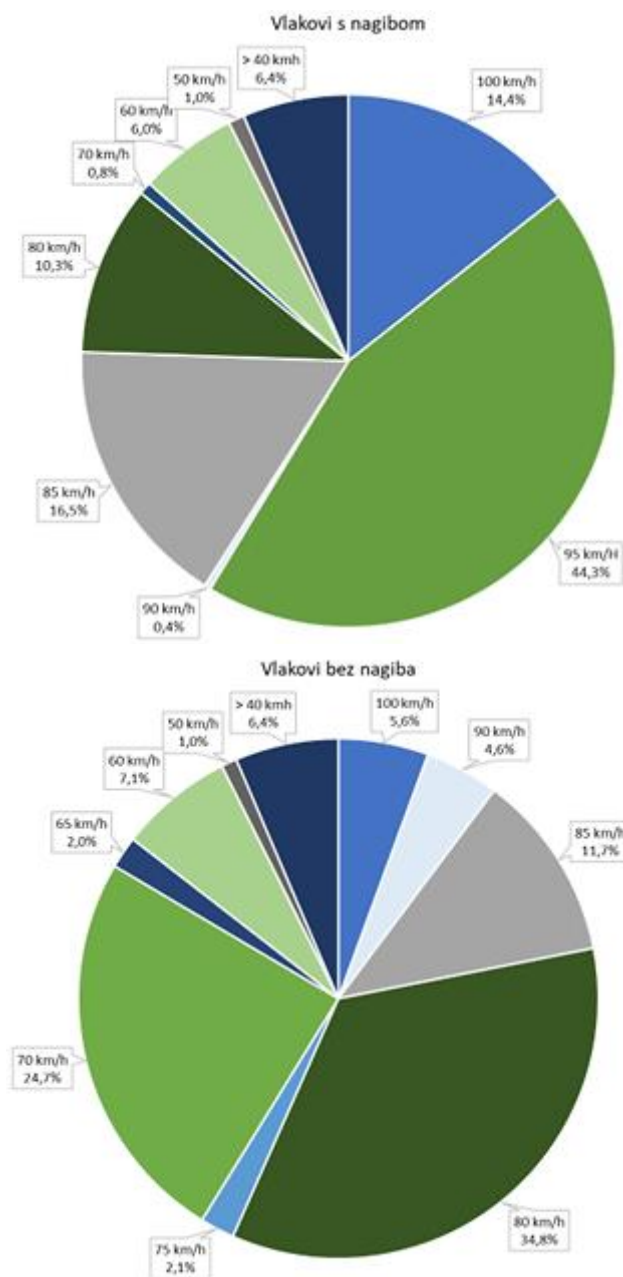
Prostorna jedinica	Naziv pruge	Duljina željezničkih pruga (km)
Splitsko-dalmatinska županija	M604 Oštarije - Knin – Split	49,3
Šibensko-kninska županija	M604 Oštarije - Knin – Split	74,2
	M606 Knin – Zadar	77,0
	M607 Perković – Šibenik	21,3
	L211 Ražine - Šibenik Luka	3,0
UKUPNO		224,8

Izvor: HŽ Infrastruktura, 2022a

5.1.2.1. Kvaliteta željezničke infrastrukture

Sve dionice pruga na prostoru teritorijalnog obuhvata Masterplana su jednokolosječne pruge osim dionice Split Predgrađe – Split na trasi linije M604 Oštarije - Knin – Split koja je dvokolosječna. Također sve dionice pruga su i neelektrificirane.

Na liniji M604 Oštarije - Knin – Split najveća moguća brzina vlakova iznosi 100 km/h, a najmanja 10 km/h. Vlakovi bez nagibne tehnike najveću brzinu ostvaruju na samo jednoj dionici (Žitnić – Unešić), dok vlakovi s nagibnom tehnikom najveću brzinu ostvaruju na četiri dionice. Najmanja brzina ostvaruje se na dionici Unešić – Perković, na predjelu pruge duljine 90 m. Ukoliko se usporede brzine vlakova bez nagiba na navedenoj liniji najveći dio trase vozi se brzinom 80 km/h (34,8 %), nakon koje slijedi 70 km/h (24,7 %) i 85 km/h (11,75 %). Kod nagibnih vlakova, najveći dio trase vozi se brzinom 95 km/h (44,3 %), a zatim slijedi 85 km/h (16,5 %) i 100 km/h (14,4 %). Značajno je primijetiti da je udio duljine trase na kojoj se vozi brzinom manjom od 40 km/h, veći od 6 % što ukazuje na određene infrastrukturne probleme u mreži (Slika 40).



Slika 40. Distribucija maksimalne brzine na željezničkoj liniji M604 Oštarije - Knin – Split

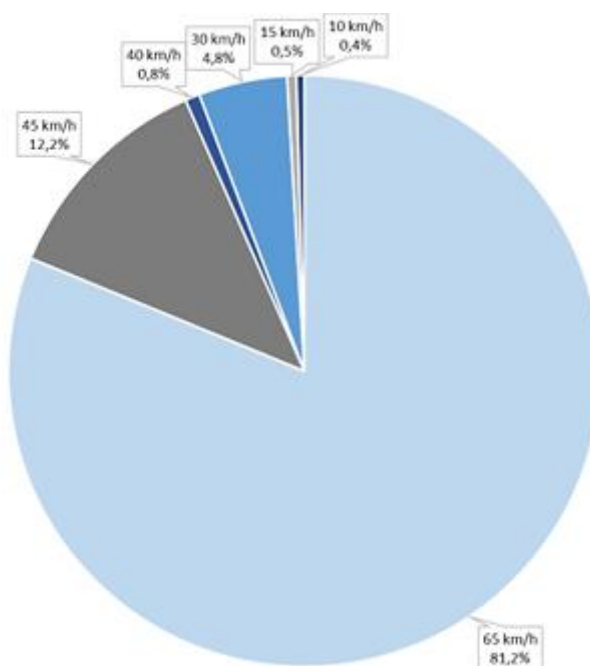
Izvor: HŽ Infrastruktura, 2022a

Linijom M607 Perković – Šibenik prometuju vlakovi bez nagibne tehnike. Najveća ostvarena brzina iznosi 65 km/h što je značajno manje od linije M604 Oštarije - Knin – Split. Najmanja brzina iznosi 10 km/h ostvaruje se na dionici Ripište - Dabar, na predjelu pruge duljine 90 m (Tablica 28). Najveći dio najveći dio daljine trase vozi se brzinom 65 km/h (81,2 %), nakon koje slijedi 45 km/h (12,2%). Udio duljine trake na kojoj je maksimum brzine manji od 40 km/h iznosi 6,6 %. Niske maksimalne brzine na liniji ukazuju na loše stanje pruge, te sprječavaju šire korištenje željeznice kao primarnog prijevoznog sredstva.

Tablica 28. Dopuštene/ograničene brzine na željezničkoj liniji M606 Perković – Šibenik

Dionica	Duljina dionice	Duljina na kojoj se vozi brzinom	Max. brzina vlakova
Perković - Ripište	6,0 km	5,89 km	65 km/h
		0,11 km	15 km/h
Ripište - Dabar	3,61 km	3,28 km	65 km/h
		0,24 km	45 km/h
		0,09 km	10 km/h
Dabar – Primorsko Vrpolje	2,43 km	0,05 km	65 km/h
		2,38 km	45 km/h
Primorsko Vrpolje – Primorski Sv. Juraj	3,56 km	3,35 km	65 km/h
		0,21 km	30 km/h
Primorski Sv. Juraj - Ražine	2,26 km	2,26 km	65 km/h
Ražine - Mandalina	2,22 km	2,05 km	65 km/h
		0,17 km	40 km/h
Mandalina - Šibenik	1,38 km	0,55 km	65 km/h
		0,83 km	30 km/h

Izvor: HŽ Infrastruktura, 2022a



Slika 41. Dopuštene/ograničene brzine na željezničkoj liniji M607 Perković – Šibenik

Izvor: HŽ Infrastruktura, 2022a

Željezničke postaje

Unutar željezničke mreže Srednje Dalmacije nalazi se 18 kolodvora i 23 stajališta, te jedno otpremništvo. Unutar Šibensko-kninske županije nalazi se 12 kolodvora i 16 stajališta, a unutar Splitsko-Dalmatinske županije sedam kolodvora i osam stajališta. Otpremništvo se nalazi u Gradu Šibeniku. Najveći broj željezničkih postaja nalazi se na liniji M604 Oštarije - Knin – Split, 15 kolodvora i 14 stajališta. Na liniji M607 Perković – Šibenik nalaze se dva kolodvora i pet stajališta, na liniji M606 Knin – Zadar jedan kolodvor i 2 stajališta (ukinuta linija), dok se otpremništvo nalazi na liniji L211 Ražine - Šibenik Luka (Slika 42).



Slika 42. Željezničke postaje na prostoru Srednje Dalmacije

Izvor: HŽ Infrastruktura, 2022a

Željeznički kolodvori na području Srednje Dalmacije razlikuju se po infrastrukturnoj opremljenosti. Od 18 kolodvora samo njih šest ima uređene perone za prekrcaj putnika. Peroni se nalaze na kolodvorima Plavno, Knin i Kosovo u Šibensko-kninskoj županiji i Kaštel Sućurac, Split Predgrađe i Split u Splitsko-dalmatinskoj županiji. Svi kolodvori s peronima nalaze se na liniji M604 Oštarije - Knin – Split (Tablica 29).

Dužina platformi varira od 80 do 616 m. Najmanju dužinu platforme (80) ima kolodvor Plavno kod koje su obje platforme navedene dužine. Najveću dužinu platforme ima kolodvor Knin kod kojeg dvije platforme imaju dužinu od 616 m. Najveći broj platformi ima dužinu između 200 i 250 m. Postoji sedam kratkih platformi s dužinom manjom od 150 m. Vlakovi veće duljine (primjerice vlakovi koji prometuju na veće udaljenosti) ne mogu koristiti kraće platforme, odnosno prekrcaj putnika se događa izvan njih. Prosječna dužina platformi iznosi 234 m (Tablica 29).

Širina platformi varira od 1 do 8,96 m. Najmanju širinu platforme ima kolodvor Drniš gdje jedna platforma ima širinu 1-1,5 m. Najveću širinu platforme ima kolodvor Split gdje jedna platforma ima širinu 8,96 m. Najveći broj platformi ima širinu između 1,5 i 2 m. Postoji pet uskih platformi s širinom manjom od 1,5 m. Uske platforme otežavaju prekrcaj putnika i stvaraju gužve na njima. Prosječna širina platforme na prostoru Srednje Dalmacije iznosi 2,58 m (Tablica 29).

Visina platformi varira od 9 do 55 cm. Najmanju visinu platforme ima kolodvor Ražine gdje jedna platforma ima i visinu 9-27 cm. Najveću visinu platforme imaju kolodvor Plavno, Kosovo i Kaštel Sućurac gdje po jedna platforma ima visinu od 55 cm. Najveći broj platformi ima visinu između 20 i 25 cm. Niske platforme otežavaju putnicima ulazak u vlakove, a posebno su nepoгодne za korištenje osobama slabije pokretljivosti i osobama s invaliditetom. Prosječna visina platformi na području Srednje Dalmacije iznosi 28 cm (Tablica 29).

Tablica 29. Osnovne karakteristike željezničkih kolodvora na području Srednje Dalmacije

Kolodvor	Vrsta površine	Lokacija	Dimenzije			Uređenost
			Dužina (m)	Širina (m)	Visina (m)	
Plavno	Peron	Uz 1. kolosijek	80	2,50	0,55	Bet. oploč.
	Uređena površina	Između 1. i 2. kolosijeka	80	1,50	0,20	Bet. oploč.
Pađene	Uređena površina	Između 2. i 3. kolosijeka	87	1,45	0,29	Asfalt
Knin	Peron	Br.1 LP1-LP4 kolosijek	616	4,0-1,3	0,20-0,38	Asfalt
		Br. 2 2.-3. kolosijek	616	5,75	0,20	Asfalt
		Br. 3 3.-4. kolosijek	175	2,80	0,20-0,18	Asfalt
Kosovo	Peron	Uz 1. kolosijek	152	2,50	0,55	Asfalt
Drniš	Uređena površina	Između 1. i 2. kolosijeka	140	1-1,5	0,18-0,32	Asfalt
		Između 2. i 3. kolosijeka	320	1,45	0,20	Asfalt
Žitnić	Uređena površina	Između 1. i 2. kolosijeka	210	1,90	0,20	Asfalt
Unešić	Uređena površina	Između 1. i 2. kolosijeka	208	1,60	0,20	Asfalt
		Između 2. i 3. kolosijeka	208	1,65	0,20	Asfalt
Perković	Uređena površina	Između 1. i 2. kolosijeka	208	1,40	0,12-0,28	Asfalt
		Između 2. i 3. kolosijeka	270	1,72	0,21-0,24	Asfalt
		Između 3. i 4.. kolosijeka	283	1,55	0,20	Asfalt



Kolodvor	Vrsta površine	Lokacija	Dimenzije			Uređenost
			Dužina (m)	Širina (m)	Visina (m)	
Primorski Dolac	Uređena površina	Između 1. i 2. kolosijeka	185	1-1,66	0,25-0,18	Asfalt
Labin Dalmatinski	Uređena površina	Između 1. i 2. kolosijeka	215	1,55	0,21	Asfalt
Kaštel Stari	Uređena površina	Između 1. i 2. kolosijeka	219	1,60	0,27	Asfalt
Kaštel Sućurac	Uređena površina	Između 1. i 2. kolosijeka	200	1,50	0,20	Bet. oploč.
	Peron	Uz 1. kolosijek	100	3,00	0,55	Bet. oploč.
Solin	Uređena površina	Između 1. i 2. kolosijeka	234	1,55	0,20	Bet. oploč.
Split Predgrađe	Peron	Između 2. i 3. kolosijeka	325	3,9-6	0,33-0,37	Asfalt
Split	Peron	Između 1. i 2. kolosijeka	448	3,75	0,42-0,23	Asfalt
		Između 2. i 3. kolosijeka	466	8,91	0,39-0,37	Asfalt
		Između 4. i 5. kolosijeka	259	3,64	0,44	Asfalt
Kistanje	Uređena površina	Između 1. i 2. kolosijeka	188	1,55	0,21-0,15	Asfalt
		Između 2. i 3. kolosijeka	188	1,60	0,21-0,24	Asfalt
Ražine	Uređena površina	Uz 1. kolosijek	122	2,4-6	0,30	Asfalt
		Između 1. i 2. kolosijeka	122	1,60	0,27-0,09	Asfalt
Šibenik	Uređena površina	Uz 1. kolosijek	152	4,05	0,28	Asfalt
		Između 1. i 2. kolosijeka	189	1,3-4	0,34-0,36	Asfalt
		Između 2. i 3. kolosijeka	214	3,60	0,33-0,29	Asfalt

Izvor: HŽ Infrastruktura, 2022a

5.1.2.2. Izazovi u željezničkom prometu

Na temelju prethodnih poglavlja u kojima je analizirano stanje željezničke mreže na području Srednje Dalmacije vidljivo je da postojeće stanje ne zadovoljava osnovne tehnološke standarde, te da su potrebna ulaganja u obnovu i modernizaciju mreže kako bi se povećalo korištenje željeznice u javnom, ali i regionalnom prijevozu.

Prema Planu investicija za razdoblje 2022.-2026. HŽ Infrastrukture u buduće EU projekte uključen je projekt: „Modernizacija pruge M604 Oštarije – Knin – Split“. Navedeni projekt obuhvaća rekonstrukciju kolodvora Drniš, Perković i Labin Dalmatinski, obnovu dionice pruge, te ugradnju signalno-sigurnosnih uređaja radi uspostavljanja središnjeg upravljanja prometom i međukolodvorske ovisnosti. Planirani rok završetka projekta je 2025. godina, a vrijednosti investicije iznosi 39,8 mil. eura.

Uz navedeni EU projekt na pruzi M604 Oštarije – Knin – Split na prostoru Srednje Dalmacije planirani su (HŽ Infrastruktura, 2022b):

- Obnova tunela Dujmovača,
- Zamjena propusta u km 219+604,
- Zamjena mosta „Kolski put“ u km 222+734,
- Zamjena mosta „Kambelovac“ u km 311+893.

5.1.2.3. Kapaciteti i iskorištenost željezničkih pruga

Učestalost prometovanja vlakova na željezničkim trasama unutar Srednje Dalmacije varira. Na trasi linije M604 Oštarije - Knin – Split dnevni broj vlakova ovisi o mjestu polaska, odnosno razlikuje se između kolodvora. Iz kolodvora Knina do Splita prometuje jedan vlak dnevno, a iz Knina do Perkovića pet. Također, dodatni jedan vlak prometuje od Unešića do Perkovića. Iz Perkovića do Splita prometuje 7 vlakova dnevno, a najveću frekvenciju polazaka ima ruta Kaštel Stari-Split gdje vlakovi imaju 14 dnevnih polazaka. Velik dio navedenih vlakova ne prometuje subotom, nedjeljom i blagdanima. Svakodnevno prometuje jedan vlak na relaciji Knin-Split, tri vlaka na relaciji Knin-Perković, četiri na relaciji Perković-Split i sedam na relaciji Kaštel Stari-Split. Broj vlakova povećava se tijekom sezone. Na trasi linije M607 Perković – Šibenik prometuje 7 vlakova dnevno u radnom tjednu, dok vikendom i blagdanima prometuju tri vlaka dnevno. Broj vlakova povećava se tijekom sezone (Tablica 30).

Tablica 30. Učestalost vlakova na dionicama pruga na prostoru Srednje Dalmacije

Naziv linije	Ruta	Broj dnevnih polazaka	
		Radni tjedan	Vikend i blagdani
M604 Oštarije - Knin – Split	Knin - Split	1	1
M604 Oštarije - Knin – Split	Knin - Perković	5	3
M604 Oštarije - Knin – Split	Perković - Split	7	4
M604 Oštarije - Knin – Split	Kaštel Stari - Split	17	7
M607 Perković – Šibenik	Perković - Šibenik	7	3

Izvor: HŽPP, 2022

5.1.3. Javni prijevoz putnika i urbani promet

Javni prijevoz podrazumijeva različite vrste prometa koje se koriste za istovremeni prijevoz većeg broja putnika na nekoj relaciji i u nekom području. Javni prijevoz može se organizirati kao autobusni i taksi prijevoz, željeznički i ostali tračnički prijevoz te pomorski prijevoz i prijevoz na kopnenim vodama (Rodrigue, 2021). Javni prijevoz posebnu ulogu ima u urbanim sredinama te ima znatan utjecaj na urbanizaciju gradske okolice, ali i veliku važnost u prosperitetu zaleđa urbanih područja. Cilj svakog javnog prijevoza predstavlja smanjenje korištenja osobnog automobila čime se cjelokupni prometni sustav rasterećuje uz mnogobrojne sigurnosne, ekološke i praktične pozitivne učinke od kojih je jedan od njih povećanje brzine javnog prijevoza.

Na području prostornog obuhvata Masterplana postoje tri relevantna oblika javnog prijevoza: autobusni, željeznički i pomorski javni prijevoz.

Javni cestovni (autobusni) prijevoz uređen je Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, koji definira uvjete i načine javnog prijevoza putnika u unutarnjem cestovnom prometu. Način i postupak usklađivanja voznih redova, te postupak izdavanja dozvola za obavljanje javnog linijskog prijevoza uređeni su Pravilnikom o obavljanju javnog linijskog prijevoza putnika u cestovnom prometu (NN 116/2019).

Javni željeznički prijevoz uređen je Zakonom o željeznici (NN 32/2019) koji definira pravila za upravljanje željezničkom infrastrukturom i usluge željezničkog prijevoza.



5.1.3.1. Autobusna mreža javnog prometa

Autobusne linije koje vrše prijevoz na području jedinice lokalne samouprave pod nadležnošću su te jedinice. Autobusne linije koje vrše prijevoz na području pod nadležnošću Županijskog ureda pod nadležnošću su županije u kojoj se vrši prijevoz. Autobusne linije koje vrše prijevoz u više županija ili Gradu Zagrebu pod nadležnošću su Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Na području Grada Splita uslugu javnog autobusnog prijevoza pruža Promet Split d.o.o.. Promet Split d.o.o. je trgovačko društvo koje pruža usluge javnog prijevoza u funkciji povezivanja dijelova Grada Splita, ali i povezivanja s ostalim dijelovima Urbane aglomeracije Split – gradova Kaštela, Trogir, Solin i Omiš te općina Podstrana, Klis, Dugopolje, Muć, Lećevica, Dugi Rat, uz međuzupanijsko povezivanje.

Na području Splitsko-dalmatinske županije djeluje 45 prijevoznika (uključujući Promet Split d.o.o.) koji svoje usluge pružaju na županijskim linijama. Uz javnog prijevoznika sustav nadopunjuju i privatni prijevoznici usmjereni prema županijskom i međuzupanijskom prijevozu koji su na tržištu u nekim slučajevima pozicionirani kao konkurencija javnom operateru. Valja istaknuti Promet Sinj d.o.o. koji obavlja javni gradski prijevoz za sve stanovnike Grada Sinja, odnosno povezuje Sinj i Split.

Na području Šibensko-kninske županije u Gradu Šibeniku javni gradski prijevoz od 2022. godine obavlja Gradski parking d.o.o. Područjem Šibenika prometuje pet autobusnih linija. Područjem županije prometuju 244 linije na kojima prijevoz obavlja 11 autoprijevoznika.

Grad Split

Funkcija splitskog autobusnog podsustava javnog prijevoza je povezivanje određenih dijelova unutar grada, kao i povezivanje središta UAS s okolnim prigradskim naseljima i gradovima. Autobusni prijevoznik koji ima koncesiju nad javnim autobusnim prijevozom u UAS je komunalna tvrtka Promet Split d.o.o., koji obavlja usluge gradskog prijevoza u Splitu te županijskog i međuzupanijskog prijevoza. Prema podacima Promet Splita d.o.o. vozni park na kraju 2018. g. sastojao se od 155 autobusa: 55 zglobnih, 87 solo, 4 midi, 9 mini vozila. Uz javnog prijevoznika sustav nadopunjuju i privatni prijevoznici usmjereni prema županijskom i međuzupanijskom prijevozu koji su na tržištu u nekim slučajevima pozicionirani kao konkurencija javnom operateru.

Obzirom da Promet Split d.o.o. obavlja javni gradski prijevoz na prostoru cijele UAS, prostor je kategoriziran po tarifnim zonama. Prema najnovijoj raspodjeli, svaka jedinica lokalne samouprave na području UAS-a je zasebna tarifna zona.

Na prostoru Grada Splita postoji 25 dnevnih linija i tri noćne linije (prikazane u Tablica 13 u prilogu) kojima upravlja Promet Split d.o.o..

Linije s najvećim brojem polazaka su 3 (Brda-Lovrinac i 18 (Brnik-HNK) koje dnevno polaze 59 puta. Razlog velikom broju polazaka je duljina linija te prostor kroz koji prolaze. Naime linija 3 prolazi kroz glavnu ulicu koja je svojevrsni ulazak u grad, a to je Poljička cesta. Također, linija 18 prolazi kroz izrazito prometno područje. Linija koju je potrebno istaknuti je linija 9 koja prolazi kroz veliki dio grada i vozi u trajektnu luku, tj. na prostor koji je intermodalni čvor u Splitu. Spomenute linije imaju manje polazaka neradnim danima, a radi se o smanjuju za otprilike 10 polazaka subotom te 20 polazaka nedjeljom i blagdanom u odnosu na radni dan. Analizom podataka Promet Splita d.o.o. zaključuje se kako je broj linija koje prometuju samo u Splitu mnogo veći od linija koje povezuju prigradska naselja iako se radi o urbanoj zoni. Međutim, iako je broj linija reduciran velika većina prometuje i neradnim danima što je od izuzetne važnosti za naselja udaljenija od Splita.



Najopterećenije linije gradskog prijevoza na kojima je prioritetno povećanje kvalitete prijevozne usluge su: linija 3 (Brda – Lovrinac), linija 6 (HNK – Kila), linija 8 (Žnjan – Zvončac), linija 9 (Ravne Njive – Trajektna luka), linija 16 (Ninčevići– HNK), linija 17 (Spinut – Trstenik), linija 18 (Brnik – HNK), linija 37 (Trogir – Sukoišan), linija 38 (Resnik– Sukoišan) i linija 60 (Omiš – Sukoišan). Uzimajući u obzir širenje grada prema istoku važno je osiguranje prijevozne usluge za novoizgrađena i planirana područja. Iako je prijevozna ponuda organizirana sukladno dnevnim migracijama korisnika, analizom odnosa kapaciteta i broja putnika utvrđena je potkapacitiranost određenih linija u jutarnjem i popodnevnom vršnom periodu (Promet Split, 2022). Razlog tome je nedostatan prijevozni kapacitet što je posljedica nedostatka autobusa. U navedenim periodima, osim što su vozila preopterećena putnicima stvaraju se i prometna zagušenja na cestovnoj mreži koja onemogućavaju održavanje voznog reda. Naime, postojeći autobusni podsustav javnog gradskog prijevoza u Gradu Splitu, nema ustanovljenog oblika prioriteta prolaska kroz raskrižja, što znatno produljuje vrijeme obrta smanjenjem operativne brzine vozila.

Prema podacima o prometno-tehnološkim parametrima gradskih linija tvrtke Promet d.o.o. utvrđeno je da prosječna i medijalna prijevozna brzina autobusa na 35 linija urbanog područja iznosi oko 23 km/h. Najmanju prijevoznu brzinu od samo 13,2 km/h ima linija 3 (Brda – Lovrinac), a najveću od 31,2 km/h ima noćna linija 23. Komparacijom prijevoznih brzina linija prema broju polazaka u danu, utvrđeno je da medijalna vrijednost prijevoznih brzina najfrekventnijih linija iznosi samo 15,2 km/h (Promet Split, 2022)

Potražnja za dodatnim prijevoznim uslugama javlja se tijekom turističke sezone na linijama br. 12 i 15. Trasa navedenih linija prolazi u neposrednoj blizini gradskih plaža i kao takve dosta su zanimljive brojnim turistima Grada Splita. Na obje linije u ljetnim mjesecima uvodi se dodatni autobus. Split je turistički grad što znači da opterećenje linija i gradske prometne mreže, kao i popunjenost vozila javnog gradskog prijevoza je mnogo veće u ljetnim mjesecima (Promet Split, 2022). Osnovna potreba javnog gradskog prijevoza u Splitu je podizanje kvalitete na višu razinu čime će se smanjiti utjecaj individualnog prijevoza na prometnu prohodnost gradskim ulicama.

Prigradski prijevoz putnika je prijevoz između grada Splita i okolnih mjesta u njegovom gravitacijskom području, tj. ostatka UAS. Mreža prigradskih linija povezuje 5 jedinica lokalne samouprave UAS sa središtem. Mreža koja se prostire na području UAS sastoji se od devet linija koje polazište imaju s autobusnog kolodvora Sukoišan i Kaštel Starog. Najveći broj polazaka (osam) ima linija 81 koja povezuje Split i naselja u Općini Klis, Brištanovo i Nisko. Međutim, broj polazaka se drastično smanjuje neradnim danima, dok ga nedjeljom i blagdanom uopće nema. Valja spomenuti kako gotovo niti jedna linija ne prometuje nedjeljom i blagdanom dok je broj polazaka subotom ili jedan ili dva. Izuzetno mali broj polazaka neradnim danima predstavlja veliki problem za pojedine slojeve stanovništva. Zbog nemogućnosti pristupa društvenim i kulturnim segmentima života mladi su prisiljeni na odseljavanje iz udaljenijih, slabije prometno povezanih naselja što dodatno stvara pritisak na prostor u samom Gradu Splitu. Potrebno je spomenuti kako poveznicu Grada Sinja i Grada Splita čini Promet Sinj i Litre Tours s ukupno 33 polaska dnevno radnim danima, 19 polazaka subotom te 12 polazaka nedjeljom i blagdanom (Autobusni kolodvor Sinj, 2022).

Kako bi prometni sustav bio održiv, potrebno ga je temeljiti na javnom gradskom prijevozu. Mobilnost na području UAS snažno se temelji na individualnom motornom prometu što pretjerano zagušuje prometni sustav. Kako bi se to promijenilo, u narednom planskom razdoblju potrebno je sustavno raditi na modernizaciji, učinkovitosti i popularizaciji javnog gradskog prijevoza kao okosnice održivog prometnog sustava. S obzirom da u kratkoročnom periodu autobusni prijevoz može biti jedini oblik



javnog prijevoza nužno je značajnije povećati njegovu učinkovitost, tj. operativnu brzinu, a to se može postići prometnim trakama kojima će se voziti isključivo autobusi.

Za potrebe vršnih opterećenja vozni park autobusnog prijevoza nema dovoljne kapacitete te je nužna nabavka novih vozila koji će biti ekološki prihvatljivi. Ostali problemi javnog gradskog prijevoza putnika u UAS očituju se u neadekvatnom sustavu predputnog i putnog informiranja putnika. Djelomičan razlog tome je što ne postoji sustav praćenja vozila u realnom vremenu. Osim toga, mreža linija nije dovoljno jasno organizirana i prikazana s aspekta krajnjeg korisnika. Problem predstavljaju i neadekvatno projektirana okretišta koja nisu pogodna za moderne autobuse, ali ni za putnike. Također, sustav naplate karata je zastario što uzrokuje druge mnogobrojne probleme.

Vozni park se kroz prethodno desetljeće modernizirao novijim autobusima, ali je potrebno njegovo daljnje unaprjeđenje i moderniziranje, osobito uz mogućnosti korištenja sredstava iz fondova EU i ITU mehanizama iz kojih su financirani ekološki prihvatljivi autobusi i za druge gradske prijevoznike u Hrvatskoj. Noviji autobusi trebali bi omogućiti bolju energetska učinkovitost i ostavljati manji okolišni otisak. U tom smislu, ovisno o mogućnostima i potrebama prijevoza, može se promišljati o tranziciji na hibridne i električne autobuse te druge alternativne oblike.

Veliki broj autoprijevoznika upravlja međugradskim linijama. Cijene, trase i vremenski red vožnji dostupni su na internetskim stranicama. Cijene karata su uglavnom slične za veliku većinu prijevoznika. Određeni gradovi u Šibensko-kninskoj i Splitsko-dalmatinskoj županiji su također povezani s brojnim gradovima u Republici Hrvatskoj (npr. Knin-Zagreb, Skradin-Zagreb, Sinj-Zagreb, Omiš-Dubrovnik).

Specifičnost funkcionalne regije Srednje Dalmacije je povećan broj linija ljeti, što je uzrokovano ljetnom turističkom sezonom i povećanim prihodima uslijed iste.

No, i dalje dio gradova nije povezan međugradskim linijama sa najvećim hrvatskim gradovima Zagrebom i Splitom, dok je u slučaju mnogih linija prisutno kašnjenje. Nedovoljna kvaliteta usluge i nedovoljna povezanost među nekim gradovima osnovni je problem javnog međugradskog prijevoza.

Splitsko-dalmatinska i Šibensko-kninska županija

Prema podacima Splitsko-dalmatinske županije, na području županije prometom upravljaju 43 koncesionara koja obavljaju županijski prijevoz na području županije.

Za javni prijevoz na području Šibensko-kninske županije i na području Grada Šibenika zaduženo je nekoliko koncesionara, od kojih je najznačajniji Autotransport d.d. Šibenik.

U javnom gradskom prometu Grada Šibenika prometuju autobusne linije navedene u sljedećoj tablici (Tablica 31):

Tablica 31. Gradske autobusne linije u Gradu Šibeniku

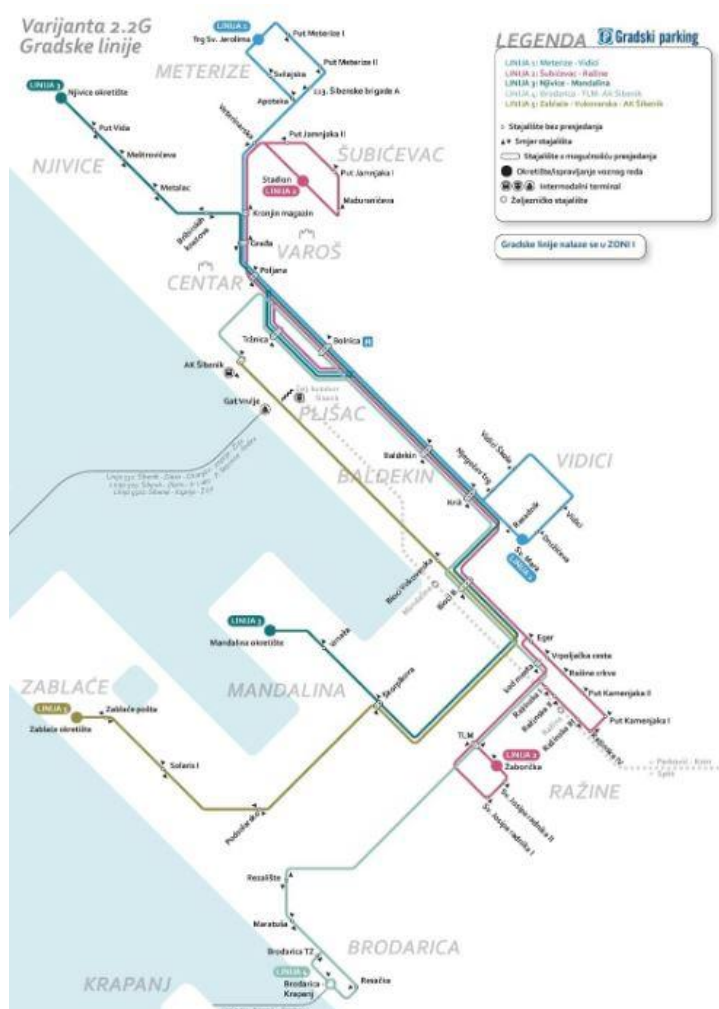
Broj linije	Naziv linije	Broj polazaka radnim danom	Broj polazaka subotom	Broj polazaka nedjeljom
1	Meterize - Vidici	16	15	15
	Vidici - Meterize	16	16	14
2	Šubićevac - Ražine	17	17	8
	Ražine - Šubićevac	17	17	8
3	Njivice - Mandalina	16	16	15
	Mandalina - Njivice	16	16	15

Broj linije	Naziv linije	Broj polazaka radnim danom	Broj polazaka subotom	Broj polazaka nedjeljom
4	Autobusni kolodvor - Brodarica	14	14	12
	Brodarica - Autobusni kolodvor	15	15	12
5	Autobusni kolodvor - Zblaće	14	14	12
	Zblaće - Autobusni kolodvor	15	15	12

Izvor: Gradski parking d.o.o. Šibenik

Frekvencija polazaka autobusnih linija određena je prema potrebama građana Grada Šibenika. Od 1. rujna 2022. godine, Šibenik je dobio novi javni gradski prijevoz zahvaljujući EU projektu „Integrirana mobilnost na području Grada Šibenika – povećanje broja putnika u javnom gradskom prijevozu“. U sklopu projekta, nabavljeno je 11 novih niskopodnih autobusa marke MAN (ŠibenikIN, 2022).

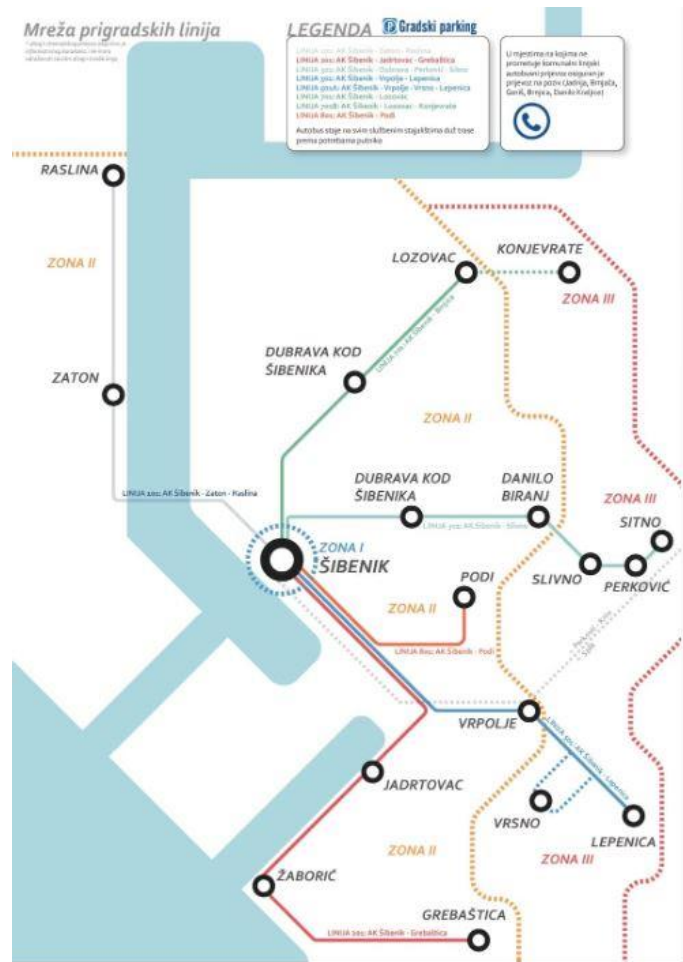
Prema novom ustroju, grad i šire gradsko područje su podijeljeni u tri zone. Prvu zonu čine naselja Šibenik, Zblaće i Brodarica.



Slika 43. Mreža gradskih linija javnog prijevoza u Gradu Šibeniku; prva zona

Izvor: Gradski parking Šibenik

Drugu zonu čini prvi prsten prigradskih naselja, točnije, naselja Dubrava, Zaton, Raslina, Tromilja, Žaborić, Grebaštica i Vrpolje.



Slika 44. Mreža autobusnih linija u drugoj zoni za područje Grada Šibenika
Izvor: Gradski parking Šibenik

U trećoj zoni se nalaze najudaljenija naselja kao što su Perković, Vrsno, Goriš, Brnjica i Konjeverate. U sljedećoj Tablica 32 prikazane su linije u zoni 2 i 3 (prigradske linije):

Tablica 32. Prigradske autobusne linije za područje Grada Šibenika

Broj linije	Naziv linije	Broj polazaka radnim danom	Broj polazaka subotom	Broj polazaka nedjeljom
101	AK Šibenik - Zaton - Raslina	7	2	1
	Raslina - Zaton - AK Šibenik	5	2	1
201	AK Šibenik - Jadrtovac - Grebaštica	5	-	-
	Grebaštica - Jadrtovac - AK Šibenik	5	-	-
301	AK Šibenik - Dubrava - Perković - Sitno	4	-	-
	Sitno - Perković - Dubrava - AK Šibenik	4	-	-
501	AK Šibenik - Vrpolje - Lepenica	2	-	-
	Lepenica - Vrpolje - AK Šibenik	1	-	-
501A	AK Šibenik - Vrpolje - Vrsno - Lepenica	2	-	-
	Lepenica - Vrsno - Vrpolje - AK Šibenik	3	-	-
701	AK Šibenik - Lozovac	5	-	-
	Lozovac - ASK Šibenik	5	-	-



Broj linije	Naziv linije	Broj polazaka radnim danom	Broj polazaka subotom	Broj polazaka nedjeljom
701B	AK Šibenik - Lozovac - Konjevrate	5	-	-
	Konjevrate - Lozovac - AK Šibenik	5	-	-
801	AK Šibenik - Podi	4	-	-
	Podi - AK Šibenik	4	-	-

Izvor: Gradski parking d.o.o. Šibenik

Osim stalnih linija gradskog i prigradskog prometa, organizirana je i usluga prijevoza na poziv za udaljenija prigradska naselja s nižom razinom naseljenosti (Jadrija, Danilo Kraljice, Brnjica i Goriš).

Na području županije svakodnevno prometuju 34 linije, čiji osnovni cilj je povezivanje Šibenika kao središta županije sa ostalim naseljima unutar županije. Županijski prijevoz obilježen je nedostatnim brojem linija koje često ne dolaze na vrijeme te neadekvatnom infrastrukturom. Nedostatak prometnih pravaca na kontinentalnom dijelu županije uzrokuje slabu povezanost krajnjih dijelova županije te smanjuje mogućnosti za poboljšanje trenutnog javnog županijskog prijevoza. Najveći problem se događa u ljetnim mjesecima, kada se zbog pritiska turizma događaju mnogi zastoji u prometu, osobito na glavnim cestama, što uzrokuje zakrčenost i kašnjenja voznih redova (Plan razvoja Šibensko-kninske županije za razdoblje 2021. – 2027. godine, 2022).

Kapaciteti Autobusnog kolodvora Šibenik nisu dostatni za potrebe gradskog, prigradskog i županijskog prijevoza, dok sama lokacija u centru grada onemogućuje njegovo prostorno širenje (Plan razvoja Šibensko-kninske županije za razdoblje 2021. – 2027. godine, 2022).

5.1.3.2. Željeznički javni prijevoz

Sustav javnog željezničkog prijevoza na području unutar teritorijalnog obuhvata Masterplana institucionalno je organiziran putem društva HŽ Putnički prijevoz d.o.o. Društvo obavlja javni prijevoz putnika u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prijevozu, povezuje željeznicom gradska središta i lokalne sredine u Hrvatskoj s metropolskim i drugim gradskim središtima u Europi te prevozi putnike unutar većih gradova i prigradskih područja. Regionalna jedinica koja upravlja željezničkim prometom na području Masterplana je Regionalna jedinica Split (HŽ Putnički prijevoz d.o.o, 2022).

5.1.3.3. Tarifni sustavi

Grad Split, Splitsko-dalmatinska županija i Šibensko-kninska županija posjeduju različite sustave izdavanja karata, što znači da putnik sustava javnog prijevoza koji putuje iz jedne županije u drugu mora kupiti dvije ili više karata koje vrijede za svaku od županija. Sustav izdavanja karata za autobuse i vlakove integriran je samo za područje urbane aglomeracije Split, na način da je moguće kupiti zajedničke personalizirane mjesečne prijevozne karte (Tablica 33).

Tablica 33. Cjenik zajedničkih personaliziranih mjesečnih prijevoznih karata – HŽPP – Promet d.o.o. Split

Udaljenost od kolodvora Split	Cijena personalizirane mjesečne prijevozne karte za radnike s PDV-om (HRK/EUR)	Cijena personalizirane mjesečne prijevozne karte za studente i učenike s PDV-om (HRK/EUR)	Cijena personalizirane mjesečne prijevozne karte za umirovljenike s PDV-om (HRK/EUR)
Kaštel Sućurac – 10 km	460,00/61,05	230,00/30,53	300,00/39,82
Kaštel Gomilica – 12 km	460,00/61,05	230,00/30,53	300,00/39,82
Kaštel Kambelovac – 15 km	460,00/61,05	230,00/30,53	300,00/39,82
Kaštel Stari – 18 km	460,00/61,05	230,00/30,53	300,00/39,82
Sadine/Rudine – 22 km	460,00/61,05	230,00/30,53	300,00/39,82
Labin Dalmatinski – 29 km	650,00/86,27	400,00/53,09	-
Prgomet – 34 km	650,00/86,27	400,00/53,09	-
Preslo – 35 km	700,00/92,91	450,00/59,73	-
Bakovići – 38 km	700,00/92,91	450,00/59,73	-
Primorski Dolac – 41 km	700,00/92,91	450,00/59,73	-

Izvor: Promet d.o.o. Split, 2022a

Hrvatske željeznice, HŽPP, ne rade s tarifnim zonama, barem ne onim dostupnim za javnost. Karte i cijene dostupne su samo za određene trase, a ne za zone kao što je slučaj s Promet Splitom. Drugim riječima, kupnja karte za vlak ne omogućava besplatan pristup drugim modovima javnog prijevoza u tom području. Mjesečne karte ili druge vrste karata koje vrijede više od jednog dana ne postoje kao proizvod u HŽPP-u. U tom slučaju putnici koji putuju na duže udaljenosti ne mogu dobiti popust na količinu ako se svakodnevno voze vlakom. Samo sljedeće vrste putnika imaju pravo dobiti popust u HŽPP-u:

- Djeca do 12 godina,
- Mladi od 12 do 26 godina,
- Učenici,
- Studenti,
- Starije osobe,
- Osobe s invaliditetom.

Međutim, popust se može dobiti samo na blagajni.

Što se tiče sustava izdavanja karata u autobusnom prijevozu, kartu za korištenje vozila javnog prijevoza u Gradu Šibeniku moguće je kupiti u vozilu ili na dva prodajna mjesta koja se nalaze na Tržnici i Autobusnom kolodvoru. Također, karte je moguće kupiti i preko aplikacije za pametne telefone, koja ujedno omogućava praćenje kretanja autobusa.

Cijene karata u prvoj zoni:

- Jednokratna karta – 1 EUR (u slučaju kupnje kod vozača – 1,5 EUR),
- Dnevna karta – 3 EUR,
- Trodnevna karta – 7 EUR.

Cijene karata u drugoj zoni:

- Jednokratna karta – 1,5 EUR (2 EUR u slučaju kupnje kod vozača),
- Dnevna karta – 4,5 EUR,
- Trodnevna karta – 10,5 EUR.

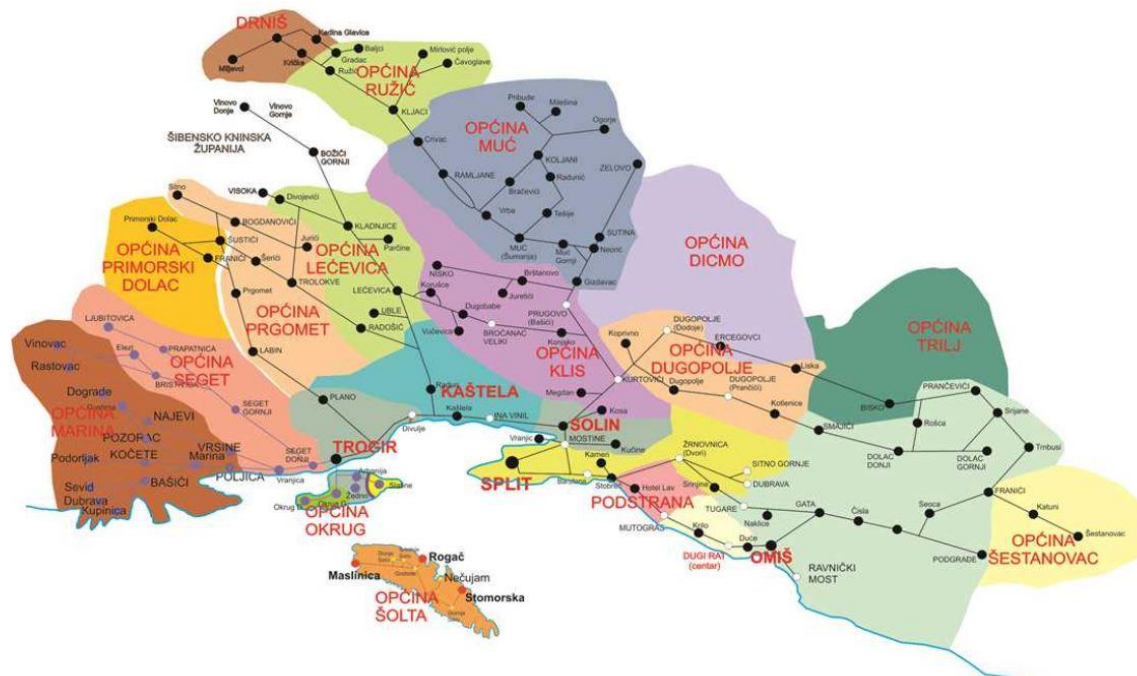
Cijene karata u trećoj zoni:

- Jednokratna karta – 2 EUR (2,5 EUR u slučaju kupnje kod vozača),
- Dnevna karta – 6 EUR,
- Trodnevna karta – 14 EUR.

Također je moguće izraditi i mjesečne pokaze, čija cijena je 20 eura. Povlaštene mjesečne pretplatničke karte mogu koristiti učenici, studenti i umirovljenici, a njihova cijena iznosi 10 eura. Pretplatničke karte (pokazi) vrijede u sve tri zone.

Na svim autobusnim stajalištima diljem grada postavljeni su i digitalni info zaslone čija je svrha obavješćivanje građana o dolasku autobusa u realnom vremenu, čime se postiže veća kvaliteta i kvalitetnija usluga javnog gradskog prijevoza. Time se postiže i približavanje standardu Europske unije koje je prijeko potrebno za kvalitetan daljnji razvoj prometnog sustava.

Prema novom tarifnom sustavu, svaki grad ili općina na području Urbane aglomeracije Split jest zasebno tarifno ili prijevozno područje⁴. Koncesionar koji upravlja autobusnim linijama na području UAS-a je tvrtka Promet Split d.o.o. Cijene putnih karata određene su prema tarifnim područjima te prema kategorijama putnika.



Slika 45. Tarifne zone splitske aglomeracije

Izvor: Promet d.o.o. Split



Cjenik je moguće pronaći na stranicama tvrtke Promet Split. Karte je moguće kupiti na glavnom prodajnom mjestu u Sukošanskoj, te na kioscima u Splitu, Kaštel Starom, Kaštel Sućurcu, na kolodvoru Trogir. Karte je moguće kupiti online, preko mobilne aplikacije, te kod vozača u autobusu. Vrijednost kupnje pojedinačne karte određena je prema vremenskom okviru unutar koje ona vrijedi i prema cjenovnim razredima:

Tablica 34. Valjanost i vrsta pojedinačne karte za područje UAS

Vrsta pojedinačne karte/valjanost	Cjenovni razred/cijena											
	I		II		III		IV		V		VI	
	HRK	EUR	HRK	EUR	HRK	EUR	HRK	EUR	HRK	EUR	HRK	EUR
Vrijednosna, biljetarnica, online	7,53	1,00	9,42	1,25	11,30	1,50	15,07	2,00	18,84	2,50	22,60	3,00
Kod vozača	15,07	2,00	18,84	2,50	22,60	3,00	30,14	4,00	37,67	5,00	45,21	6,00
Valjanost karte od prve validacije (minute)	60		75		90		105		120		135	

Izvor: Promet Split d.o.o.

Omogućena je i kupnja dnevnih, trodnevnih i sedmodnevnih karata za prijevoz unutar jedne JLS ili za prijevoz na čitavom prijevoznom području tvrtke Promet d.o.o. iz Splita.

Tablica 35. Vrste karata i cijena prema području

Vrsta dnevne karte	Valjanost karte od prve validacije (sati)	Cijena za prijevoz na području unutar 1 JLS		Cijena za prijevoz na području svih JLS	
		HRK	EUR	HRK	EUR
Dnevna	24	30,14	4,00	60,28	8,00
Trodnevna	72	75,35	10,00	150,69	20,00
Sedmodnevna	168	150,69	20,00	301,38	40,00

Izvor: Promet Split d.o.o.

5.1.3.4. Taksij prijevoz

Registrirano je 4.858 autotaksi prijevoznika u Republici Hrvatskoj koji obavljaju djelatnost autotaksi prijevoza. Na području Splitsko-dalmatinske županije, koja je poznata po svom turističkom značaju i atraktivnim destinacijama, registrirano je 867 autotaksi prijevoznika. Ova brojka predstavlja 17,8 % ukupnog broja registriranih prijevoznika na nacionalnoj razini. Očito je da taksi prijevoz igra ključnu ulogu u ispunjavanju potreba turista i lokalnih stanovnika na ovom području.

Kada se usporedi s brojem autotaksi prijevoznika na razini županije, Grad Split se izdvaja kao središnje mjesto za pružanje taksi usluga. Na području grada Splita djelatnost autotaksi prijevoza obavlja čak 379 prijevoznika, što čini značajnih 43,7 % od ukupnog broja autotaksi prijevoznika u županiji. Ovaj podatak ukazuje na veliku potražnju za taksi uslugama unutar samog grada Splita.

Nadalje, ako se pogleda situacija na državnoj razini, autotaksi prijevoznici u Gradu Splitu čine 7,8 % od ukupnog broja taksi prijevoznika u Republici Hrvatskoj. Ovo potvrđuje značajan utjecaj koji Grad Split ima na taksi industriju u zemlji.



Tablica 36. Broj taksi prijevoza obzirom na broj dozvola

Grad Split	Prijevoznici s jednom dozvolom	Prijevoznici s 2 dozvole	Prijevoznici s više od 2 dozvole	Ukupno
Broj autotaksi prijevoznika	269	75	35	379
Udjel u odnosu na ukupan broj	71 %	19,8 %	9,2 %	100%

Izvor: Studijska analiza gradskog prometa u gradovima Splitu i Dubrovniku s osvrtnom na taksi prijevoz, 2019

Taksi prijevoz u gradu Šibeniku igra važnu ulogu u osiguravanju praktičnih i udobnih prijevoznih opcija za lokalno stanovništvo i posjetitelje. Na području grada djeluje otprilike 130 autotaksi prijevoznika, a putnicima je na raspolaganju 25 stajališta na kojima mogu pronaći taksi vozilo (Studija organizacije i integracije javnog prijevoza u gradu Šibeniku, 2022).

Svake godine taksijima se preveze otprilike 24.000 putnika u Šibeniku. Ova brojka ukazuje na postojanje potražnje za taksi uslugama među lokalnim stanovništvom. Taksiji su često popularan način prijevoza za putovanje od hotela do turističkih atrakcija ili obližnjih plaža, jer pružaju praktičnost i fleksibilnost u kretanju po gradu.

5.1.4. Zračni promet

Zakon o zračnom prometu (NN 69/09, 84/11, 54/13, 127/13, 92/14) određuju propise koje se odnose na sve aktivnosti civilnog zrakoplovstva koje se obavljaju u zračnom prostoru i teritoriju Republike Hrvatske. Prema navedenom Zakonu, nadležna tijela za upravljanje zračnim prometom su:

- Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (MMPI),
- Agencija za civilno zrakoplovstvo,
- Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu.

MMPI zaduženo je za cjelokupnu politiku civilnog zrakoplovstva u Hrvatskoj. Agencija za civilno zrakoplovstvo zadužena je za operativnu provedbu Nacionalnog plana sigurnosti u segmentu zračnog prometa. Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu definira propise i nadzire provedbu zakona i pravilnika kako bi se osigurala visoka razina sigurnosti civilnog zračnog prometa.

Na području prostornog obuhvata Masterplana postoje tri zračne luke. Sve zračne luke nalaze se u Splitsko-dalmatinskoj županiji.

Zračna luka Split (u Kaštelima) najznačajnija je zračna luka u SDŽ-u i ima najintenzivniji zračni promet na našoj obali Jadrana. Registrirana je za javni domaći i međunarodni promet. Na području zračne luke događa se proširenje koje se obavlja u četiri faze:

- Prva faza (2009-2011.)- proširenje rampe,
- Druga faza (2017.-2019.)- izgradnja novih terminala i izgradnja pješačkog mosta,
- Treća faza (2019-2021.)- Promjena asfalta uzletno-sletne staze, dodavanje osvjetljenja centralne osi staze,
- Četvrta faza (2023.-2025.)- dodavanje nove rulne staze, paralelno s uzletno-sletnom stazom.

Na otoku Braču zračna je luka niže kategorije, a nekategorizirana zračna luka nalazi se na otoku Hvaru.

5.1.5. Pomorski promet

Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (NN 19/2022) uređuje sustav javnog linijskog pomorskog prijevoza kojim se osigurava redovita pomorska povezanost naseljenih otoka s kopnom i naseljenih otoka međusobno, te djelatnosti, način rada i javne ovlasti Agencije za obalni linijski pomorski promet (AZOLPP). Navedeni zakon razvrstava linije s obavezom javne usluge prema značaju pravca, vrsti prijevoza i profitabilnosti. Prema značaju su podijeljene na državne, županijske, međuzupanijske i lokalne linije; prema vrsti prijevoza na trajektne, brzobrodске i brodске, a prema profitabilnosti na profitabilne i neprofitabilne.

5.1.5.1. Luke pomorskog prometa

Unutar područja Masterplana nalazi se 29 luka u kojima se obavlja javni putnički prijevoz. U Šibensko-kninskoj županiji smješteno je 9 luka, a u Splitsko-dalmatinskoj 20. Navedene luke suočavaju se s brojnim infrastrukturnim izazovima posebice za vrijeme turističke sezone. Veći broj luka već danas ne zadovoljava minimalni standard tehničkih uvjeta što onemogućuje nesmetani promet u luci. U prvom redu to se odnosi na konflikte urbanog prostora i luke zbog velikog broja vozila i putnika te neodgovarajućeg prostora za parking ili čekanje vozila na ukrcaj. Značajan broj luka također ne zadovoljava uvjet sigurnog veza u odnosu na karakteristike broda (dužina i gaz) i uvjete sigurnosti u različitim stanjima mora i valova (Nacionalni plan OLPP, 2019). Luke koje imaju odgovarajuće tehničke i infrastrukturne uvjete su Prvić Šepurine i Zlarin u Šibensko-kninskoj županiji, te Biševo, Jelsa, Komiža, Milna, Rogač i Trogir u Splitsko-dalmatinskoj županiji.

Luka Split je najveća putnička luka i od državnog je značaja, predstavlja ishodište plovnih putova južnog dijela Jadrana. Posebno je intenzivan promet brodovima/trajektima s većim otocima ovog dijela Dalmacije. Luka se suočava s izazovima neodgovarajuće cestovne infrastrukture u prilazu luci, neodgovarajućeg prostora za čekanje vozila na ukrcaj i neodgovarajućeg prostora za parkiranje vozila zbog čega dolazi do velikih prometnih zagušenja na području luke, ali i okolnih dijelova Grada Splita.

5.1.5.2. Pomorska mreža

Unutar prostornog obuhvata Masterplana u 2022. godini prometuje devet trajektnih linija s obvezom javnog prijevoza, tri brodске linije s obvezom javnog prijevoza i šest brzobrodskih linija s obvezom javnog prijevoza (AZOLPP, 2022). Većina linija prometuje unutar Splitsko-dalmatinske županije. Prijevoznik koji prometuje na većini linija je Jadrolinija d.d. (Tablica 37).

Tablica 37. Popis linija s obvezom javnog prijevoza 2022. godine

Naziv linije	Vrsta linije	Županija	Prijevoznik
532 Šibenik – Zlarin – Obonjan – Kaprije – Žirje	Trajektna	ŠKŽ	Jadrolinija d.d.
602 Vis – Split	Trajektna	SDŽ	Jadrolinija d.d.
604 Lastovo/Ubli – Vela Luka – Hvar – Split	Trajektna	SDŽ	Jadrolinija d.d.
606 Drvenik Veli – Drvenik Mali – Trogir	Trajektna	SDŽ	Jadrolinija d.d.
631 Supetar- Split	Trajektna	SDŽ	Jadrolinija d.d.
632 Sućuraj -Drvenik	Trajektna	SDŽ	Jadrolinija d.d.
635 Stari Grad - Split	Trajektna	SDŽ	Jadrolinija d.d.
636 Rogač - Split	Trajektna	SDŽ	Jadrolinija d.d.
638 Sumartin- Makarska	Trajektna	SDŽ	Jadrolinija d.d.
501 Krapanj - Brodarica	Brodска	ŠKŽ	Gradski parking d.o.o.



Naziv linije	Vrsta linije	Županija	Prijevoznik
505 Vodice- Prvić Šepurine- Prvić Luka- Zlarin - Šibenik	Brodsko	ŠKŽ	Jadrolinija d.d.
612 Komiža - Biševo	Brodsko	SDŽ	Nautički centar Komiža
9502 Žirje – Kaprije - Šibenik	Brzobrodsko	ŠKŽ	Miatrade
9601 Milna- Sutivan – Stomorska – Rogač -Split	Brzobrodsko	SDŽ	Krilo shipping company
9602 Vis – Hvar – Milna - Split	Brzobrodsko	SDŽ	Jadrolinija d.d.
9603 Jelsa – Bol - Split	Brzobrodsko	SDŽ	Jadrolinija d.d.
9604 Ubli - Vela Luka – Hvar - Split	Brzobrodsko	SDŽ	Jadrolinija d.d.
9608 Korčula – Prigradica – Hvar - Split	Brzobrodsko	SDŽ	Kapetan Luka- Krilo

Izvor: AZOLLP, 2022

5.1.6. Pješački i biciklistički promet

5.1.6.1. Biciklistički promet

Kada je riječ o kapacitetu biciklističke infrastrukture potrebno je obratiti pozornost o kojoj je vrsti biciklističke prometnice riječ. Kao i u slučaju prometnica, sam kapacitet ovisi radi li se o biciklističkoj traci koja je dio kolničke konstrukcije ili je riječ o biciklističkoj infrastrukturi odvojenoj od kolnika. Prema priručniku Highway Capacity Manual propusna moć za dvosmjernu biciklističku stazu iznosi 1.600 bic./h, a za jednosmjernu biciklističku stazu kapacitet iznosi 3.200 bicikala po satu. Također, prema HCM-u minimalna širina jedne biciklističke trake trebala bi iznositi 0,875 metara dok je za jednu biciklističku stazu minimalna širina 1,00 metar. Kapacitet svake prometnice pa tako i biciklističkih prometnica ovisi o geometrijskim karakteristikama infrastrukture, uvjetima okoline kao i o samoj sposobnosti biciklista. Slijedom navedenog, kapacitet biciklističke infrastrukture može biti manji na dijelovima dionice gdje su semaforizirana ili nesemaforizirana raskrižja, zavoji, usponi ili na dijelovima gdje postoje bočne zapreke zbog čega biciklisti smanjuju brzinu čime se smanjuje i kapacitet biciklističke infrastrukture.

U Gradu Splitu Služba za razvoj grada zadužena je za upravljanje biciklističkom infrastrukturom na području Grada, a na razini Splitsko-dalmatinske županije za upravljanje istima zadužen je Upravni odjel za gospodarstvo, EU fondove i poljoprivredu.

Na razini Šibensko-kninske županije biciklističkom infrastrukturom upravlja Upravni odjel za pomorstvo, promet i otočni razvoj.

Biciklističke rute koje su od državnog značaja pod nadležnošću su Hrvatskih cesta d.o.o. dok su rute županijskog značaja pod upravom gradova, općina i županijskih uprava za ceste.

Grad Split

Biciklistička infrastruktura na području Grada Splita je slabo razvijena zbog ulaganja pretežito u cestovnu infrastrukturu. Nepovoljan reljef splitskog područja predstavlja znatan izazov prilikom planiranja i izgradnje biciklističke infrastrukture. Na području grada nalazi se samo jedna biciklistička staza duljine 11,5 kilometara koja se nalazi na potezu u pravcu Brda-Domovinskog rata-Hrvatske mornarice-Sedam kaštela-Okolo Marjana-Meštrovićevo šetalište-Obala kneza Branimira što prolazi područjem oko grada Splita.

Splitsko-dalmatinska županija

Splitsko-dalmatinska županija na svom teritorijalnom području broji 107 biciklističkih ruta podijeljenih na državne, županijske i lokalne rute. Za biciklističke rute ne postoji posebna biciklistička infrastruktura već iste prolaze kroz planinske, šumske puteve koji su pretežito makadamski. Rute, također, prolaze kroz postojeće državne, županijske, lokalne i nerazvrstane ceste prilikom čega nisu na niti jedan način odvojene od motoriziranog prometa. Splitsko-dalmatinskom županijom prolaze tri državne biciklističke rute, DG4 ujedno i EuroVelo8 ruta, zatim državna biciklistička ruta DG8 koja prolazi Bosnom i Hercegovinom te državna biciklistička ruta DG10. Državna biciklistička ruta DG10 ustaljena je i pod nazivom Otočka ruta, a ista polazi od Kraljevice i nastavlja se otocima i hrvatskom obalom te dijelom prolazi Splitom i cijelom dužinom otoka Korčule.

Gradu Trogiru odobreno je sufinanciranje za izgradnju i uređenje biciklističke i pješačke staze u duljini od 450 metara i širini šest metara (četiri pješačkog i dva biciklističkog prometa) na predjelu Lokvica te za postavljanje tri terminala za sustav javnih bicikala (1. na području staze, 2. u Staroj jezgri i 3. na Čiovu), postavljanje 30 stalaka za bicikle od čega 15 električnih i 15 običnih te nabavu 20 bicikli od čega 10 običnih i 10 električnih.

Osim Grada Splita sustav javnih bicikala implementiran je i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. Najviše stanica javnih bicikala je smješteno na području Solina, a također sustav javnih bicikala je uspostavljen i na jednom od srednjodalmatinskih otoka i to na otoku Hvaru, točnije u Starom Gradu. U nastavku su prikazane lokacije stanica javnih bicikala u pojedinim jedinicama lokalne samouprave.

Tablica 38. Popis stanica javnih bicikala na području Splitsko-dalmatinske županije

Lokacija	Nextbike stanica
Split	Riva - Trg dr. Franje Tuđmana
	Split 3- Ul. Bruna Bušića
	Žnjan - Šetalište Pape Ivana Pavla II
	Sukoišanska - Ul. Ivana Gundulića
	Stari plac - Ul. Zrinsko Frankopanska
	Dom Spinut - Šetalište Bene
	Kampus - Matice hrvatske 31
	Joker - Put Brodarice 6 XVII
	Zvončac - Šetalište Ivana Meštrovića 1
	Knjižnica Marka Marulića - Slobode ul. 2
	Vukovarska (Higijenski) - Vukovarska ulica
	Pazar - Poljana kneza Trpimira
	Sućidar - Zapad - Ul. Miroslava Krlež
	Trajektna luka - Obala kneza Domagoja
	Stobreč centar - Omladinsko šetalište
	Ravne Njive - Dom Rata, Ul. Domovinskog rata
	OŠ Mertojak - Doverska ul.
	Brda - Ravne Njive - Hercegovačka ul. 72
	Kopilica - Kopilica ul.
	Spinut – Teslina - Ul. Ivana Rendića
	Stadion Poljud - Osmih mediteranskih igara



Lokacija	Nextbike stanica
	Mažuranićevo šetalište – FINA - Mažuranićevo šetalište
	Kman-sjever - Ul. Domovinskog rata
	West Gate - Ul. Domovinskog rata
	Kman-jug - Velebitska ul. 77
	Koteks - Slobode ul. 16
	Općina - Ul. Domovinskog rata 21-1
	City Centar one - Vukovarska ul. 207
	Trstenik- Poljička cesta - Papandopulova ul.
	Sućidar-istok - Vukovarska ul. 145
	Trg Gaje Bulata - Ul. Andrije Kačića Miošića
	Pujanke - Pujanke ul.
	OŠ Kamen – Šine - Ul. Gospe od Karmela
	Sućidar – sjever - Ul. Miroslava Krleža
	Bolnica Firule - Poljička cesta
	Kocunar - Mosečka ul. 68
	Đardin - Ul. kralja Tomislava 15
	OŠ Žnjan – Pazdigrad - Pazdigradska 15
	Bračka - Velebitska ul.
	Bačvice - Šetalište Petra Preradovića 9-7
	Žnjanski blizanci - Žnjanska ul.
	Duilovo - Put Duilova
	Visoka-jug - Poljička cesta 71
	Kampus FESB - Velebitska ul.
	Lovrinac - Ul. kralja Stjepana Držislava
	Trstenik – plaža - Šetalište Pape Ivana Pavla II
	Blatine - Ul. Antuna Branka Šimića 19
	Lokve - Ul. Jurja Šižgorića
	Sirobuja - Mejaši
	Mertojak - Dom zdravlja - Doverska Ul. 2
	Neslanovac - Neslanovac
Hvar	Stari Grad
	Trajektna luka
Makarska	Centar Makarska
Kaštela	Kaštel Stari, Parking
	Kaštel Lukšić, plaža Glavice
	Kaštel Kambelovac, Brce
	Kaštel Gomilica, Kod vatrogasaca
	Kaštel Sućurac, Gradska uprava
	Kaštel Štafilić, kula Rotondo
Trogir	Brigi
	Kula Kamerlengo



Lokacija	Nextbike stanica
	Sv. Križ
Klis	Centar
Dugopolje	Dračanica
	SC Hrvatski vitezovi
	Trg dr. Franje Tuđmana
	Pelenjak
Dicmo	Osoje
	Općina
Sinj	Centar
Otok Dalmatinski	Otok Dalmatinski
Hrvace	Hrvace
Podstrana	Petričevo
	Strožanac
Stobreč	OŠ Kamen-Šine
	Centar
Žrnovnica	Žrnovnica
Solin	Vranjic
	Glorijet
	Dvorana Arapovac
	Gradska Uprava
	Salona
	Izvor Jadra
	Mravince
	Kučine

Izvor: Nextbike

Šibensko-kninska županija

Područje Šibensko-kninske županije je specifično po svom reljefu stoga nije iznenađujuće da biciklistička infrastruktura nije razvijena. Točnije, na šibenskom i okolnim područjima nema niti jedne biciklističke trake, staze, parkirališta za bicikle, biciklističke prometne signalizacije i slično. Međutim, Šibensko-kninska županija broji 45 biciklističkih ruta koje se dijele na državne, županijske i lokalne rute. Najveća koncentracija biciklističkih ruta je na području između Vranskog jezera i samog Šibenika, te u okolnom području Primoštena, Skradina i Knina. Državna biciklistička ruta DG3 koja se proteže od granice sa Slovenijom, jedinim svojim dijelom prolazi kroz Šibensko-kninsku županiju, točnije sjevernim dijelom Knina te se nastavlja do krajnje točke Metkovića. Županijom prolazi i europska biciklistička ruta EuroVelo8 te državna biciklistička ruta DG10 poznatija pod nazivom Otočka ruta.

Šibensko-kninska županija je uvela sustav javnih bicikala 2014. godine u cilju podizanja svijesti o urbanoj mobilnosti i ekološkom načinu putovanja. Štoviše, Grad Šibenik je prvi dalmatinski grad koji je uveo sustav javnih bicikala, a trenutno na području grada postoji sedam stanica za sustav javnih bicikala tvrtke Nextbike na sljedećim lokacijama:

- 2320 nextbike Poljana - Ul. Ante Starčevića 1,
- 2321 nextbike Plaža Banj – Prilaz tvornici 35,

- 2322 nextbike Gat Krka - Obala hrvatske Mornarice 1,
- 2323 nextbike Baldekin - Ul. Stjepana Radića 103,
- 2324 nextbike Autobusni kolodvor - Obala hrvatske Mornarice 4,
- 2325 nextbike Dalmare - Ul. Velimira Škorpika 23,
- 2326 nextbike Šubićevac, Caffè bar Shuby - Ul. bana Josipa Jelačića 13.

Šibensko-kninska županija, osim u Šibeniku, sustav javnih bicikala implementirala je na području Drniša koji trenutno broji šest stanica na sljedećim lokacijama:

- 2440 nextbike Centar - Ul. 142. brigade,
- 2441 nextbike Etnoland, Pakovo Selo - Pakovo selo,
- 2442 nextbike Poljana - Trg Dr. Franje Tuđmana 12,
- 2443 nextbike Kod Orača - Trg kralja Tomislava 27,
- 2444 nextbike Promina - Siverić,
- 2445 nextbike Hostel Bogatići - Miljevački 3a.

5.1.6.2. Pješački promet

Grad Split

Pješački promet u Gradu Splitu predstavlja važan segment prometnog sustava, no suočava se s brojnim izazovima. Ukupna duljina pješačke infrastrukture u Gradu iznosi približno 160 kilometara, što čini samo 57 % ukupne duljine prometne mreže namijenjene vozilima. Od tog broja, veći dio, odnosno 136 kilometara (85 %), čini nogostup uz glavne gradske prometnice, dok preostalih 24 kilometra (15 %) čini odvojena mreža pješačkih koridora koja uključuje pješačke zone, platoe i šetnice.

Unutar Grada Splita, postoji izražena problematika vezana uz nedostatak prostora i prioritet koji se daje osobnim vozilima, što često rezultira nedovoljnom širinom pješačkih nogostupa, osim na glavnim gradskim ulicama. Ova ograničena širina predstavlja prepreku sigurnom i učinkovitom kretanju pješaka. Također, velik broj ulica, posebno sabirnih i rezidencijalnih ulica, ne pruža adekvatne površine za kretanje pješaka. Visina rubnjaka na pješačkim prijelazima predstavlja problem za osobe s invaliditetom, osobe sa smanjenom pokretljivošću i roditelje s dječjim kolicima.

Nepropisno parkiranje osobnih vozila predstavlja značajan izvor narušavanja sigurnosti, kvalitete i privlačnosti pješačkog prometa te javnog prostora. Nepropisno parkirana vozila često blokiraju pješačke staze, ometaju nesmetano kretanje pješaka i općenito stvaraju neugodnosti u odvijanju pješačkog prometa (Slika 46).

Također, zbog topografskih obilježja grada, izgrađena su stepeništa kako bi se prevladale visinske razlike unutar pješačkih koridora. Procjenjuje se da je izgrađeno oko 15 kilometara javnih stepeništa. Međutim, ovakvo stanje negativno utječe na pristupačnost urbanih područja za osobe s ograničenom pokretljivošću i predstavlja izazov za njihovo kretanje.

U cilju poboljšanja pješačkog prometa u Splitu, važno je ulagati u proširenje pješačke infrastrukture, posebno izgradnjom većih i kvalitetnijih nogostupa na glavnim prometnicama i širenjem odvojenih pješačkih koridora u urbanim središtima. Također, potrebno je poduzeti mjere kako bi se osiguralo pravilno parkiranje vozila i osigurala neprekinuta pješačka mreža. Važno je osigurati da pješačka infrastruktura bude pristupačna za osobe s invaliditetom i obitelji s djecom, uključujući prilagođene pješačke prijelaze.

Sveukupno, poboljšanje pješačkog prometa zahtijeva integrirani pristup koji uključuje suradnju između lokalnih vlasti, urbanista, stručnjaka za promet i građana. Kontinuirano ulaganje u pješačku infrastrukturu i svijest o važnosti pješačenja kao održivog i zdravog načina prijevoza ključni su za stvaranje sigurnijeg, ugodnijeg i održivijeg gradskog okruženja u Splitu.



Slika 46. Problemi pješačke mreže Grada Splita
Izvor: Autor

Šibensko-kninska županija

Analizom pješačke mreže na administrativnom području Grada Šibenika, temeljenoj na dostupnim podacima s OSM platforme, utvrđena je ukupna duljina pješačke infrastrukture od otprilike 177 kilometara. Od tog ukupnog iznosa, približno 52 kilometra ili 29,37 % predstavljaju pješačke staze i nogostupi unutar samog naselja Šibenik. Za izračun ove duljine uzeti su u obzir razni elementi pješačke prometne infrastrukture, uključujući staze, nogostupe, puteve i javna stubišta. No, zabrinjavajuća je

činjenica da duljina pješačke mreže čini svega 30 % ukupne duljine cestovne mreže namijenjene motornim vozilima.

Većina glavnih prometnica na području grada opremljena je nogostupima koji su dostatni za pješački promet manjeg intenziteta. Međutim, postoje određene dionice na primarnoj cestovnoj mreži na kojima nedostaje osnovna pješačka infrastruktura. Poseban nedostatak pješačke infrastrukture uočava se na sekundarnoj cestovnoj mreži koja obuhvaća sabirne i stambene prometnice, često bez adekvatnih površina za pješačko kretanje.

Nedostatak pješačke infrastrukture ima negativan utjecaj na sigurnost i komfor pješaka u Šibeniku. Pješaci se suočavaju s izazovima poput nedostatka sigurnih prolaza preko prometnica, nedovoljne širine nogostupa, nedostatka obilježenih pješačkih zona te nedovoljne pristupačnosti za osobe s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću, posebice uzrokovane prevelikom visinom rubnjaka na pješačkim prijelazima. S obzirom na to da pješčenje predstavlja važan način prijevoza, posebno u urbanim sredinama, potrebno je uložiti napore u poboljšanje pješačke infrastrukture u Gradu Šibeniku.

Kako bi se unaprijedila pješačka infrastruktura, potrebno je provesti sveobuhvatan plan mjera koji obuhvaća evaluaciju postojećih uvjeta i identifikaciju područja koja zahtijevaju poboljšanje. Navedeno bi uključivalo izgradnju novih nogostupa, stvaranje jasnih i sigurnih pješačkih prijelaza, postavljanje dodatne signalizacije te povećanje pristupačnosti za osobe s invaliditetom.



Slika 47. Primjer problema u pješačkoj mreži Grada Šibenika

Izvor: Google Maps, 2022

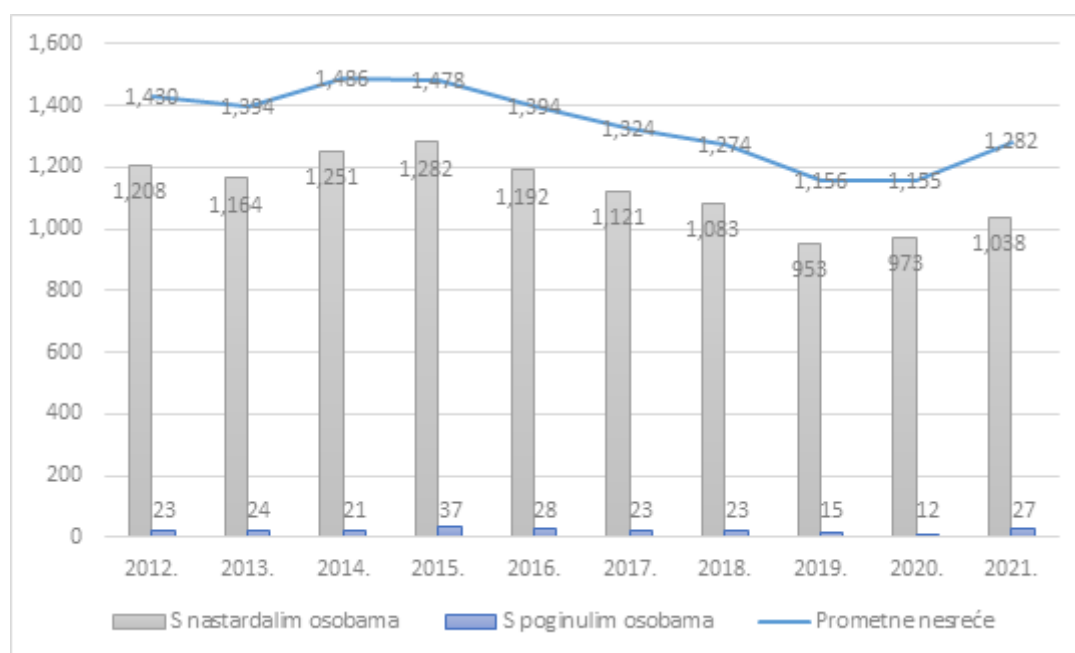
5.1.6.3. Sigurnost pješačkog i biciklističkog prometa

Biciklisti, uz pješake i motocikliste, najranjivija su skupina u prometnom sustavu, odnosno imaju veći rizik od nastanka ozljeda u slučaju sudara s drugim vozilom. Prilikom prometovanja biciklisti ne predstavljaju nikakvu opasnost za motorni promet, ali im je u značajnoj mjeri smanjena sigurnost prilikom kretanja po kolniku zajedno s motornim vozilima. Također, biciklisti su obvezni

koristiti ispravan bicikl prilikom prometovanja te se moraju kretati u skladu s prometnim propisima ukoliko se kreću po kolničkoj površini kako bi sigurnost bila na najvišoj razini.

Klimatski uvjeti u obje županije većinu godine su pogodni za bicikliranje, pješačenje što je prepoznato i od strane građana korištenjem javnih bicikala te razvijenog cikloturizma. Generalni izazov koji obuhvaća županije koje su premet obuhvata Masterplana jest nerazvijena, odnosno nepostojeća biciklistička infrastruktura.

Naime, većina biciklističkih ruta na području obuhvata prolazi državnim cestama koje u mjesecima turističke sezone imaju znatno pojačan promet te PGDP na pojedinim državnim cestama doseže i 54.786 vozila po danu. Isto tako, veći protok vozila zabilježen je i na županijskim i lokalnim prometnicama što uvelike smanjuje sigurnost biciklista koji se kreću po biciklističkim rutama.



Slika 48. Broj prometnih nesreća biciklista, te broj prometnih nesreća s nastradalim i poginulim biciklistima na cijelom teritoriju Republike Hrvatske

Izvor: DZS

Slika 48. prikazuje kretanje broja prometnih nesreća od 2012. godine pa sve do 2021. godine. Trend prometnih nesreća u kojima su sudjelovali biciklisti opada u razdoblju od 2015. do 2019. godine, no od 2020. ponovno je u porastu. Najveći broj poginulih zabilježen je 2015. godine te 2016. godine, nakon čega se taj broj u narednim godinama smanjuje, no 2021. godine je zabilježeno 27 poginulih biciklista na hrvatskim cestama.

Grad Split

Na području Splita ne postoji odgovarajuća infrastruktura namijenjena biciklistima unatoč tomu građani Splita koriste bicikl kao sredstvo putovanja na razini od 5% ukupnog promet te su u koliziji s pješacima i ostalim sudionicima prometa što nije najsigurnije za bicikliste. Nesigurnost, prepreku pješacima na splitskim ulicama uzrokuju bicikli naslonjeni na zidove, vezani za ograde, stabla jer ne postoje javna parkirališta namijenjena biciklistima.

Splitsko-dalmatinska županija

Na području cijele Splitsko-dalmatinske postoji velik broj biciklističkih ruta, staza koje prolaze državnim, županijskim, lokalnim prometnicama. Smještanjem biciklističkih ruta na državne, županijske pa i lokalne ceste smanjuje se sigurnost biciklista. Na prometnicama u cijeloj Dalmaciji, ponajviše državnim cestama, u ljetnim mjesecima znatno se povećava broj motornih vozila te se razvijaju velike brzine što nepovoljno utječe na bicikliste.

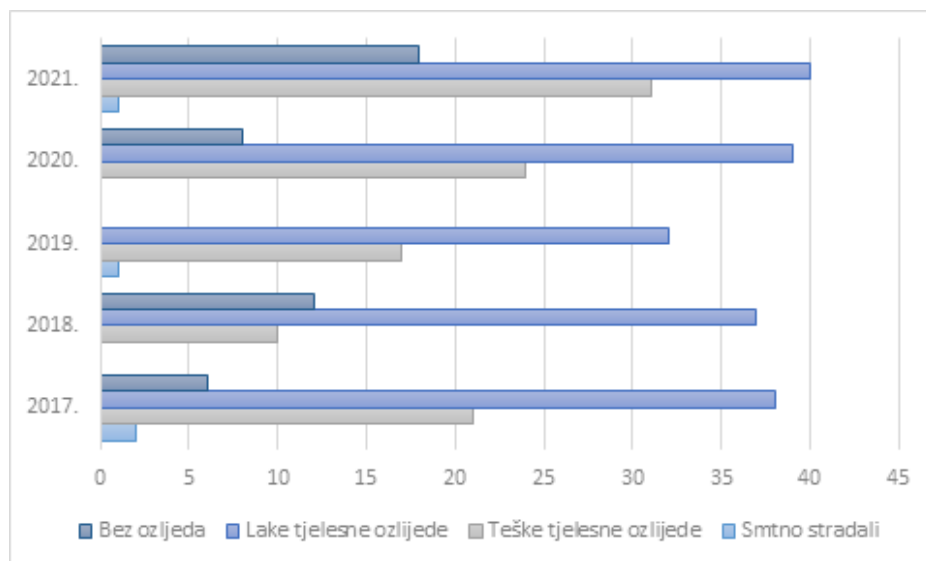
Podatke o broju prometnih nesreća za Splitsko-dalmatinsku županiju po pojedinoj policijskoj postaji ustupila je Policijska uprava Splitsko-dalmatinske županije. U nastavku se nalazi tablica s brojem i vrstom prometnih nesreća na cijelom teritorijalnom području Splitsko-dalmatinske županije.

Tablica 39. Broj i vrsta prometnih nesreća u kojima su sudjelovali biciklisti u 2021. godini na području Splitsko-dalmatinske županije

	Smrtno stradali	Teške ozlijede	Lake ozlijede	Bez ozljeda	Ukupno
PGP Imotski	1	6	8	3	16
PGP Vrgorac	0	0	0	0	0
PP Brač	1	5	8	1	15
PP Hvar	0	3	6	7	15
PP Makarska	1	2	15	3	20
PP Omiš	0	14	13	1	28
PP Sinj	0	8	13	4	24
PP Trogir	0	12	14	4	29
PP Vis	0	2	0	1	3
PPRP Split	1	51	109	28	186
Ukupno	3	97	178	46	336

Izvor: PU Splitsko-dalmatinska

Policijska postaja prometne policije Split ima daleko najveći broj prometnih nesreća u kojima su sudjelovali biciklisti no navedena policijska postaja prikuplja podatke cijelog teritorija za koji je nadležna: Dugopolje, Kaštela, Klis, Lećevica, Muć, Podstrana, Prgomet, Primorski Dolac, Solin, Split, Šolta. Nakon PPRP Split najveći broj prometnih nesreća zabilježen je policijskoj postaji Trogir i Omiš, a najviše je bilo prometnih nesreća s lakim ozljedama – 178.



Slika 49. Broj prometnih nesreća obzirom na posljedice u kojima su sudjelovali biciklisti u Splitsko-dalmatinskoj županiji – 2017.-2021.

Izvor: Policijska uprava Splitsko-dalmatinska

Na Slika 49. prikazane su prometne nesreće u kojima su sudjelovali biciklisti od 2017. do 2021. godine na cijelom području Splitsko-dalmatinske županije. Od 2017. do 2019. godine ukupan broj prometnih nesreća se postupno smanjuje, no nakon 2019. godine broj prometnih nesreća u kojima sudjeluju biciklisti je sve veći. Usto, postupno raste i broj biciklista koji su zadobili lake i teške tjelesne ozljede.

Šibensko-kninska županija

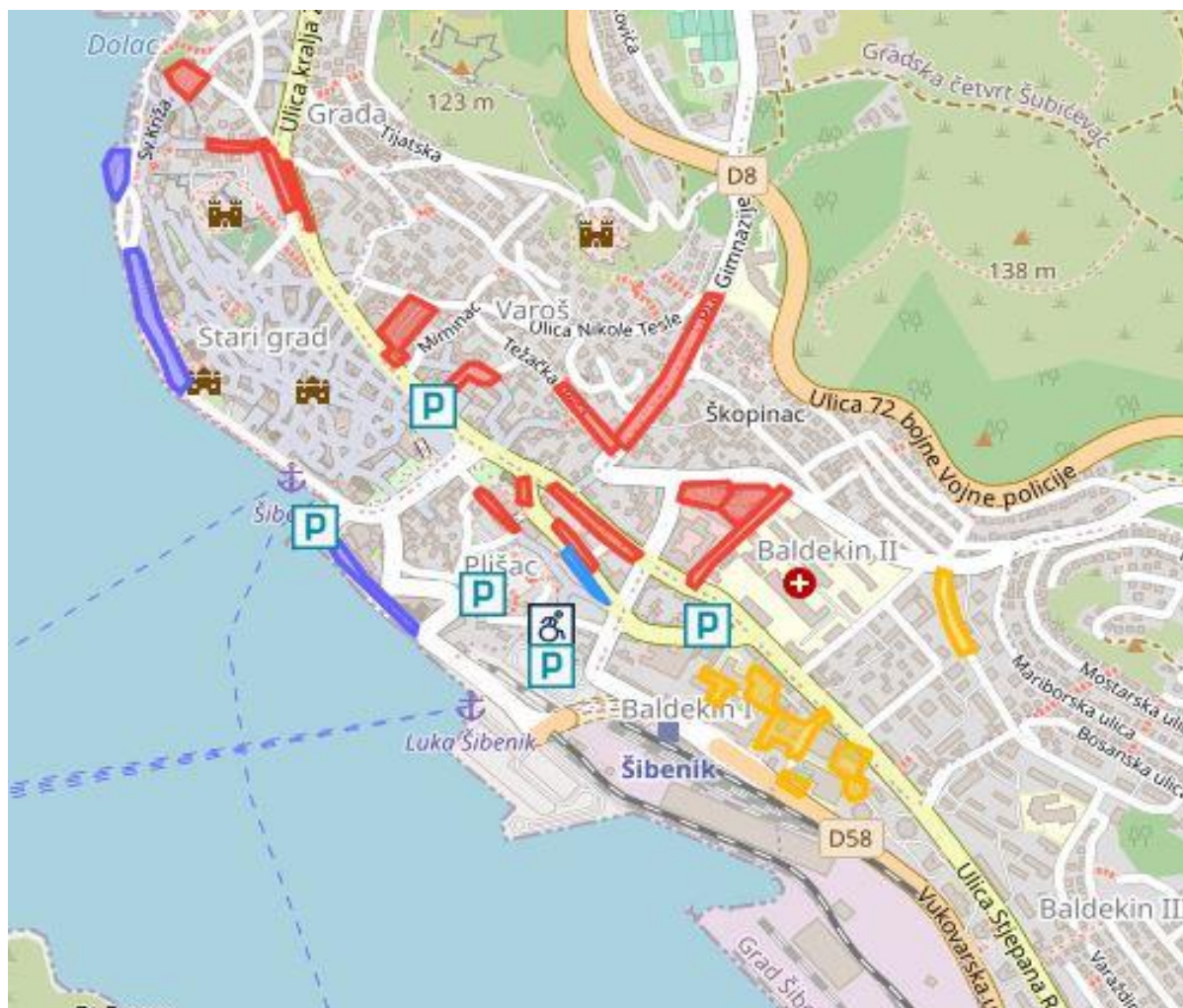
Biciklističke rute, staze većinom prolaze makadamskim putevima smještenih na poljima, u šumama, no ostatak istih prolaze cestovnom mrežom. Biciklisti su na takvim prometnicama ugroženi, smanjena im je sigurnost, udobnost putovanja.

5.1.7. Sustav parkiranja

Važan čimbenik prometa u naseljenim područjima, posebice gusto naseljenim, je promet u mirovanju koji se uglavnom odnosi na parkirana vozila. Pitanje parkiranja osobito je važno u obalnim naseljima u predjelima gdje je potrebno osigurati parkirna mjesta za stanovništvo koje stanuje u neposrednoj blizini, ali i za stanovništvo koje u grad dolazi zbog funkcije rada, opskrbe ili neke druge gradske funkcije. Promet u mirovanju jedan je od najvećih problema urbanih sredina jer stvara dodatna zagušenja cestovnog prometa u kretanju jer isključivanje i uključivanje s uličnih parkirnih mjesta usporava promet.

Društvo Split Parking d.o.o. upravlja sustavom javnih parkirališta u Gradu Splitu. Na području Grada Splita nalazi se 71 javno parkiralište te 20 garaža. Na području Grada Splita u izgradnji su dvije javne garaže s ukupno 581 parkirnim mjestom. Javna parkirališta su podijeljena na vanulična parkirališta, ulična parkirališta i parkirališta na autobusnom terminalu. Parkiralište na autobusnom terminalu nalazi se u zoni I i ima pet parkirališnih mjesta.

Sustavom javnog gradskog parkinga u Gradu Šibeniku upravlja tvrtka Gradski parking d.o.o. Na području Grada Šibenika postoji 34 parkirališta i jedna javna garaža, koji su podijeljeni po zonama.



Slika 50. Parkirališne zone na području Grada Šibenika

Izvor: Gradski parking Šibenik

Prema podacima Poslovnog plana Gradskog parkinga za 2022. godinu, na području Grada Šibenika je na kraju 2021. godine bilo 1.623 parkirnih mjesta. Broj parkirališta i parkirališnih mjesta po navedenim zonama prikazan je u priloženoj tablici (Tablica 40).

Tablica 40. Parkirališni kapaciteti u Gradu Šibeniku

Parkirna zona	Ukupan broj parkirnih mjesta	Broj parkirnih mjesta u uličnom parkingu	Broj parkirnih mjesta u zatvorenom parkingu	Broj parkirnih mjesta za osobe s invaliditetom
Zona 0	129	129	-	10
Zona 0+	240	240	-	10
Zona 1	297	297	-	16
Zona 1+	17	17	-	1
Zona 2	250	250	-	11
Zona A	272	-	272	10
Zona A+	130	-	130	2
Zona B	254	-	254	13
Zona C	34	-	34	-
Invalidska zona	2	-	-	2
Ukupno	1625	933	690	75
sezonska (2021)				



Parkirna zona	Ukupan broj parkirnih mjesta	Broj parkirnih mjesta u uličnom parkingu	Broj parkirnih mjesta u zatvorenom parkingu	Broj parkirnih mjesta za osobe s invaliditetom
TEF	400		400	
Bazen	100	100		5
Solaris	100	100		5
Ukupno (sezonska)	600	200	400	10

Izvor: Gradski parking d.o.o.

5.1.7.1. Naplata parkinga

Na području Grada Splita sustav parkiranja organiziran je u 4 zone naplate. Naplata se odvija različito u ljetnom i zimskom periodu. Zbog turističke sezone, naplata parkinga u ljetnom periodu je skuplja nego u zimskom periodu. Društvo Split Parking d.o.o. upravlja sustavom javnih parkirališta u Gradu Splitu, a u nastavku je dan pregled uličnih, vanuličnih parkirališta te javnih garaža na području Grada Splita.

Tablica 41. Javne garaže u Gradu Splitu na dan 31.3.2022.

Naziv garaže	Broj parkirnih mjesta za vozila	Broj parkirnih mjesta za motokotače	Zona
GARAŽA JOBOVA – Jobova ulica 7a	76	7	III
GARAŽA RENDIĆEVA I – Ulica Ivana Rendića 12	93	19	III
GARAŽA RENDIĆEVA II – Plančićeva ulica 14	119	4	III
GARAŽA SUKOIŠAN – Sukoišanska ulica 22	285/ + 15 INV.	0	III
GARAŽA MUSLIMANKA – Ulica Domovinskog rata 43	54	5	III
GARAŽA SMILJANIĆEVA – Smiljanićeva ulica 18a	161	17	III
GARAŽA DVORNOKOVI DVORI – Ulica slobode 2B	38	0	III
GARAŽA ŠIŽGORIĆEVA – Ulica Alojzija Stepinca 1a	64	17	III
GARAŽA ŠIMIĆEVA – Ulica Antuna Branka Šimića 7	515	12	III
GARAŽA FREGATA – Ruđera Boškovića 5	11	0	III
GARAŽA RUĐERA BOŠKOVIĆA – Ulica Ruđera Boškovića 25	967	90	III
GARAŽA ODESKA – Odeska ulica 7a	129	0	III
GARAŽA DOVERSKA – Doverska ulica 21a	270	15	III
GARAŽA TRONDHEIMSKA – Trondheimska ulica 3a	36	5	III
VRAZOVA – Ul. Stanka Vraza	148	23	
GARAŽA DOMOVINSKOG RATA – Pujanke ulica 77a	45	0	III
GARAŽA PUJANKE II – Ulica Ive Tijardovića 22a	123	0	III
GARAŽA PUJANKE I – Pujanke ulica 28a	127	0	III
GARAŽA ZAGORSKI PUT – Ulica Jakova Gotovca 4a	215	0	III
Bijankinijeva ulica	3	0	III
Ukupno - 3708	3479/+15 INV	214	

Izvor: Split Parking d.o.o.



Tablica 42. Kapaciteti vanuličnih parkirališta u Gradu Splitu na dan 31.3.2022.

Vanulična parkirališta	Zona	Broj komercijalnih PM	Broj PM za osi	Broj rezerviranih PM	PM s rampom	PM za motore
RIVA - Obala Hrvatskog narodnog preporoda 2	I	95	5	6	1	0
BIJANKINIJEVA - Bijankinijeva ulica 2	I	129	0	0	0	0
ZRINSKO FRANKOPANSKA - Ul.Z.Frankopanska 6	I	132	11	0	0	0
TRG HRVATSKE BRATSKE ZAJEDNICE	II	350	13	0	0	0
SVAČIĆEVA - Ul. PetraSvačića 18	I	226	9	0	0	0
VUKOVARSKA - Livanjska ulica 18	I	93	7	0	0	0
BOŠKOVIĆEVA I - Ul. Brune Bušića 6	III	103	6	0	0	0
BOŠKOVIĆEVA II - Ul. Brune Bušića 6	III	52	2	0	0	0
PRIMA III - Ul. Ruđera Boškovića 18A	III	89	4	20	0	0
DRAČEVAC	III	85	0	0	0	0
V.Terzić-M.Tripala 9	III	285	20	0	0	0
MALA DVORANA GRIPE	III	46	2	0	0	0
Tijardovićeve 2A-Pujanke	III	258	13	0	0	25
Sučidar-Krležina	III	304	0	0	0	0
Ostravska	III	305	0	0	0	0
Ukupno		2552	92	26	1	25

Izvor: Split parking d.o.o.

Tablica 43. Kapaciteti uličnih parkirališta u Gradu Splitu na dan 31.3.2022.

Ulična parkirališta	Zona	Broj parkirnih mjesta
Ulica Petra Svačića	I	21
Zagrebačka ulica	I	24
Trumbićeva obala-MATEJUŠKA	I	19
Matejuška	I	21
Šperun-SVETI FRANE	I	24
Ulica bana Jelačića	I	30
Ulica Petra Zoranića	I	17
Držićeva ulica	I	32
Ulica kneza Višeslava – DONJA	I	12
Bijankinijeva ulica	I	50
Sinjska ulica	I	6
Ulica Sv. Petra Starog	I	26
Zlodrina Poljana	I	30
Pojišan 1(Pojišanska-spoj sa Zvonimirovom ulicom)	I	8
Trg Franje Tuđmana 4	I	3
Domovinskog rata 21	II	25
Domovinskog rata 4	II	18
Gorička ulica	II	30
Gorička ulica – PARKIRALIŠTE	II	15
Mažuranićevo šetalište	II	19



Ulična parkirališta	Zona	Broj parkirnih mjesta
Mikačičeva ulica	II	26
Mikačičeva ulica – PARKIRALŠTE	II	49
Ulica Ivana Gudnulića – ISTOK	II	23
Ulica Ivana Gundulića – PARK	II	50
Starčevićeva ulica	II	14
Tolstojeva ulica	II	31
Sukoišan kolodvor	II	25
Ulica Ivana Gundulića – SJEVER	II	33
Tolstojeva – parkiralište	II	51
Kragićeva poljana	II	113
Trumbićeva obala - TOMIĆA STINE	II	24
Ulica Kneza Višeslava – GORNJA	II	36
Zrinsko Frankopanska ulica-PARK ZAPAD	II	15
Zrinsko Frankopanska ulica-BOGOSLOVNI FAKULTET	II	14
Ulica Ljudevita Posavskog	II	32
Lovretska ulica	II	9
Sukoišanska ulica	III	45
Bolnica Križine	III	70
Pojišan	III	47
Poljička-SJEVER	III	18
Poljička- JUG	III	23
Vinkovačka	III	49
Poljička Smrdečac	III	48
Domovinskog rata 29	III	25
Preradovićevo šetalište-BAČVICE	III	28
Preradovićevo šetalište-LJETNO KINO	III	32
Preradovićevo šetalište-HATZEOV PERIVOJ	III	30
Zrinsko Frankopanska ulica-ARHEOLOŠKI MUZEJ	III	43
Stobreč	III	109
Zvončac	III	121
Sustipan	III	101
Lička ulica	III	44
Rovinjska 4	III	1
Domovinskog rata br. 50-66	III	67
FINA	IV	10
Ukupno		1886

Izvor: Split Parking d.o.o.

Parkirna mjesta pod naplatom su podijeljena u 10 različitih zona koje su podijeljene u 5 zona uličnog parkinga (0, 0+, 1, 1+ i 2), 4 zone zatvorenog parkinga (A, A+, B, C) te jednu zonu namijenjenu za parkiranje osoba s invaliditetom. Broj parkirališta i parkirališnih mjesta po navedenim zonama prikazan je u priloženoj tablici (Tablica 44).



Tablica 44. Parkirališni kapaciteti u Gradu Šibeniku

Parkirna zona	Ukupan broj parkirnih mjesta	Broj parkirnih mjesta u uličnom parkingu	Broj parkirnih mjesta u zatvorenom parkingu	Broj parkirnih mjesta za osobe s invaliditetom
Zona 0	129	129	-	10
Zona 0+	240	240	-	10
Zona 1	297	297	-	16
Zona 1+	17	17	-	1
Zona 2	250	250	-	11
Zona A	272	-	272	10
Zona A+	130	-	130	2
Zona B	254	-	254	13
Zona C	34	-	34	-
Invalidska zona	2	-	-	2
Ukupno	1625	933	690	75
sezonska (2021)				
TEF	400		400	
Bazen	100	100		5
Solaris	100	100		5
Ukupno (sezonska)	600	200	400	10

Izvor: Gradski parking d.o.o.

5.1.8. Teretni promet

Na prostoru Šibensko-kninske županije i Splitsko-dalmatinske županije prijevoz se vrši na četiri načina: cestovnim, željezničkim, pomorskim i zračnim putem. HŽ Cargo je odgovoran za prijevoz terete na željeznici, dok različiti operatori vrše prijevoz terete u cestovnom, zračnom i pomorskom prometu.

5.1.8.1. Cestovni promet

Cestovno-željeznički terminali na području Masterplana nalaze se u sklopu morskih luka Šibenik i Split, odakle se vrši daljnji promet teretom. Okosnica odvijanja teretnog prometa jest autocesta A1 Zagreb-Split.

5.1.8.2. Željeznički promet

U sklopu terminala morskih luka Šibenik i Split posluje HŽ Cargo, prevozeći i dovozeći teret u područje morskih luka i iz područja morskih luka. Željezničkim ranžirnim kolodvor Split-Predgrađe koji je putem pruge Split-Perković–Knin i povezan sa Sjevernom lukom i teretnim kolodvorom na Kopilici upravlja državna tvrtka HŽ Cargo d.o.o. HŽ Cargo d.o.o. je nacionalni operator željezničkog teretnog prijevoza i najveći željeznički prijevoznik u Hrvatskoj. Predmet poslovanja tvrtke je javni prijevoz tereta u domaćem i međunarodnom željezničkom i kombiniranom prometu, te prekrcaj tereta u željezničkim kolodvorima.

5.1.8.3. Zračni promet

Unutar Zračne luke Split organiziran je terminal za zračno-cestovni promet. Zračni terminal namijenjen je primanju, skladištenju, carinjenju, prepakiranju i otpremi robe i tereta zračnim i cestovnim putem.

5.1.8.4. Pomorski promet

Na prostoru funkcionalne regije Srednja Dalmacija dva su postojeća terminala za prihvat robe u pomorskom prometu, a to su terminali morskih luka Šibenik i Split. U blizini morskih luka organizirani su i cestovni i željeznički promet za prijevoz robe cestovnim i željezničkim putem. Terminali se koriste za primitak, skladištenje, carinjenje, prepakiranje i otpremu robe tereta.

Na području Splitsko-dalmatinske županije postoji pomorska teretna luka smještena na sjevernom dijelu splitskog poluotoka. Luka je namijenjena ukrcaju, iskrcaju, prekrcaju gotovo svih vrsta (rasuti, hladni, specijalni teški teret, kontejneri) te je nakon riječke i pločanske luke, treća po prometu tereta u Hrvatskoj. Na navedenom području postoje terminali za rasuti teret, za generalni teret, kontejnerski terminali, Ro-Ro terminali. Područje Sjeverne luke podijeljeno je na nekoliko bazena, odnosno na sljedeća lučka područja:

- Vranjičko-solinski bazen,
- Kaštelanski bazen B,
- Kaštelanski bazen C,
- Kaštelanski bazen D – Resnik.

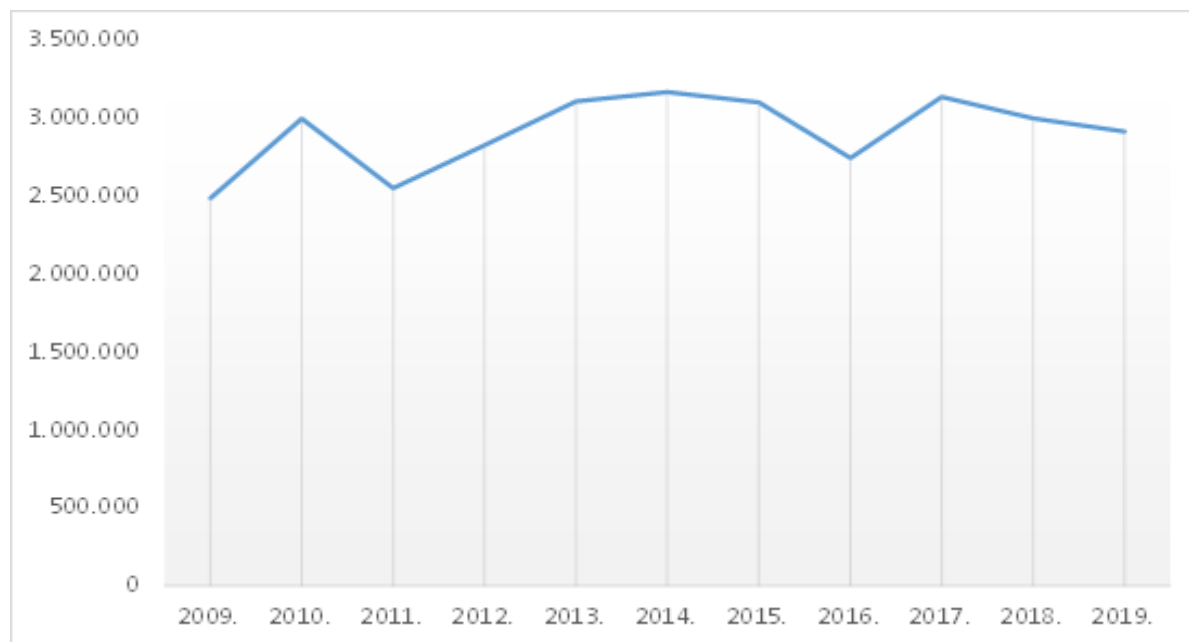
Vranjičko-solinski bazen namijenjen je za prihvat teretnih brodova, a Kaštelanski B i C jesu teretni bazeni za industrijske potrebe, a Kaštelanski D bazen namijenjen za promet putnika kao i bazen Gradska luka koji uz promet putnika namijenjen i prijevozu vozila koje prevoze trajekti.

Šibensko-kninska županija na svom teritorijalnom obuhvatu posjeduje samo jednu teretnu luku nedaleko od samog središta grada. U luci postoje terminali za prekrcaj sirovog fosfata, prekrcaj generalnog i rasutog tereta te terminal za prekrcaj drvene građe.

Teretnom lukom Split, smještenoj u akvatoriju Sjeverne luke, upravlja tvrtka Luka d.d. Split koja obavlja djelatnosti pretovarnih usluga na području luke.

Lukom Šibenik, upravlja Lučka uprava Šibenik. Lučka uprava Šibenik upravlja o gradnjom, održavanjem, zaštitom i unapređenjem pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje, te omogućava osiguravanje trajnog i nesmetanog obavljanja lučkog prometa.

Na području Sjeverne luke terminal za rasuti teret proteže se na površini od 21.600 m² od čega otvoreno skladište zauzima površinu od 10.000 m² dok je zatvoreni skladišni prostor površine 11.600 m². Uz navedeni terminal proteže se operativna obala u duljini od 550 metara duž koje pristaju teretni brodovi iz kojih se ukrcava, iskrcava ili prekrcava teret. Za manipulaciju teretom pomorska luka lit sadrži šest dizalica različite namjene, kontejnerski manipulator, nekolicinu viličara, prikolice, utovarivače, kamione i transportne trake.



Slika 51. Teretni promet u luci Split od 2009. do 2019. godine

Izvor: Statistike - Port of Split (portsplit.hr)

Pomorska teretna luka u Gradu Šibeniku sadržana je od tri terminala: terminal za prekrcaj sirovog fosfata, za prekrcaj generalnog i rasutog tereta te terminal za prekrcaj drvene građe.

Terminal koji služi za prekrcaj generalnog tereta u pomorskoj teretnoj luci Šibenik ima otvoren skladišni prostor na površini od 20.000 m². Ukrcaj i iskrcaj tereta obavlja se manipulacijskim sredstvima, točnije dvama portalnim dizalicama i jednom mobilnom dizalicom. Na terminalu za prekrcaj drvene građe nalaze se dvije vrste skladišnih prostora od kojih jedno zatvorenog tipa površine 15.500 m² (od čega je jedan dio natkriven nadstrešnicama), a drugi dio čini otvoreno, asfaltirano skladište površine 55.000m².

5.1.9. Prometna istraživanja

Provođenje prometnih istraživanja i prikupljanja podatka služi da bi se utvrdilo postojeće stanje u prometnoj mreži funkcionalne regije Srednja Dalmacija. Istraživanjima se stječe uvid u trendove, izazove prometa. Prikupljanje podataka na području funkcionalne regije Srednja Dalmacija realizirano je tijekom dva različita razdoblja u godini, što je rezultat sezonalnog karaktera obiju županija koje privlače velik broj turista tijekom ljetnih mjeseci. U prvoj fazi projekta, suradnja s relevantnim dionicima omogućila je prikupljanje novih podataka putem anketiranja i brojanja prometa. Sintezom kvantitativnih i kvalitativnih podataka, postignuto je dublje razumijevanje prometnog sustava unutar funkcionalne regije Srednja Dalmacija. Prikupljeni podaci koji su se koristili u izradi prometnog modela te za izradu različitih scenarija prometnog sustava.

U svrhu utvrđivanja prometnih matrica i navika putovanja unutar istraživanog područja, provedene su ankete kućanstava i IO ankete. Ankete kućanstava omogućile su prikupljanje podataka o putovanjima i preferencijama putovanja uključenih domaćinstava. Osim anketa kućanstava, u prvoj fazi projekta

provedeno je i obilježavanje velikog broja istraživanja u cestovnom prometu osobnih vozila i sustavu javnog prijevoza.

5.1.9.1. Anketiranje kućanstva

Anketiranjem kućanstava prikupljena se mišljenja i stavovi stanovnika funkcionalne regije o postojećem prometnom sustavu različitih prometnih sektora. Primarni cilj provođenja kućanskih anketa je stjecanje uvida u osobna putovanja ispitanika i njihove navike putovanja. Dobiveni podaci koriste se za izradu matrice putovanja što omogućuje bolje razumijevanje prometnih obrazaca i ponašanja stanovnika funkcionalne regije.

Istraživanje je provedeno u dva perioda godine: ljetnom i zimskom razdoblju, odnosno unutar i van sezone. Ukupno je prikupljeno 1.430 anketa s ciljem dobivanja relevantnih podataka i informacija. Ova metoda prikupljanja podataka omogućila je temeljitu analizu i usporedbu mišljenja i stavova sudionika u različitim vremenskim razdobljima.

Tablica 45. Ključne brojke o veličini kućanstva, broju vozila, motocikala i bicikala iz anketa kućanstva

Istraživanje izvan sezone	Splitsko-dalmatinska županija	Šibensko-kninska županija	Područje Masterplana	Grad Split
Prosječna starost ispitanika	52,70	50,20	52,41	54,48
Prosječna veličina kućanstava (broj članova)	3,26	3,08	3,24	2,99
Broj zaposlenih po kućanstvu	1,47	1,43	1,46	1,46
Prosječan broj osobnih automobila po Kućanstvu	1,59	1,66	1,60	1,46
Prosječan broj motocikala po kućanstvu	0,30	0,30	0,30	0,23
Prosječan broj bicikala po kućanstvu	1,20	1,19	1,20	0,93
Postotak kućanstava bez automobila	11,88 %	7,95 %	11,42 %	14,55 %
Postotak kućanstava s 2 ili više automobila	46,02 %	46,59 %	46,08 %	40,38 %
Istraživanja u sezoni	Splitsko-dalmatinska županija	Šibensko-kninska županija	Područje Masterplana	Grad Split
Prosječna starost ispitanika	54,49	53,26	54,36	53,72
Prosječna veličina kućanstava (broj članova)	3,13	3,06	3,12	2,96
Broj zaposlenih po kućanstvu	1,35	1,56	1,37	1,29
Prosječan broj osobnih automobila po Kućanstvu	1,48	1,79	1,51	1,35
Prosječan broj motocikala po kućanstvu	0,25	0,37	0,26	0,2
Prosječan broj bicikala po kućanstvu	1,01	1,34	1,04	0,84
Postotak kućanstava bez automobila	8,94 %	13,33 %	8,57 %	8,50 %
Postotak kućanstava s 2 ili više automobila	45,62 %	61,67 %	43,13 %	38,50 %

Izvor: Izvještaj o anketi u prometu sa planom redovnog prikupljanja podataka, 2022

Tablica 46. Postotak putovanja između županija na dnevnoj bazi - svi vidovi prometa (zimsko istraživanje)

Ankete kućanstva - putovanje između županija		Do županije			
Od županije		Drugo	Grad Split	Splitsko-dalmatinska	Šibensko-kninska
Ljudi koji žive u Gradu Splitu	Drugo	1 %	1 %	1 %	0 %
	Grad Split	0 %	78 %	10 %	0 %
	Splitsko-dalmatinska	0 %	5 %	5 %	0 %
	Šibensko-kninska	0 %	0 %	0 %	0 %
		Drugo	1 %	0 %	0 %



Ankete kućanstva - putovanje između županija		Do županije			
Od županije		Drugo	Grad Split	Splitsko-dalmatinska	Šibensko-kninska
Ljudi koji žive u Splitsko-dalmatinskoj županiji	Grad Split	0 %	27 %	4 %	0 %
	Splitsko-dalmatinska	1 %	17 %	48 %	1 %
	Šibensko-kninska	0 %	0 %	0 %	0 %
Ljudi koji žive u Šibensko-kninskoj županiji	Drugo	2 %	0 %	0 %	0 %
	Grad Split	0 %	2 %	0 %	2 %
	Splitsko-dalmatinska	2 %	0 %	2 %	6 %
	Šibensko-kninska	3 %	0 %	3 %	80 %

Izvor: Izvještaj o anketi u prometu sa planom redovnog prikupljanja podataka, 2022

Prema provedenom istraživanju, 78 % stanovnika Grada Splita svakodnevno je ostvarilo putovanja unutar administrativnih granica grada. U slučaju stanovnika ostalog područja Splitsko-dalmatinske županije, njih 48 % je najčešće svoje putovanje započinjalo i završavalo unutar iste županije. S druge strane, stanovnici Šibensko-kninske županije su u 80 % slučajeva putovanje počinjali i završavali unutar svoje županije.

Tablica 47. Postotak putovanja između županija na dnevnoj bazi - svi vidovi prometa (ljetna istraživanja)

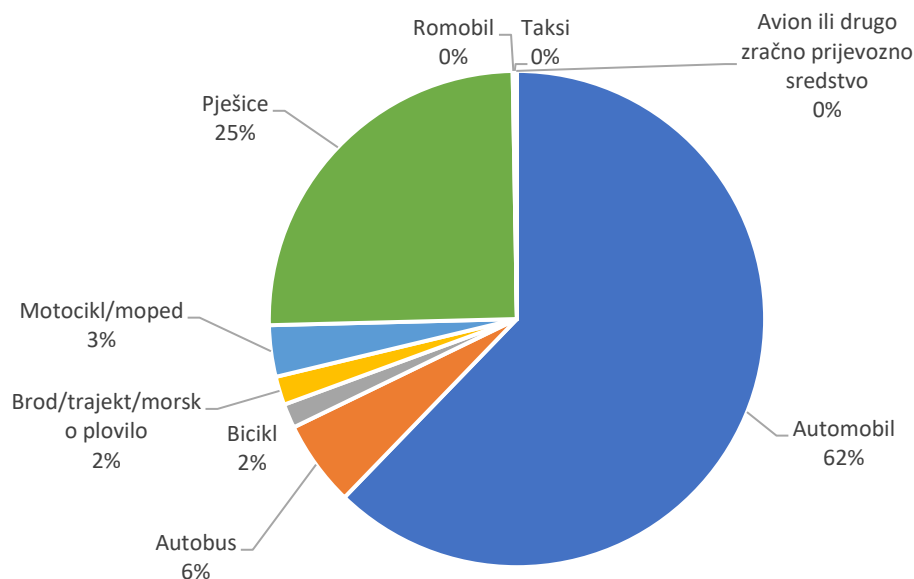
Ankete kućanstva - putovanje između županija		Do županije			
Od županije		Drugo	Grad Split	Splitsko-dalmatinska	Šibensko-kninska
Ljudi koji žive u Gradu Splitu	Drugo	1 %	0 %	0 %	0 %
	Grad Split	2 %	62 %	17 %	2 %
	Splitsko-dalmatinska	1 %	3 %	11 %	0 %
	Šibensko-kninska	0 %	1 %	0 %	1 %
Ljudi koji žive u Splitsko-dalmatinskoj županiji	Drugo	1 %	0 %	1 %	0 %
	Grad Split	1 %	24 %	8 %	1 %
	Splitsko-dalmatinska	2 %	15 %	47 %	1 %
	Šibensko-kninska	0 %	0 %	0 %	0 %
Ljudi koji žive u Šibensko-kninskoj županiji	Drugo	0 %	0 %	0 %	0 %
	Grad Split	0 %	0 %	0 %	0 %
	Splitsko-dalmatinska	0 %	0 %	0 %	0 %
	Šibensko-kninska	2 %	2 %	4 %	92 %

Izvor: Izvještaj o anketi u prometu sa planom redovnog prikupljanja podataka, 2022

Tijekom provedenih ljetnih istraživanja 62 % stanovnika Grada Splita obavljalo je putovanja unutar grada, a njih 17 % je započelo putovanje u Gradu Splitu a završilo na području Splitsko-dalmatinske županije. Stanovnici Splitsko-dalmatinske županije u 47 % slučajeva putovanja su započinjali i završavali na području županije, dok se 24 % putovanja odvijalo unutar Grada Splita. U 92 % slučajeva stanovnicima Šibensko-kninske županije je početno i završno odredište bilo unutar županije.

5.1.9.2. Distribucija po vidovima prometa

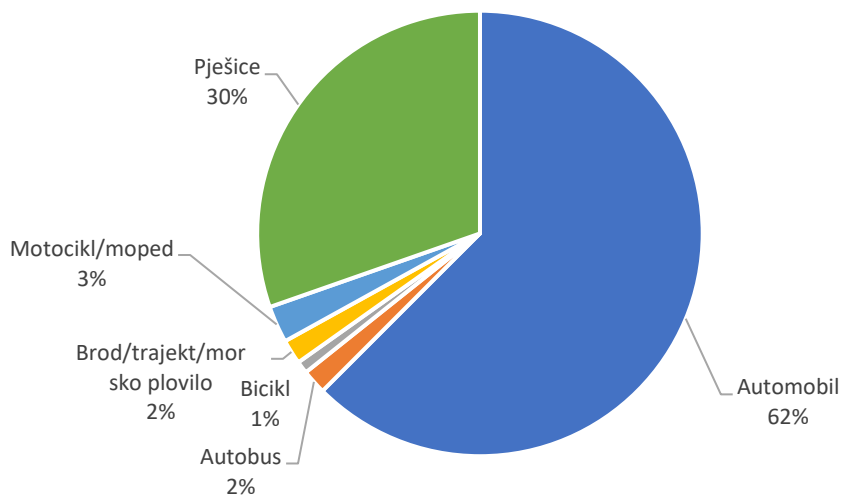
U većini slučajeva, stanovnici funkcionalne regije preferiraju putovanje osobnim automobilom, što čini 62 % ukupnog udjela putovanja. Pješčenje je također popularan način kretanja i koristi se u 25 % slučajeva. Javni autobusni prijevoz, brodovi/trajekti i bicikli su podjednako zastupljeni - 2 %.



Slika 52. Distribucija putovanja na području Funkcionalne regije

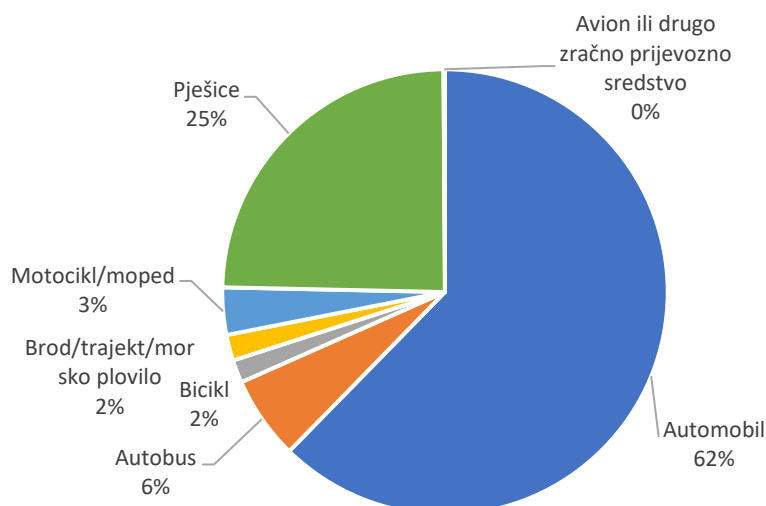
Izvor: Izvještaj o anketi u prometu sa planom redovnog prikupljanja podataka, 2022

Na području Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije najzastupljeniji oblik prijevoza je automobil s udjelom od 62 %. Pješaćenje za odlazak do odredišta u Splitsko-dalmatinskoj koristi 25 % stanovnika, a u Šibensko-kninskoj njih 30 %. Putovanja javnim prijevozom, odnosno autobusom u Šibensko-kninskoj (2 %) zauzimaju manju udio no u Splitsko-dalmatinskoj (6 %). Putovanja biciklom, motociklom i brodom/trajektom podjednako su zastupljena na području obje županije.



Slika 53. Distribucija putovanja na području Šibensko-kninske županije

Izvor: Izvještaj o anketi u prometu sa planom redovnog prikupljanja podataka, 2022

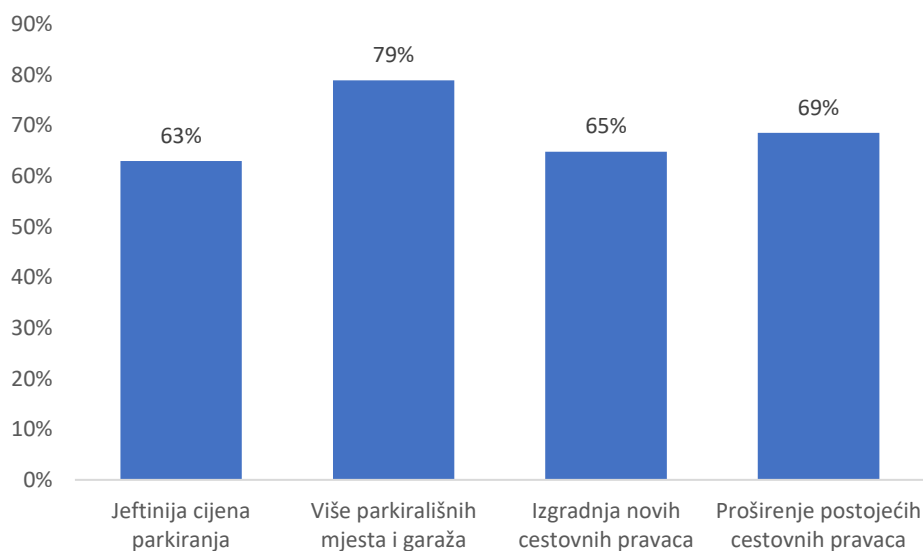


Slika 54. Distribucija putovanja na području Splitsko-dalmatinske županije
Izvor: Izvještaj o anketi u prometu sa planom redovnog prikupljanja podataka, 2022

Mišljenja o prometu

Prilikom anketiranja kućanstva ispitanicima su postavljena pitanja o različitim oblicima prometovanja i njihovom stanju, mogućnostima za poboljšanje svakog oblika prometa na području obuhvata, odnosno Funkcionalne regije.

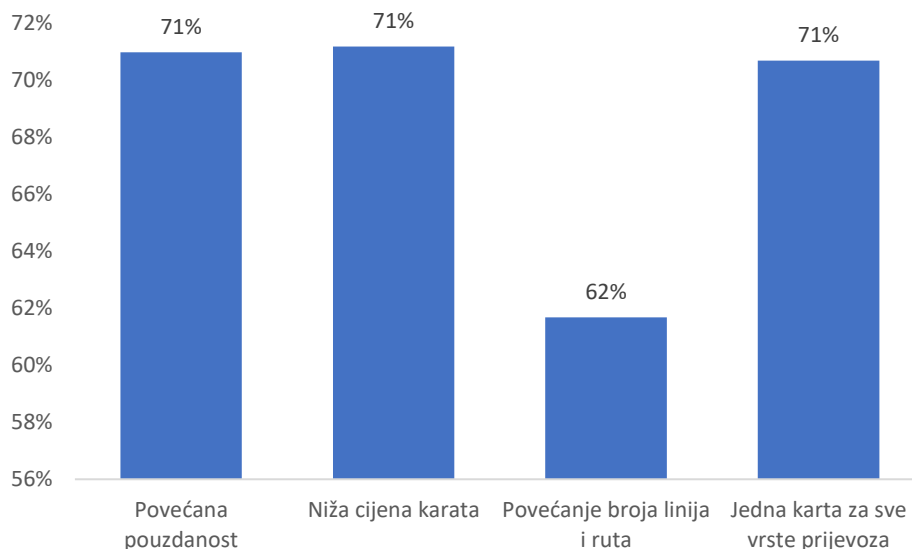
Vezano za prijevoz osobnim automobilima ispitanici su istaknuli kako se uvjeti mogu poboljšati većim brojem parkirnih mjesta i jeftinijom naplatom parkinga. Ispitanici su istaknuli važnost izgradnje i poboljšanja postojeće cestovne infrastrukture.



Slika 55. Prijedlozi za poboljšanje uvjeta za prijevoz osobnim automobilom prema anketama kućanstva
Izvor: Izvještaj o anketi u prometu sa planom redovnog prikupljanja podataka, 2022



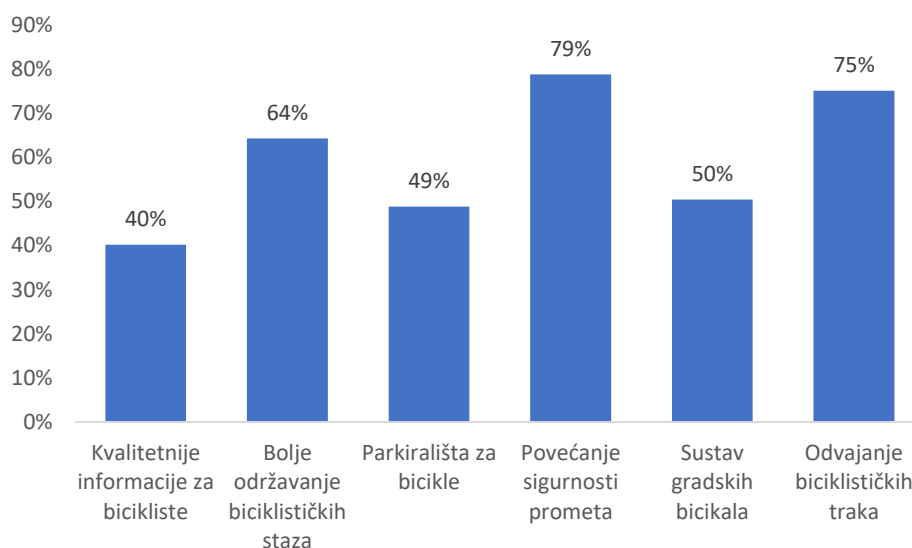
Kako bi se poboljšali uvjeti u javnom prijevozu putnika ispitanici smatraju da je važno smanjenje cijene karata, točnost dolaska autobusna na stanice, uvođenjem jedne karte za sve oblike javnog prijevoza. Povećanje broja linija i ruta javnog prijevoza važno je za 62 % ispitanika.



Slika 56. Prijedlozi za poboljšanje uvjeta u javnom prijevozu putnika prema anketama kućanstva

Izvor: Izvještaj o anketi u prometu sa planom redovnog prikupljanja podataka, 2022

Istraživanje je pokazalo da su sudionici prepoznali važnost stvaranja odvojenosti između biciklista i motornog prometa kako bi se poboljšala sigurnost biciklista u prometu. Osim toga, istaknuli su potrebu za povećanjem opće sigurnosti u prometu za bicikliste. Oko polovice ispitanika ističe važnost parkinga za bicikle kao i razvijanje postojećeg sustava javnog gradskih bicikala.



Slika 57. Prijedlozi za poboljšanje uvjeta biciklističkog prijevoza putnika prema anketama kućanstva

Izvor: Izvještaj o anketi u prometu sa planom redovnog prikupljanja podataka, 2022

5.1.9.3. Sustav javnog prijevoza

U sustavu javnog prijevoza provodila su se istraživanja brojanja putnika na pojedinim linijama kao i provođenje izvorišno-odredišnih anketa na terminalima javnog prijevoza. Dobiveni podaci o svrsi putovanja, načinu dolaska/odlaska na stanice ili terminale, vremenu putovanja do stanice i slično koristili su se u izradi prometnog modela kako bi se dobila što realističnija slika cjelokupnog prometnog sustava područja obuhvata. Anketiranje putnika kao i brojanje na pojedinim linijama odvajalo se u jutarnjim i popodnevim vršnim satima (6:00-9:00 i 15:00-18:00). Istraživanja u sustavu javnog prijevoza putnika također su se odvijala u dva perioda godine, unutar i izvan turističke sezone. Rezultati brojanja putnika ukazuju na ukupno 33.700 putnika koji su koristili te linije. U nastavku je prikazana tablica s brojem putnika na pojedinoj liniji. Nekoliko linija javnog gradskog prijevoza istaknulo se po visokom broju putnika: Linija 3: Brda - Lovrinac (5.357 putnika), Linija 18: Brnik - HNK - Brnik (4.325 putnika) i Linija 37: Split - Airport - Trogir (3.542 putnika).

Tablica 48. Broj putnika javnog prijevoza na pojedinoj liniji

Linija	Broj putnika u javnom prijevozu (unutar i van sezone)
Linija 1: HNK – Starine	1.817
Linija 3: Brda – Lovrinac	5.357
Linija 6: HNK – Kila	2.785
Linija 8: Zvončac – Žnjan	3.276
Linija 9: Ravne njive – Trajektna luka	3.484
Linija 15: Duilovo – Trajektna luka	3.114
Linija 16: HNK - Ninčevići	1.898
Linija 17: Spinut – Lora – Kampus – Trstenik	1.309
Linija 18: Brnik – HNK – Brnik	4.325
Linija 37: Split – Airport – Trogir	3.542
Linija 60: Split – Omiš – Ravnički most	3.063
Ukupno:	33.700

Izvor: Izvještaj o anketi u prometu sa planom redovnog prikupljanja podataka, 2022

Provedene su izvorišno-odredišne ankete na terminalima javnog prijevoza, gdje su sudionici ispitivani o svojim putovanjima. Najveći broj ispitanika koji su putovanje započeli od svojih domova završili su ga na radnom mjestu (128), mjestu za rekreaciju ili zabavu (295) ili u obrazovnoj ustanovi (99). Kada je riječ o sudionicima koji putuju s posla ili poslovnih putovanja, najčešće krajnje odredište je njihov dom. Ispitanici koji putuju s mjesta rekreacije ili zabave najčešće završavaju putovanje kod svojih domova (106) ili na drugim mjestima namijenjenim rekreaciji ili zabavi (66).

Tablica 49. Svrha putovanja na temelju izvorišno-odredišnih anketa u javnom prijevozu

Odredište	Dom	Obrazovanje	Posao	Poslovno	Kupovina	Rekreacija /Zabava	Drugo
Dom	47	99	128	42	34	295	42
Obrazovane	40	4	1	0	0	2	0
Posao	64	0	28	5	1	8	1
Poslovno	42	0	3	5	1	1	0
Kupovina	14	0	0	0	2	0	0
Rekreacija /Zabava	106	1	6	3	0	66	3
Drugo	24	0	0	3	0	6	3

Izvor: Izvještaj o anketi u prometu sa planom redovnog prikupljanja podataka, 2022

5.1.9.4. Promet osobnih vozila

Za potrebe prikupljanja relevantnih podataka o cestovnom prometu Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije korišteni su radari postavljeni na sedam prethodno odabranih lokacija. Mjerenje se provodilo u dva različita razdoblja – tijekom i izvan turističke sezone kako bi se osigurala cjelovitost i pouzdanost prikupljenih podataka.

U nastavku prikazane su i navedene lokacije gdje su provedena mjerenja prometa pomoću radara. Na temelju prikupljenih podataka, utvrđeno je da su najveći broj vozila zabilježeni na sljedećim presjecima: Vrgorac (s ukupno 3.607 vozila), Muć (s ukupno 2.815 vozila) i Kistanje jug (s ukupno 2.879 vozila).

Tablica 50. Broj vozila na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija unutar i izvan sezone (mjerenje radarima)

Lokacija radara	Broj vozila (unutar i van sezone)
Drniš	1.569
Gradac	2.414
Kistanje jug	2.879
Kistanje sjever	1.236
Muč	2.815
Unešić	996
Vrgorac	3.607
Ukupno:	15.516

Izvor: Izvještaj o anketi u prometu sa planom redovnog prikupljanja podataka, 2022

Brojanje prometa pomoću kamera izvršeno je na trinaest lokacija unutar Grada Splita pomoću kamera. Na dvanaest lokacija, kamere su bilježile promet na raskrižjima, dok se na jednoj lokaciji promet brojao samo na određenom presjeku ceste. Analizom prikupljenih podataka, identificirana su najfrekventnija raskrižja u Splitu.

Na prvom mjestu po broju vozila nalazi se raskrižje Domovinskog rata – Solinska, gdje je zabilježeno ukupno 140.528 vozila. Slijedi raskrižje Domovinskog rata – Stinice s ukupno 129.124 vozila. Treće najfrekventnije raskrižje je Poljička cesta – Velebitska ulica, s ukupnim brojem vozila od 151.165. Na četvrtom mjestu je raskrižje Poljičke ceste i Brune Bušića s ukupno 120.505 vozila.

Tablica 51. Broj vozila na području Grada Splita unutar i izvan sezone (brojanje prometa kamerama)

Lokacija	Broj vozila (unutar i van sezone)
Antuna Gustava Matoša – Kaštelanska	69.612
Domovinskog rata – Solinska	140.528
Domovinskog rata – Stinice	129.124
Domovinskog rata - Ulica slobode	103.181
Domovinskog rata – Vukovarska	56.314
Kralja Zvonimira - Ulica slobode (jug)	40.528
Kralja Zvonimira - Ulica slobode (sjever)	52.637
Poljička cesta - Brune Bušića	120.505
Poljička cesta - Dubrovačka ulica	100.570
Poljička cesta - Velebitska ulica	151.165
Vukovarska ulica - Brune Bušića	85.224
Vukovarska ulica (Interspar)	86.929
Zagrebačka - Kralja Zvonimira	39.202
Ukupno:	1.175.519

Izvor: Izvještaj o anketi u prometu sa planom redovnog prikupljanja podataka, 2022



U tablici prikazani su rezultati istraživanja putovanja na cestovnim presjecima, gdje su sudionici ispitivani o svojim izvorima i odredištima. Najveći broj ljudi započinje putovanja iz svojih domova, pri čemu se većina putovanja završava na radnom mjestu (624) ili na nekom mjestu za zabavu i rekreaciju (408). Kada je riječ o povratku s posla, većina sudionika navodi da im je krajnje odredište njihov dom (358). Također, kada se radi o putovanjima s mjesta kupovine ili iz zabave/rekreacije, većina ispitanika također navodi da im je krajnje odredište njihov dom (91/237).

Tablica 52. Svrha putovanja na temelju izvorišno-odredišnih anketa u cestovnom prometu

	Dom	Obrazovanje	Posao	Poslovno putovanje	Kupovina	Rekreacija/Zabava	Drugo
Dom	52	22	624	187	176	408	294
Obrazovane	11	2	0	0	1	1	1
Posao	358	0	128	33	6	13	10
Poslovno	84	0	3	35	0	4	3
Kupovina	91	0	1	1	2	4	5
Rekreacija/Zabava	237	0	3	9	4	110	20
Drugo	128	1	11	4	3	14	53

Izvor: Izvještaj o anketi u prometu sa planom redovnog prikupljanja podataka, 2022

5.1.10. Obrambene i vojne aktivnosti u kontekstu prometa

Masterplan prometnog razvoja funkcionalne regije Srednja Dalmacija ima za cilj unaprijediti prometnu infrastrukturu i olakšati pokretljivost unutar regije, uzimajući u obzir sve relevantne aspekte, uključujući civilne i vojne potrebe. U tom kontekstu, integracija Akcijskog plana o vojnoj pokretljivosti u Masterplan prometnog razvoja predstavlja važan korak prema stvaranju operativnog okruženja koje podržava brzo i učinkovito djelovanje vojnih snaga na području Srednje Dalmacije i šire.

Akcijski plan o vojnoj pokretljivosti (*Action Plan on Military Mobility*) predstavlja ključnu inicijativu koju su pokrenule zemlje članice Europske unije s ciljem poboljšanja i olakšavanja vojne pokretljivosti unutar Europe i izvan njezinih granica. Srednja Dalmacija, kao regija koja ima važnu stratešku ulogu u kontekstu europske sigurnosti i obrane, prepoznaje značaj ove inicijative te ju uključuje u Masterplan prometnog razvoja.

Ovaj plan ima za svrhu otkloniti administrativne, tehničke i infrastrukturne prepreke koje ograničavaju vojnu pokretljivost unutar Europske unije. Glavni ciljevi uključuju smanjenje administrativnih procedura, poboljšanje koordinacije između zemalja članica, usklađivanje regulativa i infrastrukturnih kapaciteta te osiguravanje prelaska granica u kontekstu vojnih vozila i opreme.

Akcijski plan fokusira se na pet ključnih područja djelovanja:

- **Infrastruktura:** inicijativa ima za cilj identificirati i riješiti infrastrukturne nedostatke koji ometaju brzo kretanje vojnih snaga. To uključuje prilagodbu i modernizaciju prometne infrastrukture, mostova, tunela i aerodroma kako bi se osiguralo nesmetano kretanje vojne opreme.
- **Granični prijelazi:** predmetno područje djelovanja teži osiguravanju jednostavnijeg prelaska granica vojnim vozilima i opremi. To uključuje smanjenje administrativnih procedura i vremena čekanja na granicama, kao i usklađivanje postupaka provjere i odobravanja vojnih transporta.



- **Regulativa:** inicijativa je usmjerena na usklađivanje regulativa među zemljama članicama EU kako bi se olakšalo kretanje vojnih snaga. To uključuje harmonizaciju tehničkih standarda i propisa o težinskim ograničenjima i dimenzijama vojnih vozila.
- **Logistika:** Akcijski plan potiče unapređenje logističke podrške za vojne operacije, uključujući skladištenje, opskrbu gorivom i održavanje vojnih vozila i opreme.
- **Civilno-vojni odnosi:** Plan također adresira poboljšanje suradnje između civilnih i vojnih sektora kako bi se postigla bolja koordinacija i podrška u kontekstu vojne pokretljivosti.

Akcijski plan o vojnoj pokretljivosti ima za svrhu povećanje brzine, fleksibilnosti i interoperabilnosti vojnih snaga unutar Europske unije te pridonosi jačanju europske sigurnosti i obrane. Implementacija ovog plana pruža temelje za stvaranje operativnog okruženja u kojem vojne snage mogu brzo i učinkovito djelovati na teritoriju Europske unije i izvan nje. Ministarstvo obrane Republike Hrvatske ima ključnu ulogu u provedbi ovog plana. U sklopu implementacije Akcijskog plana o vojnoj pokretljivosti, Ministarstvo obrane može sastaviti strategije i planove koji se fokusiraju na pet ključnih područja kako bi osigurali učinkovitu integraciju vojnih snaga u prometni sustav te njihovu brzu i sigurnu pokretljivost.

5.2. LISTA OBRAĐENIH HIPOTEZA I ZAKLJUČAK O NJIHOVOJ POTVRDI

Hipoteze Masterplana Srednje Dalmacije definirane su na način da pridonose sagledavanju prostornog obuhvata Masterplana kao jedinstvene cjeline. Kako bi se doprinijelo boljem sagledavanju postojećeg stanja prometnog sustava na prostornom obuhvatu funkcionalne regije, polazna točka u izradi hipoteza bila je stvaranje inicijalnog popisa hipoteza prikupljenih iz nekoliko izvora, uključujući dionike koji su sudjelovali i pridonijeli kroz tematske radionice.

Inicijalni popis hipoteza napravljen je tijekom izrade početnih faza izrade Masterplana. Početne su hipoteze kreirane temeljem provedene analize postojećeg stanja, provedenih prometnih istraživanja i konzultacija s dionicima. Pretpostavke su također postavljene iz postojeće nacionalne prometne strategije, ulaznih sektorskih podataka, stručnih rasprava ili radionica te izravno iz analize Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine.

Svim zainteresiranim stranama dostavljen je cjelokupni popis hipoteza radi komentara i analize te je prema tome izrađen konačan popis na temelju kojeg je provedena detaljna analiza. Hipoteze su podijeljene u sljedeće skupine:

- Hipoteze o povećanju učinkovitosti prometnog sustava u funkcionalnim urbanim područjima,
- Hipoteze o poboljšanju prometne povezanosti na regionalnoj razini, na otocima i u ruralnim područjima,
- Hipoteze o unaprjeđenju teretnog prometa, prometa opskrbenih lanaca, specijalnog i izvanrednog prijevoza,
- Hipoteze o dekarbonizaciji prometa i smanjenja ekološkog otiska,
- Hipoteze o sigurnosti prometa.

Za svaku hipotezu definiran je njen glavni nalaz koji upućuje je li hipoteza nakon provedenih koraka u zadanoj metodologiji izrade Masterplana potvrđena ili ne. Također su pridodani komentari i izvori na temelju kojih je izveden postojeći status. U slučaju da prikupljeni podatci, rezultati provedenih istraživanja ili ankete ne mogu podržati hipotezu ili ako hipoteza predstavlja pretpostavke za daljnji razvoj prometnog sustava, a ne ispitivanje trenutnog stanja, hipoteza može biti nepotvrđena. Postoji



također i kategorija djelomično potvrđenih hipoteza čija utemeljenost je tek dijelom potvrđena, odnosno iskazuje se potreba za provedbom dodatnih istraživanja. Popis finalnih hipoteza prikazan je u nastavku.

5.2.1. Hipoteze o povećanju učinkovitosti prometnog sustava u funkcionalnim urbanim područjima

Urbana područja			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C1_1	Fondovi Europske unije prilika su za razvoj i modernizaciju prometnog sustava unutar prostornog obuhvata Masterplana.	Fondovi Europske unije pružaju jedinstveni izvor financiranja gorućih izazova i rješavanja postojećih neučinkovitosti prometnog sustava funkcionalnog područja. Predmetna sredstva fondova imaju snažan potencijal generiranja aktivnosti na unaprjeđenju regionalne prometne infrastrukture, poboljšanju prometne povezanosti i poticanju održivih oblika mobilnosti. Ciljana ulaganja omogućit će prevladavanje uskih grla i olakšavanje nesmetanog kretanja ljudi, roba i usluga. Nadalje, uz podršku EU fondova podržat će se implementacija inovativnih tehnologija i praksi, poput inteligentnih transportnih sustava za upravljanje prometom i integraciju obnovljivih izvora energije u prometnu mrežu. Prihvatanjem i primjenom navedenih naprednih sustava i rješenja putem EU financiranja, funkcionalno područje uskladit će se s nastojanjima Europske unije u borbi protiv klimatskih promjena i tranziciji prema zelenijoj budućnosti. Također, dostupnost EU fondova potiče suradnju i partnerstvo između različitih dionika. Udruživanjem resursa i stručnosti kroz suradnički pristup optimizirat će se korištenje EU fondova te osigurati maksimalan učinak na razvoj i modernizaciju prometnog sustava unutar prostornog obuhvata Masterplana. Izvor: Analiza postojećeg stanja	Potvrđeno
H_C1_2	Prostor funkcionalne regije ima povoljan prometno-geografski položaj unutar Republike Hrvatske te on predstavlja potencijal za budući gospodarski razvoj Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije, kao i svih jedinica samouprave na njihovom području.	Promatrano područje ima strateški povoljan prometno-geografski položaj unutar Republike Hrvatske, koji posjeduje značajan potencijal za poticanje gospodarskog rasta i razvoja. U tom smislu, prometno-geografski položaj promatra se kao katalizator napretka, kako na regionalnoj tako i na lokalnoj razini. Smješteno na raskrižju glavnih prometnih pravaca, funkcionalno područje nudi obećavajuće okruženje za razvoj trgovine i turizma, stimulirajući gospodarsku aktivnost i stvarajući prilike za zapošljavanje. Postojanje dobro pozicioniranih i povezanih prometnih pravaca omogućuje učinkovitu distribuciju i logističke operacije, što pogoduje industrijama koje se oslanjaju na transportne i opskrbe lance. Potonje prednosti privlače ulaganja, potiču poduzetnički dinamizam i rast lokalnih poduzeća, pridonoseći ukupnom gospodarskom razvoju funkcionalnog područja. Uz to, prometna pristupačnost ima ključnu ulogu u promicanju razvoja turizma, što rezultira stvaranjem potražnje za ugostiteljskim uslugama, lokalnim proizvodima i kulturnim iskustvima te, posljedično, kreiranjem gospodarskih prilika za lokalne zajednice i poduzeća. Izvor: Analiza postojećeg stanja	Potvrđeno

Urbana područja			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C1_3	Gospodarski razvoj priobalja i proces litoralizacije uvjetovali su snažniji razvoj prometnog sustava priobalnog područja funkcionalne regije.	Gospodarski razvoj obalnog područja doveo je do povećane potražnje za prometnom infrastrukturom i uslugama. Rast gospodarstva/gospodarskih djelatnosti uvjetovao je potrebu za učinkovitim i pouzdanim prometnim mrežama. To je potaknulo ulaganja u razvoj prometnog sustava kako bi se omogućilo kretanje ljudi, roba i usluga duž obale. Na taj način, gospodarski prosperitet područja djelovao je kao pokretačka snaga razvoja i modernizacije prometnog sustava. Nadalje, kroz proces litoralizacije obalno područje postalo je žarišna točka poduzetničke aktivnosti, usluga i stambenih naselja. S tim u vezi, prometna mreža morala je zadovoljiti povećane zahtjeve za mobilnosti. Potonje je rezultiralo širenjem i unaprjeđenjem prometne infrastrukture kako bi se ispunila očekivanja rastućeg stanovništva i gospodarskih aktivnosti priobalja. Također, snažniji razvoj prometnog sustava priobalnog područja može se protumačiti kao odgovor na potrebu za povezanošću i dostupnošću. Obalne regije nerijetko imaju status pristupnih vrata za nacionalnu i međunarodnu trgovinu kao i turističkih odredišta. Stoga, učinkovite prometne veze bivaju ključne za olakšanu gospodarsku razmjenu, regionalnu integraciju i nesmetano kretanje, povećavajući konkurentnost priobalnog područja. Izvor: Analiza postojećeg stanja	Potvrđeno
H_C1_4	Grad Split i Grad Šibenik glavna su gospodarska, društvena i prometna čvorišta unutar prostornog obuhvata funkcionalne regije te ostatak područja gravitira prema njima.	Gradovi Split i Šibenik predstavljaju značajne gospodarske centre funkcionalne regije. Oni su mjesta koncentracije različitih industrija, poduzeća i usluga koje pokreću gospodarski rast i generiraju mogućnosti zapošljavanja. Takvo gospodarsko okruženje privlači ulaganja, resurse i talente u ova urbana središta. Nadalje, Split i Šibenik djeluju i kao društvena i kulturna središta, pružajući širok raspon društvenih sadržaja, obrazovnih i zdravstvenih ustanova te kulturnih atrakcija. Dinamika urbanog načina života i društvenih prilika, bolja kvaliteta života i veći pristup sadržajima i uslugama utječu na migracijske obrasce i distribuciju stanovništva unutar funkcionalne regije. Uz to, zahvaljujući dobroj razvijenoj prometnoj mreži i infrastrukturi, ovi gradovi služe kao središnje prometne lokacije i čvorišta. Prometne veze iz Splita i Šibenika olakšavaju kretanje ljudi, roba i usluga, povezujući okolna mjesta i ruralna područja. Kao rezultat toga, prometni sustav funkcionalne regije funkcionira tako da olakšava pristup ovim gradskim središtima i iz njih, stvarajući mrežu međuzavisnosti i ovisnosti između urbanih središta i njima pripadajuće periferije. Izvor: Analiza postojećeg stanja	Potvrđeno

Urbana područja			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C1_5	Na prostoru funkcionalne regije ne postoje funkcionalni intermodalni terminali i prateća tehničko-tehnološka rješenja, a daljnji razvoj prometnih veza otežava gustoća izgrađenosti, osobito u urbanim područjima.	Intermodalna čvorišta su ključni elementi suvremenog prometnog sustava koji omogućuju učinkovito povezivanje. Nepostojanje funkcionalnih intermodalnih terminala ograničava učinkovitost prometnog sustava i inhibira fluentnu integraciju prometnih mreža, a što ima za posljedicu produljeno vrijeme putovanja i veće troškove prijevoza. Na taj način, potencijalne prednosti multimodalnog transporta, kao što su smanjenje gužvi i poboljšana logistika, ostaju neiskorištene. Isto tako, nedostatak popratnih tehničko-tehnoloških rješenja dodatno otežava kvalitetu prometnih usluga i usvajanje suvremenih praksi optimizacije prometnih sustava, povećanje sigurnosti i unaprjeđenje operativne učinkovitosti. Navedena ograničenja pojačana su velikom gustoćom izgrađenosti u urbanim područjima, što predstavlja izazov za širenje i integraciju infrastrukture. Ograničeni prostor i postojeća urbana struktura otežavaju prilagodbu nove prometne infrastrukture i dovode do povećanih zagušenja. Potonje naglašava važnost i potrebu za uvođenjem integriranih rješenja u segmentu javnog prijevoza i intermodalnih terminala, kako bi se ublažio utjecaj gustoće izgrađenosti na prometnu povezanost. Unatoč opisanim ograničenjima, gusta izgrađenost urbanih područja istodobno pruža priliku za usmjeravanje razvoja prema održivoj urbanoj mobilnosti. U tom kontekstu, prioritet treba biti razvoj javnog prijevoza i nemotoriziranih oblika prometa, kao što su pješaćenje i biciklizam. Izvor: Analiza postojećeg stanja	Potvrđeno
H_C1_6	Cestovne prometnice prema Splitu i Šibeniku najprometnije su dionice funkcionalne regije, a cestovni prilazi Gradu Splitu najopterećeniji dijelovi cestovne mreže u Hrvatskoj.	Prema prometnom modelu, prilaz Splitu ističe se kao najopterećeniji dio cestovne mreže u cijeloj Dalmaciji, s posebnim naglaskom na ljetnu sezonu. Ceste D8, D1 i D33, koje vode prema Splitu i Šibeniku, doživljavaju značajan promet izvan sezone, uglavnom tijekom vršnih sati. Međutim, tijekom ljetnih mjeseci, prometna opterećenost ovih prometnica znatno se povećava zbog većeg broja vozila i turista. Visok odnos volumena prometa i kapaciteta prometnica znači da su prometnice blizu ili čak premašuju svoje kapacitete. Vrijednosti tog omjera prelaze 75% i dosežu i preko 90% na određenim dijelovima cesta. Izvor: Analiza postojećeg stanja, prometni model	Djelomično potvrđen

Urbana područja			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C1_7	Dovršetkom izgradnje splitske obilaznice značajno će se rasteretiti promet urbanih središta i povećati kvaliteta prometne povezanosti Splita s južnim dijelom urbane aglomeracije.	Analiza prometnog modela pokazuje pozitivne rezultate u vezi s učincima izgradnje splitske obilaznice na promet u urbanom području Grada Splita. Implementacija obilaznice je smanjila opterećenje prometa u tom području, što je rezultiralo rasterećenjem prometne mreže. Izgradnja obilaznice dovela je do poboljšane kvalitete prometne povezanosti s Gradom Omišem i južnim dijelom urbane aglomeracije. Izvor: Prometni model	Potvrđeno
H_C1_8	U pojedinim urbanim sredinama ne postoje strategije i rješenja za inteligentne prometne sustave.	U određenim urbanim sredinama nedostaju planske strategije i rješenja za implementaciju inteligentnih prometnih sustava (ITS). Grad Split predstavlja iznimku u tom pogledu, budući da je razvio Idejnu studiju uvođenja inteligentnih transportnih sustava koja obuhvaća detaljno razrađenu strategiju razvoja i implementacije usluga ITS-a. Grad Split je započeo s integracijom i implementacijom ITS sustava, čime se ističe kao vodeći primjer u regiji. Izvor: Idejna studija uvođenja inteligentnih transportnih sustava u Gradu Splitu	Potvrđeno
H_C1_9	Postojeći sustav prometa u mirovanju ne zadovoljava potražnju i otežava protočnost cestovnih prometnica.	Parkirni sustav u urbanim područjima suočava se s izazovima u zadovoljavanju prometne potražnje, što dovodi do nedostatka slobodnih parkirnih mjesta i opterećenja postojećih parkirališta. Analizom podataka za određeno razdoblje izvan sezone utvrđeno je da je najveća zabilježena popunjenost parkirališta u tom vremenskom razdoblju iznosila u prosjeku 88%. Međutim, tijekom ljetnog razdoblja, dolaskom turista, opterećenost parkirališta značajno raste. U Šibeniku su neka parkirališta izvan sezone suočena s opterećenjem od čak 70%, primjerice parkiralište Draga i Željeznički kolodvor. Ostala parkirališta opterećena su u rasponu od 20% do 40%. S povećanom potražnjom tijekom ljetnih mjeseci, opterećenost parkirališta dodatno raste. Izvor: Radionice s dionicima, SUMP Splita, Studija organizacije i integracije javnog prijevoza u gradu Šibeniku	Potvrđeno

Urbana područja			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrđi	
H_C1_10	Biciklistička i pješačka infrastruktura urbanih područja, kao i sustav javnih bicikala i romobila nedovoljno su razvijeni i povezani.	Prema temeljitoj analizi stanja funkcionalne regije Srednja Dalmacija, evidentirani su značajni nedostaci u razvoju i integraciji biciklističke i pješačke infrastrukture u urbanim područjima. Specifično, biciklistička infrastruktura je nedovoljno razvijena, s jedinom postojećom biciklističkom stazom koja se proteže na svega 11,5 kilometara u Splitu, uz dodatnih 450 metara u Trogiru. Ova niska pokrivenost predstavlja značajan izazov s obzirom na gustoću stanovništva i prostorni obuhvat funkcionalne regije. Nedostatak adekvatne biciklističke infrastrukture posebno utječe na učinkovitost sustava javnih bicikala, koji su već implementirani u Splitu, Šibeniku i drugim naseljima. Važno je naglasiti da još nije uspostavljen sustav javnih romobila u gradovima funkcionalne regije. S druge strane, pješačka infrastruktura je relativno razvijenija u urbanim područjima funkcionalne regije. Analiza je identificirala ukupno 337 kilometara pješačkih staza u gradovima Šibeniku i Splitu. Ipak, velik broj sabirnih i rezidencijalnih ulica nema pješačku infrastrukturu stoga je potrebno dodatno unaprjeđenje i integracija kako bi se osigurala sveobuhvatnost i učinkovitost pješačkog i biciklističkog sustava. Izvor: SUMP Split, Analiza postojećeg stanja, radionice s dionicima	Potvrđeno
H_C1_11	Planovi razvoja, promocije i poticanja interesa za korištenjem alternativnih i održivih oblika mobilnosti (biciklizam, pješačenje) na području funkcionalne regije nisu osmišljeni.	Na području funkcionalne regije Srednja Dalmacija nije evidentirana provedba aktivnosti promocije niti aktivnosti koje bi informirale i potaknule građane na korištenje održivih oblika prijevoza, poput biciklizma i pješačenja. Također, ne provode se edukativne radionice od strane lokalnih i institucionalnih organizacija kako bi se podržala svijest o održivom prijevozu. Međutim, važno je napomenuti da Grad Split posjeduje Plan održive urbane mobilnosti do 2030. godine koji je usklađen s preporukama i smjernicama Europske unije. Taj plan prati pozitivne primjere gradova diljem svijeta i Europe u promicanju održive mobilnosti. Izvor: Radionice s dionicima	Potvrđeno
H_C1_12	Gradovi u Splitsko-dalmatinskoj i Šibensko-kninskoj županiji nisu međusobno povezani izravnim autobusnim linijama.	U području obuhvata, nedostatak izravnih autobusnih linija između gradova predstavlja značajan izazov za prometni sustav. Ova situacija, koja rezultira prisutnošću brojnih stanica između glavnih odredišta, uzrokuje produženo vrijeme putovanja. Osim toga, niska frekvencija autobusnih linija koje povezuju gradove dovodi do ograničene dostupnosti prijevoza, što rezultira širokom upotrebom osobnih vozila u svrhu uštede vremena. Izvor: Autobusni kolodvor Šibenik, Autobusni kolodvor Split	Potvrđeno

Urbana područja			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C1_13	Reorganizacijom regulacije i dinamičkim upravljanjem cestovnim prometom, povećala bi se stabilnost reda vožnje i unaprijedilo ravnomjerno korištenje infrastrukture i voznog parka javnog prijevoza.	Prema idejnoj studiji o uvođenju ITS sustava u Grad Split, uspostavom središnjeg centra za kontrolu i instaliranjem novih semaforских uređaja, zajedno s primjenom ostalih ITS rješenja, omogućilo bi se prilagodljivo upravljanje cestovnim prometom prema trenutačnoj prometnoj potražnji. Dajući prioritet javnom prijevozu i prenamjenom prometnih traka isključivo za javni prijevoz, postigla bi se poboljšana učinkovitost i pouzdanost prometnog sustava. Ova prioritizacija javnog prijevoza omogućila bi veće iskorištenje vozila u floti te prilagodbu ruta prema stvarnoj potražnji. Izvor: Radionice s dionicima	Djelomično potvrđeno
H_C1_14	Usluga javnog autobusnog prijevoza ne zadovoljava potrebe putnika u vidu prostorno-geografske i sezonalne potražnje te nije adekvatno prilagođena osobama s invaliditetom.	Usluga javnog autobusnog prijevoza nije prilagođena potrebama stanovništva iz udaljenijih ruralnih krajeva s obilježjem niske razine frekventnosti. Na pojedinim linijama za vrijeme turističke sezone postoji povećana potražnja, što rezultira gužvama i preopterećenjem kapaciteta. Nedostatak rampi za invalidska kolica i loša signalizacija za slijepe i slabovidne osobe otežavaju njihovu mobilnost i pristup javnom prijevozu. Izvor: Prometna istraživanja, radionice dionicima	Djelomično potvrđeno
H_C1_15	Na prostornom obuhvatu funkcionalne regije ne postoje funkcionalni intermodalni terminali te dovoljan broj "Park&Ride" i "Bike&Ride" sustava.	Na prostoru funkcionalne regije Srednja Dalmacija evidentan je nedostatak funkcionalnih intermodalnih terminala te nepostojanje "Park&Ride" i "Bike&Ride" sustava. Ovaj nedostatak predstavlja izazov za integraciju različitih oblika prijevoza i poticanje održive mobilnosti unutar regije. Unutar prostornog obuhvata regije, ne postoji rješenje koje bi omogućilo objedinjavanje javnih bicikala i parkirnih površina s javnim prijevozom na sustavan način. Iako su prisutni razvijeni sustavi javnih bicikala i dostupnost parkirnih površina u blizini stanica javnog prijevoza, njihova integracija i sinergija trenutno nisu postignute. Izvor: Analiza postojećeg stanja, radionice s dionicima	Potvrđeno
H_C1_16	Nedovoljno održavana željeznička infrastruktura uzrokuje ograničenja brzine kretanja, nestabilnost reda vožnje, kontinuirano smanjenje broja putnika te sigurnosna pitanja.	Željeznička infrastruktura funkcionalne regije ne odgovara suvremenim zahtjevima željezničkog prometa, što uzrokuje izrazito niske brzine kretanja na određenim dionicama. Također, nezadovoljavajuće stanje željezničke infrastrukture produžuje vrijeme putovanja i stvara prepreku odvijanju predviđenog voznog reda. Navedeni nedostaci dovode do smanjenja broja putnika, nauštrb individualnog automobilskeg prometa, što dovodi do negativnih utjecaja na čitavu prometnu mrežu Funkcionalne regije. Izvor: Analiza postojećeg stana	Potvrđeno

Urbana područja			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C1_17	Udio putničkog i robnog željezničkog prometa nepovoljan je u odnosu na ukupni promet, što se negativno odražava na pomorski promet i gospodarske djelatnosti teretnih luka u Splitu i Šibeniku.	Cestovni promet dominantan je način prijevoza putnika i robe na području funkcionalne regije, odnosno većina teretnog prometa distribuira se cestovnom mrežom. Željeznički promet, zbog zastarjelosti infrastrukture, ne predstavlja kvalitetnu alternativu cestovnom prometu. Nedovoljna integracija između željezničkog i pomorskog sektora ograničava sinergiju između ta dva oblika prijevoza. Nedovoljan udio robnog željezničkog prometa uzrokuje slabiju popunjenost kapaciteta luka u Splitu i Šibeniku što smanjuje konkurentnost i privlačnost tih luka za teretne operatore. Izvor: Analiza postojećeg stanja	Potvrđeno
H_C1_18	Pristupačnost Zračne luke Split osobito je problematična tijekom turističke sezone zbog slabe propusne moći gradskih cestovnih mreža.	Zračna luka Split je važna točka dolaska za mnoge turiste koji posjećuju regiju, a turistička sezona rezultira značajnim povećanjem prometa. Međutim, gradski cestovni sustav nije dovoljno opremljen za rukovanje takvim povećanim prometom. Slaba propusna moć cesta rezultira dugim kolonama vozila, prometnim gužvama i povećanim vremenom putovanja za putnike koji dolaze ili odlaze iz zračne luke. Osim toga, nedostatak adekvatne infrastrukture za podršku povećanom prometu dodatno otežava pristupačnost zračne luke. Izvor: Prometni model	Potvrđeno
H_C1_19	Duljine uzletno-sletnih staza u zračnim lukama nedovoljne su za organizaciju letova iz udaljenih destinacija (Kina, Koreja, Japan i sl.) iz kojih dolazi sve značajniji broj turističkih posjetitelja.	Prema dostupnim podacima turističkih zajednica Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije za 2019. godinu, navedene županije je posjetilo 736.427 turista izvan europskih granica i udaljenih destinacija. Splitska zračna luka trenutno nema tehničke mogućnosti za prihvat aviona iz udaljenih destinacija poput azijskih zemalja, Novog Zelanda, Sjedinjenih Američkih Država i sličnih. Razlog tome su ograničeni kapaciteti i duljina uzletno-sletnih staza koje nisu prilagođene za dugolinijske letove. Stoga, turisti koji dolaze iz udaljenih destinacija nerijetko koriste alternativne rute putovanja, kao što je dolazak u Zagrebačku zračnu luku s boljom povezanosti s međunarodnim letovima. Izvor: Turistička zajednica Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije	Potvrđeno

Urbana područja			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C1_20	Broj turista izvan sezone najviše raste zahvaljujući putovanjima zračnim prometom.	U okviru istraživanja provedenog tijekom mjeseca svibnja 2019. i razdoblja od listopada 2019. do ožujka 2020. godine, prikupljeni su podatci o modalitetu prijevoza kojim su turisti dolazili na područje funkcionalne regije. Analiza dobivenih rezultata otkriva da je u Splitsko-dalmatinskoj županiji 56,3 % turista koristilo zrakoplov kao svoj preferirani način transporta, dok je u Šibensko-kninskoj županiji taj postotak iznosio 22,3 %. Izvor: Institut za turizam	Djelomično potvrđeno
H_C1_21	Pandemija COVID-19 znatno utječe na oblike potražnje u prometu Zračne luke Split i Zračne luke Brač.	Pandemija COVID-19 značajno je utjecala na prometni sektor diljem svijeta, s posebnim naglaskom na zračne luke. Zračna luka Split i Zračna luka Brač također su pogođene ovim izazovnim okolnostima. U cilju sprječavanja širenja virusa, uvedene su različite restrikcije putovanja, zatvaranje granica te opsežne mjere zaštite, što je dovelo do znatnog smanjenja potražnje za zračnim prijevozom. Prema dostupnim podatcima, broj putnika u Zračnoj luci Brač značajno je opao u 2020. godini u usporedbi s 2019. godinom, pri čemu je zabilježeno smanjenje od otprilike 83 %. S druge strane, Zračna luka Split također je pretrpjela znakovit pad broja putnika, s oko 80 % manje putnika u usporedbi s prethodnom godinom. Izvori: Zračna luka Split, Zračna luka Brač	Potvrđeno
H_C1_22	Luke lokalnog i županijskog značaja nedovoljno su infrastrukturno opremljene, a brodovi za javni prijevoz zastarjeli i niskog kapaciteta.	Infrastrukturna opremljenost luka lokalnog i županijskog značaja nedostatna je na nekoliko razina. Prvo, pristaništa nemaju dovoljan broj i kapacitet vezova za brodove javnog prijevoza, što rezultira dugim redovima čekanja na ukrcaj i ograničenim mogućnostima putovanja za korisnike. Također, nedostatak modernih terminala, sanitarnih čvorova, servisnih objekata i drugih pogodnosti otežava korištenje lučkih usluga. Drugi aspekt problema leži u zastarjelosti i niskom kapacitetu brodova za javni prijevoz koji nisu u skladu sa suvremenim standardima i tehnologijom. Izvor: Radionica s dionicima	Potvrđeno

Urbana područja			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C1_23	Komunalni vezovi u lukama otvorenim za javni promet ne zadovoljavaju potrebe lokalnog stanovništva.	Komunalni vezovi u lukama otvorenim za javni promet često ne uspijevaju zadovoljiti potrebe lokalnog stanovništva Srednje Dalmacije. Ovaj problem proizlazi iz nekoliko razloga koji se tiču nedostatka kapaciteta i nedovoljne infrastrukture. U mnogim lukama regije nedostaje dovoljan broj komunalnih vezova. Situacija je posebno problematična tijekom turističke sezone kada je potražnja za vezovima znatno veća. Kao rezultat toga, lista čekanja za dobivanje vezova postaje dugotrajna, a lokalni stanovnici suočavaju se s poteškoćama u korištenju komunalnih vezova. Osim toga, infrastruktura komunalnih vezova često nije adekvatna za potrebe lokalnog stanovništva. Izvor: Radionice s dionicima	Potvrđeno
H_C1_24	Postojeći broj brodskih linija te kapaciteti luka javnog prijevoza i nautičkog turizma ne zadovoljavaju potražnju za istima, uzrokujući prometna zagušenja obližnjih prometnica, osobito u Gradskoj luci Split.	Broj brodskih linija na području funkcionalne regije zadovoljava potražnju, dok je broj trajektnih linija za vrijeme turističke sezone nezadovoljavajući te se zbog toga uvode dodatne linije. Luke javnog prijevoza i nautičkog turizma obilježava nedostatak kapaciteta za prihvat brodova, osobito vozila. Izrazito je loše stanje u Gradskoj luci Split za vrijeme ljetnih mjeseci, gdje se zbog izrazito velike potražnje stvaraju prometna zagušenja koja se prelijevaju na ostatak cestovne mreže istočnog dijela Splita. Izvor: Prometni model	Djelomično potvrđeno
H_C1_25	Ulogu Gradske luke Šibenik u međunarodnom pomorskom teretnom prometu moguće je dodatno ojačati unaprjeđenjem cestovne i željezničke infrastrukture.	Cestovne i željezničke veze su ključne za učinkovito povezivanje luke s unutrašnjosti zemlje i drugim prometnim čvorištima, što može poboljšati protok tereta i olakšati integraciju luke u međunarodne logističke lance. Unaprjeđenje cestovne i željezničke infrastrukture pridonosi integraciji luke u širi prometni sustav, olakšava prelazak tereta između različitih modaliteta prijevoza i stvara povoljne uvjete za rast međunarodnog pomorskog teretnog prometa. Time se može potaknuti razvoj luke, stvoriti nova radna mjesta i doprinijeti ekonomskom razvoju funkcionalne regije. Izvor: Plan investicija u infrastrukturu do 2022.g.- Lučka uprava Šibenik	Potvrđeno

Urbana područja			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C1_26	Na području funkcionalne regije postoji potencijal dužobalnog javnog prijevoza putnika.	Na području funkcionalne regije Srednja Dalmacija identificiran je značajan potencijal za implementaciju dužobalnog pomorskog javnog prijevoza putnika, što bi moglo pridonijeti razvoju gospodarstva i zaposlenosti stanovništva u udaljenijim gradovima. U kontekstu turizma, obalni gradovi na tom području privlače veliki broj posjetitelja, posebno tijekom ljetnih mjeseci, što rezultira povećanim prometnim opterećenjem. Uvođenje novih dužobalnih linija omogućilo bi rasterećenje cestovne prometne mreže i smanjilo negativne učinke prometa na okoliš. Ova inicijativa također bi mogla doprinijeti smanjenju ovisnosti o osobnim vozilima i potaknuti održiviji oblik prijevoza ne samo među turistima nego i lokalnim stanovništvom. S obzirom na navedene faktore, provedba dužobalnog pomorskog javnog prijevoza putnika ima potencijal za unaprjeđenje prometne infrastrukture, povećanje mobilnosti i poticanje održivog razvoja regije. Izvor: Radionice s dionicima	Potvrđeno
H_C1_27	Izgradnjom brze ceste Šibenik- Drniš- Knin-granica BiH, kao i obilaznicama Grada Drniša i Grada Knina značajno će se povećati kvaliteta prometne povezanosti Grada Šibenik s gradom Drnišom i gradom Kninom, kao i s ruralnim dijelom županije.	Projekt obilaznica gradova i nova prometnica u Šibensko-kninskoj županiji rezultira smanjenjem vremena putovanja između centralnog grada županije i odredišta poput Drniša, Knina i granice s Bosnom i Hercegovinom. Ova poboljšana prometna infrastruktura omogućuje premještanje tranzitnog prometa izvan urbanih središta, što značajno pridonosi povećanju kvalitete i sigurnosti u gradovima. Izvor: Prometni model	Potvrđeno

5.2.2. Hipoteze o poboljšanju prometne povezanosti na regionalnoj razini, na otocima i u ruralnim područjima

Regionalni sustav			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C2_1	Na razini funkcionalne regije znatno je veći udio zastupljenosti (" <i>modal split</i> ") cestovnog prometa u odnosu na javni putnički prijevoz.	Prema rezultatima ankete kućanstava provedene na području funkcionalne regije, cestovni promet dominira u modalnoj razdiobi putovanja s najvećim udjelom. Preciznije, cestovni promet, s naglaskom na korištenje osobnih automobila, čini oko 62 % ukupnog prometa, nadmašujući druge oblike prijevoza kao što je javni prijevoz. Ovi rezultati ukazuju na široko prihvaćanje osobnih automobila kao glavnog sredstva prijevoza među stanovnicima regije umjesto korištenja javnog prijevoza ili drugih alternativnih načina prijevoza. Izvor: Ankete kućanstava	Potvrđeno
H_C2_2	Koncentracija prometne potražnje odvija se u priobalju, dok se u zaobalnim predjelima smanjuje uslijed procesa depopulacije i senilizacije što utječe na rentabilnost usluge javnog prijevoza i zahtijeva prilagodbu dostupnih oblika mobilnosti.	Prema prometnom modelu, primjećuje se koncentracija prometne potražnje u priobalnim područjima što je posljedica veće gustoće naseljenosti, razvijene infrastrukture i značajne turističke potražnje u obalnim područjima. Nasuprot tome, zaobalna područja suočena su s procesom depopulacije i senilizacije, što dovodi do smanjenja stanovništva i promjene u potražnji za prijevozom. S obzirom na negativne demografske trendove u zaobalnim predjelima, javni prijevoz suočava s poteškoćama u održavanju rentabilnosti. Smanjena potražnja za prijevozom rezultira nedovoljno rentabilnim linijama i manjim brojem putnika, što otvara prostor za konkurentno uvođenje prijevoza na zahtjev. Izvor: Prometni model, Analiza postojećeg stanja	Potvrđeno
H_C2_3	Kvalitetna prometna povezanost s kopnom preko obalnih luka preduvjet je održavanja gospodarstva i kvalitete života na otocima funkcionalne regije.	Ograničenost u stupnju prometne povezanosti, način i učestalost pomorskih prometnih veza utječu na sve aspekte društvene i gospodarske svakodnevnice otoka funkcionalne regije. Također, ono utječe na razvoj pojedinih gospodarskih grana i, posljedično, na mogućnosti zapošljavanja na otoku i izvan otoka, organizaciju zdravstvene skrbi, kao i na kvalitetu kulturne i zabavne ponude. Svi navedeni aspekti predstavljaju nužan preduvjet otočnog razvoja. Dakle, kvalitetnije povezivanje otoka funkcionalne regije s kopnom preko obalnih luka potrebno je za ostvarenje kvalitativnih društvenih i gospodarskih pomaka i izjednačavanje uvjeta s onima na kopnu. Izvor: Radionice s dionicima	Potvrđeno

Regionalni sustav			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrđi	
H_C2_4	Prometno opterećenje funkcionalne regije višestruko je veće tijekom turističke sezone, osobito duž obale i na otocima.	Rezultati prometnog modela ukazuju na značajan porast prometnog opterećenja u obalnim područjima i urbanim sredinama tijekom turističke sezone. Turizam igra ključnu ulogu u generiranju prometnog opterećenja, što predstavlja izazov za postojeću prometnu infrastrukturu koja nije prilagođena takvom intenzitetu prometa. Tijekom turističke sezone odnos volumena i kapaciteta prometne infrastrukture ne prelazi 25 %, no dolazi do zagušenja u pomorskim lukama prilikom ukrcaja/iskrcaja automobila i putnika. Izvor: Prometni model	Djelomično potvrđeno
H_C2_5	Postojeća cestovna mreža (Split, Šibenik) nije dovoljno povezana s mrežom cesta veće kategorije i s ruralnim sredinama.	Na prostoru funkcionalne regije Srednja Dalmacija primjećuje se kontinuirano opterećenje ulaza u Grad Split zbog nedostatka alternativnih izlaza sa autoceste A1. Ovaj nedostatak uzrokuje prometna zagušenja i predstavlja izazov za prometnu učinkovitost i udobnost kretanja stanovnika i posjetitelja Grada. Iako je cestovna infrastruktura općenito dobro razvijena u većem dijelu regije, prometnice u ruralnim područjima, posebno u zaleđu, često su nezadovoljavajuće kvalitete. Ovaj nedostatak negativno utječe na sigurnost, učinkovitost i udobnost prometovanja na tim ruralnim područjima. Izvor: Analiza postojećeg stanja, Prometni model	Djelomično potvrđeno
H_C2_6	Modernizacija i izgradnja prometnica doprinijet će valorizaciji kulturnih, prirodnih i turističkih sadržaja na promatranom području.	Adekvatno održavanje i sanacija prometne mreže u ruralnim područjima ima pozitivan utjecaj na gospodarski razvoj, očuvanje kulturne baštine i promicanje održivog turizma. Mnoga ruralna područja obiluju povijesnim lokalitetima, tradicionalnom arhitekturom i kulturnim spomenicima. Pобољшanje prometne dostupnosti u ruralnim područjima otvara nove mogućnosti za lokalno stanovništvo i posjetitelje. Uvođenje boljih prometnih veza omogućuje lakši pristup ruralnim područjima, što potiče ekonomski razvoj kroz povećanje trgovine, turizma i investicija. Osim toga, održavanje i sanacija prometne mreže pridonose valorizaciji kulturne baštine. Izvor: Radionica s dionicima	Djelomično potvrđeno

Regionalni sustav			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C2_7	Sustav javnog prijevoza nije integriran, ne podržava suvremenu i digitaliziranu naplatu jedinstvenih karata te napredne sustave informiranja putnika, što smanjuje kvalitetu, pouzdanost i održivost javnog prijevoza.	Istraživanjima je utvrđen nedostatak integracije sustava javnog prijevoza kroz nekoordinaciju voznih redova i tarifnih sustava za različite vidove prijevoza. Osim toga izazov također predstavljaju različiti sustavi za izdavanje karata pojedinih poduzeća. Prijevoznici djeluju pojedinačno bez međusobne koordinacije i mogućnosti prelaska putnika na drugu liniju s kartom koju je izdao prvi javni prijevoznik. Svaki od prijevoznika iz sustava javnog prijevoza ima vlastitu tehnologiju naplate s razlikom u tehnološkoj opremi što također stvara problem u eventualnoj integraciji sustava zbog tehnoloških nekompatibilnosti. Također, utvrđeno je nepostojanje jedinstvenog sustava informiranja putnika koji uključuje čitavo područje Masterplana. Izvor: Analiza postojećeg stanja, radionice s dionicima	Potvrđeno
H_C2_8	Sustavi dijeljene mobilnosti ("Car sharing" i "Car-pooling") nisu implementirani unutar funkcionalne regije.	Unutar Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije još uvijek nisu implementirani sustavi dijeljene mobilnosti kao što su "Car sharing" i "Car-pooling". Nedostatak ovih sustava ograničava mogućnosti građana za dijeljenje vozila i smanjenje broja individualnih automobila na cestama. Implementacija sustava dijeljene mobilnosti bi omogućila stanovnicima da zajednički koriste vozila na temelju potreba, što bi doprinijelo smanjenju prometne gužve i negativnih utjecaja na okoliš. Izvor: Analiza postojećeg stanja, radionice s dionicima	Potvrđeno
H_C2_9	Razvoj željezničke infrastrukture rasteretio bi cestovne prometnice u kontekstu povezivanja zračne luke, prigradskih područja i Grada Splita.	Proširenje i modernizacija željezničke mreže te usklađivanje voznog reda s pomorskim i autobusnim prijevozom, uz modernizaciju sustava informiranja, ključni su faktori za stvaranje povoljnih uvjeta za popularizaciju željezničkog prijevoza. Uz to, uključivanje zračne luke u željezničku mrežu predstavlja mogućnost putnicima da koriste brzi i učinkovit prijevoz između aerodroma i središnjeg dijela Grada Splita, što bi značajno smanjilo prometne gužve, posebice tijekom ljetnih mjeseci kada se povećava priljev turista i broj vozila na cestama. Kvalitetna željeznička veza s prigradskim područjima omogućila bi stanovnicima tih područja da brzo i jednostavno pristupe središnjem dijelu grada, neovisno o individualnom automobilskom prometu. Ovaj integrirani prijevozni sustav značajno bi doprinio smanjenju prometnih gužvi i stvaranju održivijeg prometnog sustava. Izvor: Radionice s dionicima	Djelomično potvrđeno

Regionalni sustav			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C2_10	Postoji potreba za boljom međuotočnom povezanosti.	U kontekstu pomorskog povezivanja otočnog prostora Srednje Dalmacije, uočava se evidentan nedostatak međuotočne povezanosti. Analiza trenutnih linija pomorskog prijevoza otkriva da ne postoji niti jedna ruta koja bi međusobno povezivala otoke. Umjesto toga, postoje linije koje polaze s kopna i imaju više međustanica prije dolaska na krajnje odredište. Kao rezultat, putnici su često prisiljeni napustiti otok i putovati na kopno kako bi pristupili drugim otocima, što značajno utječe na sveukupni razvoj otočnog područja. Međuotočna povezanost ima ključnu ulogu u poticanju ekonomskog razvoja, turizma, zapošljavanja, socijalne povezanosti i osiguravanju sigurnosti otoka. Ona omogućuje vitalnu razmjenu ljudi, ideja i dobara te privlači poslovna ulaganja. Poboljšanje međuotočne povezanosti potiče gospodarski rast kroz povećanje turističkih prihoda i stvaranje novih radnih mjesta. Ukupno gledajući, međuotočne linije stvaraju prosperitetnu i održivu zajednicu otoka. Izvor: Radionice s dionicima, Analiza postojećeg stanja	Potvrđeno
H_C2_11	Postojanje zračne luke na Braču pozitivno se odražava na turistički i gospodarski razvoj otoka Srednje Dalmacije.	Zračna luka smještena na otoku Braču predstavlja jedan od ključnih elementa funkcionalne regije s obzirom na njen široki utjecaj na turistički i gospodarski razvoj. Prisutnost zračne luke pruža iznimno važnu alternativu turistima koji žele posjetiti regiju, istovremeno olakšavajući pristup otocima i smanjujući opterećenje prometne infrastrukture u samom središtu grada. Osim toga, zračna luka ima pozitivan utjecaj na gospodarski razvoj, privlačeći investitore i poduzetnike koji prepoznaju potencijal otoka s prisustvom zračne luke. Veći broj zračnih linija i povećanje turističkog prometa otvaraju nove poslovne mogućnosti, čime se potiče gospodarski rast. Izvor: Radionice s dionicima	Potvrđeno
H_C2_12	Fleksibilne usluge javnog prijevoza nisu dostupne u prostornom obuhvatu funkcionalnog područja, niti su jasno definirane unutar postojeće regulative.	Fleksibilne usluge javnog prijevoza nisu trenutno dostupne na području funkcionalne regije Srednja Dalmacija. Nedostatak takvih usluga negativno utječe na povezanost ruralnih područja s ostalim dijelovima regije čime se nepovoljno utječe na demografska i gospodarska kretanja u ruralnim područjima. Ograničen pristup javnom prijevozu rezultira poteškoćama u putovanju do središta grada ili drugih važnih odredišta. Također, primjetan je nedostatak zakonske regulative koja bi omogućila učinkovitu provedbu i organizaciju fleksibilnih usluga javnog prijevoza na prostoru funkcionalne regije. Izvor: Analiza postojećeg stanja	Potvrđeno

5.2.3. Hipoteze o unaprjeđenju teretnog prometa, prometa opskrbnih lanaca, specijalnog i izvanrednog prijevoza

Unaprjeđenje teretnog prometa, prometa opskrbnih lanaca, specijalnog i izvanrednog prijevoza			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C3_1	Duž glavnih prometnih pravaca postoji potencijal za daljnji razvoj poslovnih zona.	Funkcionalna regija Srednja Dalmacija u Hrvatskoj se ističe povoljnom geografskom pozicijom, razvijenom cestovnom mrežom i pomorskim prometom, čime se osigurava visoka razina povezanosti unutar regije i s drugim dijelovima Hrvatske. S obzirom na iznimno važan turistički sektor, postoji potencijal za daljnji razvoj poslovnih zona koje bi podržale raznovrsne turističke aktivnosti i usluge. Industrijske zone imaju potencijal privući investicije u sektore poput proizvodnje hrane, tekstila, drvne industrije i elektronike, koristeći povoljnu prometnu infrastrukturu za distribuciju proizvoda. Izvor: Radionice s dionicima	Djelomično potvrđeno
H_C3_2	Razvoj mreže helidroma, osobito na otocima, unaprijedio bi kvalitetu skrbi, dostupnost i pristupačnost funkcionalnom centru u hitnim slučajevima.	Razvoj mreže helidroma, posebice na otocima, ima potencijal za značajno unaprjeđenje kvalitete zdravstvene skrbi, dostupnosti i pristupačnosti hitnih službi. Helidromi su ključni infrastrukturni elementi koji omogućuju brzo i učinkovito pružanje medicinske pomoći u udaljenim područjima ili u situacijama kada kopneni pristup nije moguć. Na otocima, gdje je kopneni pristup ograničen ili vremenski ovisan o plovidbi, helidromi omogućuju hitne intervencije i prijevoz pacijenata do bolnica i specijaliziranih medicinskih centara. Vrijeme je ključni faktor u mnogim hitnim situacijama, a razvijena mreža helidroma može rezultirati prevencijom neželjenih događaja i spašavanjem života. Izvor: Analiza postojećeg stanja, radionice s dionicima	Potvrđeno

5.2.4. Hipoteze o dekarbonizaciji prometa i smanjenja ekološkog otiska

Dekarbonizacija prometa			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C4_1	Stupanj motorizacije na području funkcionalne regije je u porastu, što generira probleme prometnog preopterećenja urbanih sredina, zagađenja okoliša i smanjenja kvalitete života, osobito u turističkoj sezoni.	Stupanj motorizacije na području funkcionalne regije Srednja Dalmacija bilježi konstantan porast, posebice u broju osobnih automobila. Ovaj trend generira niz problema kao što su prometno preopterećenje u urbanim sredinama, povećanje zagađenja okoliša te smanjenje kvalitete života, osobito tijekom turističke sezone kada se broj vozila povećava u odnosu na ostatak godine. Analiza podataka pokazuje da se Splitsko-dalmatinska županija i Šibensko-kninska županija suočavaju s kontinuiranim porastom broja vozila, pri čemu osobni automobili čine najveći dio tog povećanja. Osim toga, prosječna starost vozila na ovom području iznosi 13 godina, što dodatno utječe na negativan ekološki otisak. Izvor: Analiza postojećeg stanja	Potvrđeno
H_C4_2	Povećano korištenje vozila na alternativni pogon ograničeno je nedostatno razvijenom infrastrukturom za alternativna goriva.	Nedovoljno razvijena infrastruktura za alternativna goriva, posebice električna punionica, predstavlja značajno ograničenje za povećano korištenje vozila s takvim pogonom. Unutar Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije, trenutno postoji 105 lokacija električnih punionica. Nedostatak rasprostranjene mreže punionica za alternativna goriva uzrokuje i manje vozila na alternativni pogon. Potražnja za vozilima na alternativni pogon nije značajna uzevši u obzir tržišnu cijenu i standard stanovništva. Izvor: Analiza postojećeg stanja	Djelomično potvrđeno
H_C4_3	Strateškim prioritiziranjem aktivnih oblika prometa i javnog prijevoza, s naglaskom na obnovu i rekonstrukciju željezničke mreže, rasteretila bi se zagušena cestovna mreža, smanjio negativan utjecaj na okoliš i povećao turistički potencijal funkcionalne regije.	Davanje prioritarnog statusa javnom prijevozu i nemotoriziranim oblicima putovanja ima potencijal značajno smanjiti broj vozila na prometnicama, čime bi se ostvarila veća učinkovitost prometnog sustava. Kao rezultat, automobili bi se našli u podređenom položaju, što bi rezultiralo produljenjem vremena putovanja automobilima. Uspostavom i obnovom željezničkog prijevoza i infrastrukture, te integracijom pomorskog, autobusnog i željezničkog prijevoza uspostavio bi se učinkovitiji sustav javnog prijevoza koji bi privukao veći broj korisnika. Ovakav održivi oblik urbane mobilnosti imao bi za posljedicu smanjenje negativnog utjecaja na okoliš. Izvor: Radionice s dionicima	Nepotvrđeno

Dekarbonizacija prometa			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C4_4	Uvođenje električnih brodova u promet pridonijet će se transformaciji sustava pomorskog prometa u ekološki održiv oblik prijevoza.	Uvođenje električnih brodova u promet ima potencijal transformirati sustav pomorskog prijevoza u ekološki održiv oblik prijevoza. Električni brodovi koriste elektromotore umjesto tradicionalnih motora s unutarnjim izgaranjem, čime smanjuju emisije stakleničkih plinova i sprječavaju negativan utjecaj na kvalitetu zraka i klimatske promjene. Ova inovacija također pruža brodovima bolje tehničke karakteristike koje su otporne na vremenske uvjete, čime se smanjuje rizik od otkazivanja polazaka. Osim toga, električni brodovi nemaju negativan učinak na ekološki sustav mora jer ne proizvode ispušne plinove ili onečišćujuće tvari koje mogu ugroziti morski ekosustav. Uvođenje ovih brodova pruža priliku za razvoj ekološki osviještenog i održivog pomorskog prometa, čime se doprinosi zaštiti okoliša i očuvanju morskog ekosustava. Izvor: Analiza postojećeg stanja	Potvrđeno
H_C4_5	Daljnje povećanje prosječne starosti autobusnog voznog parka uzrokovat će značajne probleme u kontekstu onečišćenja okoliša, troškova održavanja, kvalitete usluga.	Daljnje povećanje prosječne starosti autobusnog voznog parka može rezultirati nizom problema snažnog utjecaja na okoliš, troškove održavanja i kvalitetu pružanja usluga. Stariji vozni park zahtijeva učestalija korektivna održavanja, smanjuje udobnost putovanja i kvalitetu usluga kao i povećanje operativnih troškova. Starija vozila također imaju zastarjele tehnološke sustave koji nisu optimalno prilagođeni suvremenim standardima energetske učinkovitosti i emisija ispušnih plinova. Navedeno je prepoznato u kontekstu šibenskog i splitskog javnog autobusnog prijevoza, koji se suočavaju s izazovima zastarjelog voznog parka. U cilju rješavanja ovih izazova, u posljednje dvije godine pokrenut je proces nabave novih vozila za javni prijevoz sufinanciranjem iz Europskih fondova. Šibenik je nabavio 11 novih vozila, dok je Promet Split u postupku nabave novih 47 vozila. Izvor: Radionice s dionicima, Promet Split, Gradski parking Šibenik	Potvrđeno

5.2.5. Hipoteze o sigurnosti prometa

Sigurnost prometa			
Redni broj	Hipoteza	Zaključak o potvrdi	
H_C5_1	Sustavi prometne signalizacije su neusklađeni i zahtijevaju modernizaciju, širenje i integraciju u središnji sustav upravljanja.	Utvrđeno je da postoje ozbiljni nedostaci u sustavima prometne signalizacije na području gradova, posebice u pogledu nedovoljne usklađenosti semafora sa stvarnom količinom prometa i zahtjevima prometnog sustava. Trenutno, većina semafora funkcionira prema vremenski ustaljenom radu, bez uzimanja u obzir stvarnih, dinamičnih uvjeta prometa. Takav pristup ne samo da je nedovoljno funkcionalan, već i rezultira brojnim prometnim zagušenjima i problemima u točnosti i usklađivanju linija javnog autobusnog prijevoza. Izvor: Radionice s dionicima	Potvrđeno
H_C5_2	Financijska sredstva za ulaganje u obnovu, modernizaciju i održavanje cesta nižeg ranga nisu dostatna u odnosu na potrebe, a neodgovarajući tehnički parametri uzrokuju sigurnosne probleme.	Nedostatak financijskih sredstava JLS-ova i općina za veće rekonstrukcijske zahvate na cestama u njihovoj nadležnosti predstavlja ozbiljan problem koji ugrožava sigurnost prometa zbog neadekvatnog održavanja. Kako bi se osigurala potrebna financijska sredstva za rekonstrukciju, moguće je financiranja putem EU fondova i nacionalnih fondova koji podržavaju infrastrukturne projekte. Nelogična kategorizacija cesta otežava pravilno raspodjeljivanje financijskih sredstava i resursa. Izvor: Radionice s dionicima	Potvrđeno
H_C5_3	Postojeća infrastruktura za bicikliste i pješake nije u skladu s potrebnim standardima te ne postoje adekvatna rješenja za osjetljive skupine pješaka na ključnim lokacijama u prometnom sustavu.	Biciklistička infrastruktura u mnogim urbanim područjima ukazuje na manjak u kontekstu količine staza, dok je postojeća infrastruktura za bicikliste izvedena u skladu s važećim propisima. Važno je napomenuti da pješačka infrastruktura na određenim dijelovima grada, posebno na sabirnim i rezidencijalnim ulicama, nije adekvatno razvijena. Ova ograničena infrastruktura prisiljava pješake da koriste prometne ceste kao svoje primarno područje kretanja. Osim toga, problem nepropisnog parkiranja vozila otežava pristup pješačkim stazama i stanicama javnog prijevoza. Izvor: Radionice s dionicima, SUMP Splita, Studija organizacije i integracije javnog prijevoza u gradu Šibeniku	Potvrđeno



5.3. ANALIZA SNAGA I SLABOSTI, PRILIKA I PRIJETNJI PROMETNOG SUSTAVA PODRUČJA OBUHVATA MASTER PLANA

Ovo poglavlje integrira ključne zaključke proizašle iz analize postojećeg stanja i prethodnih koraka u razradi Masterplana prometnog razvoja funkcionalne regije Srednja Dalmacija. SWOT analiza predstavlja priznatu metodu koja se koristi za procjenu i evaluaciju strateških aspekata organizacija ili sektora. U kontekstu prometnog sustava, ova analiza pomaže u identifikaciji ključnih čimbenika koji mogu utjecati na uspješnost i održivost sustava te pruža smjernice za planiranje budućih strategija i intervencija.

Prednosti	Slabosti
- Povoljan prometno-geografski položaj funkcionalne regije - Gradovi povezani sa svojim predgrađima - Postojanje Plana održive urbane mobilnosti (SUMP) za Split - Postojanje Masterplana održive urbane mobilnosti za Grad Šibenik - Razvijena cestovna mreža na cijelom obuhvatu funkcionalne regije - Razvijen sustav javnog prijevoza u Splitu i Šibeniku - Pokrenut postupak implementacije inicijativa vezanih uz zelenu tranziciju i digitalizaciju u kontekstu javnog autobusnog prijevoza - Postojanje povlaštenih karata u sustavu pomorskog i autobusnog prijevoza za različite skupine stanovništva - Zadovoljavajuća frekvencija pomorskih linija između većih otoka i kopna - Luka Split kao najveća putnička luka u Republici Hrvatskoj - Veliki broj luka otvorenih za javni promet ukazuje na razvijenost pomorskog prometa - Razvijen sustav javnih bicikala - Modernizirana zračna luka i povećanje kapaciteta zračnog prometa u Splitu - Mogućnost povećanja kapaciteta zračnih luka - Povećanje broja letova izvan turističke sezone - Trend smanjenja broja smrtno stradalih osoba u prometnim nesrećama na području Masterplana	- Loša prometna povezanost ruralnih područja s urbanim središtima - Sezonalnost prometa koja za posljedicu ima izrazito opterećenje cestovne mreže priobalnog područja u ljetnim mjesecima - Kontinuirano povećanje vremena putovanja u urbanim područjima radi prometnih zagušenja, osobito za vrijeme turističke sezone - Usmjerenost teretnog prometa na cestovnu mrežu - Nedostatak obilaznica u svrhu izmještanja tranzitnog prometa iz centra gradova - Nedovoljna ulaganja u održavanje cestovne infrastrukture - Problem nedostatka parkirnih mjesta i nedovoljno uređenog sustava regulacije prometa u mirovanju (neuređena parkirališta i nelegalno parkiranje vozila) - Neusklađenost sustava prostornog planiranja na različitim razinama što uzrokuje disfunkcionalnost i smanjuje učinkovitost njegovog djelovanja - Nepostojanje zona mješovite namjene i smirenog prometa - Javni prijevoz ovisan o trenutnom zagušenju prometa (nema zasebnih traka) – smanjena razina učinkovitosti uzrokuje oslanjanje na osobne automobile - Nedostatak integriranosti i povezanosti različitih oblika prometa - Nedostatna razvijenost biciklističke infrastrukture - Otežano planiranje biciklističke infrastrukture uslijed vertikalne raščlanjenosti terena i postojeće velike gustoće izgrađenosti u središnjim urbanim zonama - Nepostojanje pješačkih površina na pojedinim dijelovima urbanih područja - Nedovoljna prilagođenost pješačke infrastrukture potrebama osoba s



Prednosti	Slabosti
	invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivosti • Nedovoljan broj električnih bicikala potrebnih za savladavanje topografski nezahvalnog terena • Nedostatna međuočna povezanost – malen broj linija koje povezuju otoke i slaba frekvencija polazaka • Manjak helidroma na području Šibensko-kninske županije • Neuređen sustav taksi prijevoza • Loše stanje željezničke infrastrukture na području funkcionalne regije • Nedovoljna razvijenost željezničke mreže • Sustav za informiranje putnika na području Srednje Dalmacije nije razvijen • Nedostatak središnjeg centra za kontrolu i nadzor prometa • Niska brzina putovanja željezničkim prijevozom • Zastarjelost voznog parka autobusnog i željezničkog prometa • Manjak logističkih centara • Mala brzina javnog prijevoza zbog zagušenja prometne mreže u vršnim satima • Nedostatna prateća infrastruktura uz javni i gradski prijevoz • Neadekvatna infrastrukturna opremljenost terminala pomorskog i autobusnog prijevoza obzirom na postojeću prometnu potražnju, osobito u ljetnim mjesecima • Komunalni vezovi u većim priobalnim i otočnim središtima ne zadovoljavaju potrebe lokalnog stanovništva • Neadekvatna povezanost vojnih objekata sa ostalim oblicima prometa • Neprilagođenost prometne infrastrukture vojnim vozilima

Prilike	Prijetnje
• Korištenje financijskih sredstava iz Europske unije (EU) kao izvora financiranja infrastrukturnih projekata • Kroz Europski zeleni plan postoji mogućnost ostvarivanja zelene tranzicije prometa putem VFO i NPOO • Usmjeravanje ciljanih politika i mjera/potica na lokalnoj i županijskoj razini u svrhu poticanja održive mobilnosti • Uspostavljanje integriranog tarifnog sustava za oblike prijevoza na području funkcionalne regije	• Negativan utjecaj općeg porasta stupnja automobilizacije na dodatno zagušenje prometnica • Porast emisija stakleničkih plinova uslijed povećanja broja motornih vozila • Postupno starenje voznog parka • Rast opterećenja prometne mreže, osobito cestovnih prometnica, uslijed povećanog priljeva turista tijekom ljetnih mjeseci u slučaju scenarija "do nothing" • Depopulacija otočnih područja kao posljedica nedovoljne prometne



Prilike	Prijetnje
- Nadogradnja i modernizacija terminala različitih vidova prometa - Proširenje sustava javnih bicikala - Uvođenje prijevoza na zahtjev na prostoru funkcionalne regije - Uvođenje <i>car poolinga</i>, <i>car sharinga</i> i <i>park & ride</i> sustava - Razvoj cikloturizma na području funkcionalne regije - Razvoj prometa usmjeren na održivu urbanu mobilnost - Potencijal za razvoj intermodalnih čvorišta - Reorganizacija površina u korist održivih oblika prometa - Poboljšanje učinkovitosti prometnog sustava primjenom sustava IT rješenja - Prioritizacija vozila javnog gradskog prijevoza i interventnih vozila adaptivnim upravljanjem prometom - Homogenizacija i obnova flote pomorskog prometa - Korištenje obnovljivih izvora energije u pomorskom prometu - Mogućnost širenja putničkih usluga i brodova na kružnim putovanjima - Potencijal razvoja dužobalnih pomorskih linija - Nadogradnja i modernizacija lučke infrastrukture - Modernizacija prekrcajne mehanizacije - Adaptacija vojnih luka u skladu s NATO standardima za kategoriju velikih brodova - Povezivanje Zračne luke Split željezničkim i pomorskim prijevozom - Povećanje maritimne sigurnosti u pomorskim lukama - Razvoj infrastrukture za punjenje električnih vozila i plovila - Prilika za razvoj prometne infrastrukture u ruralnim područjima uslijed razvoja ruralnog turizma - Osiguravanje cestovne, pomorske i željezničke povezanosti pomorskih vojnih objekata - Prilagodba prometne infrastrukture modalitetima prevoženja vojnih snaga u cestovnom, željezničkom, pomorskom i zračnom prometu u svrhu razvoja sigurnosti, civilno- vojne komplementarnosti i razvoja regionalnih potencijala	povezanosti i daljnjeg zamiranja centralnih funkcija - Prekidi u lancima opskrbe uslijed kriznih situacija (pr. rat u Ukrajini, pandemija COVID) - Otežano financiranje iz EU fondova uslijed neriješenih imovinsko-pravnih odnosa i ograničenja definiranih prostorno-planskom dokumentacijom



Prilike	Prijetnje
• Valorizacija graničnog položaja s Bosnom i Hercegovinom i Italijom u svrhu razvoja teretnog prometa	

6. CILJEVI I MJERE

6.1. VIZIJA

Funkcionalna regija Srednja Dalmacija je strateško prometno središte Republike Hrvatske uspostavljeno na principima funkcionalne intermodalnosti i održive mobilnosti u putničkom i teretnom prometu. Integracija infrastrukturnih rješenja, organizacijske prilagodbe, primjena IT tehnologija te povećanje sigurnosti i učinkovitosti prometnog sustava urbanih, ruralnih i otočnih područja pridonosi ostvarenju uravnoteženog ekonomskog, ekološkog i energetskeg razvoja.

Vizija funkcionalne regije srednja Dalmacija usmjerena je na razvoj visoko funkcionalnog multimodalnog prijevoznog sustava s ciljem prijevoza putnika i tereta. Regija ima iznimnu priliku postati ključno središte za povezivanje različitih modaliteta prijevoza, uključujući cestovni, željeznički, pomorski i zračni promet. Takav integrirani pristup teži značajnom poboljšanju povezanosti s ostatkom Hrvatske i susjednim zemljama, dok se poseban naglasak stavlja na integraciju ruralnih i otočnih područja s centralnim gradovima. Kao odgovor na potrebe koje proizlaze iz SWOT analize, nužno je uspostaviti visokokvalitetan prometni sustav temeljen na konceptu urbane mobilnosti, pri čemu javni prijevoz ima ključnu ulogu. Uloga održive urbane mobilnosti izuzetno je važna u dekarbonizaciji cjelokupnog prometnog sustava, a implementacija održivih rješenja u prometu također može značajno doprinijeti poboljšanju kvalitete života u urbanim sredinama.

S ciljem unaprjeđenja i razvoja javnog prijevoza u urbanim, ruralnim i otočnim sredinama funkcionalne regije Srednje Dalmacije, nužno je postavljanje javnog prijevoza kao vodećeg oblika prijevoza ili ključnog dijela multimodalnog prometnog sustava. Ključnu ulogu u ostvarenju ovog segmenta mogu imati ulaganja u postojeća intermodalna čvorišta te planiranje novih kako bi se iskoristio maksimalni potencijal područja koje obuhvaća četiri različita vida prometa. U tom smislu, promicat će se razvoj multimodalnog sustava koji bi trebao biti vodeći kako u putničkom, tako i u teretnom prometu. Osim razvoja infrastrukture, poticat će se djelovanje na organizacijskom planu kako bi se postigla sinergija između različitih oblika prijevoza. Time se podrazumijeva koordinirano upravljanje prometom i usklađivanje različitih prometnih modaliteta kako bi se osigurala učinkovitost i optimalna iskorištenost resursa. Strateško planiranje i implementacija prometnih politika te koordinacija različitih dionika, uključujući vlasti, operatore prijevoza i lokalne zajednice, jedni su od ključnih čimbenika u ostvarivanju ove vizije.

U kontekstu promicanja održivih oblika prijevoza, poticat će se upotreba nemotoriziranih oblika prijevoza, poput hodanja i biciklizma, u kombinaciji s motoriziranim prijevozom. Ostvarivanje ovog razvojnog smjera zahtijeva planiranje i ulaganje u infrastrukturu namijenjenu pješaćenju i biciklizmu, s naglaskom na ekonomsku, ekološku i energetskeg održivost, a osobitu pozornost pružit će se, prilikom planiranja sustava, ekološki prihvatljivim oblicima koji doprinose aktivnijem načinu života. Uz ulaganje u infrastrukturu, sustave i organizaciju, provedba aktivnosti promocije i edukacije imat će važnu ulogu u podizanju svijesti o prednostima korištenja nemotoriziranih oblika prijevoza. Kampanje i inicijative usmjerene na promicanje zdravog načina života, smanjenje emisija stakleničkih plinova i zaštitu okoliša bit će korišteni kao alati u poticanju stanovnika s ciljem korištenja hodanja i biciklizma kao održivih oblika prijevoza. Osim toga, važan aspekt koji će se uzeti u obzir prilikom budućeg planiranja razvoja prometnog sustava čini i povećanje sigurnosti u svim oblicima prometa.



6.1.1. Opći ciljevi

Redni broj	Cilj
OC_FRSD_1	Povećanje učinkovitosti prometnog sustava u funkcionalnim urbanim područjima <i>Prometna slika funkcionalnih urbanih područja Splita i Šibenika ogledava se kroz opterećenje cestovne prometne mreže, prvenstveno zbog visokog udjela osobnih motornih vozila što posljedično narušava i promet vozila javnog prijevoza (gradskog, prigradskog i međugradskog). Neučinkovit cestovni promet osnovni je izvor zagađenja zraka i ekosustava u urbanim sredinama.</i> <i>Održiva mobilnost u urbanim područjima postiže se djelovanjem na tri razine. Prva i najučinkovitija razina jest potpuno izbjegavanje generiranja prometa što se postiže održivim urbanim (prostornim) planiranjem kako bi osnovni sadržaji bili na kratkim udaljenostima. Ali i intervencijama poput organizacije rada od doma, organizacije različitih manifestacija u periodima i na lokacijama koje su manje prometno opterećene, i sl.. Druga razina se odnosi na aktivnosti i zahvate usmjerene poticanju prelaska (modal shift) na okolišno prihvatljivije oblike i načine prijevoza onog prometa koji se ne može izbjeći djelovanjima na prvoj razini. Konačno, treća razina uključuje mjere i aktivnosti čija je svrha osiguranju energetske učinkovitosti prometnog sustava.</i> <i>Ovim ciljem se doprinosi smanjenju negativnog utjecaja prometa na urbane ekosustave, povećanju vrijednosti zemljišta i nekretnina u urbanim područjima, boljoj pristupačnosti i dostupnosti javnog prijevoza za dnevne migracije stanovništva i brojne posjetitelje u ljetnim mjesecima, te zaštiti povijesne i kulturne baštine. Navedeni doprinosi će se ostvariti zahvatima i aktivnostima sa svrhom smanjenja ovisnosti o osobnim motornim vozilima upravljanjem prometnom potražnjom održivim prostorno-prometnim planiranjem, povećanjem značaja i uloge željezničkog i pomorskog prijevoza u dnevnim migracijama, integracijom i poboljšanjem tradicionalnih i fleksibilnih usluga javnog prijevoza, razvojem sustava mikromobilnosti i pješačkog prometa te uvođenjem inteligentnih prometnih rješenja za upravljanje i regulaciju prometa.</i>
OC_FRSD_2	Poboljšanje prometne povezanosti na regionalnoj razini, na otocima i u ruralnim područjima <i>Dok je u urbaniziranim dijelovima FR Srednja Dalmacije pristupačnost prometnoj infrastrukturi i uslugama javnog prijevoza u određenoj mjeri ipak osigurana, u ruralnim područjima, na otocima, manjim gradovima i generalno područjima s manjom gustoćom naseljenosti, situacija je bitno drukčija. Dnevne navike putovanja su gotovo u potpunosti ovisne o posjedovanju osobnog vozila ili javnom prijevozu koji najčešće ne zadovoljava potrebe stanovnika (trajanje putovanja, frekventnost linija, rute, vozni redovi, pouzdanost javnog prijevoza).</i> <i>Prometni sustav koji zadovoljava potrebe stanovnika za mobilnosti preduvjet je razvoja i, između ostalog, važan čimbenik u sprječavanju depopulacije kao jednog od najvećih izazova predmetnih područja.</i> <i>Ovim ciljem se potpomaže razvoj regionalnih središta prema društveno-ekonomskim kretanjima uz integraciju s međunarodnim i nacionalnim prometnim sustavom, te se poboljšava pristupačnost i dostupnost javnog prijevoza u područjima sa smanjenom gustoćom naseljenosti. Sve navedeno bitno doprinosi poboljšanju kvalitete života na regionalnoj razini, na otocima i u ruralnim područjima.</i>
OC_FRSD_3	Unaprijeđenje teretnog prometa, prometa opskrbnih lanaca, specijalnog i izvanrednog prijevoza <i>Osim značajnog međunarodnog geoprometnog položaja FR Srednja Dalmacije u kontekstu prijevoza tereta i roba, zahtjevi ovog području sežu do osiguranja vitalnih funkcija u pogledu</i>



Redni broj	Cilj
	<i>opskrbe otoka, hitnih intervencija i posebnog prijevoza. Nadalje, prometna infrastruktura Srednje Dalmacije treba podržati obrambene i vojne aktivnosti te povezanost s, na europskoj razini, strateškim vojnim lokacijama i objektima.</i> <i>Uz učinkovit putnički promet, prijevoz tereta i roba te promet opskrbnih lanaca direktni je pokazatelj gospodarskog razvoja. Globalni zahtjevi utemeljeni na klimatskim i okolišnim ciljevima su klimatski neutralan, održiv i otporan (na krize) prijevoz kao temelj za razvoj modernog i uključivog gospodarstva. Učinkovitost se prvenstveno planira ostvariti izbjegavanjem transporta i smanjenjem volumena prometa kad god je moguće (između ostalog i razvojem inovativnih proizvodnih koncepata, proizvodnjom manjih i trajnijih proizvoda, učinkovitim recikliranjem proizvoda).</i> <i>Učinci ovog cilja u fokusu imaju razvoj mreže i logističkih čvorišta, dobra regionalna prometna povezanost temeljena na željezničkom i pomorskom prometu reduciraju dužinu i trajanje prijevoza i osiguravaju učinkovitu razmjenu dobara u Europi. Nadalje, primjena novih tehnologija i korištenje vozila na alternativna goriva iz održivih izvora energije igraju ključnu ulogu u postizanju energetske učinkovitosti.</i>
OC_FRSD_4	Dekarbonizacija prometa i smanjenje ekološkog otiska <i>Ekološki otisak prometa i utjecaj prometa na klimatske promjene jedno je od prioritarnih područja djelovanja k ostvarenju europskih i globalnih klimatskih ciljeva. U tom smislu potrebno je uvoditi promjene u prometnoj infrastrukturi i tehnologijama te navikama stanovništva pri odabiru načina putovanja.</i> <i>Osnovni zadatak ovog cilja jest smanjenje emisija CO₂, postizanje energetske učinkovitosti, smanjenje nepovoljnog utjecaja prometa na prirodu i okoliš onečišćenjem tla, vode i zraka, bukom i vibracijama, s posebnom pažnjom na kumulativni utjecaj pomorskih luka.</i> <i>Navedeni cilj se ostvaruje razvojem infrastrukture za punjenje vozila na alternativni pogon, povećanjem zastupljenosti vozila na alternativni pogon, unaprjeđenjem infrastrukture za aktivne oblike prometa (pješačenje i mikromobilnost), razvojem novih tehnologija i rješenja u prometu.</i>
OC_FRSD_5	Povećanje sigurnosti u prometu <i>Sigurnost prometa jedan je od prioritarnih ciljeva Strategije razvoje Republike Hrvatske. Ogledava se u broju prometnih nesreća i posljedicama s obzirom na ljudske žrtve, razinu ozljeda te materijalnu štetu. Najveći broj prometnih nesreća se odnosi na cestovni promet i te u kontaktu cestovnog s drugim oblicima prometa.</i> <i>Svrha ovog cilja jest smanjenje broja prometnih nesreća u svim vidovima prometa (pješačenje, mikromobilnost, cestovni, željeznički, pomorski) i povećanje osjećaja sigurnosti u prometu te pouzdanosti prometa.</i>

Ključni pokazatelji uspješnosti (KPI) za opće ciljeve Masterplana prometnog razvoja Funkcionalne regije Srednja Dalmacija

Redni broj	Cilj	Parametar KPI-a	Izvor podataka za izračun KPI-a	Ciljana vrijednost	Rok
OC_FRSD_1	Povećanje učinkovitosti prometnog sustava u funkcionalnim urbanim područjima	Udio putnika koji koriste ekološki, energetske i ekonomski prihvatljive oblike prijevoza (javni prijevoz, pješaci, biciklisti) u ukupnoj raspodjeli putovanja (<i>modal split</i>)	- Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije - Kontinuirana istraživanja o modalnoj raspodjeli prometa - Baze podataka prijevoznika/operatora u prijevozu putnika i tereta na području Funkcionalne regije	Minimalno povećanje za 30%	2030.
		Broj intermodalnih terminala		Razvijena minimalno 2 intermodalna terminala	
		Povećanje broja prevezenih turista u javnom prijevozu		Povećanje za minimalno 35%	
OC_FRSD_2	Poboljšanje prometne povezanosti na regionalnoj razini, na otocima i u ruralnim područjima	Sustav informiranja putnika	- Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije - Internetske (web) stranice prijevoznika u sustavu JP - Dostupnost rješenja za integraciju usluga javnog prijevoza	Uspostavljen sustav informiranja putnika	2030.
		Rješenja za integraciju usluga javnog prijevoza		Razvijeno najmanje jedno rješenje za integraciju različitih usluga i vidova javnog prometa	
		Broj uvedenih prilagođenih i fleksibilnih usluga i koncepata javnog prijevoza		Uvedene minimalno 3 prilagođene, fleksibilne usluge javnog prijevoza	
OC_FRSD_3	Unaprjeđenje teretnog prometa, prometa opskrbnih lanaca, specijalnog i izvanrednog prijevoza	Povećanje udjela željezničkog i pomorskog prometa u prijevozu tereta	- Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije - Baze podataka prijevoznika/operatora u prijevozu putnika i tereta na području Funkcionalne regije	Povećanje za minimalno 30%	2030.

Redni broj	Cilj	Parametar KPI-a	Izvor podataka za izračun KPI-a	Ciljana vrijednost	Rok
OC_FRSD_4	Dekarbonizacija prometa i smanjenje ekološkog otiska	Povećanje postotka energije koja se koristi iz obnovljivih izvora u prometnom sektoru	- Prometni model - Istraživanja o emisiji onečišćujućih tvari iz prometa u Funkcionalnoj regiji	Povećanje za 50%	2030.
OC_FRSD_5	Povećanje sigurnosti u prometu	Smanjenje broja prometnih nesreća s poginulima i teško ozlijeđenima	Bilten o sigurnosti cestovnog prometa	Smanjenje za 50%	2030.
		Smanjenje prometnih prekršaja		Smanjenje za 40%	

6.2. CILJEVI

Opći i specifični ciljevi te mjere Masterplana prometnog razvoja funkcionalne regije temelje se na detaljnoj analizi postojećeg stanja prometnog sustava. Ova analiza obuhvaćala je sveobuhvatnu procjenu prometnih tokova, infrastrukturnih kapaciteta, ekonomskih indikatora i demografskih podataka. Parametri su pažljivo proučeni kako bi se identificirali ključni izazovi i mogućnosti za unaprjeđenje prometnog sustava u regiji. Formulirani ciljevi uzeti su u obzir smjernice i ciljeve Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine. Ovi ciljevi su formulirani s jasnom svrhom postizanja dugoročne održivosti, učinkovitosti i sigurnosti prometnog sustava u funkcionalnoj regiji.

Glavni fokus Masterplana prometnog razvoja funkcionalne regije usredotočen je na postizanje visoke integriranosti i multimodalnosti prometnog sustava unutar regije. Koncept multimodalnosti podrazumijeva povezivanje i usklađivanje različitih modaliteta prijevoza, kao što su cestovni, željeznički, pomorski i zračni, s ciljem osiguranja optimalne mobilnosti putnika i tereta. Integriranost prometnih modova stvara sinergiju među njima i doprinosi učinkovitosti cjelokupnog prometnog sustava.

Kroz primjenu definiranih općih i specifičnih ciljeva, Masterplan prometnog razvoja nastoji ostvariti poboljšanu interkonekciju unutar funkcionalne regije i sa susjednim područjima, unaprijediti prometnu infrastrukturu te povećati kvalitetu i sigurnost prometa. Paralelno s tim, jednaka važnost daje se razvoju održivog prometnog sustava, koji se karakterizira ekološkom prihvatljivošću, energetsom učinkovitošću te doprinosi smanjenju emisija stakleničkih plinova.

6.2.1. Specifični ciljevi

6.2.1.1. Specifični ciljevi za povećanje učinkovitosti prometnog sustava u funkcionalnim urbanim područjima

Redni broj	Cilj
SC_FRSD_1.1.	Bolje upravljanje prometnom potražnjom u urbanim aglomeracijama održivim urbanim planiranjem <i>Održivo urbano planiranje je prvi korak u upravljanju prometnom potražnjom čija je osnovna zadaća izbjegavanje generiranja prometa na način da se stanovnicima osnovni sadržaji osiguraju u zoni pješaćenja, vožnjom biciklom, romobilom i sl. Time se smanjuje ovisnost o posjedovanju osobnog automobila, a zatim i broj potrebnih parkirališnih mjesta. Osim toga, promišljeno korištenje javnih gradskih površina, ustanova, dvorana, sportskih i ostalih objekata pri organizacija različitih manifestacija smanjuje stvaranje dodatnih prometnih opterećenja. Nadalje, fleksibilna organizacija rada doprinosi smanjenju zagušenja u prometu uzrokovanog dnevnim migracijama koje rezultira značajnim produženjem vremena putovanja, posebice u vršnim dnevnim periodima.</i>
SC_FRSD_1.2.	Poboljšanje integracije usluge javnog prijevoza u urbanim područjima temeljeno na željezničkom i pomorskom prometu <i>Ovime ciljem se želi postići unaprjeđenje usluge željezničkog i pomorskog prometa i povećanja značaja u kontekstu urbanog putničkog prijevoza kako bi se stvorio održiv temelj kompletne usluge javnog gradskog prijevoza u urbanim aglomeracijama i potaknulo povećanja broja korisnika javnog prijevoza, a na uštrb prometa osobnim motornim vozilima u dnevnim migracijama i ljetnim mjesecima. Posljedično, smanjilo</i>



Redni broj	Cilj
	<i>bi se opterećenje cestovne mreže i oslobodio prostor za aktivne oblike prometa (pješačenje i biciklizam) te bi se povećao broj multimodalnih putovanja.</i>
SC_FRSD_1.3.	Unaprjeđenje infrastrukture za mikromobilnost i pješake <i>Vrijednost urbanog okoliša, kvaliteta života i zdravlje stanovništva u direktnoj je vezi s udjelom aktivnih oblika prometa, pješačenja i biciklizma, u modalnoj raspodjeli. Preduvjet za povećanje tog udjela jest izgradnja i unaprjeđenje infrastrukture za pješake, bicikliste, korisnike romobila i drugih oblika mikromobilnosti. Svrha ovog cilja je povezivanje urbanih aglomeracija sigurnom i neprekinutom infrastrukturom koja osim osnovnih tehničkih uvjeta mora zadovoljiti i zahtjeve atraktivnosti ruta kroz osiguranje dostupnosti različitih sadržaja i izgradnju prateće zelene infrastrukture. Na ovaj način poboljšat će se pristupačnost i dostupnog javnog prijevoza i broj multimodalnih putovanja.</i>
SC_FRSD_1.4.	Poboljšanje učinkovitosti prometa na cestovnoj mreži <i>Jedan od glavnih čimbenika održive urbane mobilnosti jest smanjenje broja putovanja ostvarenih osobnim motornim vozilima. Ipak, cestovni promet ima stratešku ulogu u cjelokupnom prometnom sustavu, a njegova učinkovitost se poglavito očituje u smanjenju vremena putovanja, kako osobnim vozilima, tako i vozilima javnog prijevoza. Postizanje učinkovitosti se ostvaruje povezivanjem i nadogradnjom cestovne infrastrukture kao i primjenom inteligentnih transportnih sustava (ITS) i rješenja u prometu zasnovanih na novim tehnologijama koji, osim poboljšanju uvjeta odvijanja prometa, doprinose i očuvanju kvalitete zraka i urbanog ekosustava (više pod CO4).</i>
SC_FRSD_1.5.	Unaprjeđenje prometa u zonama povijesnih gradskih jezgri <i>Funkcionalna regija Srednja Dalmacija bogata je kulturnom, povijesnom i prirodnim baštinom, a gradske povijesne jezgre (od kojih su neke i zaštićene UNESCO-om) imaju ulogu administrativnih i kulturnih središta, te su kao takve nezaobilazne u svakodnevnom životu stanovnika i posjetitelja. Jedan od najvećih izazova gradskih vlasti je upravo zaštita i poboljšanje kvalitete života stanovnika u povijesnim gradskim jezgrama, te zaštita imovine i zemljišta, a smanjenje utjecaja prometa na listi je prioriteta mjera. Svrha ovog cilja jest uspostavljanje regulacije i organizacije prometa u predmetnim zonama kroz smirivanje motoriziranog prometa, davanje prednosti održivim oblicima prometa i oslobađanje vrijednog prostora od automobilskeg prometa i parkirališnih površina, te regulacija dostavnog prometa. Dodatno, potrebno je razvijati pješačku infrastrukturu uzimajući u obzir topografske specifičnosti pojedinih gradova.</i>

Ključni pokazatelji uspješnosti (KPI) za specifične ciljeve povećanja učinkovitosti prometnog sustava u funkcionalnim urbanim područjima

Redni broj	Cilj	Parametar KPI-a	Izvor podataka za izračun KPI-a	Ciljane vrijednosti	Rok
SC_FRSD_1.1.	Bolje upravljanje prometnom potražnjom u urbanim aglomeracijama održivim urbanim planiranjem	Smanjenje broja osobnih vozila u vršnom satu	- Prometni model - Kontinuirana istraživanja o modalnoj raspodjeli prometa - Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije	Smanjenje za minimalno 20%	2030.
		Povećanje udjela broja putovanja ostvarenih pješaćenjem i/ili bicikliranjem		Povećanje udjela za 20 %	2030.
SC_FRSD_1.2.	Poboljšanje integracije usluge javnog prijevoza u urbanim područjima temeljeno na željezničkom i pomorskom prometu	Broj pomorskih linija koje povezuju priobalne gradove	- Agencija za obalni linijski pomorski prijevoz - Internetske (web) stranice prijevoznika u sustavu JP - Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije - Baze podataka prijevoznika/operatera u prijevozu putnika i tereta na području Funkcionalne regije	Minimalno 3 pomorske linije	2030.
		Udio putnika u željezničkom prijevozu (<i>modal split</i>)		Povećanje za 15%	2030.
		Povećanje broja multimodalnih putovanja		Povećanje za 20 %	2030.
SC_FRSD_1.3.	Unaprjeđenje infrastrukture za mikromobilnost i pješake	Ukupna duljina biciklističke infrastrukture	- Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije - Prometni model - Kontinuirana istraživanja o modalnoj raspodjeli prometa	Povećanje duljine na 30 km	2030.
		Udio pješaka i biciklista (<i>modal split</i>)		Minimalno povećanje za 40%	
		Broj sigurnih školskih ruta		Minimalno 4	2030.
SC_FRSD_1.4.	Poboljšanje učinkovitosti prometa na cestovnoj mreži	Izgubljeno vrijeme (<i>delays</i>)	Prometni model	Smanjenje za 20%	2030.
SC_FRSD_1.5.	Unaprjeđenje prometa u zonama povijesnih gradskih jezgri	Broj novouspostavljenih zona mješovite namjene i smirenog prometa	Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije	Minimalno 3	2030.



6.2.1.2. Specifični ciljevi poboljšanja prometne povezanosti na regionalnoj razini, na otocima i u ruralnim područjima

Redni broj	Cilj
SC_FRSD_2.1.	Povezivanje regionalnih središta prema društveno-ekonomskim kretanjima učinkovitom integracijom željezničkog, pomorskog i cestovnog prometa <i>Osim prometnog povezivanja FR Srednja Dalmacija usmjerenog prema glavnim županijskim središtima i većim gradovima, zadaća ovog cilja jest osnažiti povezanost manjih gradova i općina međusobno, zaobilazeći pritom putovanja kroz urbanizirana područja čija je svrha isključivo presjedanje ili tranzita. U tom kontekstu, potrebno je unaprijediti infrastrukturu i usluge javnog prijevoza (željezničkog, pomorskog, autobusnog), poboljšati infrastrukturu i povezanost strateške cestovne mreže te osigurati integraciju različiti oblika prijevoza izgradnjom intermodalnih čvorišta primjenjujući suvremena tehnološka rješenja. Krajnji uspjeh ovog cilja očituje se u povećanju zadovoljstva putnika uslugom javnog prijevoza, povećanju brzine putovanja te smanjenju ovisnosti o posjedovanju osobnog automobila, što za sobom nosi brojne socio-ekonomske koristi.</i>
SC_FRSD_2.2.	Poboljšanje stupnja mobilnosti stanovništva u područjima smanjenje gustoće naseljenosti <i>Posjedovanje osobnog automobila gotovo je preduvjet života u manjim gradovima, prigradskim područjima, općinama i svim ostalim naseljima u kojima prometna potražnja nije dovoljna za uspostavljanje rentabilne usluge tradicionalnog prijevoza putnika. Ukoliko i postoje određene linije javnog prijevoza najčešće su ocjenjene kao nepouzdanje ili neprilagođene stvarnim potrebama stanovništva. Svrha ovog cilja jest prometno povezivanje ovih područja na način da se zadovolje potrebe mobilnosti stanovništva što posljedično smanjuje depopulaciju i istodobno značajno doprinosi kvaliteti života. Uvođenje prilagođenih i fleksibilnih usluga i koncepata javnog prijevoza poput prijevoza na zahtjev, carpooling-a, car-sharing-a i sl., te povezivanje s tradicionalnim javnim prijevozom rješenja su koja odgovaraju na opisane zahtjeve mobilnosti.</i>
SC_FRSD_2.3.	Bolja integracija međunarodnog/nacionalnog prometnog sustava u sustave lokalnog i regionalnog prijevoza <i>Područje FR Srednja Dalmacija od velikog je nacionalnog i međunarodnog geoprometnog značaja u pogledu putničkog prometa što je posebice izraženo u ljetnim mjesecima kada broj turista i posjetitelja daleko nadmašuje prometne potrebe od onih u periodima van sezone. Svrha ovog cilja jest povezivanje zračnih luka, pomorskih luka i kolodvora međunarodnog i nacionalnog značaja učinkovitim uslugama javnog prijevoza, prvenstveno baziranog na željezničkom i pomorskom prometu, te integracijom s cestovnim prometom. Nadalje, ostvarenju cilja bitno doprinose i razvoju kapaciteta zračnih luka na području regije.</i>

Redni broj	Cilj	Parametar KPI-a	Izvor podataka za izračun KPI-a	Ciljane vrijednosti	Rok
SC_FRSD_2.1.	Povezivanje regionalnih središta prema društveno-ekonomskim kretanjima učinkovitom integracijom željezničkog, pomorskog i cestovnog prometa	Broj uspostavljenih intermodalnih čvorišta	Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije	Minimalno 2	2030.
SC_FRSD_2.2.	Poboljšanje stupnja mobilnosti stanovništva u područjima smanjenje gustoće naseljenosti	Povećanje zadovoljstva putnika uslugama javnog prijevoza – povećanje broja linija koje su ocjenjene kao prilagođene stvarnim potrebama stanovništva	- Kontinuirana istraživanja o zadovoljstvu putnika javnim prijevozom - Baze podataka prijevoznika/operatera u prijevozu putnika i tereta na području Funkcionalne regije	Minimalno 50% linija za koje je utvrđeno kako su prilagođene stvarnim potrebama putnika	2030.
SC_FRSD_2.3.	Bolja integracija međunarodnog/nacionalnog prometnog sustava u sustave lokalnog i regionalnog prijevoza	Povezivanje Šibenika i Splita sa Zračnom lukom Split pomorskim i/ili željezničkim putem	Internetske (web) stranice prijevoznika u sustavu JP	Minimalno 2 direktne linije	2030.

Ključni pokazatelji uspješnosti (KPI) za specifične ciljeve poboljšanja prometne povezanosti na regionalnoj razini, na otocima i u ruralnim područjima



6.2.1.3. Specifični ciljevi unaprjeđenja teretnog prometa, prometa opskrbnih lanaca, specijalnog i izvanrednog prijevoza

Redni broj	Cilj
SC_FRSD_3.1.	Poboljšanje međunarodnog i nacionalnog značaja FR SD razvojem logističkih čvorišta <i>Dobro razvijena mreža logističkih čvorišta utječe na smanjenje volumena prometa i dužine trajanja transporta do krajnje destinacije. Svrha ovog cilja jest uspostava intermodalnih čvorišta opremljenih novim tehnologijama kako bi se povećavala učinkovitost transporta tereta na međunarodnoj i nacionalnoj razini te dostava do krajnjih destinacija na regionalnoj i lokalnoj razini.</i>
SC_FRSD_3.2.	Razvijanje potencijala luka kao logističkih centara <i>Osnaživanje pomorskih luka kao logističkih centara preduvjet je za prihvata i otpremu tereta i roba pomorskim putem. Osim luka nacionalnog i regionalnog značaja, potencijal luka u FR Srednja Dalmacija raste i u međunarodnom kontekstu. Svrha ovog cilja jest nadogradnja hrvatskih luka za prihvaćanje cestovnog i željezničkog prometa kao i za potrebe zračnih veza. Usto, nadogradnja se odnosi i na energetske infrastrukture za punjenje moderniziranih plovila.</i>
SC_FRSD_3.3.	Povećanje raspodjele prijevoza tereta u korist željezničkog i pomorskog prijevoza <i>Cestovni prijevoz tereta predstavlja ekološke i sigurnosne rizike te negativno utječe na uvjete odvijanja prometa, posebice na državnim, županijskim i lokalnim cestama. Povećanje udjela tereta prevezenih željeznicom ili pomorskim putem značajno smanjuje sve navedene rizike stoga je važno djelovati na poboljšanje željezničke i pomorske infrastrukture u smislu povećanja kapaciteta za prijevoza tereta navedenim transportnim modovima, i to zasnovanog na održivim izvorima energije.</i>
SC_FRSD_3.4.	Poboljšanje pouzdanosti pomorskog prometa u pogledu opskrbe otoka <i>Pomorski promet od ključne je važnosti u pogledu opskrbe otoka, posebice onih manjih i najudaljenijih i kao takav predstavlja preduvjet za odvijanje vitalnih funkcija na otocima. Prijevoz hrane, vode, osnovnih sirovina i energenata te promet javnih službi trebao bi biti pravodobno osiguran, a lučka i prihvatna infrastruktura i plovila moraju zadovoljavati tehničke i sigurnosne uvjete u različitim mikroklimatskim okolnostima.</i>
SC_FRSD_3.5.	Unaprjeđenje prometa u službi hitnih intervencija i posebnog prijevoza <i>Svrha ovog cilja jest poboljšanje kvalitete života građana u svim područjima FR Srednja Dalmacija osiguravanjem bržeg djelovanja hitnih službi i brzih transfera putnika i opreme cestovnim, pomorskim i zračnim prometom. Prvenstveno se odnosi na unaprjeđenje uvjeta, infrastrukture i sredstava interventnih službi kako bi se na što brži način pristupila udaljenim i izoliranim područjima te ih se povezalo s većim zdravstvenim i interventnim centrima u regiji.</i>
SC_FRSD_3.6.	Unaprjeđenje prometa u svrhu obrambenih i vojnih aktivnosti <i>U kontekst europske i nacionalne sigurnosti FR Srednja Dalmacija okarakterizirana je kao strateško vojno područje. U tom smislu potrebno je osigurati povezanost vojnih objekata i izvođenje obrambenih i vojnih aktivnosti unaprjeđenjem prometne infrastrukture prilagođene prometovanju vojnih vozila.</i>

Ključni pokazatelji uspješnosti (KPI) za specifične ciljeve unaprjeđenja teretnog prometa, prometa opskrbnih lanaca, specijalnog i izvanrednog prijevoza

Redni broj	Cilj	Parametar KPI-a	Izvor podataka za izračun KPI-a	Ciljane vrijednosti	Rok
SC_FRSD_3.1.	Poboljšanje međunarodnog i nacionalnog značaja FR SD razvojem logističkih čvorišta	Razvijena nova logistička čvorišta međunarodnog i nacionalnog značaja ili povećanje opsega postojećih	Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije	Razvijeno minimalno 1 logističko čvorište međunarodnog i nacionalnog značaja	2030.
SC_FRSD_3.2.	Razvijanje potencijala luka kao logističkih centara	Povećanje teretnog prometa u pomorskim lukama	Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije	Povećanje teretnog prometa u pomorskim lukama za 20%	2030.
SC_FRSD_3.3.	Povećanje raspodjele prijevoza tereta u korist željezničkog i pomorskog prijevoza	Udio prevezenog tereta putem željezničkog i pomorskog prijevoza u odnosu na ostale modove prometa	- DZS - Baze podataka luka i prijevoznika željezničkog prometa - Baze podataka prijevoznika/operatera u prijevozu putnika i tereta na području Funkcionalne regije	Povećanje prevezenog tereta željezničkog i pomorskog prijevoza za minimalno 30%	2030.
SC_FRSD_3.4.	Poboljšanje pouzdanosti pomorskog prometa u pogledu opskrbe otoka	Modernizacija plovila u pomorskom prometu	Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije	Nabavka minimalno 5 plovila	2030.

Redni broj	Cilj	Parametar KPI-a	Izvor podataka za izračun KPI-a	Ciljane vrijednosti	Rok
SC_FRSD_3.5.	Unaprjeđenje prometa u službi hitnih intervencija i posebnog prijevoza	Proširena mreža helidroma	Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije	Minimalno 4	2030.
		Uvođenje pomorskih plovila namijenjenih hitnom prijevozu		Minimalno 3	2030.
		Prioritizacija interventnih vozila		Uvođen sustav prioritizacije interventnih vozila	2030.
SC_FRSD_3.6.	Unaprjeđenje prometa u svrhu obrambenih i vojnih aktivnosti	Udio obnovljene infrastrukture na području vojnih zona	Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije	Minimalno 20%	2030.



6.2.1.4. Specifični ciljevi dekarbonizacije prometa i smanjenja ekološkog otiska

Redni broj	Cilj
SC_FRSD_4.1.	Poboljšanje energetske učinkovitosti i ekonomičnosti prometnog sustava <i>Energetska učinkovitost i ekonomičnost prometnog sustava odnosi se na potrošnju energije i očuvanje energije te korištenje energije iz obnovljivih izvora. Prometni sektor je u tranzicijskom energetsom procesu ka upotrebi vozila na pogon električnom energijom i vozila na pogon alternativnim gorivima, uglavnom prirodnim plinom i vodikom. Za širu upotrebu navedenih izvora energije potrebno je izgraditi energetske mreže i prateću infrastrukturu za punjenje vozila svih kategorija i prometnih modova. Isto tako, primjenom novih tehnologija te pametnih rješenja i modela upravljanja prometom, cilj je optimizirati potrošnju energije vozila te energije potrebne za održavanje i funkcionalan rad prometne opreme i infrastrukture.</i>
SC_FRSD_4.2.	Povećanje udjela vozila s niskom ili nultom razinom emisija <i>Jedan od klimatskih ciljeva EU u okviru novog Europskog zelenog plana jest poticanje građana na okretanje vozila s niskom ili nultom razinom emisija. Svrha ovog cilja jest povećanje udjela ekološki prihvatljivijih rješenja kroz modernizaciju i ozelenjivanje flote svih oblika javnog prometa kao i poticanje građana na „zeleniji“ izbor prilikom kupnje osobnih automobila.</i>
SC_FRSD_4.3.	Očuvanje urbanih i drugih ekosustava pod pritiskom prometa i prometne infrastrukture <i>Urbani i drugi ekosustavi pod nepovoljnim su utjecajem prometa u vidu onečišćenja tla, vode i zraka, te onečišćenja bukom i vibracijama. Prometni, posebice cestovni, glavni je generator onečišćenja zraka u urbanim sredinama što je direktno povezano sa zdravljem stanovništva. Ovim ciljem se planira zaštititi urbane i druge ekosustave i povećati kvalitetu života smanjenjem emisije CO₂ i ispuštanja štetnih tvari izgaranjem fosilnih goriva implementacijom inteligentnih transportnih rješenja (ITS), praćenjem i kontrolom kvalitete zraka i okoliša, izgradnjom zelene i plave infrastrukture, te primjenom načela zelene gradnje u cestovnoj i drugoj prometnoj infrastrukturi. Isto tako, gradnja prometne infrastrukture podrazumijeva zahvate u okolišu koji nepovratno mijenjanju prirodna staništa stoga je izrazito bitno prilikom planiranja sagledavati i kumulativne učinke zahvata, a ne samo pojedinačne, posebice u slučaju pomorskih luka.</i>
SC_FRSD_4.4.	Povećanje broja multimodalnih putovanja bazirano na aktivnim oblicima prometa i javnom prijevozu <i>Svrha ovog cilja jest promjena navika putovanja građana na način da se potrebe za mobilnosti u prvom redu ostvaruju aktivnim oblicima prometa te u kombinaciji s javnim prijevozom. Pritom je potrebno značajno unaprijediti uvjete pješackog prometa, osigurati povezanost infrastrukture i integraciju usluga mikromobilnosti i fleksibilnih usluga javnog prijevoza s tradicionalnim javnim prijevozom, autobusnim, željezničkim i pomorskim.</i>

Ključni pokazatelji uspješnosti (KPI) za specifične ciljeve dekarbonizacije prometa i smanjenja ekološkog otiska

Redni broj	Cilj	Parametar KPI-a	Izvor podataka za izračun KPI-a	Ciljane vrijednosti	Rok
SC_FRSD_4.1.	Poboljšanje energetske učinkovitosti i ekonomičnosti prometnog sustava	Povećanje mreže punionica za vozila na alternativni pogon	Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije	Povećanje za minimalno 50%	2030.
		Implementacija novih rješenja za optimizaciju energetske potrošnje vozila u javnom prijevozu		Implementacija minimalno 5 rješenja	
SC_FRSD_4.2.	Povećanje udjela vozila s niskom ili nultom razinom emisija	Udio električnih i hibridnih osobnih vozila	- Centar za vozila Hrvatske - Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije	Minimalno povećanje za 40%	2030.
		Udio autobusa na alternativni pogon		Minimalno povećanje za 30%	
SC_FRSD_4.3.	Očuvanje urbanih i drugih ekosustava pod pritiskom prometa i prometne infrastrukture	Emisije štetnih plinova koje generira promet u radnom danu	- Prometni model - Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije - Istraživanja o emisiji onečišćujućih tvari iz prometa u Funkcionalnoj regiji	Smanjenje za 20%	2030.
		Broj provedenih edukacija o pozitivnim učincima korištenja nemotoriziranih oblika prijevoza		Održano minimalno 20 edukacija/radionica	
SC_FRSD_4.4.	Povećanje broja multimodalnih putovanja bazirano na aktivnim oblicima prometa i javnom prijevozu	Udio broja multimodalnih putovanja	Prometni model	Minimalno povećanje za 30%	

Redni broj	Cilj	Parametar KPI-a	Izvor podataka za izračun KPI-a	Ciljane vrijednosti	Rok
		Uspostava integriranog prijevoza putnika	- Kontinuirana istraživanja o modalnoj raspodjeli prometa - Baze podataka prijevoznika/operatora u prijevozu putnika i tereta na području Funkcionalne regije - Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije	Uspostavljanje IPP-a	2030.



6.2.1.5. Specifični ciljevi povećanja sigurnosti u prometu

Redni broj	Cilj
SC_FRSD_5.1.	Povećanje sigurnosti cestovnog prometnog sustava <i>Rezultati iz Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje 2021. - 2030. temelje se na broju „teških prometnih nesreća“, koje obuhvaćaju nesreće u kojima je bilo poginulih ili teško ozlijeđenih osoba. Iako je taj trend u padu prostora za poboljšanje svakako ima. Svrha ovog cilja je poboljšati pokazatelje kojima se potvrđuje učinkovitosti provođenja mjera sigurnosti, a to su: povećanje prometne kulture, smanjenje ukupnog broja prometnih nesreća i smanjenje broja ozlijeđenih sudionika, izmjena hrvatskog zakonodavstva sukladno europskim smjernicama, usmjereno preventivno djelovanje policije i ostalih subjekata, podizanje svijesti kod šire populacije o problemu sigurnosti u cestovnom prometu, senzibiliziranje javnog priopćavanja o problemu stradanja u cestovnom prometu, uključivanje svih državnih tijela i stručnih organizacija u provedbu.</i>
SC_FRSD_5.2.	Povećanje sigurnosti pješačkog i biciklističkog prometa <i>Poboljšanje sigurnosti pješačkog i biciklističkog prometa (uključujući i ostale načine mikromobilnosti) temelji se na izgradnji sigurne infrastrukture koja će smanjiti koliziju s cestovnim motoriziranim prometom. To podrazumijeva pješačke i biciklističke staze sa sustavima za regulaciju i upravljanje prometom, kako u urbanim sredinama, tako i u suburbanim i ruralnim područjima. Naime, nedostatna ili nepostojeća pješačka i biciklistička infrastruktura u prigradskim i ruralnim područjima rezultira direktnom kolizijom pješačkog i biciklističkog prometa s motoriziranim cestovnim prometom, iz razloga što svi navedeni vidovi prometa za kretanje koriste iste cestovne površine.</i>
SC_FRSD_5.3.	Povećanje sigurnosti željezničkog prometa <i>Željeznički promet funkcionira kao zatvoreni sustav, a najkritičnije točke u pogledu sigurnosti su mjesta gdje se željeznički promet križa s drugim oblicima prometa, prvenstveno cestovnim. U tom kontekstu potrebno je unaprijediti opremu za regulaciju i upravljanje prometom na navedenim točkama, te podizati razinu svijesti građana o sigurnom ponašanju na cestovno-željezničkim prijelazima. Zahtjevi za sigurnost željezničkog prometa temelje se na ulaganju u infrastrukturu pruga, kolodvora i stajališta, što uključuje i signalno-sigurnosne tehničke sustave, te detektore za praćenje stanja infrastrukture i vozila.</i>
SC_FRSD_5.4.	Povećanje sigurnosti i pouzdanost pomorskog prometa <i>Ostvarenje cilja unaprjeđenja sigurnosti pomorskog prometa odnosi se na aktivnosti usmjerene na sigurnost luka i pomorskih objekata, sigurnost plovnih puteva, te sigurnost plovni i plutajućih objekata. Navede aktivnosti uključuju ulaganja u objekte sigurnosti plovidbe, sigurnosne uređaje i opremu, osiguravanje potrebnih dubina u lučkom području te unaprjeđenje uvjeta plovnosti plovni putova i službenih karata plovni putova. Jedan od prioriteta sigurnosnih tema ovog cilja jest i povećanje pouzdanosti pomorskom prijevoza u nepovoljnim vremenskim uvjetima.</i>

Ključni pokazatelji uspješnosti (KPI) za specifične ciljeve povećanja sigurnosti u prometu

Redni broj	Cilj	Parametar KPI-a	Izvor podataka za izračun KPI-a	Ciljane vrijednosti	Rok
SC_FRSD_5.1.	Povećanje sigurnosti cestovnog prometnog sustava	Smanjenje broja prometnih nesreća s poginulima i teško ozlijeđenima	- MUP - Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije	Smanjenje za 50%	2030.
		Sanacija crnih točaka		Sanirano minimalno 50%	
SC_FRSD_5.2.	Povećanje sigurnosti pješačkog i biciklističkog prometa	Smanjenje broja prometnih nesreća u kojima su sudjelovali biciklisti i pješaci	- MUP - Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije	Smanjenje za 50%	2030.
		Broj edukacija o prometnoj kulturi i sigurnosti u prometu (pješački i biciklistički promet)		Provedeno minimalno 15 edukacija/radionica	
SC_FRSD_5.3.	Povećanje sigurnosti željezničkog prometa	Broj moderniziranih cestovno-željezničkih prijelaza	- MUP - Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije	Povećanje za 55%	2030.
		Smanjenje broja prometnih nesreća s željezničkim vozilima u prometu		Smanjenje za 50%	
SC_FRSD_5.4.	Povećanje sigurnosti i pouzdanost pomorskog prometa	Smanjenje SAR akcija	Baze podataka upravitelja prometnom infrastrukturom na području Funkcionalne regije	Smanjenje za 30%	2030.
		Smanjenje broja pomorskih prekršaja		Smanjenje za minimalno za 35%	
		Smanjenje broja neostvarenih putovanja		Smanjenje za minimalno 25%	



Šibensko
kninska
županija



Grad Split

Redni broj	Cilj	Parametar KPI-a	Izvor podataka za izračun KPI-a	Ciljane vrijednosti	Rok
		uslijed tehničke neispravnosti plovila	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske		



6.3. MJERE

Shodno postavljenim ciljevima za razvoj prometnog sustava Masterplana, postojećem stanju, kao i za potrebe lakšeg usklađivanja sa Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030.), za potrebe ostvarivanja utvrđenih općih i specifičnih ciljeva kreirane su liste mjera za razvoj prometnog sustava na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija. Definirane mjere pokrivaju sljedeća područja:

- organizacija (promjene u postojećim prometnim politikama i zakonodavstvu, prometna udruženja, itd.),
- upravljanje (upravljanje prometom i prijevozom, promjene u operativnom konceptu, i drugo),
- infrastruktura (gradnja nove ili dogradnja postojeće prometne mreže, povećanje kapaciteta, povećanje projektirane brzine, reorganizacija mreže, implementacija odgovarajućeg voznog parka, opreme i prekrajne i manipulativne mehanizacije i drugo).

Mjere su definirane za sljedeće oblike prijevoza:

- javni prijevoz,
- prijevoz s nultom emisijom štetnih plinova,
- cestovni prijevoz,
- pomorski prijevoz,
- željeznički prijevoz,
- zračni prijevoz.

Sektorski pristup prožet je kroz horizontalne mjere čime je ostvaren integrativan pristup prometnom razvoju. Mjere uključuju povećanje učinkovitosti prometnog sustava u funkcionalnim urbanim područjima; poboljšanje prometne povezanosti na regionalnoj razini, na otocima i u ruralnim područjima; unaprjeđenje teretnog prometa, prometa opskrbnih lanaca, specijalnog i izvanrednog prijevoza; dekarbonizaciju prometa i smanjenje ekološkog otiska te povećanje sigurnosti u prometu.

Detaljniji prikaz svake mjere dat je u nastavku dokumenta.



6.3.1. Mjere cilja 1. Povećanje učinkovitosti prometnog sustava u funkcionalnim urbanim područjima

6.3.1.1. Mjere za bolje upravljanje prometnom potražnjom u urbanim aglomeracijama održivim urbanim planiranjem

Bolje upravljanje prometnom potražnjom u urbanim aglomeracijama održivim urbanim planiranjem	
MJERA	OPIS
M1.1. Planiranje održivog urbanog razvoja i izrada prostorno-planske dokumentacije primjenjujući načela održive mobilnosti	Opis mjere: Planiranje održivog urbanog razvoja uključuje oblikovanje i razvoj gradova, stavljajući prioritet na dobrobit ljudi, okoliša i gospodarstva kroz ugradnju načela održive mobilnosti u prostorno-plansku dokumentaciju. Prostorno planiranje, kao interdisciplinarni skup metoda kojima se koristi javni sektor s ciljem distribucije ljudi i aktivnosti na području za koje se donosi prostorni plan, predstavlja najvažniji alat prometnog planiranja i unaprjeđenja ukupne kvalitete života. Neka od ključnih načela održive mobilnosti primjenjivih u urbanističkom planiranju uključuju promicanje aktivnog prijevoza, poticanje javnog prijevoza, razvoj infrastrukture za električna vozila i smanjenje ovisnosti o individualnom automobilskom prijevozu. Stvaranje atraktivnih prostora kroz razvoj i modernizaciju kompaktnih prostornih cjelina, osobito u urbanim područjima, čini jedan od modela koji omogućavaju smanjenje potrebe za dugim putovanjima uz podršku održivoj mobilnosti. Potonje se ostvaruje kroz planiranje stambenih, komercijalnih i rekreacijskih prostora unutar pješačke udaljenosti, smanjujući ovisnost o automobilima za dnevne aktivnosti. S ciljem ostvarivanja održivog razvoja, potrebno je osigurati prostor i resurse za pješake i bicikliste. Predmetno podrazumijeva razvoj namjenskih nogostupa, biciklističkih staza, sigurnih prijelaza i parkirališta za bicikle, te stvaranje povezane mreže pješačkih i biciklističkih staza koje čine prikladne i sigurne rute po cijelom gradu. Primjenu načela održivog urbanog razvoja potrebno je osigurati i razvojem interdalnosti, uređenjem prometnih terminala – intermodalnih čvorova kao mjesta na kojima se, osim prometne funkcije, koncentriraju i različite usluge za korisnike javnog prijevoza i za stanovništvo u okolici terminala. Na taj način, moguće je stvoriti mrežu čvorišta urbane revitalizacije te potaknuti društveno-ekonomski razvoj na mikrorazini, kao važne stavke prostornog razvoja. U procesu izrade prostorno-planske dokumentacije, navedena načela potrebno je integrirati u proces planiranja. Pri tome, nužno je provesti istraživanja prometne potražnje i identifikaciju potreba za mobilnosti svih stanovnika, uključujući ranjive skupine stanovništva (starije osobe, djecu i osobe sa smanjenom pokretljivošću). Kako bi planiranje održivog urbanog razvoja uz primjenu načela održive mobilnosti imalo punu primjenu, prije svega je potrebno omogućiti sve potrebne uvjete za sudjelovanje svih relevantnih dionika u sinergijskoj pripremi prostorno-planske dokumentacije. Također, potrebno je uzeti u obzir i sagledati prostorna ograničenja i prilike, imovinsko-pravne odnose te izrađene prostorne planove s postojećim prometnim rješenjima. Neki od ključnih koraka u postupku primjene načela održive mobilnosti na dokumentaciju prostornog planiranja uključuju: • Istraživanja prometne potražnje i potreba mobilnosti stanovništva. • Uključivanje održivih oblika prijevoza u postupak planiranja (javni prijevoz, pješački i biciklistički promet). • Davanje prednosti održivim načinima prijevoza u odnosu na privatne automobile u procesu planiranja, s ciljem povećanja učinkovitosti prometnog sustava i smanjenja negativnog utjecaja prometa na okoliš. • Osiguravanje pristupačnosti prometne infrastrukture i usluga javnog prijevoza svim stanovnicima, s posebnim naglaskom na osobe s invaliditetom i osobe smanjenje pokretljivosti.



Bolje upravljanje prometnom potražnjom u urbanim aglomeracijama održivim urbanim planiranjem	
MJERA	OPIS
M1.2. Relokacija manifestacija i prenamjena javnih urbanih površina i prostora namijenjenih društveno-kulturno-sportskim događajima	Opis mjere: Organizacija manifestacija i korištenje javnih urbanih površina i prostora namijenjenih društveno-kulturnim i sportskim događanjima znatno utječu na gradsku mobilnost. Područje funkcionalne regije Srednja Dalmacija kontinuirano bilježi rast broja posjetitelja, a najveći intenzitet posjećivanja odvija se na najosjetljivijim dijelovima gradskih tkiva – u kulturnom i urbanističkom aspektu – te najvrjednijem – gradskim središtima. Kako bi se izbjeglo generiranje prometnog pritiska na središnja gradska područja, predviđene su aktivnosti koje usmjeravaju stanovnike i posjetitelje na manje osjetljive gradske prostore, relokacijom događaja i prenamjenom rasporeda korištenja javnih površina i prostora namijenjenih društveno-kulturno-sportskim događajima. Navedeni procesi imaju potencijal dovesti do promjene u obrascima ponašanja u prometu i, posljedično, rasteretiti prometno zagušena gradska područja. Također, očekivane promjene u prometnim obrascima zahtijevaju prilagodbu ruta i voznih redova javnog prijevoza potrebama boljeg prometnog povezivanja novih lokacija. Istovremeno, potaknut će se upotreba alternativnih načina prijevoza poput vožnje biciklom i pješaćenja što izravno utječe na smanjenje gustoće prometa i poboljšanje kvalitete okoliša. U smanjivanju prometnog pritiska na žarišne točke zagušenja, važna je i vremenska preraspodjela manifestacija s obzirom na izraženu sezonsku koncentraciju i postojeće vrhunce turističke aktivnosti u ljetnim mjesecima. Na isto je moguće utjecati stvaranjem te promoviranjem doživljaja u ostalim dijelovima godine, ali i ciljanim stimulacijama koje uključuju regulaciju cijena za pojedine usluge u različitim vremenskim razdobljima. Krajnji učinak ove mjere na gradsku mobilnost ovisi o nizu čimbenika, uključujući prirodu događaja, lokaciju novog mjesta održavanja, dostupnost javnog prijevoza te infrastrukturu i sigurnosne mjere uspostavljene za prihvaćanje alternativnih načina prijevoza.
M1.3. Uvođenje fleksibilnog radnog vremena i rada na daljinu u javnim i privatnim tvrtkama i ustanovama	Opis mjere: Prostorna distribucija potražnje na području Srednje Dalmacije često dovodi do problema nedostatka koordinacije koji snažno utječe na ravnotežu između ponude i potražnje za prijevozom. Veliki dio potražnje koncentriran je na svega nekoliko sati u danu pa se većina prometnog zagušenja odvija tijekom određenih vršnih razdoblja. S druge strane, digitalizacija tržišta rada omogućuje i promiče mnoštvo različitih fleksibilnih modela rada, kao što su rad na daljinu, hibridni oblici rada, fleksibilno radno vrijeme, rad na nepuno radno vrijeme i drugo. Raspodjelom potražnje iz vršnih sati kroz uvođenje fleksibilnog radnog vremena i rada na daljinu u javnim i privatnim poduzećima i institucijama može se znatno utjecati na unaprjeđenje urbane mobilnosti i prosječnu potražnju za putovanjima u određenom području i vremenu. Rezultati takvih inicijativa pozitivno utječu na: • Smanjenje prometnih zagušenja – uz fleksibilno radno vrijeme zaposlenici su u mogućnosti izbjeći putovanje na posao tijekom vršnog opterećenja prometa, a uz rad na daljinu i potpuno reducirati potrebu za svakodnevnim putovanjem. • Povećanje korištenja usluga javnog prijevoza – uz fleksibilnije vozne redove i javne usluge mobilnosti prilagođene stvarnim potrebama stanovništva, može doći do povećanja broja korisnika javnog prijevoza i broja putovanja ostvarenih u javnom prijevozu, što utječe na smanjenje intenziteta vršnih prometnih opterećenja. • Smanjenje potražnje za parkiranjem – povećanje broja zaposlenika koji rade na daljinu ili se koriste javnim prijevozom ima pozitivan utjecaj na smanjenje potražnje za parkiranjem u gradovima.



Bolje upravljanje prometnom potražnjom u urbanim aglomeracijama održivim urbanim planiranjem	
MJERA	OPIS
	Promjene u korištenju zemljišta; s obzirom na sve veći broj ljudi koji radi na daljinu, može doći do promjena u obrascima korištenja zemljišta. Poslovni dijelovi gradova tako postaju zone mješovite namjene s posljedicom smanjenog obujmu automobilskeg prometa i povećanja pristupačnosti biciklima i pješacima.

6.3.1.2. Mjere za poboljšanje integracije usluge javnog prijevoza u urbanim područjima temeljeno na željezničkom i pomorskom prometu

Poboljšanje integracije usluge javnog prijevoza u urbanim područjima temeljeno na željezničkom i pomorskom prometu	
MJERA	OPIS
M1.4. Nadogradnja i modernizacija željezničke mreže i infrastrukture (obnova gornjeg i donjeg ustroja, elektrifikacija mreže, povećanje broja željezničkih stajališta)	Opis mjere: Željeznica čini okosnicu održivih urbanih prometnih sustava diljem svijeta. Prednosti željeznice u sustavu javnog prijevoza u odnosu na druge vidove prometa ogledaju se u pristupačnosti, održivosti, kapacitetima i sigurnosti. Temeljem analize stanja uočeni su nedostaci na području funkcionalne regije. Dionicu Kaštel Stari – Split obilježava niska prosječna brzina vlaka (36,8 km/h), kao i dionicu Ražine - Šibenik (32,0 km/h). Niske prosječne brzine na prigradskim i gradskim dijelovima ukazuju na loše stanje pruga uzrokovano zastarjelim i neučinkovitim gornjim i donjim ustrojem pruga čime se sprječava šire korištenje željeznice kao primarnog prijevoznog sredstva, osobito u prigradskom prijevozu. Obnovom pruge prema suvremenim europskim standardima te dodavanjem kolosijeka uz elektrifikaciju vlakova, omogućit će se postizanje većih brzina na dionicama i smanjenje trajanja putovanja. Provedbom tih aktivnosti, prigradska željeznica izgradit će se u poželjno prijevozno sredstvo u sustavu urbanog prijevoza. Sukladno prostornim mogućnostima poželjna je izgradnja dodatnih cijevi tunela u dijelovima gdje željeznica prometuje pod zemljom kako bi se povećala protočnost prometa. Željeznička stajališta u urbanim područjima Splita i Šibenika nisu dostupna većem broju stanovništva, odnosno nisu povoljno raspoređena u prostornom smislu. Povećanjem broja željezničkih stajališta u gradskom i prigradskom području povećat će se dostupnost željezničkog prijevoza široj populaciji i omogućiti bolja povezanost uz pozitivan utjecaj na smanjenje opterećenja prometnica. Urbana područja funkcionalne regije obilježava izrazita ovisnost o individualnom automobilskeg prijevozu te oslonac na autobusni javni prijevoz. Implementacijom ove mjere smanjit će se opterećenje prometnica, posebice u uskom dužobalnom području za vrijeme turističke sezone, što će dovesti do smanjenja prometnih gužvi, povećanja prometne sigurnosti i smanjenja emisija stakleničkih plinova.
M1.5. Uspostavljanje veze između glavnih gradova funkcionalne regije, Šibenika i Splita	Opis mjere: Gradovi Split i Šibenik su politička, gospodarska, društvena, obrazovna i kulturna središta kojima gravitira čitavo područje funkcionalne regije Srednja Dalmacija. Split i Šibenik međusobno su povezani autobusnim i željezničkim prometom. Povezanost željeznicom je nedostatna, odnosno ne postoji izravna linija koja povezuje gradove, već se prilikom putovanja presjeda u naselju Perković. Vrijeme čekanja u Perkoviću značajno varira,



Poboljšanje integracije usluge javnog prijevoza u urbanim područjima temeljeno na željezničkom i pomorskom prometu	
MJERA	OPIS
	stoga se vrijeme putovanja od Splita do Šibenika i suprotno kreće od 1:45 do 5 sati, što ukazuje na neučinkovitost sustava. Uvođenjem izravne linije Split – Šibenik, uz prethodnu implementaciju mjere 1.4., značajno bi se smanjilo vrijeme putovanja i omogućilo korištenje željeznice u međugradskom prijevozu. Pomorski prijevoz predstavlja veliki potencijal u povezivanju navedenih gradova. Uz pozitivne učinke na povezanost lokalnog stanovništva, uvođenje pomorske linije Split – Šibenik odrazilo bi se i na turističku atraktivnost, privlačenjem onog dijela turista koji se koriste cestovnim prijevozom. Zbog nedostatne prometne povezanosti, velik broj turista koristi rent-a-car usluge pa bi uvođenje navedenih linija značajno smanjilo broj vozila na cestama. Uvođenje željezničke i pomorske linije Split – Šibenik ima ključnu ulogu u ostvarivanju kvalitetne prometne povezanosti, a time i pozitivan utjecaj na gospodarski i društveni razvoj područja. Implementacijom predmetne mjere, dnevna cirkulacija stanovništva i dio turističkih putovanja na relaciji Split - Šibenik premjestili bi se na željeznički i pomorski promet, uz istovremeno rasterećenje cestovne infrastrukture, ponajprije državna cesta D8. Smanjenje cestovnog opterećenja u prigradskim obalnim naseljima pozitivno bi utjecalo na razvoj održivog turizma i povećanje kvalitete života lokalnog stanovništva.
M1.6. Povezivanje obalnih gradova pomorskim prometom na području urbanih aglomeracija: Tisno, Vodice, Primošten i Rogoznica sa Šibenikom; i Trogir, Kaštela Podstrana, Omiš, Makarska sa Splitom	Opis mjere: Prigradska naselja Splita i Šibenika suočavaju se s velikim opterećenjem prometnica za vrijeme turističke sezone. Na dionicama D8 Trogir – Omiš i Tisno – Rogoznica preveliko opterećenje u ljetnim mjesecima uzrokuje prometna zagušenja čime se značajno produljuje vrijeme putovanja, smanjuje sigurnost prometa uz smanjenje pristupačnosti prostora hitnim službama, te povećava onečišćenje okoliša. Zbog snažnog turističkog priljeva smanjena je i prometna povezanost Splita i Makarska čije su rivijere turistički posjećeni područja u Srednjoj Dalmaciji. Uvođenjem dužobalnog linijskog prijevoza na rutama Tisno – Vodice – Šibenik – Primošten – Rogoznica, Trogir – Kaštela – Split – Podstrana – Omiš i Split – Makarska značajno bi se smanjilo cestovno opterećenje prostora za vrijeme turističke sezone, skratilo vrijeme i povećala kvaliteta putovanja. Osim za vrijeme turističke sezone, dužobalni linijski prijevoz predstavlja kvalitetnu alternativnu cestovnom prijevozu tijekom cijele godine, posebice za potrebe dnevne cirkulacije stanovništva u svrhu rada i školovanja. Potrebno je da plovila kojima se planira obavljati prijevoz budu u skladu s najnovijim pomorskim standardima uz potencijalno korištenje alternativnih pogonskih goriva (električna energija, biogoriva, vodik i sl.) radi što manjeg nepovoljnog utjecaja na okoliš. Dužobalni linijski prijevoz pozitivno utječe na poboljšanje dostupnosti i kvalitete života osiguravanjem priuštljivog, učinkovitog i ekološki prihvatljivog načina prijevoza svih skupina stanovništva i turista u obalnom dijelu funkcionalne regije.
M1.7. Optimizacija postojećih voznih redova putničkih i trajektnih linija prema otocima u proširenoj zoni aglomeracije	Opis mjere: Pomorski putnički prijevoz smatra se ključnim čimbenikom u stalnoj i redovitoj povezanost otoka s kopnom bez koje ne bi postojala mogućnost razvoja otoka u Srednjoj Dalmaciji. Otoci koji su frekventnije povezani i vremenski dostupniji kopnu imaju bolje pokazatelje demografske i ekonomske pokazatelje. Dobra prometna povezanost otoka uvjetuje



Poboljšanje integracije usluge javnog prijevoza u urbanim područjima temeljeno na željezničkom i pomorskom prometu	
MJERA	OPIS
	moгуćnost dnevne cirkulacije stanovništava, odnosno zapošljavanja na kopnu što stvara „pull“ efekt koji zadržava otočno stanovništvo. Postojeće vozne redove trajektnih i putničkih linija potrebno je organizirati na način da se poveća broj dolazaka na kopno u periodu između 7 i 9 sati i odlaska na otok između 15 i 17 sati čime će se otočnom stanovništvu omogućiti obavljanje osnovnih životnih funkcija (rad, obrazovanje, opskrba, zdravstvene usluge i sl.) na kopnu. Također, potrebno je uskladiti vremena pristajanja plovila s vremenima polaska ostalim oblicima javnog prijevoza, posebice željeznice čiji se kolodvori nalazi u neposrednoj blizini luka Split i Šibenik, kako bi se povećala dostupnost urbanih područja otočanima. Implementacijom dane mjere omogućiti će se razvoj modela „život na otok – rad/školoвање na kopnu“ čime će se otočna naselja pripojiti gradskim aglomeracijama kao suburbana područja, ali s izraženim otočnim identitetom. Učestalijim linijama i boljom dostupnosti otoka povećala bi se ulaganja što bi dovelo do snažnijeg razvoja otoka i doprinijelo manjoj ovisnosti o kopnenom području U pomorskom povezivanju otočnog prostora Srednje Dalmacije primjetan je nedostatak međuotočne povezanosti. Nedostatak je posebice primjetan za vrijeme turističke sezone kada turisti moraju prvo otputovati na kopno ukoliko žele putovati s otoka na otok čime se u već preopterećenim lukama stvaraju dodatna zagušenja. Uvođenjem međuotočnih linija povećala bi se dostupnost otoka, ali i smanjilo opterećenje luka na kopnu.
M1.8. Povećanje protočnosti i prihvata pomorskih luka te povezane cestovne infrastrukture	Opis mjere: Funkcionalna regija Srednja Dalmacija je turističko područje koje tijekom ljetnih mjeseci doživljava značajan porast turističke populacije. Visoka koncentracija turističkog kretanja dovodi do povećane potražnje, osobito u prometnom kontekstu. Otoci u splitskom i šibenskom području predstavljaju područja značajne turističke aktivnosti, što dodatno pojačava potrebu za pomorskim prijevozom tijekom ljetnih mjeseci. Osim toga, dolazak turista vlastitim automobilima produbljuje opterećenje prometnih veza s otocima. Na području Grada Splita, trajektna luka nalazi se u samom centru Grada što uzrokuje velika prometna zagušenja na okolnoj cestovnoj mreži. Takve situacije i kretanja smanjuju kvalitetu prometne usluge, kao i kvalitetu života splitskog stanovništva. S tim u vezi, područje same luke potrebno je reorganizirati, osigurati odgovarajući prostor za ukrcaj i iskrcaj putnika te parkirališni prostor koji će odgovarati kapacitetima plovila. Najveći izazov u Gradskoj luci Split je manjak prostora za izgradnju dostatnih kapaciteta koji bi zadovoljili povećanu ljetnu potražnju. Navedeno ograničenje moguće je ublažiti i suziti odgovarajućom organizacijom šireg područja. U takvom pristupu potrebno je planirati, osmisliti i implementirati različite inovativne tehnologije i suvremene aplikacije u cilju bolje organiziranosti luka te razvoja javnog prijevoza na području Grada, ali i otoka. Uspostavom intermodalnih čvorišta, uvođenjem <i>Park&Ride</i> sustava i pružanjem kvalitetne i funkcionalne usluge javnog prijevoza smanjila bi se potreba za osobnim automobilom i ostvarilo rasterećenje gradske cestovne mreže. Pri tome, uz nadogradnju i reorganizaciju cestovne prometne mreže, istovremeno je potrebno staviti veći naglasak na promicanje korištenja javnog gradskog prijevoza.



Poboljšanje integracije usluge javnog prijevoza u urbanim područjima temeljeno na željezničkom i pomorskom prometu	
MJERA	OPIS
M1.9. Integracija svih oblika i usluga javnog prijevoza (<i>Booking, ticketing</i>, usklađivanje voznih redova, tarifni sustavi)	Opis mjere: U urbanim područjima funkcionalne regije postoji više oblika javnog prijevoza sa različitim međusobno nepovezanim operaterima. Prilikom korištenja različitih oblika prijevoza putnicima nisu dostupne objedinjeni podaci o voznom redu i cijenama karata, već putnik potražuje informacije za svaki oblik prijevoza zasebno. Integraciju javnog prijevoza na predmetnom području moguće je ostvariti organizacijom javnog prijevoza kao usluge – „Mobilnost kao usluga (<i>MaaS</i>)“. <i>MaaS</i> je koncept čiji je cilj pružiti korisnicima jedinstvenu platformu za planiranje, rezerviranje (<i>booking</i>) i plaćanje (<i>ticketing</i>) različitih vrsta prijevoza, uključujući javni prijevoz (autobusni, željeznički, pomorski), <i>car sharing</i>, sustav javnih bicikala, sustav javnih romobila i sl. <i>MaaS</i> platforme obično rade putem mobilne aplikacije i/ili web stranice koja korisnicima omogućuje unos polazne točke i odredišta, a zatim im pruža razne mogućnosti prijevoza. Korisnici mogu usporediti vrijeme, trošak i utjecaj svake opcije na okoliš, a zatim rezervirati i platiti odabrani način prijevoza unutar iste platforme. Digitalni sadržaj treba biti prilagođen osobama s kognitivnim, motoričkim i osjetilnim oštećenjima kao i osobama s poremećajem senzorne integracije i drugim neurološkim smetnjama. Također, za potrebe stanovništva kojem nisu dostupne digitalne usluge potrebno je omogućiti rezerviranje i kupovanje karata na više fizičkih lokacija unutar čitavog obuhvata. Radi ovisnosti o individualnom automobilskom prijevozu i opterećenosti cestovnih prometnica na području Srednje Dalmacije, <i>MaaS</i> bi se trebao bazirati na željezničkom i pomorskom prijevozu.
M1.10. Uređenje karata i voznih redova stajališta, kolodvora i terminala svih oblika javnog prijevoza	Opis mjere: Veliki broj autobusnih stajališta na području funkcionalne regije ne nalazi se na ugibalištima čime se smanjuje protočnost cestovnog prometa i stvaraju zastoje u prometu posebice za vrijeme vršnih opterećenja. Također, uslijed nesinkroniziranog voznog reda, na određenim stajalištima dolazi do istodobnog dolaska više autobusa što dodatno uzrokuje zastoje u prometu. Usklađivanjem voznih redova i uvlačenjem stajališta poboljšala bi se učinkovitost autobusnog javnog prijevoza i povećala protočnost i sigurnost cestovne mreže. Nedostatnu infrastrukturnu opremljenost željezničke mreže prati i nedostatna opremljenost željezničkih stajališta. Od 18 kolodvora na području Srednje Dalmacije samo njih šest ima uređene perone za prekrcaj putnika. Također, niske platforme otežavaju putnicima ulazak u vlakove, a posebno su nepogodne za korištenje starijim osobama, osobama slabije pokretljivosti i osobama s invaliditetom. Uređenjem željezničkih stajališta kroz izgradnju i uređenje prostora za čekanje (zaštita od vremenskih nepogoda, postavljanje klupa, sjedalica i sl.) i prilagodbu platformi potrebama svih skupina društva omogućiti će se bolja implementacija željeznice u sustav javnog gradskog prijevoza na području regije. Stajališta svih oblika javnog prijevoza na području regije obilježava nedovoljna opremljenost sustavima informiranja putnika. Većina stajališta nema dostupne vozne redove kao ni karte mreže prijevoza na kojima se vide i stajališta ostalih oblika javnog prijevoza. Uvođenjem zaslona koji prikazuju predviđeno vrijeme dolaska vozila, interaktivnih voznih redova i



Poboljšanje integracije usluge javnog prijevoza u urbanim područjima temeljeno na željezničkom i pomorskom prometu	
MJERA	OPIS
	karata prometne mreže olakšalo bi se korištenje javnog prijevoza stanovništvu regije.
M1.11. Uvođenje sustava informiranja putnika	Opis mjere: Sustav javnog prijevoza na području funkcionalne regije obilježava nedovoljna razina informiranosti putnika o stanju usluga javnog prijevoza u stvarnom vremenu. Boljim informiranjem putnika povećava se učinkovitost, održivost i pristupačnost sustava. Zajedno s organizacijom javnog prijevoza kao usluge – „Mobilnost kao usluga (MaaS)“, potrebno je i organizirati zajednički sustav informiranja putnika koji objedinjuje sve oblike javnog prijevoza. Sustav informiranja putnika pruža informacije u stvarnom vremenu o uslugama javnog prijevoza. Sustavu se može pristupiti putem različitih kanala kao što su mobilne aplikacije, internetske stranice i, implementacijom mjere 1.10, elektronički zasloni na stajalištima. Sustav se oslanja na niz tehnologija kao što su GPS praćenje, senzorske mreže i komunikacijske mreže za prikupljanje i širenje informacija. Podaci se zatim analiziraju i prezentiraju putnicima u lako razumljivom formatu, kao što su grafički prikazi ili tekstualna upozorenja. Stavke sustava informiranja prijevozu koje je potrebno implementirati za potrebe javnog prijevoza na području Srednje Dalmacije uključuju vrijeme dolaska i polaska autobusa/vlaka/plovila u stvarnom vremenu, poremećaje i kašnjenja u pružanju usluga, karte i smjerove ruta te informacije o cijeni karte. Također u sustav informiranja potrebno je uključiti i podatke o dostupnosti javnih gradskih bicikala i romobila. Osim toga, potrebno je uvesti mogućnost pružanja povratnih informacija o kvaliteti usluge, u svrhu daljnjeg poboljšanja sustava. Sustav informiranja putnika u javnom prijevozu ključan je alat za poboljšanje iskustva putnika i promicanje uporabe javnog prijevoza kao održive alternative individualnom automobilskom prijevozu.
M1.12 Izgradnja intermodalnih čvorišta	Opis mjere: Intermodalna čvorišta, odnosno intermodalni terminali, predstavljaju ključne infrastrukturne točke na kojima se različiti modaliteti prijevoza integriraju u svrhu učinkovitog prijevoza putnika i tereta prilikom prelaska s jednog oblika prijevoza na drugi. Ova vrsta čvorišta obično se nalazi na strateškim lokacijama koje povezuju urbana i ruralna područja, u gradskim centrima, pristaništima, zračnim lukama i željezničkim stanicama. Uspostavljanje intermodalnih terminala poželjno je na već postojećim sjecištima različitih oblika prometa. Područje Gradske luke Split posjeduje značajan potencijal za razvoj intermodalnog terminala zbog blizine željezničkih, autobusnih i pomorskih prometnih pravaca. Luka Šibenik ima slične prednosti tj., na području se nalaze tri modaliteta prijevoza unutar relativno malog radijusa. Harmonizacija voznih redova pomorskih, željezničkih i autobusnih linija ključna je za funkcionalnost područja kao intermodalnog središta. Nadalje, implementacijom mjera 1.14. i 1.15. omogućila bi se i integracija četvrtog modaliteta prijevoza - biciklističkog prijevoza. Dobra organizacija terminala olakšala bi putovanje otočana jer ne bi morali koristiti osobni automobil za putovanja u Grad, već bi dolaskom u pomorsku luku mogli s jednim od tri oblika prijevoza nastaviti svoje putovanje do daljnjeg odredišta. Isto tako, intermodalna čvorišta bi omogućila učinkovitiji



Poboljšanje integracije usluge javnog prijevoza u urbanim područjima temeljeno na željezničkom i pomorskom prometu	
MJERA	OPIS
	prijevoz unutar samog grada i između gradova, kao što su Split i Šibenik. Na taj način ostvarili bi se značajni benefiti u vidu povezivanja s ruralnim područjima, gdje su često ograničene mogućnosti prijevoza pa se za dnevne migracije najčešće pribjegava upotrebi vlastitog automobila. Uz područje Gradske luke Split, unutar prostornog obuhvata funkcionalne regije nalazi se još nekoliko potencijalnih lokacija za uspostavu intermodalnih čvorišta, bilo na području gradova u priobalju ili onih u zaobalnom području, kao i na otocima. Jedna od mogućih lokacija budućeg intermodalnog terminala nalazi se na području Kaštela, gdje postoji dobra prometna poveznica s obližnjim autocestama, željezničkim stanicama i zračnom lukom. Otočna područja poput Hvara, Brača i Visa također se prepoznaju kao potencijalna mjesta za primjenu intermodalnih sustava, a u cilju unaprjeđenja prometne povezanosti s kopnom i drugim otocima. U zaobalnom prostoru obiju županija uspostava terminala predlaže se u mjestima poput Knina, Drniša i Sinja, čime bi se površ olakšanog putovanja putnika otvorile nove mogućnosti za razvoj gospodarstva i ruralnog turizma ovih mjesta.
M1.13. Uvođenje usluga na zahtjev kao nadopune tradicionalnome gradskom prijevozu	Opis mjere: Uslugom na zahtjev putnicima se pruža pouzdana usluga u blizini njihove adrese, umjesto da se od njih zahtijeva odlazak i čekanje na tradicionalnim stajalištima (kao kod tranzita na fiksnoj liniji). Putnici odlaze do obližnjeg virtualnog stajališta i kratko čekaju do dolaska vozila. Vozila obično ukrcavaju i iskrcavaju putnike na lokacijama u skladu s potrebama putnika, te uključuju autobuse, putničke kombije, taksije ili druga vozila. Putnici obično mogu pozvati uslugu s aplikacijom za mobilni telefon ili telefonom; telefon je posebno relevantan starijim korisnicima koji možda nisu usklađeni s tehnologijom. Nakon što određeni broj putnika zatraži putovanje, najučinkovitija ruta će se potom izračunati ovisno o polazištu i odredištima putnika. Usluga na zahtjev posebno je pogodna za korištenje stanovnicima starih gradskih jezgri na području Srednje Dalmacije. Uži prostor starih gradskih jezgri nije dostupan automobilskim prijevozom dok su rubni prostori jezgri izrazito opterećeni cestovnim prometom, a posebice je značajna potkapacitiranost parkirališnih mjesta za vrijeme i izvan sezone. Iz prethodno navedenih razloga usluga na zahtjev pozitivno bi utjecala na prostor gradskih jezgri radi smanjenja pritiska cestovnog prometa, ali i povećanja dostupnosti javnog prijevoza stanovništvu jezgre. Druge skupine stanovništva koje mogu posebno benefitirati od usluge na zahtjev su starije osobe i osobe sa smanjenom pokretljivošću. Kod starijih osoba posebno je važna povezanost s osnovnim gradskim sadržajima s naglaskom na zdravstvene usluge, dok kod osoba sa smanjenom pokretljivošću dolazak vozila u blizini adrese stanovanja znači bolju uključenost u sustav javnog prijevoza. Osim lokalnom stanovništvu, usluga na zahtjev odgovara i potrebama turista, posebice turističkih grupa čime se smanjuje broj vozila turista koji dolaze u centar gradova i smanjuje prometno opterećenje na prometnice u centru gradova.



6.3.1.3. Mjere za unaprjeđenje infrastrukture za mikromobilnost i pješake

Unaprjeđenje infrastrukture za mikromobilnost i pješake	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.12
MJERA	OPIS
M1.14. Unaprjeđenje postojeće biciklističke infrastrukture te projektiranje i izgradnja nove u skladu sa sigurnosnim standardima	Opis mjere: Biciklistička infrastruktura igra ključnu ulogu u promicanju urbane mobilnosti gradova te ima pozitivan utjecaj na promicanje urbanog načina života. Provedenom analizom stanja u županijama unutar obuhvata funkcionalne regije utvrđena je postojeća razina razvoja biciklističke infrastrukture. Na području Šibensko-kninske županije uočen je nedostatak dostupne biciklističke infrastrukture u svim dijelovima županije, dok Splitsko-dalmatinska županija ima značajnije razvijenu infrastrukturu koja se ogleda u biciklističkoj stazi duljine 11,5 kilometara na prostoru Grada Splita. Kako bi se biciklizam uopće mogao promaknuti u prioritetan vid održive mobilnosti, nužno je, kao preduvjet, kontinuirano razvijati i unaprjeđivati biciklističku infrastrukturu. Preporuka je planirati, graditi i sadržajno razvijati biciklističke ceste i staze te biciklističko-pješačke staze, uz izvedbu izvan profila ceste radi povećanja sigurnosti biciklista, omogućavajući im odvojen prostor od motoriziranog prometa. Ovakav pristup smanjuje rizik od sudara i pridonosi stvaranju sigurnijeg okruženja za sudionike u prometu. Kao prvi korak, potrebno je uspostaviti primarnu biciklističku mrežu u gradovima i naseljima, kako na kontinentu tako i na otocima. Primarna biciklistička mreža bi trebala biti vođena uz glavne prometnice kako bi što izravnije i brže povezivala glavne atraktore putovanja, poput gradskih centara, intermodalnih čvorišta, turističkih atrakcija i slično. Uz primarne, nužno je razvijati i sekundarne biciklističke prometnice kojima se nadopunjuje biciklistička mreža. Sekundarne prometnice treba planirati i razvijati tako da se ostvari funkcionalna povezanost stambenih četvrti, škola i parkova s primarnom biciklističkom mrežom. Ove prometnice su često manje, ali od izrazite važnosti za lokalne zajednice, jer pomažu povezati ljude s njihovim svakodnevnim aktivnostima, poput kupnje namirnica, odlaska u školu ili odlaska na radno mjesto. Zbog izgrađenosti centralnih gradova Splita i Šibenika, izazovno je planirati biciklističku mrežu izvan profila ceste zbog nedostatka prostora. Tamo gdje se integracija s motoriziranim prometom pokaže neizbježnom, potrebno je prometnom signalizacijom naglasiti prisutnost biciklista, a učestalost i oblik signalizacije prilagoditi količini prometa. Uz to, važno je ograničiti brzinu motornih vozila kako bi se postigla maksimalna sigurnosna zaštita biciklista. Izgradnju biciklističke infrastrukture u cilju povezivanja naselja funkcionalne regije dodatno otežava zahtjevna topografija terena i velike udaljenosti koje se teško savladavaju korištenjem bicikla. Iz tog razloga, preporuča se širenje biciklističke infrastrukture u naseljima i na otocima te integracija s dostupnim oblicima javnog prijevoza - autobus, vlak.
M1.15. Proširenje mreže stanica i terminala za usluge javnih dijeljenih bicikala te povećanje broja dostupnih bicikala	Opis mjere; Primjena prethodne mjere (M1.14.) neupitno aktualizira potrebu sustavnog proširenja mreže stanica i terminala za usluge dijeljenih bicikala. Postojeći sustav javnih bicikala funkcionalne regije Srednja Dalmacija najvećim je dijelom razvijen u Gradu Splitu i okolnim područjima unutar Splitsko-dalmatinske županije (Kašteli, Dugopolje, Solin, Klis). Šibensko-kninska županija je uspostavila sustav javnih bicikala, no u puno manjem opsegu i to samo na području gradova Šibenik i Drniš.



Unaprjeđenje infrastrukture za mikromobilnost i pješake	
	Prilikom razvoja javne mreže bicikala prvotno je potrebno analizirati korisničke potrebe te, prema dohvaćenim podacima, planirati mrežu stanica i terminala. Važno je voditi se svakodnevnim generatorima putovanja, poput škola, turističkih lokacija, poduzetnički i poslovnih zona, trgova, administrativnih sjedišta i sl., kako bi se privukao što veći broj korisnika svih dobnih skupina. Rasprostranjena mreža javnih bicikala omogućit će integraciju biciklističkog prometa s ostalim oblicima javnog gradskog prijevoza. Jedan od najistaknutijih nedostataka postojećeg javnog prijevoza je što za svoje korisnike ne predviđa uslugu od vrata do vrata (<i>last mile</i>). Potonji izazov ima rješenje u snažnoj integraciji biciklističkog prometa sa sustavom javnog prijevoza strateškim postavljanjem stajališta za bicikle na terminalima i stanicama ostalih oblika prijevoza – autobus, željeznica, luke. Primjerice, povećanim brojem stajališta uz željezničke postaje na području Kaštela, u blizini postaja javnog autobusnog prijevoza drugih gradskih, ruralnih i otočnih područja, te u pomorskim lukama Šibenika i Splita omogućila bi se nesmetana protočnost dnevnih migracija stanovništva, uz istovremene benefite u pogledu smanjene upotrebe osobnih automobila i povećane potražnje za <i>ride&bike</i> i <i>bike&ride</i> modelima. Nadalje, razvoj mreže javnih bicikla treba neodvojivo pratiti odgovarajuća količina novih bicikala, prostorno i brojem pravilno raspoređena. Preporuka je uvesti operativan i suvremen sustav upravljanja biciklima u cilju prevencije nedostatka dostupnih bicikala, nezadovoljstva korisnika, preopterećenosti sustava te ostvarenja optimalnog broja bicikala i pokrivenosti područja. Sustav bi trebao moći pratiti trendove korištenja bicikala po različitim vremenima (dan/godišnje doba) i javljati potrebu prilagodbe broja dostupnih bicikala. Zbog zahtjevnog topografije cijelog područja obuhvata, preporuka je osigurati i dovoljan broj električnih bicikala. Električni bicikli mogu korisnicima olakšati vožnju na brdovitim područjima i smanjiti umor koji se javlja tijekom vožnje, što dodatno čini vožnju biciklom privlačnijom opcijom prijevoza. Električni romobili, kao alternativna sredstva prijevoza, posljednjih su se godina pozicionirali kao atraktivno prijevozno sredstvo za kratke udaljenosti. Podrškom, razvojem i implementacijom sustava električnih romobila na otocima, u Splitu i Šibeniku ostvarile bi se višestruke koristi za promet i okoliš, smanjenjem gužvi i zagađenja zraka.
M1.16. Uređenje pristupa stajalištima javnog prijevoza, terminalima, kolodvorima, lukama	Opis mjere: Slijedom razvijanja gradskih područja funkcionalne regije Srednja Dalmacija kao područja održive urbane mobilnosti, osim uspostave i razvoja potrebnih terminala i povezane infrastrukture, jednaku je važnost potrebno obratiti i na aspekt pristupačnosti mreže, prvenstveno kroz uređenje stajališta javnog prijevoza. U središtu Splita i Šibenika nalaze se terminali pomorskog prometa na kojima pristaju trajektne i putničke linije iz okolnih područja. Postojeće površine lučkog područja primarno su predviđene za kretanje i parkiranje vozila koja čekaju na ukrcaj. Obzirom na postojanje velikog broja putničkih linija, zaključak je kako lučka infrastruktura nije dostatno prilagođena potrebama pješaka. U svrhu povećanja sigurnosti i olakšanog pristupa putničkim brodovima, katamaranima ili obližnjim putničkim terminalima, nužno je horizontalnom signalizacijom označiti površine isključivo namijenjene pješacima. Također, pješačke površine potrebno je prikladno



Unaprjeđenje infrastrukture za mikromobilnost i pješake	
	osvijetliti kako bi pješaci bili uočljivi noću i u različitim vremenskim uvjetima. Nastavno na prethodno, karakter pristupačnosti javnog prijevoza potrebno je provući kroz čitavu mrežu stajališta, i to na način da se do svakog stajališta osigura uredna pješačka infrastruktura. Nadalje, autobusna stajališta moraju biti osvijetljena i izvedena sukladno Pravilniku o autobusnim stajalištima. Nerijetko se javlja problem parkiranja vozila u blizini stajališta, čime se ista zaklanjaju i onemogućuje pristup. Povećanjem izvjesnosti kažnjavanja nepropisno parkiranih vozila, opisane situacije bi se svele na minimum. Aдекватnost pristupa stajalištima i objektima u blizini najviše dolazi do značaja kod osoba smanjene pokretljivosti ili s teškoćama u kretanju. S tim u vezi, potrebno je da svi kolodvori, kako autobusni tako i željeznički, zadovolje zahtjevu neometanog i potrebama prilagođenog pristupa svim objektima za osobe smanjene pokretljivosti ili s teškoćama u kretanju. Ako se pokaže potrebnim, treba izvesti pristupne rampe kako bi se olakšao pristup tim objektima.
M1.17. Izgradnja zelene infrastrukture uzduž biciklističkih i pješačkih ruta i staza	Opis mjere: Naselja i gradovi unutar prostornog obuhvata funkcionalne regije, uz nedostatno razvijenu biciklističku i pješačku mrežu, nemaju razvijenu ni pripadajuću zelenu infrastrukturu. Istovremeno s implementacijom mjere M1.14. potrebno je razvijati i na odgovarajući način uklopiti područja zelene infrastrukture uzduž biciklističkih i pješačkih koridora i staza. U Srednjoj Dalmaciji, kao i u većem dijelu obalne Hrvatske, zastupljena je sredozemna klima. Ovu klimu karakteriziraju vruća i suha ljeta s blagim i kišovitim zimama. Temperature tijekom ljeta mogu doseći vrlo visoke vrijednosti, ponekad i iznad 40°C, što predstavlja izazov za aktivnosti na otvorenom, uključujući i bicikliranje. Zelena infrastruktura ima veliki potencijal u stvaranju ugodnih mikroklima i neizostavnu ulogu u olakšavanju kretanja biciklista i pješaka tijekom vrućih perioda. Zelene površine spriječile bi zagrijavanje asfalta i isijavanje topline u ljetnim mjesecima, što bi boravak na ulicama učinilo ugodnim i podnošljivim. Iz tog razloga, inkorporacija zelene infrastrukture uz biciklističku i pješačku infrastrukturu neizostavna je mjera u razvijanju održive urbane mobilnosti. Uz zdravstvene benefite, sadnjom drveća i visokog raslinja ostvarili bi se i sigurnosni aspekti, osobito u pogledu stvaranja prirodnih fizičkih barijera za bicikliste kada se kreću biciklističkim prometnicama izvan profila kolnika. Nadalje, zelenom infrastrukturom povećava se i sama atraktivnost biciklističke mreže i privlači lokalno stanovništvo i turiste na primarno korištenje bicikla u prijevozu. Dobro razvijena zelena infrastruktura podržava i razvoj <i>walkability</i> koncepta u urbanim područjima, jer povećava atraktivnost pješačkih ruta.
M1.18. Uvođenje <i>Park&Ride</i> sustava	Opis mjere: U obalnim gradovima funkcionalne regije Srednja Dalmacija izazov predstavljaju prometne gužve u gradskim središtima, ponajviše u jutarnjim i popodnevnm vršnim satima. No, situacija je znatno otežana tijekom ljeta kada se povećava broj turista u pokretu i vozila na cestovnoj mreži. Jedno od rješenja problema urbanog prometnog opterećenja predstavlja <i>Park&Ride</i> sustav. Koncept <i>Park&Ride</i> sustava funkcionira na način da vozači svoje automobile ostavljaju na parkiralištima koja se nalaze izvan, na obodu gradova ili gradskih središta. Takvom organizacijom sustava omogućeno je korisnicima koji dolaze iz udaljenih područja (otoka,



Unaprjeđenje infrastrukture za mikromobilnost i pješake	
	ruralnih područja funkcionalne regije i ostatka Hrvatske) ostaviti svoje automobile na parkirnom mjestu izvan/na obodu grada i daljnje putovanje nastaviti jednim od dostupnih oblika javnog prijevoza. <i>P&R</i> sustave potrebno je postaviti u blizini željezničkih i autobusnih stanica ili kolodvora te stanica za javne bicikle, kako bi korisnici nakon parkiranja automobila nastavili putovanje u centar grada javnim prijevozom. Navedeni sustavi, osim što imaju utjecaj na smanjenje broja vozila koja se kreću u središtima gradova, imaju pozitivan utjecaj i s ekološkog aspekta. Prometna mreža s manjim brojem vozila znači i manje ispušnih plinova, odnosno povećanu kvalitetu življenja gradskog stanovništva. I ovdje dolazi do izražaja potreba i važnost uspostave <i>MaaS</i> (eng. Mobility as a Service) koncepta, koji može značajno poboljšati integraciju <i>Park&Ride</i> sustava s ostalim sustavima javnog prijevoza. Zajedno s uvođenjem jedinstvenog <i>ticketing</i> sustava, korisnici bi imali na raspolaganju jedinstveni alat za planiranje svog putovanja, korištenjem različitih vrsta prijevoza. Uz to, integracija <i>P&R</i> sustava s <i>MaaS</i> konceptom smanjila bi vrijeme provedeno u traženju parkirnog mjesta u samom centru grada.
M1.19. Razvijanje vertikalnih pješačkih rješenja za savladavanje topografskih uvjeta	Opis mjere: Pješačenje, kao jedan od ključnih dimenzija urbane mobilnosti i <i>walkability</i> koncepta, predstavlja osnovni oblik kretanja u gradovima. Osim što je održiv i ekološki prihvatljiv oblik mobilnosti, pješačenje donosi brojne prednosti za zdravlje i dobrobit pojedinca. Kako bi se aktivno poticao i promovirao pješački promet, ključno je osigurati primjerenu i dobro razvijenu pješačku infrastrukturu, koja udovoljava načelima <i>walkability</i> koncepta. <i>Walkability</i> koncept ima za cilj stvaranje okruženja koje je prikladno za pješačenje, potiče sigurnost i ugodnost te pruža atraktivno iskustvo za pješake. U kontekstu funkcionalne regije, koja se nalazi na topografski zahtjevnom području, planiranje pješačke infrastrukture predstavlja izazovan proces. Prilikom planiranja i bilo kakvih infrastrukturnih zahvata, preporuka je obratiti pozornost na zahtjeve koji su definirani na području starih gradskih jezgra kako bi se iste maksimalno očuvale.

6.3.1.4. Mjere za poboljšanje učinkovitosti prometa na cestovnoj mreži

Poboljšanje učinkovitosti prometa na cestovnoj mreži	
MJERA	OPIS
M1.20. Uspostava središnjeg centra za kontrolu i nadzor prometa	Opis mjere: U uvjetima ograničenih prostornih, okolišnih i infrastrukturnih kapaciteta, informacija postaje izuzetno vrijedan resurs, a upravljanje informacijom nužnim kako bi se njezinom distribucijom u pravo vrijeme, na pravom mjestu i prema pravom korisniku zadovoljili zahtjevi za raznolikim oblicima mobilnosti. Uspostavom središnjeg centra za kontrolu i nadzor prometa na razini gradova i županija funkcionalnog područja, s posebnim naglaskom na gradove Split i Šibenik, ispunio bi se preduvjet učinkovitog upravljanja prometnom interakcijom i akcijom. Time bi se, putem središnjih kontrolnih soba, omogućilo brzo, učinkovito i koordinirano usmjeravanje prometa u provedbi mjera za planirane situacije, u reagiranju na incidentne situacije i opasnosti, kao i rano informiranje korisnika na cestama u stvarnom vremenu putem svih povezanih kanala.



Poboljšanje učinkovitosti prometa na cestovnoj mreži	
MJERA	OPIS
	Obzirom da je u okviru projekta uvođenja inteligentnih transportnih sustava u Gradu Splitu definirano idejno rješenje za uspostavu suvremenog centra za kontrolu i nadzor prometa, predlaže se njegovo proširenje, prilagodba i primjena na ostale dijelove funkcionalnog područja, poglavito Grad Šibenik, kako bi se uspostavila ujednačena, harmonizirana platforma koja će djelovati kooperativno i sinkronizirano. Predloženo idejno rješenje predviđa integraciju svih prometno relevantnih sustava, kao i integraciju s multimodalnim prometnim informacijama po principu „kišobrana“. Uspostavom centara za kontrolu i nadzor prometa na prostoru funkcionalnog područja, osobito u gusto naseljenim i prometom zagušenim obalnim dijelovima, ostvarit će se brojni pozitivni efekti. Prema iskustvima dobrih praksi gradova koji su već uspostavili funkcionalne suvremene upravljačke centre (Bologna i Stuttgart), predmetnom mjerom moguće je doprinijeti smanjenju zagušenja prometne infrastrukture od 20 %, povećanju sigurnosti i propusne moći, povećanju brzine putovanja osobnim vozilima i vozilima javnog gradskog prijevoza za više od 10 % te smanjenju emisije stakleničkih plinova za čak 50 %.
M1.21. Nadogradnja prometne infrastrukture pametnim rješenjima i tehnologijama za praćenje stanja prometa i okoliša, regulaciju i optimizaciju prometa, prioritizaciju javnog prijevoza i interventnih vozila	Opis mjere: Uznapredovao proces litoralizacije i ekspanzija korištenja osobnog vozila kao glavnog prijevoznog sredstva ima za posljedicu prekomjerno opterećenje prometne infrastrukture, smanjenu sigurnost sudionika u prometu i značajne negativne posljedice na okoliš i kvalitetu života. Implementacijom rješenja iz područja inteligentnih transportnih sustava (ITS), moguće je učinkovito uskladiti prometovanje osobnih automobila, javnog prijevoza, pješaka i drugih subjekata u prometu bez klasične nadogradnje infrastrukture, te uz manje utrošenih resursa i ljudskih kapaciteta. Nastavno na mjeru M1.20., i ovdje se predlaže preuzimanje rješenja definiranih u okviru projekta uvođenja ITS-a u Gradu Splitu, s mogućim proširenjima mjera. To uključuje optimizaciju semaforских programa i upravljanje prometnom signalizacijom prema količini prometa i redovima čekanja, čime je moguće ostvariti uštede u vremenu putovanja do 8,5 % tijekom vršnih opterećenja, potrošnji goriva do 2,5 %, povećanje propusnosti za 5 % te smanjenje zagušenja do 20 %. Također, u lukama gdje dolazi do nerazmjera u propusnoj moći i prometnom opterećenju cestovne mreže, predlaže se realizacija sustava promjenjivih prometnih traka (PPT) te daljnja ITS nadogradnja lučke infrastrukture uvođenjem pametnog sustava upravljanja lučkim prometom (PTMS), pametnog sustava upravljanja kontejnerima, tehnologije radio frekvencijske identifikacije (RFID), automatiziranih vozila i tornjeva za kontrolu prometa. Nadalje, upravljanju prometom u stvarnom vremenu uvelike doprinosi instalacija sustava video nadzora, senzora za detektiranje gustoće prometa, mjernih postaja za praćenje meteoroloških parametara i dinamičkih prometnih znakova. Stoga je potrebno utvrditi ključna mjesta – unutar gradova i općina te na obilaznicama – za koja je implementacija navedenih sustava od izuzetne važnosti za podizanje sigurnosti i pružanje uvida u najkritičnije lokacije prometne infrastrukture. Za uslugu informiranja putnika u stvarnom vremenu, prikladno je razviti jedinstvenu mobilnu aplikaciju za čitavo funkcionalno područje, kao i uspostaviti sustav promjenjivih prometnih znakova obilaznicama te pravcima izvan gradskih centara kako bi putnici pravovremeno dobili informaciju o putovanju



Poboljšanje učinkovitosti prometa na cestovnoj mreži	
MJERA	OPIS
	prikladnijim prometnim pravcima. U pogledu podizanja kvalitete usluge javnog gradskog prijevoza, u postupku je modernizacija idejnog rješenja integriranog sustava <i>e-ticketing</i> sukladno smjernicama ITS-a, te ga je, kao takvog, poželjno ujednačeno prenijeti na ostale gradove funkcionalnog područja. Pridavanje veće prometne važnosti javnom gradskom prijevozu krucijalno je za ostvarenje održivih okolišnih ciljeva i podizanje kvalitete života stanovnika ruralnih i urbanih dijelova funkcionalnog područja. U tom smislu, predlaže se uvođenje prioritizacije vozila javnog gradskog prijevoza i interventnih vozila adaptivnim upravljanjem prometom putem sustava za pozicioniranje vozila ili izgradnjom dodatne prometne trake za predmetna vozila.
M1.22. Primjena inovativnih rješenja sustava rasvjete prometnih površina	Opis mjere: Sigurnost ima istaknutu ulogu u konceptu pametnih gradova povezujući održivost, oblik i funkciju u jedno. Rasvjeta prometnih površina jedan je od temeljnih čimbenika sigurnosti u prometu. Tradicionalni oblici rasvjete pokazuju se neodrživima te ih je potrebno zamijeniti inovativnim sustavima koji su energetske učinkovitiji, ekološki prihvatljiviji uz minimalno svjetlosno onečišćenje, i koji pojednostavljaju održavanje i smanjuju s tim povezane troškove. Implementacijom inteligentnih sustava upravljanja osvijetljenjem uzima se u obzir dnevno svjetlo, atmosferske prilike, luminacija prometnice ispred i unutar tunela, protok vozila, pješaka i prometna brzina. Na taj način, moguće je optimizirati rasvjetu prometnih površina u stvarnom vremenu sukladno zahtjevima vremena i lokacije na kojoj je rasvjetno tijelo postavljeno. Rješenje pametne rasvjete prometnih površina podrazumijeva instalaciju pametnih svjetiljki s integriranim multifunkcionalnim senzorskim sklopom. Senzori mogu prikupljati podatke o prometu detekcijom pokreta, osvijetljenju, temperaturi, tlaku zraka, zagađenosti zraka, buci iz okoliša. Dodatno je moguće u svjetlosna tijela ugraditi i video nadzor. Temeljem prikupljenih podataka, ostvaruje se adaptivno upravljanje osvijetljenjem u stvarnom vremenu. Primjena opisanih rješenja u Italiji dovela je do ušteda u potrošnji energije i emisijama ugljika od 40 – 55 %, s povratom investicije do dvije i pol godine. U ruralnim područjima s ograničenim mogućnostima širenja infrastrukture polaganjem kabela, moguće je postavljanje pametnih svjetiljki sa solarnim panelima. Nadalje, inteligentna rasvjeta pruža mogućnosti unaprjeđenja prometne infrastrukture u vidu povećanja prometne funkcionalnosti, pristupa i socijalne uključenosti opremanjem rasvjetnih stupova WiFi mrežom, utičnicama za punjenje električnih automobila, bicikala i mobitela, ekranima za digitalni prikaz informacija o prometu, te uređajima koji bi projicirali dinamičke prometne znakove i upozorenja na prometnicu. Također, postavljanje uređaja za hitne pozive na rasvjetne stupove može pomoći interventnim službama u preciznom lociranju poziva, bržoj reakciji i dolasku do mjesta gdje je osoba zatražila pomoć, što je osobito poželjno u izoliranijim naseljima funkcionalnog područja.
M1.23. Regulatorna i tehnološka modernizacija sustava prometa u mirovanju	Opis mjere: Primjena suvremenih i modernih rješenja u sustavu prometa u mirovanju ima za cilj što manje iskorištenje resursa goriva, vremena i prostora uz što brže, jednostavnije i gušće parkiranje. Naime, potražnja za slobodnim parkirnim mjestom uzrokuje veliku potrošnju goriva, zagađenje urbanog



Poboljšanje učinkovitosti prometa na cestovnoj mreži	
MJERA	OPIS
	okoliša, prometna zagušenja, neučinkovitu iskoristivost vremena te stres kod vozača, a time i veći broj prometnih nezgoda. Kako se urbane sredine ne bi primarno prilagođavale potrebama vozila već ljudi, važno je uspostaviti učinkovit sustav planiranja i upravljanja prometom u mirovanju. Pri tome, izrazito je važno izvršiti prioritizaciju parkirnih mjesta na način da se stanovnicima osiguraju parkirališna mjesta na prikladnoj udaljenosti od mjesta stanovanja, a posjetiteljima namjene garaže pozicionirane u blizini alternativnih vrsta prijevoza na periferiji gradskih središta (<i>Park&Ride</i>). U Gradu Splitu uspostavljen je funkcionalan, cjelovit i suvremen sustav pametnog uličnog parkiranja. Predmetno ICT rješenje predstavlja moderan i tehnički napredan sustav koji je u potpunosti operativan u Gradu Splitu te ga je, kao takvog, poželjno proširiti na dodatna parkirna mjesta kao i ostale gradove i općine funkcionalnog područja. Osobito je važno primijeniti rješenje na urbane centre koji su pod visokim prometnim opterećenjem u periodu turističke sezone. Korisničku aplikaciju je prikladno integrirati s ostalim sustavima pametnog grada. Moguće je i njezino nadograđivanje opcijom rezervacije zauzetih besplatnih mjesta, gdje bi vozač koji je parkiran postavio obavijest putem korisničke aplikacije o očekivanom vremenu odlaska, dok bi potražitelj mjesta mogao potom rezervirati to mjesto i pričekati odlazak parkiranog vozača. Rezervacija bi se plaćala tek po uspješno izvršenom parkiranju. Na taj način, smanjilo bi se dugotrajno kruženje vozača u potrazi za besplatnim parkirnim mjestima, što je izvor dodatnog zagađenja okoliša i opterećenja prometa. Obavijest o očekivanom odlasku parkiranog vozača mogla bi se preuzeti i za naplatna parkirna mjesta čime bi se dodatno informiralo vozače u pokretu i pružila asistencija u planiranju putovanja i izboru najprikladnije rute kretanja. Uz nadogradnje korisničke aplikacije, predlaže se i opremanje parkirnih mjesta tehnologijom koja će omogućiti bežično punjenje električnih vozila. Za osobe koje nisu u mogućnosti koristiti mobilnu aplikaciju, odnosno goste i turiste koji nisu upoznati s njom, potrebno je predvidjeti sustav promjenjivih znakova na prometnoj infrastrukturi koji će signalizirati slobodne kapacitete za parkiranje u realnom vremenu i pružiti informaciju o udaljenosti i lokaciji za parkiranje.
M1.24. Nadogradnja cestovne infrastrukture	Opis mjere: Postojeće stanje cestovne mreže i infrastrukture na području Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije obilježava dobar stupanj razvijenosti duž obale, u zaleđu i na otocima. Međutim, u pojedinim dijelovima nerijetko dolazi do prometnih zagušenja uslijed kojih se produljuje željeno vrijeme putovanja i smanjuje kvaliteta prometne usluge. Tijekom turističke sezone, prisutne su gužve u obalnim područjima koje je teško izbjeći. Ulaganjem napora u razvoj i modernizaciju cestovne infrastrukture na strateškim područjima, povećat će se prihvatni kapacitet i zadovoljiti prometna potražnja tijekom cijele godine. S tim u vezi, preporuka je razmotriti izgradnju i modernizaciju prometnica različite kategorije na području funkcionalne regije, kako bi se ostvarila bolja povezanost pojedinih dijelova i unaprijedila cestovna mreža unutar pojedinih područja. U priobalnim gradovima gdje je prisutan značajan tranzitni promet, poduzet će se aktivnosti ispitivanja mogućnosti izgradnje obilaznica u svrhu rasterećenja gradskih područja i poboljšanja prometne protočnosti. Obilaznice su ključni infrastrukturni elementi koji će



Poboljšanje učinkovitosti prometa na cestovnoj mreži	
MJERA	OPIS
	omogućiti tranzitnim vozilima neometano kretanje izvan urbanih područja i smanjiti zadiranje u prometno tkivo gradske jezgre.

6.3.1.5. Mjere za unaprjeđenje prometa u zonama povijesnih gradskih jezgri

Unaprjeđenje prometa u zonama povijesnih gradskih jezgri	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.2, M1.3, M1.9, M1.12, M1.15., M1.17, M1.18, M1.20, M1.21, M1.22, M1.23
MJERA	OPIS
M1.25. Uvođenje zona mješovite namjene i smirenog prometa	Opis mjere: Pri planiranju namjene površina na područjima stare gradske jezgre, posebnu pozornost potrebno je pridati različitim oblicima prometa prikladnih za područje, kao i namjeni površina definiranoj prostornim planom zahvaćenog područja. Stoga je poseban naglasak na uvođenju zona mješovite namjene i zona smirenog prometa u područjima povijesnih gradskih jezgri. Zone mješovite namjene su zone u kojima je moguće graditi i uređivati prostore iz mješovite – pretežno stambene namjene i prostore iz mješovite – pretežno poslovne namjene. Na površinama mješovite – pretežno stambene namjene mogu se graditi i uređivati prostori za prodavaonice robe dnevne potrošnje, predškolske ustanove i škole, ustanove zdravstvene zaštite i socijalne skrbi, tihi obrt i usluge domaćinstvima, političke i društvene organizacije, sadržaje kulture, vjerske zajednice, pošte, banke, posebnu namjenu, šport i rekreaciju u manjim gradovima bez gledališta, športsko-rekreacijska gledališta, druge namjene koje dopunjuju stanovanje, ali ga ne ometaju (osobne usluge, poslovni prostori, uredi i slično, ugostiteljsko-turističku namjenu, hotel, javne garaže, parkove i dječja igrališta i tržnice. Na površinama mješovite – pretežno poslovne namjene mogu se graditi i uređivati prostori za stanovanje, prateće sadržaje, javnu i društvenu namjenu, tržnice, gradske robne kuće, hotele, rad s komplementarnim sadržajima, šport i rekreaciju, javne garaže, parkove i dječja igrališta, posebnu namjenu i druge namjene koje dopunjuju osnovnu namjenu zone, ali je ne ometaju. U sklopu ove mjere bi poseban naglasak trebalo staviti i na “<i>shared space</i>” područja, što je koncept koji se definira kao određeno područje ili dio ceste koje je dizajnirano u cilju poboljšanja mobilnosti i komfora pješaka i biciklista smanjenjem utjecaja motoriziranog prometa tako što omogućuje ravnopravno korištenje prostora svih sudionika u prometu umjesto korištenja na način propisan prometnim pravilima. Pilot koncepta “<i>shared space</i>” moguće je prvo uvesti u zone povijesnih gradskih jezgri dijela gradova regije Srednje Dalmacije (npr. Trogir i Kaštela), te, ukoliko se koncept pokaže uspješan, može se provesti i u gradovima središtima regije (Split, Šibenik), te ostalim gradovima koji imaju povijesnu gradsku jezgru. Na ovaj način moguće je povezati biciklistički, pješački i javni promet, ovisno o potrebama pojedinog korisnika. Područje smirenog prometa u povijesnim jezgrama je mjesto u naselju na kojem se ulazi u područje u kojem se ne smije voziti brže od brzine hoda pješaka jer je dječja igra svugdje dopuštena. Uvođenjem zone smirenog prometa značajno se doprinos porastu sigurnosti na području povijesnih gradskih jezgri.



Unaprjeđenje prometa u zonama povijesnih gradskih jezgri	
M1.26. Širenje zona ograničenog pristupa motoriziranih vozila	Opis mjere: Zone ograničenog pristupa motoriziranih vozila su dijelovi grada u kojima je ograničen kolni pristup u cilju smanjenja prometnih gužvi i zaštite kvalitete života stanara i ostalih građana. Zone ograničenog pristupa su podijeljena na više razina, što je definirano kategorijama vozila koji imaju namjeru pristupiti nekoj od zona ograničenog pristupa motoriziranim vozilima. Trenutne zone ograničenog pristupa motoriziranih vozila u gradovima regije Srednje Dalmacije nisu dovoljno široke, što rezultira ogromnim gužvama, posebice u razdobljima ljetne sezone, kada često dolazi do prometnih zagušenja i čepova čak i u povijesnim gradskim jezgrama. Kao rješenje tog problema nameće se širenje zona ograničenog pristupa motoriziranih vozila na cijela područja povijesnih gradskih jezgri u gradovima unutar regije Srednje Dalmacije. Navedenu mjeru nije moguće provesti bez sveobuhvatnog pristupa, koji uključuje definiranje točki preusmjeravanja prometa koje se nalaze na granicama zona ograničenog pristupa motoriziranim vozilima, a koje moraju biti determinirane u skladu sa svim prometnim pravilima te u skladu sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (NN 114/22).
M1.27. Unaprjeđenje infrastrukture namijenjene osobama sa smanjenom pokretljivošću	Opis mjere: Prostori povijesnih gradskih jezgri su u velikom dijelu prostora obilježeni građevinama i infrastrukturom koja nije prilagođena za osobe sa smanjenom pokretljivošću. Također, sukladno Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara (NN 114/22), kulturna dobra je potrebno očuvati u neokrnjenom i izvornom stanju, te je Zakonom predviđeno sprječavanje svake radnje kojom bi se izravno ili neizravno mogla promijeniti svojstva, oblik, značenje i izgled kulturnog dobra i time ugroziti njegova vrijednost. S obzirom na navedeno, prilikom prilagodbe infrastrukture osobama sa smanjenom pokretljivošću, potrebno je paziti da se ne postavlja infrastruktura koja bi mogla ugroziti izgled kulturnih dobara te što bi moglo ugroziti njegovu vrijednost. Kako bi se infrastruktura prilagodila osobama sa smanjenom pokretljivošću, potrebno je instalirati opreme i uređaje kojima bi se osobama sa smanjenom pokretljivošću osigurao pristup, kretanje i boravak na jednakoj razini kako je to omogućeno i ostalim osobama. Mjerama je predviđeno i instaliranje oznaka za pristupačnost, kako bi se označili primijenjeni obvezni elementi pristupačnosti. Također, potrebno je instalirati elemente zvučne signalizacije, što bi omogućilo slijepim i slabovidnim osobama lakše snalaženje u prostoru. Jedna od ključnih mjera je i konstantno uređivanje površina na području povijesne stare gradske jezgre, kako uslijed zapuštenosti ne bi došlo do oštećenja infrastrukture, koja može uzrokovati otežano kretanje osobama sa smanjenom pokretljivošću.
M1.28. Usklađivanje s planovima upravljanja posjetiteljima	Opis mjere: Planovi upravljanja posjetiteljima predstavljaju temelj daljnjim procesima usmjeravanja sljedećih generacija planova i samog načina upravljanja koji obuhvaćaju područje povijesnih gradskih jezgri. Planovi upravljanja također predstavljaju i osnovni preduvjet za adekvatno upravljanje prostorom, te se njima identificiraju i utvrđuju problematična pitanja i njihova potencijalna rješenja. U proces su uključeni zainteresirani dionici iz lokalne zajednice, zajedno sa svim zainteresiranim dionicima javnog i privatnog sektora. Jedan od glavnih problema povijesnih gradskih jezgri



Unaprjeđenje prometa u zonama povijesnih gradskih jezgri	
	jest neusklađenost između planova upravljanja posjetiteljima i između stvarnog stanja u prostoru, koje se očituje kroz negativan i nedovoljno razvijen aspekt prometa, koji nije u sinergiji sa svim djelatnostima koje se provode na područjima povijesnih gradskih jezgri. Kako bi se zadovoljile i optimizirale potrebe prostora, potrebno je provesti usklađivanje prometnog sustava u skladu sa razvijenim postojećim planovima upravljanja koji se odnose na prostore povijesnih gradskih jezgri. Provedbom ove mjere doprinijet će se zaštiti i očuvanju tradicionalnih krajobraza, očuvanju ekosustava, očuvanju kulturne baštine, očuvanju zdravlja i povećanju kvalitete života stanovnika povijesnih gradskih jezgri.
M1.29. Uvođenje prometnih strategija upravljanja, regulacije i prioritizacije pješačkog prometa	Opis mjere: Zone povijesnih gradskih zona su, osobito u razdoblju sezone od šestog do devetog mjeseca, često ugrožene velikim gužvama koje u najvećoj mjeri uzrokuju motorna vozila, što za posljedicu ima zagađenje zraka, prometno zagušenje, povećanje količine buke i povećanu nesigurnost uzrokovanu brojem motornih vozila. Usred svih opasnosti i nepovoljnih utjecaja na zdravlje i kvalitetu života, stanovništvo napušta prostor povijesnih gradskih jezgri te pronalazi sigurnije prostore na kojima će imati veću kvalitetu života. Kako bi se navedeno spriječilo, bitan korak je adekvatno planiranje upravljanjem prostorima. Provedba ove mjere uključuje uvođenje prometnih strategija upravljanja, regulacije i prioritizacije pješačkog prometa, čime se želi postići adekvatan odnos u kojemu će sve manji utjecaj u područjima povijesnih jezgri imati motorna vozila, dok će se naglasak staviti na pješački promet kao glavni oblik prometa. Ciljna područja za provedbu ove mjere su sva naselja na području regije Srednje Dalmacije koja u prostorima povijesnih gradskih jezgri imaju izražen promet motornim vozilima, što negativno utječe i na samu vizuru cjelokupnih povijesnih jezgri. Ova mjera se osobito odnosi na obalne gradove (Šibenik, Split, Trogir, Kaštela) koji čine okosnicu razvoja regije Srednje Dalmacije i u kojima se obavlja većina gospodarskih djelatnosti.
M1.30. Razvijanje vertikalnih pješačkih rješenja za savladavanje topografskih uvjeta u zaštićenim jezgrama	Opis mjere: Prostori povijesnih gradskih jezgri često su karakterizirani brojnim preprekama i velikim visinskim razlikama koje osobe sa smanjenom pokretljivošću ne mogu prevladati, s obzirom da su se brojne utvrde, kule i palače gradile na obroncima, čime je tadašnje stanovništvo koristilo reljefne karakteristike za povećavanje obrambenih sposobnosti utvrđenih naselja. Velik broj stepenica i uski neosvijetljeni prolazi također u velikoj mjeri onemogućuju dijelu stanovništva sa smanjenom pokretljivošću da koristi navedene puteve. S obzirom na navedeno, većina povijesnih gradskih jezgri nije prilagođena za kretanje osobama sa smanjenom pokretljivošću. Stoga je, u okvirima dopuštenog i u skladu sa Zakonom o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara (NN 114/22) potrebno provesti mjere koje će omogućiti osobama sa smanjenom pokretljivošću savladavanje topografskih uvjeta u zaštićenim povijesnim jezgrama. Mjere uključuju instalaciju opreme i uređaja radi osiguranja pristupa, kretanja, boravka i rada osoba s invaliditetom i smanjene pokretljivosti na jednakoj razini kao i ostalim osobama, a u sklopu uključenih mjera potrebno je i instalirati oznake pristupačnosti kojima se označavaju primijenjeni obvezni elementi pristupačnosti, te elemente zvučne



Unaprjeđenje prometa u zonama povijesnih gradskih jezgri	
	signalizacije koja pomaže slijepim i slabovidnim osobama pri snalaženju u prostoru.

6.3.2. Mjere cilja 2. Poboljšanje prometne povezanosti na regionalnoj razini, na otocima i u ruralnim područjima

6.3.2.1. Mjere za povezivanje regionalnih središta prema društveno-ekonomskim kretanjima učinkovitom integracijom željezničkog, pomorskog i cestovnog prometa

Povezivanje regionalnih središta prema društveno-ekonomskim kretanjima učinkovitom integracijom željezničkog, pomorskog i cestovnog prometa	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.4, M1.5, M1.6, M1.9, M1.10, M1.11, M1.12, M1.16, M1.18, M1.24
MJERA	OPIS
M1.31. Izgradnja intermodalnih čvorišta na regionalnoj razini	Opis mjere: Mjerom M1.13. obuhvaćen je koncept i prednost uspostave intermodalnih čvorišta unutar funkcionalne regije Srednja Dalmacija. Važno je istaknuti da intermodalna čvorišta ne moraju biti ograničena samo na lokalnu ili nacionalnu razinu, već mogu biti razvijena i kao regionalna čvorišta. Ukoliko se odluči intermodalnim terminalima nižeg ranga pridati status regionalnog čvorišta, nužno je osigurati dovoljno velik i dobro opremljen prostor, sposoban podržati veći protok prometa. Pored benefita većeg broja putnika, pojedina intermodalna čvorišta imala bi iznimno veliku ulogu u prijevozu tereta i razvoju gospodarstva. Naime, razvoj teretnih intermodalnih terminala (Kopilica, Knin, Sinj) omogućio bi lokalnim i regionalnim tvrtkama i proizvođačima pristup većem broju kupaca i tržišta, kao i brži, sigurniji i ekonomičniji prijevoz robe. Intermodalna čvorišta na regionalnoj razini doprinose učinkovitom prijevozu robe između različitih dijelova regije, čime se smanjuju troškovi prijevoza i povećava konkurentnost regionalnih tvrtki na tržištu. Velika je prednost što na području Kopilice već postoji željeznička infrastruktura koja, u kombinaciji s pomorskim prometom, posjeduje kapacitete za podršku značajne količine teretnog prometa. Primarno korištenje pomorskog i željezničkog prometa u prijevozu tereta znatno bi utjecalo na smanjenje broja teških teretnih vozila u užem središtu gradova. U kombinaciji s drugim oblicima prijevoza, poput cestovnog i zračnog prijevoza, stvorit će se učinkoviti logistički lanci korisni za gospodarstvo.
M1.32. Povezivanje gradova i općina na području regije učinkovitim i brzim javnim prijevozom	Opis mjere: Jedan od glavnih preduvjeta za pravilan i ravnomjeran razvoj cjelokupne funkcionalne regije zasigurno je učinkovito povezivanje centralnih gradova s okolnim područjima. Obzirom da je cestovna mreža u regiji najrazvijenija u odnosu na druge vrste prijevoza, primarni je zadatak učinkovito povezati općine i gradove autobusnim prijevozom. Uz postojeći autobusni prijevoz, prijeko je potrebno, u sustav brzog prijevoza putnika, uključiti i željeznicu. Trenutno stanje željeznice zahtjeva obnovu, kako bi konkurirala i preuzela veći dio putnika autobusnog prijevoza. Željeznički prijevoz na većim udaljenostima pruža putnicima dodatnu vrijednost tijekom putovanja, osobito ako oprema vlakova doprinosi udobnosti putnika i pružanju dodatnih mogućnosti tijekom putovanja. Kako bi se omogućilo putnicima da koriste svoje vrijeme tijekom putovanja na produktivan način, potrebno



Povezivanje regionalnih središta prema društveno-ekonomskim kretanjima učinkovitom integracijom željezničkog, pomorskog i cestovnog prometa	
	je provesti modernizaciju voznog parka i opremiti ga suvremenim sadržajima, poput Wi-Fi pristupa, utičnica za punjenje, stolova za rad i prostora za pohranu prtljage. Također, dizajn sjedala i prostora za putnike treba izvesti na način koji će omogućiti prilagodljivost i udobnost putovanja. Unaprijeđivanjem komoditeta privući će se značajan broj putnika koji preferiraju brz i učinkovit prijevoz. Uz željeznički, krucijalno je provesti optimizaciju pomorskog prometa, posebice u onim područjima u kojima su pomorske linije jedini oblik komunikacije s kontinentalnim mjestima. Naime, stanovnici otoka nemaju drugog načina za dolazak na kopno izuzev trajekta, katamarana i putničkih brodova. Slijedom navedenog, novom organizacijom unaprijedit će se povezanost s obalnim gradovima, ali i otoka međusobno. Brzim i učinkovitim javnim prijevozom ostvarit će se pozitivna demografska kretanja unutar funkcionalnog područja i stvoriti preduvjeti za sprječavanje iseljavanja. Osim toga, olakšat će se pristup centralnim i okolnim područjima bez korištenja osobnih automobila, s višestrukim dobrobitima povezanih s dekarbonizacijom, manjim prometnim zagušenjima i većom sigurnosti na prometnicama. Konačno, pametna integracija svih usluga mobilnosti preduvjet je za ostvarenje ciljane učinkovitosti usluga javnog prijevoza.
M1.33. Povezivanje poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu	Opis mjere: Poslovne i gospodarske zone u svim dijelovima svijeta predstavljaju velike atraktore putovanja. Povezivanje tih zona na željezničku mrežu polučit će značajne prednosti za prijevoz putnika i tereta na prostoru funkcionalnog područja. Prvotno, uspostavljanje željezničke infrastrukture i željezničkog prijevoza u poslovnim i gospodarskim zonama ima višestruke dobrobiti, kao što je ubrzan razvoj navedenih gospodarskih sustava u veće mogućnosti zapošljavanja populacije iz udaljenih područja. Osim toga, kapaciteti željeznice za prijevoz tereta neusporedivo su veći u odnosu na cestovni prijevoz. Navedena osobina pruža pogodnosti bržeg, sigurnijeg i jeftinijeg prijevoza robe na velikim udaljenostima, čime se uvelike smanjuju troškovi poslovanja i povećava tržišna konkurentnost tvrtki uz željeznicu. Povezivanje poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu doprinijet će kreiranju stimulativne poslovne klime, logističke učinkovitosti, produktivnosti i smanjenim troškovima proizvodnje. No, uz poslovno-gospodarske pomake, uvođenjem željezničke mreže u operativnost poslovnih i gospodarskih zona unaprijedit će se kvaliteta života stanovnika uz željeznicu i pružiti doprinos održivosti okoliša.

6.3.2.2. Mjere za poboljšanje stupnja mobilnosti stanovništva u područjima smanjenje gustoće naseljenosti

Poboljšanje stupnja mobilnosti stanovništva u područjima smanjenje gustoće naseljenosti	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.7, M1.9, M1.10, M1.11, M1.12, M1.15, M1.18
MJERA	OPIS
M1.34. Uvođenje usluge prijevoza na zahtjev sa specifičnostima ruralnih područja	Opis mjere: Nedostatak prometne povezanosti i infrastrukture u ruralnim područjima jedan je od glavnih čimbenika njihova demografskog osiromašjenja. Posjedovanje osobnog automobila gotovo je preduvjet života u ovim



Poboljšanje stupnja mobilnosti stanovništva u područjima smanjenje gustoće naseljenosti	
	područjima, jer je uspostava potpuno funkcionalnog javnog prijevoza nerijetko otežana, neučinkovita i nepouzdana. U tom pogledu, potrebno je predvidjeti uvođenje prilagođenih i fleksibilnih usluga prijevoza na zahtjev koje će integrirati troškovnu prihvatljivost javnog gradskog prijevoza i optimalnu personalizaciju iskustva putovanja sličnu usluzi taksi prijevoza. Kako bi se zadovoljile potrebe mobilnosti stanovnika ruralnih područja predlaže se uvođenje modela na principu fiksnih i fleksibilnih koridora. Kod dizajniranja fiksnog dijela usluge, potrebno je provesti analizu dana u tjednu, vremena u danu i količine gibanja u najfrekventnijim smjerovima temeljem koje će se unaprijed definirati linije putovanja u točno određenim periodima i od-do unaprijed određenih lokacija. Dinamika i fleksibilnost zadržali bi se gdje god izostane potražnja za mobilnosti. Kod fleksibilnih koridora, podrazumijeva se uvođenje usluge „stop-to-stop“ i „door-to-door“ ovisno o dinamici potražnje. Također, potrebno je omogućiti i izbor vozila na zahtjev (primjerice, u slučaju osobe u kolicima vozilo s pristupom i prostorom za kolica). Sukladno navedenom, potrebno je razviti tehnološko rješenje koje će omogućiti narudžbu prijevoza i rezervaciju mjesta. Rezervacije bi se, primjerice, vršile u razmaku od 24 sata kako bi se pravovremeno pripremio i otpremio potreban broj vozila. Stanovnici ruralnih područja u starijoj životnoj dobi nerijetko su prepušteni skrbi o samima sebi bez svakodnevne potpore i pomoći u organizaciji aktivnosti. Pozitivan primjer primjene prijevoza na zahtjev u svrhu iskazivanja međugeneracijske solidarnosti jest slovenska usluga „Sopotniki“. „Sopotniki“ čine pojedinci volonteri koji nude „door-to-door“ uslugu prijevoza na zahtjev starijim osobama u ruralnim područjima. Organiziranjem usluge prijevoza na zahtjev na opisani način, značajno bi se doprinijelo aktivnom društvenom životu starijih osoba u ruralnim krajevima Srednje Dalmacije te prevenciji društvene izolacije i samoće zbog manjka dostupnih mogućnosti prijevoza. Nedostatna kvaliteta života u ruralnim područjima ogleda se i u nedovoljnoj pokrivenosti područja interventnim službama. Iz tog razloga, moguće je predvidjeti suradnju interventnih službi s uslugom prijevoza na zahtjev te ostvariti koordinirano djelovanje u hitnim situacijama, što bi uvelike unaprijedilo i olakšalo život u ruralnim područjima.
M1.35. Uvođenje usluga dijeljenih vozila	Opis mjere: Kako je već više puta naglašeno, u područjima smanjene gustoće naseljenosti prisutna je visoka stopa motorizacije i ovisnosti o osobnom automobilu; i to ne samo jednom, već obitelji sve češće bivaju primorane osigurati dva ili čak tri automobila. Iako visoka razina upotrebe osobnih vozila u slabije naseljenim mjestima ne uzrokuje pretjerana prometna zagušenja kao što je to slučaj u gusto naseljenim područjima, ono zasigurno rezultira povećanim emisijama štetnih plinova, odnosno onečišćenjem ekosustava ruralnih krajeva. Uvođenjem racionalnije i održive alternative upotrebi osobnih vozila kroz koncept usluge dijeljenih vozila (<i>carsharing</i>), unijela bi se dodatna mobilna dinamika i spontanost u slabo povezanim mjestima u satima kada postojeći javni prijevoz više ne prometuje učestalo ili nije dostupan (poslijepodnevni/večernji/noćni sati). Iako je koncept <i>carsharing-a</i> prvenstveno zamišljen za velika gradska područja visoke prometne mobilnosti, uz ispravan strateški pristup moguće ga je učinkovito uspostaviti i u slabije naseljenim gradovima, općinama i naseljima. Na uspješnom primjeru Austrije može se zaključiti kako se prednosti sustava dijeljenih vozila u slabije naseljenim mjestima



Poboljšanje stupnja mobilnosti stanovništva u područjima smanjenje gustoće naseljenosti	
	najbolje iskorištavaju kada je organiziran od strane lokalnih vlasti. Takav model ima za polazište odluku lokalnih vlasti da zamijene službena vozila dijeljenim vozilima. Za vrijeme radnog vremena, zaposlenici lokalnih institucija koriste dijeljena vozila za službene potrebe, dok se izvan radnog vremena vozila stavljaju na raspolaganje svim registriranim stanovnicima. Uz prethodno navedenu opciju, uspješnom se pokazala i organizacija usluge dijeljenih vozila od strane privatnih organizacija (udruga, agencija i slično). Takav primjer je njemački „Dörpsmobil“ koji predstavlja automobil, ili više njih ovisno o iskazanom interesu, na raspolaganju cijeloj seoskoj zajednici. Ovisno o karakteristikama svake pojedine lokalne zajednice odredit će se model koji je troškovno i operativno najprikladniji i najučinkovitiji. Kada je riječ o načinu sudjelovanja u dijeljenju vozila, moguće je individualno i grupno korištenje. Individualna participacija znači da se korisnici putem mobilne aplikacije najprije registriraju u sustav unutar kojega, zatim, mogu rezervirati slobodno vozilo ili se prijaviti za mjesto u već rezerviranom vozilu. Grupno korištenje funkcionira na način da se putem mobilne aplikacije korisnici sličnih interesa, karakteristika i poslovno-privatnih profila povezuju u grupe, kojima se potom dodjeljuje automobil. Dodijeljeni automobil mogu dijeliti samo pripadnici te grupe. Odabir modela sudjelovanja i međusobnog organiziranja sudionika sustava dijeljenih vozila i ovdje će ovisiti o potrebama i mogućnostima svake pojedine zajednice.
M1.36. Uvođenje usluge <i>carpooling-a</i>	Opis mjere: Funkcionalno područje Srednje Dalmacije obilježeno je koncentracijom procesa u obalnim gradovima. Takvo što dovodi do veće orijentacije stanovništva manjih gradova, prigradskih područja, općina i naselja prema razvijenim urbaniziranim središtima na obali. Kako u područjima smanjene gustoće naseljenosti usluga javnog prijevoza ne zadovoljava rastuće potrebe mobilnosti stanovništva, osobito u pogledu dostatne frekventnosti međugradskih linija, predlaže se uvođenje usluge <i>carpooling-a</i>. Iako stanovnici funkcionalnog područja zasigurno već koriste <i>carpooling</i> neformalnim dogovornim organiziranjem, potrebno je uspostaviti sustav koji će definirati elemente ove usluge, pružiti joj formu i time povećati pouzdanost, sigurnost i opću prihvaćenost usluge. <i>Carpooling</i> je moguće organizirati u dva osnovna oblika: planirani i dinamički. Planirani <i>carpooling</i> organizira se unaprijed putem mobilne aplikacije ili internetske stranice. S druge strane, dinamički <i>carpooling</i> omogućuje potencijalnim korisnicima korištenje usluge bez prethodnog dogovora, već neposredno – u sadašnjem trenutku – kada im je vožnja potrebna. Uz to, postoje prakse formiranja stalnih <i>carpooling</i> grupa. Grupu čini nekoliko pojedinaca koji rade/školuju se u istom dijelu grada ili u istoj instituciji, putuju u iste dane i svaki od njih posjeduje osobni automobil. Članovi grupe se izmjenjuju u svojstvu vozača na dogovoreni način, a trošak putovanja kompenziraju pružanjem usluge vožnje u vlastitom automobilu. U cilju provedbe jednog ili više oblika <i>carpooling-a</i>, ključno je razviti funkcionalnu tehnološku podršku u formi aplikacije za mobitele i računala. Aplikacija bi, kroz profiliranje, olakšala povezivanje putnika s najprikladnijim vozačem, ali i pružila dodatne pogodnosti poput podataka o vrsti vozila, slobodnom prostoru za prtljagu, mogućim odstupanjima od predviđene rute, vremenu čekanja u slučaju kašnjenja i slično. Za učinkovitu i pouzdanu primjenu <i>carpooling-a</i> nužno je uspostaviti



Poboljšanje stupnja mobilnosti stanovništva u područjima smanjenje gustoće naseljenosti	
	povjerenje među korisnicima sustava. S tim u vezi, ključno je obvezati korisnike sustava na pružanje povratne informacije ocjenom usluge, vozača i putnika unutar aplikacije. Kako bi se potaknula šira primjena ove usluge, potrebno je razmisliti i o predviđanju parkirnih mjesta namijenjenih <i>carpooling</i> vozilima, kao i subvencioniranju naplate parkirnih mjesta tamo gdje nije moguće predvidjeti takva mjesta.
M1.37. Unaprjeđenje taksi usluge	Opis mjere: Tržište taksi usluga u Republici Hrvatskoj u kontinuiranom je rastu. Takav trend bilježi se i na funkcionalnom području Srednje Dalmacije. Obzirom na to, taksi usluga ima veliki potencijal za premostiti probleme nezadovoljavajuće prometne povezanosti slabije naseljenih područja. Kod klasične taksi usluge kakvu poznajemo, putnik ne dijeli vozilo s drugim osobama što mu pruža maksimalnu razinu kvalitete, brzine i udobnosti. Obzirom da korisnici teže uslugama koje su za njih troškovno isplative uz zadržavanje što je moguće više prednosti, jedna od mogućnosti pojeftinjenja usluge taksi prijevoza jest dijeljenje vožnje s drugom osobom. Usluga bi u tom slučaju bila nešto sporija, ali bi i dalje zadržala udobnost koju pruža osobni automobil. Sljedeća mogućnost smanjenja troškova putovanja taksi uslugom jest uvođenje linijskog taksija. Ono podrazumijeva uspostavu stalnih linija u karakterističnim i najpotrebitijim smjerovima. To bi uključivalo, primjerice, taksi liniju prema zrakoplovnoj luci, autobusnom i željezničkom kolodvoru, općoj bolnici i slično. Za pojedinu liniju unaprijed bi se definirala jedinstvena i fiksna cijena, neovisna o broju putnika, količini prtljage, dobu dana ili noći. Ovisno o kulturnim i sportskim događanjima u visoko urbaniziranim sredinama, preporuka je organizirati i stalnu liniju koja će prometovati u dane odvijanja manifestacija. Nadalje, osobe slabije pokretljivosti i osobe s invaliditetom imaju specifične zahtjeve mobilnosti koje taksi usluga ima sposobnost zadovoljiti. Primjer dobre prakse je Nizozemska koja je uvela tzv. „Regiotaxi“ u ruralnim područjima. „Regiotaxi“ pruža mogućnost osobama ograničene mobilnosti koristiti taksi uslugu aktiviranjem kombija kao sredstva prijevoza, opremljenog i prilagođenog prostorom i pristupom za njihove potrebe. Također, potrebno je razviti aplikaciju koja će korisnicima omogućiti da vide slobodne taksije u svojoj blizini, da mogu pratiti taksi na karti u stvarnom vremenu i imati pristup informacijama o vozaču i vozilu. I ovdje je od izrazitog značaja ostavljanje povratnog utiska o usluzi i vozaču kako bi se zadržao kontinuitet u kvaliteti, sigurnosti i pouzdanosti usluge.
M1.38. Povećanje broja komunalnih vezova	Opis mjere: Luke od lokalnog značaja imaju bitnu ulogu za unaprjeđenje kvalitete života ljudi čije su svakodnevne aktivnosti neposredno vezane za more, pomorstvo, ribarstvo i rekreaciju na moru, na način da osiguraju komunalne vezove u luci. Funkcionalno područje Srednje Dalmacije obilježava gorući problem nedostatka komunalnih vezova i dugačke liste čekanja na vez. Prvotno je potrebno steći točan uvid u trenutno stanje i pokrenuti proces kojim će se legalizirati i urediti brojni vezovi koji nisu registrirani pri lučkim upravama. Nadalje, rješenje se nalazi i u preuređenju i proširenju postojećih lučkih područja s pontonima, kao i pokretanju investicija u nove javne komunalne lučice. Predmetno podrazumijeva revidiranje prostorno-



Poboljšanje stupnja mobilnosti stanovništva u područjima smanjenje gustoće naseljenosti	
	planske dokumentacije, proširenje obuhvata lučkog područja, predviđanje mogućih lokacija za izgradnju lučke nadogradnje i podgradnje (lučke prometnice, opskrba mreža), te izradu idejnih rješenja koja će lokalnom stanovništvu pružiti dovoljan broj mjesta za siguran privez plovila. To uključuje i legalizaciju i uređenje ilegalno formiranih komunalnih luka u kojima domicilno stanovništvo, zbog nedostatnog broja vezova, privezuje plovila. Također, potencijalno rješenje nalazi se i u modelu aktivne participacije vlasnika plovila i građana zainteresiranih za ulaganje u uređenje komunalnih vezova i luka. U tom smjeru, županijske lučke uprave imaju mogućnost potaknuti ih da se udruže u sportsko-ribolovna društva i slična udruženja kako bi mogli sudjelovati u investiciji. Zatim se za svaku lokaciju izrađuje idejno rješenje budućih vezova i provodi parcelizacija na osnovu aktualnog stanja, nakon čega se vlasnicima plovila ponudi da u razumnom roku sami izgrade vezove u skladu s tipskim rješenjima propisanim od strane nadležnih tijela. Rješenje za kompenzaciju uloženi sredstava moguće je iznaći kroz umanjenje naknade za vez ugovorom na određeno razdoblje. U takvom modelu, županije preuzimaju financijsku obvezu izrade dokumentacije i samog projekta. Time bi se istovremeno osigurao red u prostoru i novi komunalni vezovi. Povećanje broja komunalnih vezova moguće je i izgradnjom lukobrana. Riječ je o dugotrajnom i financijski izdašnom projektu kojim bi se realizirali novi komunalni vezovi na kopnu, kao i znatno bolja zaštita od jakih naleta vjetrova.

6.3.2.3. Mjere za bolju integraciju međunarodnog/nacionalnog prometnog sustava u sustave lokalnog i regionalnog prijevoza

Bolja integracija međunarodnog/nacionalnog prometnog sustava u sustave lokalnog i regionalnog prijevoza	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.4, M1.7, M1.8, M1.9, M1.10, M1.11, M1.31, M1.32
MJERA	OPIS
M1.39. Povećanje konkurentnosti željezničkog i pomorskog prometa na međunarodnoj i nacionalnoj razini	Opis mjere: Usprkos povoljnom prometno-geografskom položaju, iskorištenost željezničkog i pomorskog prometa na području Srednje Dalmacije nije na zadovoljavajućoj razini. Navedeno se posebice odnosi na iskorištenost za vrijeme turističke sezone kada nastaje iznimno opterećenje cestovnih prometnica uslijed snažnog priljeva turista. Povećanje konkurentnosti željezničkog i pomorskog prometa na prostoru regije moguće je ostvariti ulaganjem u infrastrukturu, poticanjem intermodalnog prijevoza i korištenjem suvremenih tehnologija. Investiranjem u infrastrukturu povećava se učinkovitost, pouzdanost i kapacitet navedenih vidova prijevoza. Obnovom željezničke infrastrukture potaknulo bi korištenje željeznice kao osnovnog oblika prijevoza tereta čime bi se omogućio bolji plasman regionalnih proizvoda na nacionalno i međunarodno tržište. Razvojem infrastrukture pomorskog prijevoza ostvarila bi se dostupnost novih tržišta i povećao kapacitet uvoza/izvoza. Poticanjem intermodalnog prijevoza, odnosno kombinacije pomorskog i željezničkog prijevoza, smanjuju se troškovi i povećava učinkovitost prijevoza putnika i tereta. Korištenjem suvremene tehnologije dolazi do povećanja učinkovitosti prijevoza uz smanjenje emisija stakleničkih



Bolja integracija međunarodnog/nacionalnog prometnog sustava u sustave lokalnog i regionalnog prijevoza	
	plinova i poboljšanje okolišne održivosti. Potrebno je staviti poseban naglasak na ozelenjavanje putničke i teretne pomorske flote korištenjem alternativnih sustava goriva (električna energija, biogoriva, vodik i sl.) uz izgradnju za to potrebne prateće infrastrukture. Osim značaja u prijevozu tereta, povećanje konkurentnosti pozitivno bi utjecalo i na prijevoz putnika. Povezivanjem nacionalnih i međunarodnih željezničkih i pomorskih koridora sa regionalnim i javnim prijevozom povećala bi se dostupnost slabije razvijenih područja. Navedeno bi posebno pozitivno utjecalo na razvoj turizma u srednjodalmatinskom zaleđu.
M1.40. Nadogradnja cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja	Opis mjere: Na području obuhvata Srednje Dalmacije, količina cestovnog prometa u ljetnim mjesecima se znatno povećava zbog čega se smanjuje sigurnost prometa. Posebice je opterećena državna cesta D8 zbog značajnog priljeva turista koji na područje regije većinom dolaze osobnim automobilima. Cestovnu infrastrukturu na području funkcionalne regije potrebno je unaprijediti u smjeru povećanja sigurnosti i povećanja protočnosti. Unaprjeđenje cestovne infrastrukture može dovesti do povećanja gospodarskog rasta i socijalne integracije. Za potrebe nadogradnje cestovne infrastrukture potrebno je provesti slijedeće radnje: • Proširenje cesta uzrokuje smanjenje zagušenja i poboljšanje protoka prometa. • Izgradnja dodatnih traka pridonosi povećanju protoka prometa. • Unaprjeđenje raskrižja dodavanjem kružnih tokova, prometnih signala ili drugih uređaja za kontrolu prometa poboljšava sigurnost i protočnost prometa. • Uvođenje inteligentnih prometnih sustava (ITS) može poboljšati protok prometa pružanjem informacija vozačima u stvarnom vremenu i omogućavanjem donošenja informiranih odluka o ruti uporabom dinamičkih znakova, prometnih kamera i ostalih tehnologija za upravljanje protokom prometa. • Poboljšanje rasvjete radi poboljšanja vidljivosti, posebno u područjima s velikim pješačkim prometom (primjerice dionice državne ceste D8 u naseljima uz obalu).
M1.41. Povezivanje Zračne luke Split željeznicom	Opis mjere: Zračna luka Split najznačajnija je zračna luka na istočnoj obali Jadrana s ujedno i najintenzivnijim zračnim prometom. Zračna luka posebno je važna za povezivanje Srednje Dalmacije s emitivnim turističkim tržištima. Zračna luka povezana je s Gradom Splitom i ostalim dijelovima funkcionalne regije primarno cestovnim prijevozom. Velika koncentracija vozila za potrebe turista, posebice taksija, na području aerodroma, državne ceste D8 i Stare kaštelanske ceste dodatno opterećuje uski priobalni pojas od Trogira do Splita. Osim cestovnim prijevozom, zračna luka povezana je i pomorskim prijevozom linijom Divulje – Split. Problem u povezanosti pomorskim putem predstavlja loša povezanost luke Divulje i zračne luke Split gdje ne postoji organizirani prijevoz putnika, s toga pomorski prijevoz ne predstavlja dostatnu alternativu cestovnom prijevozu. Uvođenjem željezničke linije značajno bi se poboljšala povezanost zračne luke sa splitskim područjem i ostalim dijelovima Srednje Dalmacije.



Bolja integracija međunarodnog/nacionalnog prometnog sustava u sustave lokalnog i regionalnog prijevoza	
	Izgradnjom suvremene željezničke pruge (dvokolosječne, elektrificirane) koja bi spojila zračnu luku s željezničkom linijom M604 Oštarije - Knin – Split, uz provedbu strateškog cilja 1.2., Zračna luka Split bi postala uključena u sustav javnog prijevoza Splita i okolice, te u željezničku mrežu cijele Hrvatske. Povezivanje željeznicom pozitivno utječe i na povezanost s ostalim oblicima prijevoza, posebice pomorskim prijevozom zbog neposredne blizine trajektne luke i željezničkog kolodvora Split. Osim u pozitivnog utjecaja na pristupačnost i povezanost zračne luke, povezivanje zračne luke s željeznicom ima pozitivan utjecaj na smanjenje korištenja cestovnog prometa što dovodi do smanjene potrošnje goriva i emisija, smanjenja troškova održavanja cesta, kao i do smanjenja prometnih nesreća.
M1.42. Razvijanje kapaciteta manjih zračnih luka	Opis mjere: Osim međunarodne Zračne luke Split na prostoru Srednje Dalmacije nalaze zračna luka niže kategorije na otoku Braču i nekategorizirana zračna luka na otoku Hvaru. Osim navedenih zračnih luka u prostornim planovima SDŽ i ŠKŽ planirane su još i zračne luke Šestanovac, Vis i Pokrovnik. Manje zračne luke mogu poboljšati svoj kapacitet razvojem svoje infrastrukture. To uključuje gradnju i produljenje uzletno-sletnih staza, izgradnju novih zgrada terminala, i postavljanje nove opreme i objekata za smještaj većeg broja putnika i zrakoplova. Manje zračne luke imaju ključnu ulogu u povezivanju udaljenih područja s velikim gradovima i međunarodnim čvorištima. Razvojem njihovih kapaciteta omogućuje se djelovanje više zračnih prijevoznika i zračnih linija, čime se osigurava bolja povezanost i dostupnost područja. Razvoj prihvatnih kapaciteta pozitivno utječe na privlačenje ulaganja i razvoj turizma, uz povećavanje zapošljavanja i doprinos gospodarskom rastu. Osim infrastrukturnim zahvatima, povećanje kapaciteta manjih zračnih luka moguće je ostvariti i ulaganjem u marketing i promociju kroz partnerstvo sa zračnim prijevoznicima radi ponude popusti i poticaja, oglašavanje u lokalnim medijima i snažnu prisutnost na društvenim mrežama. Uz razvoj putničkih aerodroma potrebno je poticati i povećanje kapaciteta sportskih aerodroma na području Srednje Dalmacije. Povećanjem kapaciteta sportskih aerodroma pozitivno bi se utjecalo na razvoj sportskog, aktivnog i avanturističkog turizma (primjerice skydiving ture).
M1.43. Definiranje koridora Jadransko jonske željeznice	Opis mjere: Jadransko-jonski koridor prometna je inicijativa Europske unije (EU) čiji je cilj poboljšanje prometnih veza i infrastrukture u jadransko-jonskoj regiji. Koridor uključuje mrežu cesta, željezničkih pruga, luka i zračnih luka, kao i intermodalne veze, a namijenjen je olakšavanju kretanja robe i ljudi diljem regije. Jadransko-jonski koridor povezuje Jadransko i Jonsko more povezujući luke Trst, Venecija i Ravenna u Italiji, Koper u Sloveniji, Rijeka i Ploče u Hrvatskoj, Bar u Crnoj Gori, Durres u Albaniji i Igoumenitsa u Grčkoj. Uključuje i veze s ostatkom Europe putem transeuropskih prometnih mreža (TEN-T). Planirani koridor Jadransko-jonske željeznice prema Prostornom planu Šibensko-kninske županije od Šibenika prati trasu autoceste A1. Prostorni plan Splitsko-dalmatinske županije također definira koridor uz trasu A1 sve do Vrgorca kada se koridor odvaja prema obali u smjeru Ploča. Izgradnjom željezničke infrastrukture na području funkcionalne regije ostvarilo bi se



Bolja integracija međunarodnog/nacionalnog prometnog sustava u sustave lokalnog i regionalnog prijevoza	
	povezivanje teritorija željeznicom, a posebno povezivanje luke Ploče (u Dubrovačko-neretvanskoj županiji) druge najveće teretne luke na hrvatskom prostoru. Definiranje koridora Jadransko-jonske željeznice može pružiti brojne koristi, poput poboljšanja povezanosti i mobilnosti u regiji, poticanja gospodarskog razvoja, olakšavanja međunarodne trgovine, smanjenja troškova transporta i smanjenja štetnih utjecaja na okoliš. Koridor može doprinijeti smanjenju regionalnih razlika i potaknuti veću suradnju i integraciju među regijama koridora. Također, uspostava koridora važna je za unaprjeđenje vojne pokretljivosti na području Srednje Dalmacije u smislu povezivanja s lukom Ploče.

6.3.3. Mjere cilja 3. Unaprjeđenje teretnog prometa, prometa opskrbnih lanaca, specijalnog i izvanrednog prijevoza

6.3.3.1. Mjere za poboljšanje međunarodnog i nacionalnog značaja FR SD razvojem logističkih čvorišta

Poboljšanje međunarodnog i nacionalnog značaja FR SD razvojem logističkih čvorišta	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.4, M1.5, M1.6, M1.20, M1.21, M1.24, M1.25, M1.26, M1.29, M1.31, M1.39, M1.40, M1.41, M1.42
MJERA	OPIS
M1.44. Unaprjeđenje i sistematizacija intermodalnih logističkih čvorišta pametnim tehnologijama i rješenjima	Opis mjere: Logistička čvorišta su mjesta unutar lanca opskrbe, gdje se odvija učinkovita distribucija robe između proizvođača, dobavljača, trgovaca i krajnjih korisnika. Logistička intermodalna čvorišta podrazumijevaju postojanje skladišnih kapaciteta, točnije logističkih centara na području mreže gdje se sijeku najmanje dva oblika prometovanja. Opremanje logističkih intermodalnih čvorišta pametnim tehnologijama i rješenjima važan je korak u unaprjeđenju učinkovitosti transporta robe na području funkcionalne regije. Unaprjeđenja se ostvaruju uvođenjem različitih logističko-informacijskih sustava, osposobljenih za olakšano planiranje, uvid u zalihe, bržu frekvenciju isporuka, veću učinkovitost u poslovanju i slično. Nadalje, vrlo je važno implementirati pametne sustave za samoupravljanje skladištem. Predmetni sustavi povezat će logističke centre Srednje Dalmacije s ostalim centrima, ne samo u Hrvatskoj već i u okolnim zemljama. Uvođenjem i primjenom sustava pametnog upravljanja skladišnim prostorom, olakšat će se fizički zahtjevni poslovi zaposlenika primjenom tehnologije automatiziranih robota, pametnih naočala i sustava za glasovno upravljanje skladištima. Na taj način, povećat će se mobilnost, fleksibilnost te prostorna i vremenska učinkovitost poslovnih procesa. Pri provedbi rješenja, važno je voditi se suvremenim trendovima u razvoju inovativnih tehnologija i digitalizacije.
M1.45. Povećanje kapaciteta i povezanosti logističkih intermodalnih čvorišta	Opis mjere: U pomorskim lukama Splita i Šibenika nalaze se logistička skladišta od strateškog značaja. Strateški položaj određen je sjecištem triju vrsta prometa na području luka: cestovnog, pomorskog i željezničkog. Takva



Poboljšanje međunarodnog i nacionalnog značaja FR SD razvojem logističkih čvorišta	
	intermodalna povezanost posjeduje snažan potencijal za učinkovitu i brzu razmjenu robe između različitih vrsta prijevoza, čime se smanjuju troškovi transporta i vrijeme isporuke. Međutim, ograničeni kapaciteti skladišta predstavljaju izazov u daljnjem razvoju logističke infrastrukture na ovom području. Implementacijom prethodne mjere M1.44. pridonijet će se kvalitetnijoj sistematizaciji intermodalnih logističkih područja i povećanju kapaciteta, iako u manjoj mjeri. Unatoč manjem proširenju kapaciteta predviđenom u okviru M1.44., veličina lokacija intermodalnih čvorišta i dalje neće u punoj mjeri zadovoljavati potrebe obzirom na opskrbno područje. Stoga, predlaže se opcija izgradnje logističko-distribucijskog centra koji će obuhvatiti i opsluživati područje šire od regije Srednja Dalmacija. Ukoliko se donese odluka za navedeni pothvat, potrebno je uvažiti niz čimbenika, poput prometne infrastrukture, radne snage, utjecaja plana prostornog planiranja i slično.

6.3.3.2. Mjere za razvijanje potencijala luka kao logističkih centara

Razvijanje potencijala luka kao logističkih centara	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.4, M1.6, M1.8, M1.20, M1.21, M1.31, M1.39, M1.40, M1.44, M1.45
MJERA	OPIS
M1.46. Nadogradnja skladišnih kapaciteta luka	Opis mjere: Nadogradnja skladišnih kapaciteta luka uključuje proširenje i adaptaciju fizičke infrastrukture skladišnog prostora. Proširenje kapaciteta otvara mogućnost dolaska većih plovila s većim skladišnim prostorom. Osim toga, zbog promjena u trgovinskim obrascima, kao što su rast kontejnerskog prijevoza i prelazak na robu u rasutom stanju, luke mogu morati prilagoditi svoju skladišnu infrastrukturu navedenim teretima. Poboljšanje kapaciteta za skladištenje u lukama može imati znatne koristi, uključujući povećanu učinkovitost, smanjenje zagušenja i poboljšanu konkurentnost. Ključni koraci u nadogradnji lučkih skladišnih kapaciteta uključuju: • Provođenje temeljite analize trenutne i predviđene potražnje za lučkim uslugama, • Procjena trenutačnog stanja lučke infrastrukture i utvrđivanje područja za poboljšanje, • Razvoj sveobuhvatnog plana za nadogradnju infrastrukture, uključujući vremenske okvire, proračune te uloge i odgovornosti dionika, • Suradnju s relevantnim vladinim agencijama, lučkim vlastima i partnerima iz privatnog sektora radi osiguravanja financiranja i potpore, • Upravljanje procesom izgradnje kako bi se osiguralo da se nadogradnje izvrše na vrijeme i unutar proračuna, • Pravilno održavanje i dugoročno upravljanje unaprijeđenom infrastrukturom kako bi se maksimalno povećale njezine koristi. Na području Srednje Dalmacije nazale se dvije teretne luke, Luka Šibenik i Luka Split. Otvoreni i zatvoreni skladišni kapaciteti Luke Šibenik površinski su znatno veći u odnosu na one kojima raspolaže Luka Split, no njihovom nadogradnjom ostvarila bi se mogućnost prihvata dodatnih vrsta tereta. Proširenjem skladišnih kapaciteta Luke Split omogućit će se skladištenje



Razvijanje potencijala luka kao logističkih centara	
	veće količine tereta i samim time ostvariti pozitivan utjecaj na razvoj trgovine funkcionalne regije.
M1.47. Modernizacija prekrcajne mehanizacije	Opis mjere: Modernizacija prekrcajne mehanizacije odnosi se na modernizaciju ili zamjenu opreme koja se koristi u postupku prekrcaja tereta ili robe s jednog pomorskog prijevoza na željeznički i cestovni, te obrnuto. Modernizacija prekrcajnih strojeva može uključivati niz poboljšanja, uključujući usvajanje digitalnih tehnologija, automatizaciju prekrcajnih procesa, optimizaciju opreme i povećanje energetske učinkovitosti. Moderni strojevi za prekrcaj opremljeni su senzorima, kamerama i drugim digitalnim tehnologijama koje omogućuju praćenje tereta u stvarnom vremenu i poboljšanu učinkovitost u postupcima utovara i istovara. Automatizirani strojevi kao što su robotske dizalice i transporteri znatno povećavaju brzinu i učinkovitost postupaka rukovanja teretom, smanjujući vrijeme i troškove povezane s manualnim radom. Nadogradnja ili zamjena starije opreme novijim, učinkovitijim strojevima poboljšava performanse i pouzdanost prekrcaja. Energetski učinkoviti moderni strojevi za prekrcaj smanjuju ugljični otisak teretnih luka i pomažu u postizanju ciljeva okolišne održivosti. Modernizirana prekrcajna mehanizacija omogućuje bržu izmjenu brodova na području luka, te samim time i povećanje teretnog prihvata. Uz sve navedene benefite modernizacijom prekrcajne mehanizacije ostvaruje se i povećanje sigurnosti procesa utovara i istovara. Poželjno bi bilo osigurati Ro-Ro rampe i iskrcajne dizalice, te osigurati njihovu povezanost sa željeznicom za potrebe jednako civilnog i vojnog teretnog prijevoza u lukama na području funkcionalne regije. Modernizacija prekrcajne mehanizacije u Srednjoj Dalmaciji pozitivno utječe na gospodarstvo i prometnu industriju regije, pridonoseći povećanju trgovine, gospodarskom rastu i konkurentnosti, kao i poboljšanju logistike i upravljanja opskrbnim lancima, te smanjenju troškova prijevoza.
M.1.48. Uspostava Just-in-Time sustava baziranom na željezničkom prometu	Opis mjere: U pomorskom prometu sustav „Just-in-Time“ (JIT) odnosi se na strategiju čiji je cilj smanjiti vrijeme čekanja plovila u lukama sinkronizacijom dolazaka i odlazaka plovila s utovarom i istovarom tereta. „Just-in-time“ sustav pomorskom prometu poboljšava učinkovitost, smanjuje troškove i smanjuje negativan utjecaj na okoliš. U sklopu JIT sustava plovila stižu u luku samo ako postoji dostupan prostor na vezu i oprema za rukovanje teretom. To zahtijeva točno predviđanje vremena dolaska plovila i količine tereta, kao i učinkovitu komunikaciju i koordinaciju između brodarskih poduzeća, lučkih uprava i vlasnika tereta. Prednosti JIT sustava uključuju smanjene troškove inventara, poboljšanu učinkovitost, povećanu fleksibilnost, poboljšanu kontrolu kvalitete, brže vrijeme odgovora i smanjenje otpada. JIT sustav pridonosi smanjenju količine inventara i izbjegava zadržavanje viška inventara, čime se mogu smanjiti troškovi skladištenja i pohrane tereta. Sustav uklanja potrebu za prevelikim skladišnim prostorima i smanjuje vrijeme koji teret provodi skladištenju, omogućujući učinkovitije korištenje skladišnih prostora i poboljšano rukovanje teretom. JIT sustav poduzećima omogućuje brzu prilagodbu promjenama u potražnji i odgovor na potrebe klijenata prilagodbom razina zaliha i rasporeda proizvodnje. Uz pomoću sustava teret se isporučuje točno kada je



Razvijanje potencijala luka kao logističkih centara	
	potreban, čime se smanjuje rizik od oštećenja ili propadanja zbog produljenog vremena skladištenja. JIT sustav omogućuje poduzećima brz odgovor na promjene u potražnji i brže ispune narudžbe klijenata, što može poboljšati zadovoljstvo i vjernost kupaca. Sklanjanjem viška zaliha i smanjenjem vremena potrebnog za skladištenje materijala, JIT sustav doprinosi smanjenju proizvedenog otpada i poboljšanju održivosti skladišnog sustava. Implementacija JIT sustava u lukama Split i Šibenik ostvariva je zbog dobre povezanosti željezničkim prijevozom. Razvojem sustava smanjilo bi cestovno opterećenje teretnim vozilima na području regije i smanjila zagušenja za vrijeme turističke sezone.
M1.49. Nadogradnja cestovne infrastrukture za prihvaćanje tereta u lukama	Opis mjere: Implementacija mjere nadogradnje skladišnih kapaciteta uzrokuje i potrebu nadogradnje cestovne infrastrukture. Veći broj brodova i veći kapaciteti skladišta zahtijevaju primjerenu organizaciju cestovnog prometa na području luke. Uspostavom <i>Just-in-Time</i> sustava jedan dio prometa premjestit će se na željeznicu, no neovisno od toga nužno je osposobiti funkcionalnu cestovnu infrastrukturu u proširenom lučkom području. Modernizacija prekrcajne mehanizacije dovest će do ubrzanja utovara i istovara, a time i do veće frekventnosti teretnih vozila na području luke. Veća koncentracija vozila podrazumijeva i instalaciju popratne cestovne infrastrukture s dobrom vertikalnom i horizontalnom signalizacijom. Jasna prometna signalizacija omogućava vozačima lakše kretanje, veću sigurnost i smanjuje rizik od prometnih nesreća na lučkom području. Također, potrebno je namjenski urediti jedan dio prometnih površina i lukama za sigurno kretanje zaposlenika luke koji sudjeluju u procesima prekrcaja tereta. Uz to, važno je osigurati dobro osvjetljenje uz cestovnu infrastrukturu, kao i na lokacijama prekrcaja tereta s jednog prijevoznog sredstva na drugo, kako bi cjelokupan proces bio siguran i učinkovit.
M.1.50. Opremanje luka pametnim sustavima za upravljanje i regulaciju prometa	Opis mjere: Pametni sustavi za kontrolu i regulaciju prometa u lukama odnose se na korištenje tehnologije i podatkovne analitike za upravljanje i optimizaciju protoka prometa brodova, tereta i vozila unutar lučkog područja. Sustavi su osmišljeni za poboljšanje sigurnosti, smanjenje zagušenja i poboljšanje učinkovitosti lučkih djelatnosti. Primjeri pametnih sustava za kontrolu i regulaciju prometa u lukama primjenjivih na području Srednje Dalmacije kreću se od sustava upravljanja lučkim prometom (PTMS), automatiziranih vozila s navođenjem (AGV), radiofrekvencijske identifikacije do pametnih sustava upravljanja kontejnerima i tornjeva za kontrolu prometa. Primjena PTMS sustava unaprijedit će pomorski promet optimizacijom usmjeravanja brodova i poboljšanjem sigurnosti. Operativnost poslovnih procesa unutar lučkih područja povećat će se implementacijom pametnih sustava koji će pružiti asistenciju u rukovanju teretom, koordiniranju aktivnosti, planiranju postupaka i sveobuhvatnom pregledu lučkih operacija. Važno je usmjeriti određene aktivnosti i na onaj dio prometa koji povezuje luke s prilaznim cestovnim prometnicama. Preporuka je uvesti pametne prometne sustave, putem kojih će se učinkovito upravljati svjetlosnom signalizacijom, vršiti elektronička naplata cestarine i parkiranja i dinamički upravljati prometom uz luke. Opremanjem luka pametnim sustavima za upravljanje i regulaciju prometa smanjilo bi se opterećenje prometnica u



Razvijanje potencijala luka kao logističkih centara	
	lučkom okruženju te omogućila brža reakcija žurnih službi u slučaju nesreća.
M1.51. Izgradnja energetske infrastrukture za punjenja moderniziranih plovila	Opis mjere: Izgradnja energetske infrastrukture za punjenje moderniziranih plovila ovisi o različitim čimbenicima, kao što su veličina plovila, udaljenost njihova putovanja i raspoloživost izvora energije. Međutim, neka opća razmatranja primjenjiva su na većinu situacija. Ključno je utvrditi najprikladnije izvore energije za plovila. Ovisno o lokaciji i dostupnosti resursa, alternativna goriva kao što su biogoriva, vodik i električna energija mogu se koristiti za napajanje plovila. Infrastruktura za opskrbu energijom treba biti osmišljena tako da zadovoljava potrebe plovila za električnom energijom. To može uključivati postavljanje postaja za punjenje ili mjesta za opskrbu gorivom u lukama te osiguravanje odgovarajućih spremnika za izvore energije. Infrastruktura mora biti izgrađena tako da bude pouzdana, učinkovita i sigurna, što se postiže uporabom visokokvalitetnih materijala, pridržavanjem međunarodnih normi te osiguravanjem provedbe postupaka održavanja i popravka. Pri izgradnji energetske infrastrukture za punjenje moderniziranih plovila moraju se uzeti u obzir ekološki aspekti, kao što su smanjenje emisija stakleničkih plinova i očuvanje prirodnog ekosustava. U pomorskom teretnom prometu na području regije prevladavaju tradicionalna plovila, s toga luke nemaju dostupnu energetske infrastrukturu za punjenje moderniziranih plovila. Izgradnja infrastrukture privukla bi brodare sa suvremenom flotom čime bi se ostvarili slijedeći benefiti za razvoj pomorskog teretnog prijevoza na području regije: • Povećanje kapaciteta: Moderni teretni brodovi veći su i imaju veći kapacitet tereta nego stariji brodovi, što znači da se istodobno može prevoziti više robe, što dovodi do smanjenih troškova prijevoza. • Poboljšana sigurnost: Moderni teretni brodovi opremljeni su naprednim navigacijskim i komunikacijskim tehnologijama, kao i najsuvremenijim sigurnosnim sustavima, kako bi se poboljšala sigurnost posade, tereta i okoliša. • Smanjeni utjecaj na okoliš: Moderni teretni brodovi osmišljeni su tako da koriste alternativne izvore energije, proizvode manje emisija i imaju bolje sustave gospodarenja otpadom kako bi smanjili utjecaj na okoliš. • Brži tranzit: Moderni teretni brodovi mogu postići veće brzine, skraćujući vrijeme tranzita i poboljšavajući učinkovitost lanaca opskrbe.

6.3.3.3. Mjere za povećanje raspodjele prijevoza tereta u korist željezničkog i pomorskog prijevoza

Povećanje raspodjele prijevoza tereta u korist željezničkog i pomorskog prijevoza	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.4, M1.5, M1.6, M1.8, M1.26, M1.31, M1.39, M1.41, M1.42, M1.44, M1.45, M1.48, M1.51



6.3.3.4. Mjere za poboljšanje pouzdanosti pomorskog prometa u pogledu opskrbe otoka

Poboljšanje pouzdanosti pomorskog prometa u pogledu opskrbe otoka	
MJERA	OPIS
M1.52. Nabavka moderniziranih plovila, otpornijih na nepovoljne vremenske uvjete	Opis mjere: Otočni prostor funkcionalne regije izrazito ovisi o povezanosti s kopnom. Pomorski prijevoz je krucijalan u obavljanju vitalnih funkcija otoka poput prijevoza dobara (hrana, lijekovi i sl.), prijevoza goriva, poštanskih usluga, hitne i javne službe, te gospodarenja otpadom. Plovila otporna na nepovoljne vremenske uvjete specijalizirana su plovila dizajnirana za prijevoz tereta i zaliha na otoke, u različitim vremenskim uvjetima. Plovila su dizajnirana s obilježjima koja im omogućuju kretanje po grubom moru i teškim vremenskim uvjetima, osiguravajući siguran i pouzdan prijevoz robe. Ključne značajke opskrbnih plovila otpornih na vremenske uvjete su: zadržavanje položaja bez potrebe za sidrištima, tankovi protiv valjanja i niskog težišta kako bi se povećala stabilnost i smanjila vjerojatnost prevrtanja, sprječavanje valove da prelaze preko palube i oštećuju teret, motori visoke snage koji mogu pokretati plovilo kroz gruba mora i jake struje, te učinkovit komunikacijski sustavi za osiguravanje brze reakcije u slučaju nesreća i izvanrednih situacija. Plovila otporna na vremenske uvjete mogu biti vrlo korisna u otočkim lancima opskrbe, gdje na dostupnost robe i zaliha mogu utjecati vremenski uvjeti, posebno tijekom oluja ili nepovoljnih vremenskih prilika. Korištenjem plovila osigurao bi se siguran, učinkovit i pouzdan prijevoz robe i potrepština, bez obzira na vremenske uvjete. Poboljšanjem pouzdanosti i učinkovitosti opskrbnog lanca plovila otporna na vremenske uvjete mogu pomoći u gospodarskom razvoju otoka i poboljšati kvalitetu života otočnog stanovništva Srednje Dalmacije.
M1.53. Prilagodba lučke i prihvatne infrastrukture moderniziranim plovilima i nepovoljnim vremenskim uvjetima	Opis mjere: Stanje lučke infrastrukture na području Srednje Dalmacije nije zadovoljavajuće. Od 29 luka na području regije samo njih 9 (Trogir, Sumartin, Rogač, Milna, Komiža, Jelsa, Biševo, Zlarin, Prvić Šepurine) u potpunosti zadovoljava tehničke uvjete. Glavni zabilježeni nedostaci luka su nedovoljna razina sigurnosti prihvata plovila, nedostatna dužina obale i neodgovarajuća cestovna infrastruktura u prilazu lukama. Prema razini maritimne sigurnosti većina luka ima zadovoljavajuću razinu, no određene luka imaju veliku izloženost vjetrovima SI i JI smjera što može uzrokovati otežan pristanak plovila. Nezadovoljavajuća razina maritimne sigurnosti zabilježena je u dvije luke na području regije: Kaprije i Žirje. Prilagodba lučke i prihvatne infrastrukture moderniziranim opskrbnim plovilima i nepovoljnim vremenskim uvjetima zahtijeva sveobuhvatan pristup koji uzima u obzir nekoliko čimbenika, uključujući veličinu plovila, lokaciju luke i okolišne uvjete. Aktivnosti korisne za prilagodbu lučke i prihvatne infrastrukture na području Srednje Dalmacije su: Nadogradnja objekata na vezovima: moderna opskrba plovila zahtijevaju adekvatne objekte na vezovima koji mogu podržati njihovu veličinu. Nadogradnja može uključivati gradnju sustava zaštitnih ograda, stupova za vezanje brodova i nabavu suvremene opreme za vezanje brodova.



Poboljšanje pouzdanosti pomorskog prometa u pogledu opskrbe otoka	
	- Poboljšanje pristupa luci: luke koje se nalaze u područjima sklonim nepovoljnim vremenskim uvjetima trebaju izgraditi i adaptirati lukobrane radi zaštite od valova i struja. - Ulaganje u pretovarnu infrastrukturu: ulaganje u pretovarnu infrastrukturu, kao što su dizalice i oprema za rukovanje teretom, može pridonijeti povećanju učinkovitosti i smanjenju vremena preusmjeravanja. Prilagodba lučke i prihvatne infrastrukture moderniziranim opskrbnim plovilima nepovoljnim vremenskim uvjetima zahtijeva suradnju između brodara i lučkih uprava. Sveobuhvatnim pristupom moguće je poboljšati sigurnost i učinkovitost uz istodobno smanjenje troškova i poboljšanje ekološke održivosti.

6.3.3.5. Mjere za unaprjeđenje prometa u službi hitnih intervencija i posebnog prijevoza

Unaprjeđenje prometa u službi hitnih intervencija i posebnog prijevoza	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.1, M1.2, M1.4, M1.5, M1.6, M1.20, M1.21, M1.22, M1.23, M1.24, M1.25, M1.26, M1.29, M1.31, M1.42
MJERA	OPIS
M1.54. Nabavka novih plovila isključivo namijenjenih za prijevoz pacijenata do najbližih zdravstvenih ustanova	Opis mjere: Ovisno o situaciji za prijevoz hitnih pacijenata s otoka na kopno na području regije Srednje Dalmacije trenutno se koriste helikopteri, trajekti, brodovi ugovoreni za prijevoz hitnih pacijenata te brodovi obalne straže i lučke kapetanije i policijski patrolni čamci koji nisu prilagođeni za medicinski prijevoz. Osim toga, kroz EU projekt Uspostave hitne pomorske medicinske službe brzim brodicama, osigurat će se šest specijaliziranih brodica za pružanje hitne medicinske pomoći brodicama te biokemijski analizatori kojima će se točnije procijeniti neophodnost hitne intervencije i prijevoza pacijenata s otoka na kopno. Od šest brzih brodica, jedna će se nalaziti u gradu Šibeniku, a druga u Supetru na Braču. U sinergiji s projektom Uspostava hitne pomorske medicinske službe brzim brodicama, na prostoru regije Srednje Dalmacije potrebno je dodatno proširiti kapacitete hitne pomorske medicinske službe kroz sljedeće mjere: - Nabava dodatne brodice za otočko područje Grada Šibenika, - Nabava brodice za područje otoka Hvara, - Nabava brodice za područje otoka Visa. Kroz navedenu mjeru će se uspostaviti hitna pomorska medicinska služba brzim brodicama koja povezuje otoke regije Srednje Dalmacije i obalno područje kako bi se osigurala učinkovita hitna medicinska skrb. Uspostavom hitne medicinske službe doprinijet će se povećanju kvalitete života te većoj dostupnosti osnovnih usluga za otočko stanovništvo, što je prijeko potrebno za ostanak stanovništva na otocima.
M1.55. Prilagodba infrastrukture za prihvrat interventnih vozila i opreme na otocima i priobalju	Opis mjere: Na područjima otoka i priobalja regije Srednje Dalmacije drastično je različita situacija, promatrajući kao jednu cjelinu Šibensko-kninsku, te promatrajući kao drugu cjelinu Splitsko-dalmatinsku županiju. Na području Splitsko-dalmatinske županije, postojeća infrastruktura za prihvrat interventnih vozila i opreme odnosi se na helidrome, kojih je



Unaprjeđenje prometa u službi hitnih intervencija i posebnog prijevoza	
	ukupno deset, te su razmješteni na otocima Braču, Hvaru, Šolti, Visu, Velom Drveniku, Malom Drveniku i Čiovu, koje je mostom povezano s Trogirom. Na području naseljenih otoka Šibensko-kninske županije još uvijek ne postoji mreža helidroma koja bi omogućavala kvalitetnije intervencije u hitnim situacijama. Ovom mjerom predviđeno je uređenje površina koje bi se prenamijenile u helidrome na naseljenim otocima Šibensko-kninske županije (Kaprije, Žirje, Prvić, Zlarin, Krapanj). Mjerom nije obuhvaćen otok Murter, budući da je cestovno povezan s kopnenim dijelom županije. Postojeće helidrome na području regije Srednje Dalmacije potrebno je opremiti najsuvremenijom opremom koja će biti kvalitetnija od sadašnje opreme, koja će omogućiti lakšu navigaciju u teškim uvjetima, te brže intervencije u kriznim situacijama. Postojeću lučku infrastrukturu potrebno je unaprijediti na način da na postojećim lukama nacionalnog, županijskog ili lokalnog značaja budu predviđena mjesta za prihvata brzih brodica koje su namijenjene za hitne situacije, te opisane u mjeri M1.54.
M1.56. Osiguranje cestovnih koridora za promet interventnih vozila	Opis mjere: U skupinu interventnih vozila spadaju sva vozila sa zvučnim oglašavanjem i plavim svjetlosnim oznakama, dakle hitna pomoć, policija i vatrogasci. Zakon strogo definira koridor za prolazak vozila hitnih službi na prometnicama, a koji je usklađen sa pravilima u ostalim zemljama Europske unije: • Na prometnici s dva prometna traka hitni koridor formira se tako što se vozila u desnom traku pomaknu što više udesno, a vozila u lijevom traku što više ulijevo. • Na prometnicama s tri traka oslobađa se srednji trak tako što se vozila u srednjem traku pomaknu u desni trak i propuste interventna vozila. • Na dvosmjernoj cesti vozila se pomiču u desnu stranu. Upravljanje prometom, koje uključuje i osiguranje cestovnih koridora za promet interventnih vozila, mora u obzir uzeti više varijabli koje mogu pomiriti potražnju za visokim razinama mobilnosti sa zahtjevima prometovanja interventnih vozila, koji u svim slučajevima interveniranja zahtijevaju reakciju u što kraćem mogućem roku uz najviše standarde sigurnosti koji osiguravaju adekvatno i sigurno odvijanje prometa. Stoga, nadogradnju prometne infrastrukture, kojim bi se osigurali sigurniji cestovni koridori za promet interventnih vozila, potrebno je provesti kroz uvođenje inteligentnih transportnih sustava. Inteligentni transportni sustavi označavaju holističku, upravljačku i informacijsku - komunikacijsku nadogradnju klasičnog sustava prometa i prijevoza kojim se postiže značajno poboljšanje performansi prometa, učinkovitiji prijevoz putnika i roba, poboljšanje sigurnosti u prometu, udobnost i zaštita putnika te smanjenje onečišćenja okoliša. Implementacijom rješenja inteligentnih transportnih sustava (ITS) omogućuje se usklađenje prometovanja osobnih automobila, sustava javnog prijevoza, pješaka i drugih oblika prijevoza u prometu bez klasične nadogradnje infrastrukture, što pomaže u osiguravanju cestovnih koridora za prometovanje interventnih vozila. Uvođenje inteligentnih transportnih sustava podrazumijeva sljedeće elemente: 1. Nadogradnja semaforiskog sustava i uvođenje adaptivnog upravljanja prometom. Ovo rješenje podrazumijeva optimizaciju



Unaprjeđenje prometa u službi hitnih intervencija i posebnog prijevoza	
	semaforских programa i upravljanja prometa signalizacijom, što će omogućiti adekvatnije ponašanje svih sudionika na cesti, čime će se ostvariti značajno poboljšanje u osiguravanju cestovnih koridora za promet interventnih vozila. 2. Instalacija sustava video nadzora – na ovaj način će se poboljšati razina sigurnosti i analitička iskoristivost podataka potrebnih za identificiranje trenutnog stanja prometa. Instalaciju sustava video-nadzora ponajprije je potrebno osigurati na ključnim koridorima kao što su obilaznice te područja općina i gradova, što će interventnim vozilima omogućiti adekvatni izbor prometnih koridora u kriznim situacijama, kako bi se reagiralo u najbržem mogućem vremenu. Kao jedno od rješenja ističe se i uvođenje tehnologije radio frekvencijske identifikacije (RFID sustavi), što je tehnologija koja koristi tehniku frekvencijskih radiovalova za razmjenjivanje podataka, te nudi mogućnost beskontaktno identifikacije na principu očitavanja u elektromagnetskom polju ili radiovalovima, gdje su podaci pohranjeni u mikročipu. Osiguravanjem ovog sustava i povezivanjem sa sustavima u okviru kojih funkcioniraju interventna vozila, što bi zajedno sa uvođenjem ITS sustava omogućilo pravodobnu reakciju i informiranje u situacijama u kojima je potrebna intervencija interventnih vozila.
M1.57. Izgradnja mreže heliodroma i nabava flote	Opis mjere: Prema Pravilniku o helidromima (NN 24/11), helidromi su određene površine na tlu ili objektu namijenjene u potpunosti ili djelomično za dolazak, odlazak i površinsko kretanje helikoptera. Na području regije Srednje Dalmacije prostorni raspored helidroma je nejednako raspoređen. Na području Šibensko-kninske županije trenutno postoje samo u gradovima Šibeniku i Kninu, te je orijentirana isključivo na hitne intervencije, dok je na prostoru Splitsko-dalmatinske županije vrlo kvalitetno raspoređena mreža helidroma. Na području Splitsko-dalmatinske županije je trenutno najviše helidroma u Republici Hrvatskoj. Jedan helidrom je na području Grada Splita, tri na području otoka Brača, dva na otoku Hvaru, jedan na Šolti, Visu, Velom Drveniku, Malom Drveniku, Zvezdanom Selu na Mosoru, Slatinama na Čiovu. Provedbom ove mjere predviđeno je dodatno širenje mreže helidroma, poglavito na području zaobalja i na području naseljenih otoka, kao što su Prvić, Zlarin, Žirje, Krpanj i Kaprije. Širenje mreže helidroma će u većoj mjeri biti orijentirano na područje Šibensko-kninske županije, koja je vrlo oskudna po pitanju broja helidroma. Na postojećim helidromima potrebno je unaprijediti stanje i kvalitetu infrastrukture kroz nabavu suvremenih i naprednijih uređaja od sadašnjih, koji će omogućiti još brže intervencije i unaprijediti kvalitetu života. Također, provedba ove mjere uključuje i nabavu suvremene flote helikoptera, točnije, nabavu novih višenamjenskih helikoptera koji će moći biti korišteni u svrhu gašenja požara na području regije, zaštite i spašavanja, te potrage na kopnu i moru, te razne druge svrhe usklađene sa potrebama stanovništva. Uspostavom i nadogradnjom mreže helidroma pozitivno će se utjecati na kvalitetu života cjelokupnog stanovništva regije Srednje Dalmacije, te će se iskoristiti trenutni povoljan položaj regije gledajući s aspekta zračnog prometa.



6.3.3.6. Mjere za unaprjeđenje prometa u svrhu obrambenih i vojnih aktivnosti

Unaprjeđenje prometa u svrhu obrambenih i vojnih aktivnosti	
MJERA	OPIS
M1.58. Revizija prometne povezanosti vojnih objekata u skladu s Ministarstvom obrane	Opis mjere: Vojni objekt je po definiciji svaki prostor (skladište, radionica, vježbalište, vojni park, objekti za smještaj osoblja i njihovih obitelji - kuće, škole, bolnice, dječji vrtići, crkve, restorani, šport. objekti i dr. koji se koristi u vojne svrhe). Na području regije Srednje Dalmacije veliki je broj vojnih objekata koji ne dosežu svoj puni obrambeni i vojni potencijal budući da nisu na adekvatan način prometno povezani. Kao jedan od ključnih elemenata potrebnih za bolje planiranje i organizaciju prostora ističe se potreba za revizijom prometne povezanosti, kako bi se odredile ključne točke na prostoru regije u kojima je potrebno poboljšati prometnu povezanost u vojne i obrambene svrhe. Poseban naglasak u okviru ove mjere treba staviti na povezanost vojne luke "Lora" u sklopu vojarne "Admiral flote Sveto Letica – Barba" u Splitu, koja je zbog svoje infrastrukture, povezanosti s cestovnom i željezničkom mrežom te blizine zračne luke iznimno značajna s gledišta vojne pokretljivosti. Ova mjera u skladu je sa Strateškim kompasom za sigurnost i obranu u EU, koji kao jedan od ključnih problema navodi rascjepkanost i nedostatak potpune interabilnosti vojnih snaga, što će se adekvatno analizirati kroz mjeru revizije prometne povezanosti.
M1.59. Analiza stanja prometne infrastrukture dimenzionirane za promet vojnih vozila	Opis mjere: Vojna vozila se djelomično razlikuju od ostalih motornih vozila, te se prema Pravilniku o registraciji vojnih vozila (NN 22/93) dijele na motorna vozila, motocikle, inženjerijske strojeve, traktore, specijalna vozila i radna vozila. S obzirom na svoje specifičnosti, prometna infrastruktura namijenjena prometu vojnih vozila zahtijeva posebnu razinu planiranja. Provedbom mjere analize stanja prometne infrastrukture dimenzionirane za promet vojnih vozila identificirat će se trenutno stanje prometne infrastrukture dimenzionirane za promet vojnih vozila, te ključne prednosti i nedostaci iste na području regije. Analizom stanja je posebice potrebno dotaknuti sljedeća dva pitanja: • Stanje infrastrukture koja povezuje vojnu luku "Lora" u sklopu vojarne "Admiral flote Sveto Letica – Barba" sa cestovnom i željezničkom mrežom, sa civilnom infrastrukturom (Sjeverna luka Split, Zračna luka Split) te sa vojnom infrastrukturom (vojna luka Brižine i Divulje te VSK Žrnovnica) - navedena infrastruktura ključna je za pokretljivost vojnih snaga na području regije Srednje Dalmacije te je potrebno analizirati navedene dionice radi omogućavanja bržeg i sigurnijeg prijevoza tereta, opreme i vozila. • Analiza dubine Sjeverne luke Split, koja trenutno nije u skladu sa NATO standardima za kategoriju velikih brodova (11-12 m dubine, 32 m širine, duljina veza od 260 m). • Analiza stanja prekrcajne mehanizacije na području vojne luke "Lora". Analizom stanja utvrdit će se i ostali ključni dijelovi prometne infrastrukture na kojima je potrebno provesti poboljšanja, te potrebe i mogućnosti kojima će se potaknuti daljnji razvoj prometne infrastrukture u vojne i obrambene svrhe.



Unaprjeđenje prometa u svrhu obrambenih i vojnih aktivnosti	
	Utvrđivanjem ključnih točaka te definiranjem potrebnih mjera osigurat će se unaprjeđenje vojne pokretljivosti na području Dalmacije, te učestalije uplovljavanje stranih vojnih brodova u luku "Lora", što će doprinijeti porastu cjelokupne gospodarske aktivnosti u regiji, uslijed povećane potrebe za opskrbom brodova, razvojem uslužnih djelatnosti svih vrsta te nekim oblicima održavanja brodova.

6.3.4. Mjere cilja 4. Dekarbonizacija prometa i smanjenje ekološkog otiska

6.3.4.1. Mjere za poboljšanje energetske učinkovitosti i ekonomičnosti prometnog sustava

Poboljšanje energetske učinkovitosti i ekonomičnosti prometnog sustava	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.1, M1.2, M1.3, M1.4, M1.5, M1.6, M1.8, M1.9, M1.13, M1.14, M1.15, M1.17, M1.18, M1.20, M1.21, M1.22, M1.23, M1.26, M1.32, M1.34, M1.35, M1.36, M1.37, M1.39, M1.41
MJERA	OPIS
M1.60. Izgradnja energetske mreže za punjenje vozila na pogon električnom energijom	Opis mjere: U skladu sa zahtjevima i ciljevima Europske unije u okviru Europskog zelenog plana koji predviđa prelazak na čisto kružno gospodarstvo sa nultom stopom emisije štetnih plinova, potrebno je stvoriti uvjete koji će omogućiti svim građanima koji posjeduju električna i hibridna motorna vozila da na učinkovit i jednostavan način mogu puniti svoja vozila. Energetska mreža za punjenje vozila odnosi se na sve vrste prometa. Na području Šibensko-kninske i Splitsko-dalmatinske županije trenutno je locirano 67 javnih punionica te 38 punionica velike snage. Mreža punionica je u najvećoj mjeri raspoređena u područjima gradova Šibenika i Splita, te duž obalnih naselja i većih otoka (Brač, Hvar) koji čine okosnicu razvoja područja regije Srednje Dalmacije. Poboljšanje i izgradnja energetske mreže za punjenje vozila na pogon električnom energijom podrazumijeva povećanje broja punionica i proširenje mreže, pogotovo u područjima manjih naselja te u zaleđu Šibensko-kninske i Splitsko-dalmatinske županije koje još uvijek nije dostatno za zadovoljenje potreba uslijed povećane potražnje za električnim vozilima. Iskorištavanjem fondova Europske unije, kao i poticajnom poreznom politikom moguće je pospješiti izgradnju energetske mreže za punjenje vozila na pogon električnom energijom.
M1.61. Izgradnja energetske mreže za punjenje vozila prirodnim plinom	Opis mjere: U skladu sa Zakonom o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (NN 120/16, 63/22), na području Republike Hrvatske, pa tako i na području regije Srednje Dalmacije potrebno je uspostaviti infrastrukturu za alternativna goriva kako bi se na najmanju moguću mjeru smanjila ovisnost o nafti te ublažio negativni utjecaj prometa na okoliš. Na prostoru regije Srednje Dalmacije u punionicama je moguće puniti vozila naftnim ukapljenim plinom (LPG-jem), dok infrastruktura za punjenje prirodnim plinom (CNG-om) još uvijek ne postoji. Gledajući općenito na prostoru Republike Hrvatske 99 % automobila na plin na hrvatskim cestama koriste naftni ukapljeni plin, dok samo 1 % koristi prirodni plin. Osnovna prednost prirodnog plina je što se korištenjem prirodnog plina ostvaruju značajne financijske uštede u odnosu na naftni ukapljeni plin, iako je cijena ugradnje daleko veća nego, recimo, LNG.



Poboljšanje energetske učinkovitosti i ekonomičnosti prometnog sustava	
	Stoga je na području regije Srednje Dalmacije potrebnu uspostaviti mrežu punionica prirodnim plinom, koje bi bile organizirane na već postojećim benzinskim crpkama. Mreža punionica mora obuhvaćati sve dijelove regije, što uključuje otoke, obalni prostor i zaobalje. Najveća koncentracija punionica treba biti organizirana na područjima gradova (Šibenik, Split), te duž cijelog obalnog područja gdje je najveća koncentracija stanovništva regije. Mreža punionica na otocima i u zaobalju mora biti organizirana tako da je dostupna i najudaljenijim krajevima regije, uz najmanji mogući utrošak vremena i financijskih sredstava. Mreža punionica mora obuhvaćati, osim cestovnog prometa, pomorski i zračni promet. Uspostava punionica treba biti organizirana u svim pomorskim lukama nacionalnog značaja, te u Zračnoj luci Split. Uspostava potrebne infrastrukture omogućit će vlasnicima vozila te regionalnim i lokalnim vlastima da se orijentiraju na kupnju vozila pogonjenih na prirodni plin.
M1.62. Izgradnja energetske mreže za punjenje vozila vodikom	Opis mjere: Primjena vodika kao energetskog nositelja nezaobilazna je u elektroenergetici za stacionarna postrojenja, a uz kogeneraciju najučinkovitiji je i najčišći način pretvorbe drugih energenata u električnu energiju. Izgradnja energetske mreže za punjenje vozila vodikom uključuje izgradnju odgovarajućih podzemnih kapaciteta spremnika za vodik sukladno prognoziranim budućim energetskim potrebama za ovim energentom na području regije Srednje Dalmacije. Osim toga, potrebno je osigurati odgovarajuću infrastrukturu cjevovodima (vodikovodima) od mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje vodika. Tamo gdje je to moguće, transport vodika se može organizirati i plinskim transportnim sustavom na način da se vodik, u određenom postotku, miješa s prirodnim plinom u transportnom sustavu uz naknadnu separaciju vodika iz mješavine, ako je negdje potreban čisti vodik. Tamo gdje je potrebna samo energija, vodik nije potrebno odvajati. Punionice za punjenje vozila vodikom potrebno je organizirati na najprikladnijim lokacijama zračnog, cestovnog i pomorskog prometa. Dakle, punionice za punjenje vozila vodikom potrebno je locirati na području svih luka nacionalnog značaja, na području Zračne luke Split te na području većih naseljenih otoka (osobito Hvar i Brač), obalnog pojasa i zaobalja kako bi obuhvatila i zadovoljila potrebe cjelokupnog stanovništva regije Srednje Dalmacije. Izgradnja energetske mreže za punjenje vozila vodikom u skladu je sa Hrvatskom strategijom za vodik do 2050. godine, kojom se predviđa izgradnja odgovarajuće infrastrukture za proizvodnju, distribuciju i opskrbu vodikom te istovremeno poticanje nabave vozila, brodova i vlakova koji koriste vodik kao pogonsko gorivo s ciljem kreiranja potrošnje.

6.3.4.2. Mjere za povećanje udjela vozila s niskom ili nultom razinom emisija

Povećanje udjela vozila s niskom ili nultom razinom emisija	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.60, M1.61, M1.62
MJERA	OPIS
M1.63. Uvođenje politika za poticaj kupnje i sufinanciranje vozila s niskom ili nultom razinom emisija	Opis mjere: Prema provedenoj analizi stanja, na području Šibensko-kninske i Splitsko-dalmatinske županije u prometu je sudjelovalo oko 99 % vozila pogonjenih na benzin i dizel, dok je samo oko 1 % vozila pogonjeno na električni pogon



Povećanje udjela vozila s niskom ili nultom razinom emisija	
	i na hibridni pogon. Iako je vidljiv iskorak u povećanju električnih vozila i vozila na hibridni pogon, udio tih vozila u ukupnom broju vozila na području regije Srednje Dalmacije je još uvijek znatno manji u odnosu na prosjek Europske unije. Jedan od osnovnih ciljeva Europske unije u okviru Europskog zelenog plana jest unaprjeđenje učinkovitog iskorištavanja resursa prelaskom na čisto kružno gospodarstvo te zaustavljanje klimatskih promjena, obnovu biološke raznolikosti i smanjenje onečišćenja. Kao jedan od glavnih sektora zahvaćenih ovim planom jest sektor prometa. Posebna pozornost je usmjerena na poticanje građana na “zeleniji izbor” prilikom kupnje osobnih automobila. Izgradnja infrastrukturne energetske mreže za punjenje vozila električnom energijom, prirodnim plinom i vodikom samo je jedan faktor koji utječe na veće korištenje alternativnih goriva. Drugi vrlo bitan faktor je uspostava zakonskog okvira na nacionalnoj i regionalnoj razini koji će omogućiti lakšu, jednostavniju i jeftiniju kupnju vozila s niskom ili nultom razinom emisija. Na lokalnoj i regionalnoj (područnoj) razini moguće je donijeti set mjera koje su u skladu sa Odlukom o donošenju Nacionalnog okvira politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu (NN 34/17). Budući da je na razini regije Srednje Dalmacije relativno dobro razvijena samo energetska mreža za punjenje vozila električnom energijom, potrebno je uvesti sljedeći set mjera, to jest politika kojima bi se poticala kupnja i sufinanciranje vozila s niskom ili nultom razinom emisija: • Uvođenje zona povlaštenog parkiranja za vozila nultih emisija, • Uvođenje zona ograničenog pristupa parkirnom mjestu vozilima s motorima na unutarnje izgaranje, • Uvođenje zakonske obveze provođenja edukativnih radionica kojima će se educirati stanovništvo o važnosti korištenja i kupnje vozila s niskom ili nultom razinom emisija, • Uvođenje poticajne mjere sufinanciranja infrastrukture subjektima koji upravljaju prometnom infrastrukturom, te jedinicama lokalne i područne (regionalne) samouprave i poticanje izrada pilot projekata i ispitivanja učinaka uspostave pojedinih dijelova infrastrukture za alternativna goriva na lokalnom i/ili državnom nivou, • Sufinanciranje upotrebe vozila nultih odnosno smanjenih emisija u turizmu, kao glavnoj gospodarskoj djelatnosti regije Srednja Dalmacija, • Osiguravanje poreznih olakšica na regionalnoj razini kojima se mikro, mala i srednja poduzeća potiče na uporabu vozila s niskom ili nultom razinom emisija. Osim raznih poticajnih zakonskih mjera i poreznih olakšica, kao jedna od najbitnijih stavki ističe se i korištenje sufinanciranja od strane jedinica lokalnih i regionalnih samouprava u nabavi vozila u pomorskom i cestovnom prometu kako bi se ostvarile značajne uštede u emisijama štetnih plinova i ostvario zaokret zelenom i plavom gospodarstvu.
M1.64. Nabavka moderniziranih vozila javnog prijevoza	Opis mjere: Iako se analizom postojećeg stanja pokazalo da je na području regije Srednje Dalmacije vozni park u posljednjih 10 godina djelomično obnovljen, potrebno je daljnje unaprjeđivanje kvalitete javnog prijevoza



Povećanje udjela vozila s niskom ili nultom razinom emisija	
	kroz nabavku moderniziranih vozila javnog prijevoza. Modernizirana vozila javnog prijevoza odnose se na autobusni gradski javni prijevoz te na javni prijevoz u linijskom obalnom prometu (nabavka novih brodova). Potrebno je nabaviti nova vozila koja će biti pogonjena na alternativna goriva, a to su vodik i prirodni plin. Također je ovom mjerom predviđena nabavka električnih vozila. Najjeftiniji način nabave moderniziranih vozila javnog prijevoza jest nabavka kroz programe sufinanciranja Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, koji na godišnjoj razini objavljuje natječe za nabavu energetski učinkovitih vozila za javni sektor. Financiranje je moguće ostvariti i na način da nabavu financira država preko Agencije za obalni i linijski promet (u slučaju nabavke brodova) ili preko Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (u slučaju nabavke svih vrsta prijevoznih sredstava). Stoga bi obveza jedinica lokalne i regionalne samouprave bila suradnja s Fondom za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost te prijava na natječe čiji je cilj osiguravanje i ubrzavanje transformacije našeg prometnog sustava. Istovremeno će se osigurati niži troškovi održavanja pogonskih goriva za vlasnike kupljenih vozila, kao i čišći okoliš, uz manje ispušnih plinova, ali i buke.
M1.65. Ozelenjivanje pomorske flote	Opis mjere: Modernizacija i ozelenjivanje pomorske flote podrazumijeva stimuliranje nabave/izgradnje novih ekobrodova i prilagođavanje postojećih brodova u skladu s najvišim ekološkim standardima, u svrhu razvoja ekološki učinkovitog brodarstva. Provedbom ulaganja u obnovu i modernizaciju flote na ekološki prihvatljiv pogon i pripadajuću infrastrukturu postiže se nekoliko rezultata: • Podizanje kvalitete usluge javnog, održivog prijevoza, • Smanjenje negativnog utjecaja na okoliš, • Ekonomska održivost navedenog ulaganja u obnovu i ozelenjivanje. U kontekstu Jadrolinije kao javnog broskog prijevoznika u Republici Hrvatskoj, u trenutnoj situaciji preporuča se nabava električnih trajekata za rute čije putovanje u jednom smjeru traje manje od pola sata, odnosno manje od 4 Nm. U slučaju regije Srednje Dalmacije, to su sljedeće linije: 1. 501 Krapanj – Brodarica 2. Linija bez obveze javne usluge Trogir – Slatine - Split Većina električnih baterija ima domet od sat vremena prometovanja, no posljednje vrijeme razvijaju se visokotehnološke baterije s povećanim dometom. Vrijeme punjenje visokotehnoloških baterija u luci iznosi oko 10 minuta. Primjenom električnih trajekata na kraćim rutama omogućava se potencijalno kružno putovanje s jednim punjenjem čime bi bilo potrebno izgraditi infrastrukturu samo u kopnenim lukama što bi značajno smanjilo troškove elektrifikacije flote. U budućem razdoblju predviđen je daljnji razvoj električnih baterija koji će uzrokovati povećanje dometa električnih trajekata s toga u obzir treba uzeti i potpunu buduću elektrifikaciju flote. Najveće prednosti električne energije su nulta emisija stakleničkih plinova i niski troškovi održavanja, dok su najveći nedostaci plovidbeni domet broda i potreba izgradnje infrastrukture u lukama. Za dalja putovanja u trenutnoj situaciji preporuča se nabava hibridnih trajekata koji bi prometovali kombinacijom električnog pogona i LNG-a ili



Povećanje udjela vozila s niskom ili nultom razinom emisija	
	konvencionalnih goriva. Ovim načinom pogona koristila bi se električna energija u prvom dijelu putovanja nakon čega bi se prešlo na drugu vrstu goriva. Time bi se značajno smanjila emisija CO₂ na navedenim rutama, ali i smanjili troškovi goriva koji su izrazito veliki. Također moguća je izgradnja infrastrukture samo na kopnu. Hibridna plovila koja koriste LNG moguće je staviti u uporabu samo unutar onih lučkih područja koja imaju LNG terminal. Najveće prednosti hibridnih sustava su smanjena ovisnost o tržišnim promjenama i veća trajnost porivnog sustava, dok su najveći nedostaci veća nabavna cijena brodova i zahtjevnije održavanje. Alternativni porivni sustavi koji se mogu koristiti u trajektnom prijevozu su: • ESS- elektromotori, električna energija se dobiva iz baterija, • BD- motori s unutarnjim izgaranjem koji koriste biodizel ili njihovu mješavinu, • LNG- motori s unutarnjim izgaranjem koji koriste ukapljeni prirodni plin, • BM- motori s unutarnjim izgaranjem koji koriste biometan, • FH- elektromotori koji energiju dobivaju iz baterija i generatora koji koriste tradicionalna ili alternativna goriva, • PH- elektromotori koji energiju dobivaju iz generatora koji koriste tradicionalna ili alternativna goriva uz nadopunu energije baterijama.
M1.66. Prilagodba parkirališnog sustava vozilima s niskom ili nultom razinom emisija	Opis mjere: Na lokalnoj i regionalnoj (područnoj) razini moguće je donijeti mjere vezane uz prilagodbu parkirališnog sustava vozilima s niskom ili nultom razinom emisija. Te mjere moraju biti usklađene sa Odlukom o donošenju Nacionalnog okvira politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu (NN 34/17). Budući da na razini regije Srednje Dalmacije još uvijek ne postoje mjere prilagodbe parkirališnog sustava vozilima s niskom ili nultom razinom emisija, potrebno je donijeti sljedeće mjere: 1. Uvođenje zona povlaštenog parkiranja za vozila nultih emisija 2. Uvođenje zona ograničenog pristupa parkirnom mjestu vozilima s motorima na unutarnje izgaranje Implementacija punionica u parkirališne sustave (M1.60-M1.62) smanjit će broj parkirnih mjesta za vozila pogonjena na fosilna goriva. Punionice vodika i prirodnog plina teže je uspostaviti na parkirne sustave, naglasak staviti na punionice električnom energijom.



6.3.4.3. Mjere za očuvanje urbanih i drugih ekosustava pod pritiskom prometa i prometne infrastrukture

Očuvanje urbanih i drugih ekosustava pod pritiskom prometa i prometne infrastrukture	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.1, M1.2, M1.7, M1.8, M1.9, M1.10, M1.11, M1.12, M1.13, M1.14, M1.15, M1.16, M1.17, M1.18, M1.19, M1.20, M1.21, M1.22, M1.23, M1.25, M1.26, M1.28, M1.29, M1.30, M1.35, M1.36, M1.37, M1.63, M1.64, M1.65, M1.66
MJERA	OPIS
M1.67. Razvoj zelene i plave infrastrukture	Opis mjere: Zelena i plava infrastruktura predstavlja mrežu međusobno povezanih zelenih površina i vodnih elemenata kojom se ispunjavaju raznovrsne usluge ekosustava, a u kontekstu prometa kao posebno značajni elementi ističu se zeleni koridori koje je moguće razvijati uz linijsku prometnu infrastrukturu. Razvoj zelene i plave infrastrukture važan je alat za ublažavanje negativnih učinaka prometa na okoliš te njegovo očuvanje, s obzirom da između ostaloga pridonosi filtriranju štetnih čestica u zraku, filtraciji i skladištenju oborinskih voda, smanjenju buke, sprječavanju stvaranja efekta toplinskog otoka i dr., stoga je prilikom gradnje nove prometne infrastrukture važno pažnju posvetiti krajobraznom uređenju prostora. Prilikom razvoja novih prometnica tj. nadogradnje cestovne mreže, ali i uređenja postojeće infrastrukture, važno je poticati razvoj elemenata zelene i plave infrastrukture. Gdje god prostorni kapaciteti uz prometnice to dozvoljavaju, potrebno je razvijati zelene površine kojima će se osigurati veća poroznost tla, ugodna mikroklima, očuvanje bioraznolikosti i dr. Osim uz prometnice, zelenu infrastrukturu važno je razvijati uz biciklističke i pješačke staze, čija mreža može postaviti kvalitetne temelje za povezivanje postojećih većih i značajnijih zelenih površina, a istodobno sama postati mjestom aktivnosti stanovništva i socijalnih interakcija. Uz koridore, potrebno je raditi i na razvoju drugih zelenih površina, kao što su na primjer džepni parkovi koje je moguće razviti uz prometne površine, naročito u zonama smirenog prometa i zonama ograničenog pristupa motoriziranih vozila. Zelenu i plavu infrastrukturu nužno je planirati simultano s planiranjem prometne mreže i ostale prometne infrastrukture kako bi se osigurali odgovarajući uvjeti za njezin razvoj (kao što je na primjer dovoljna širina zelenih poteza u uličnoj mreži). Također je izrazito važno prilikom planiranja novih elemenata prometne infrastrukture uzeti u obzir postojeće elemente zelene i plave infrastrukture, kako se ne bi narušili vrijedni prirodni i doprinosni elementi, uključujući zaštićena područja prirode, vrijedne šumske i poljoprivredne površine, vodne elemente, ali i sve površine u urbanim sredinama koje pružaju potencijal za razvoj zelene i plave infrastrukture. Prilikom uređenja postojećih i razvoja novih zelenih površina potrebno je koristiti autohtonu vegetaciju Srednje Dalmacije te elemente i materijale prilagođene krajobraznom i kulturnom kontekstu prostora u kojem se predviđa njihovo korištenje.
M1.68. Praćenje stanja okoliša i urbanog ekosustava	Opis mjere: Zakon o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13, 78/15, 12/18, 118/18) praćenje stanja okoliša (monitoring) definira kao „niz aktivnosti koje uključuju uzorkovanje, ispitivanje i sustavno mjerenje emisija, imisija, praćenje prirodnih i drugih pojava u okolišu u svrhu zaštite okoliša“. Različiti oblici prometa na različite načine doprinose negativnim učincima na stanje



Očuvanje urbanih i drugih ekosustava pod pritiskom prometa i prometne infrastrukture	
	okoliša, kao što su zagađenje zraka, vode i tla, degradacija krajobraz, onečišćenje bukom, svjetlosno onečišćenje, fragmentacija staništa i dr. Svakako najveći izvor onečišćenja predstavlja cestovni motorizirani promet, stoga je važno pratiti stanje u okolišu tj. razine onečišćenja koje isti emitira, kako bi se pravodobno mogle primijeniti mjere smanjenja i ublažavanja onečišćenja. Osim cestovnog, i drugi vidovi prometa, poput pomorskog i željezničkog, u određenim fazama (kao što su na primjer planiranje, izgradnja i funkcioniranje) doprinose onečišćenju okoliša te je potrebno pratiti stanje njegovih sastavnica u svim fazama. Iako u fazi funkcioniranja biciklistički i pješački promet ne ostvaruju negativne učinke na okoliš te predstavljaju ekološki najodrživije oblike prometa, samo planiranje i razvoj tj. izgradnja biciklističke i pješačke infrastrukture mogu imati različite negativne učinke. Stoga je prilikom planiranja i izgradnje nove infrastrukture važno poduzeti sve potrebne mjere kojima bi se takvi učinci spriječili i/ili sveli na najmanju moguću mjeru.
M1.69. Smanjenje emisije buke i utjecaja iste na ekosustav	Opis mjere: Buka je prepoznata kao jedno od značajnijih onečišćenja suvremenog doba koje negativno utječe na zdravlje i kvalitetu života stanovništva, posebice u područjima u kojima se nalaze prometnice velikog intenziteta. Osim stanovništva, negativni učinci očituju se i u normalnom funkcioniranju određenih životinjskih vrsta, naročito onih čija je međusobna komunikacija otežana ili čak onemogućena uslijed visokih razina buke u okolišu. U svrhu upravljanja razinom negativnih učinaka buke iz prometa moguće je koristiti različite strategije. Jednu od mogućnosti predstavlja smanjenje razina buke na samom izvoru, što je moguće postići ograničavanjem brzine kretanja vozila, korištenjem materijala kojima se smanjuje razina emisija, smanjenjem potrebe za upotrebom motornih vozila u određenim zonama i sl. U slučajevima u kojima navedene aktivnosti nisu moguće potrebno je koristiti fizičke elemente za smanjenje širenja buke. Osim aktivnosti kojima se direktno smanjuje razina emisije i širenja buke, moguće je korištenje strategija kojima se indirektno utječe na percepciju ljudi o razinama buke. Naime, već vizualnim prikrivanjem izvora buke (npr. prometnice) elementima vegetacije moguće je postići doživljaj veće kvalitete prostora, u odnosu na onaj u kojemu su izvori buke vidljivi. Prilikom korištenja fizičkih elemenata za smanjenje širenja buke, preporuča se gdje god je to moguće koristiti prirodna i polu-prirodna rješenja koja ne narušavaju kvalitetu krajobraz, kao što su modelacije terena, pojasevi vegetacije, barijere i zidovi koji uključuju zelenilo i sl. Prilikom korištenja pojaseva vegetacije kao elementa za smanjenje širenja buke, važno je uzeti u obzir potrebnu širinu pojasa, gustoću, visinu i habitus vegetacije te biljne vrste kako bi se ostvarili odgovarajući učinci. Korištenjem prirodnih i polu-prirodnih rješenja omogućuje se ostvarenje dodatnih benefita za okoliš i stanovništvo, kao što je na primjer očuvanje bioraznolikosti, održivo upravljanje oborinskim vodama, smanjenje štetnih čestica u zraku i vodi, što je u skladu s nacionalnim i nadnacionalnim politikama koje u svojem fokusu imaju razvoj zelene infrastrukture i korištenje rješenja zasnovanih na prirodi.
M1.70. Evaluacija kumulativnih utjecaja pomorskih luka	Opis mjere: Evaluacija kumulativnih utjecaja pomorskih luka na prostoru Srednje Dalmacije, za razliku od individualnog pristupa svakoj luci, uključuje



Očuvanje urbanih i drugih ekosustava pod pritiskom prometa i prometne infrastrukture	
	sveobuhvatnu i sustavnu procjenu pozitivnih i negativnih učinaka lučkih djelatnosti na okoliš, gospodarstvo i lokalne zajednice. Procjena se može provesti upotrebom niza alata, kao što su procjene utjecaja na okoliš, analize troškova i koristi te procjene socijalnog učinka. Jedan od ključnih aspekata procjene kumulativnih učinaka morskih luka jest razumijevanje složenog međudjelovanja čimbenika koji doprinose učincima luka. Na primjer, obujam i vrsta robe koja se otprema, veličina i lokacija luke, prijevozna infrastruktura u okolnom području te politike i propisi uspostavljeni za upravljanje lučkim djelatnostima mogu imati znatan učinak na kumulativne učinke lučkih djelatnosti. Pozitivni učinci morskih luka uključuju otvaranje radnih mjesta i gospodarski rast, posebno u obalnim zajednicama. Luke također osiguravaju pristup nizu proizvoda i usluga, uključujući sirovine, potrošačku robu i energente. Međutim, morske luke također mogu imati značajne negativne učinke. U okolišnom aspektu luke doprinose onečišćenju zraka i vode, onečišćenju bukom i uništavanju staništa, posebno u područjima u kojima već postoji velik pritisak na okoliš. Luke također mogu uzrokovati znatna prometna zagušenja i sigurnosne rizike, posebno u područjima s ograničenom prometnom infrastrukturom. Naposljetku, širenje luka može dovesti do negativnih utjecaja na kvalitetu života lokalne zajednice.

6.3.4.4. Mjere za povećanje broja multimodalnih putovanja bazirano na aktivnim oblicima prometa i javnom prijevozu

Povećanje broja multimodalnih putovanja bazirano na aktivnim oblicima prometa i javnom prijevozu	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.1, M1.2, M1.4, M1.6, M1.7, M1.9, M1.10, M1.11, M1.12, M1.13, M1.14, M1.15, M1.16, M1.17, M1.18, M1.19, M1.20, M1.21, M1.22, M1.23, M1.25, M1.26, M1.27, M1.28, M1.29, M1.30, M1.34, M1.35, M1.36, M1.37, M1.67
MJERA	OPIS
M1.71. Promocija višestruke dobiti pješčenja i bicikliranja	Opis mjere: Sukladno trendovima ekološke osviještenosti i održivog razvoja zajednice, sve intenzivnije se razvija i popularizira svijest o dobrobitima pješčenja i bicikliranja kao alternativni tradicionalnoj prometnoj paradigmi oslanjanja na automobilski prijevoz. Sve većom prisutnošću na ulicama i cestama, biciklisti i pješci postaju nezaobilazan dio gradske prometne svakodnevice čime utječu na percepciju urbanog pješčenja i bicikliranja kao optimalnim oblicima održive mobilnosti. Aktivne forme mobilnosti značajno utječu na ekonomske, ekološke i zdravstvene aspekte života. U ekonomskom pogledu, pješčenje je potpuno besplatno, dok je bicikliranje višestruko jeftinije od proizvodnje i korištenja osobnog automobila. Također, izgradnja i održavanje biciklističke infrastrukture znatno je povoljnija i jednostavnija u odnosu na onu namijenjenu za motorizirani prijevoz. Primjena aktivne mobilnosti u logistici donosi uštede za poslodavce koji se za komercijalne isporuke okreću teretnim biciklima. U razvoju ekoloških gradova, pješčenje i bicikliranje ima veliku ulogu. Prvenstveno, riječ je o uštedama energije koje rezultiraju smanjenim zagađenjem u gradovima i proizvodnji. Pri pješčenju i bicikliranju ne proizvode se emisije ugljičnog dioksida, što izravno utječe na čistoću zraka. Pozitivni učinci ogledaju se i u smanjenju onečišćenja od buke u gradovima.



Povećanje broja multimodalnih putovanja bazirano na aktivnim oblicima prometa i javnom prijevozu	
	Iako se ekološki i ekonomski benefiti redovito ističu kao primarni, zaokret u obrascima ponašanja kod ljudi moguće je najučinkovitije ostvariti približavanjem opipljivih dobrobiti. Tome odgovara promoviranje pješčenja i biciklizma kao terapijskog postupka i zdravog načina života. Aktivna mobilnost unaprjeđuje tjelesno, mentalno i socijalno zdravlje te, posljedično, utječe na uspješnije rezultate u ostalim sferama i podiže kvalitetu života. Na taj način, moguće je potaknuti razmišljanje kod ljudi o pješčenju i bicikliranju kao kulturnoj praksi, tjelesnom iskustvu i načinu individualne identifikacije, što će rezultirati širokim prihvaćanjem i prakticiranjem aktivnih oblika mobilnosti. Stanje se, dakle, mijenja praksom građana u javnom prostoru, a uloga animiranja i navigiranja ponašanja u tom smjeru u velikoj mjeri pripada civilnom društvu. Najveći udio u promjeni ponašanja i percepcije pripada pro-cycling udrugama, biciklističkom sindikatu i građanskim inicijativama. Svojim neprofitnim edukativnim i rekreativnim aktivnostima te promoviranjem uspjeha u drugim državama prenose pozitivan diskurs i šire osjećaj društvene odgovornosti te ih je, kao takve, potrebno ekstenzivno poticati.
M1.72. Kontinuiran razvoj sadržaja i aktivnosti pješačkih površina i površina namijenjenih za bicikliste, vozače romobila i drugih prijevoznih sredstava u segmentu mikromobilnosti	Opis mjere: Kako bi se potaknulo stanovnike funkcionalnog područja Srednje Dalmacije na prakticiranje aktivnih oblika mobilnosti, nužno je osigurati kontinuiran razvoj i unaprjeđenje sadržaja i aktivnosti predmetnih zona kako bi odgovarale potrebama korisnika. To može uključivati opremanje površina pametnim klupama za odmor s opcijom solarnog punjenja mobilnih uređaja i spajanja na WiFi mrežu, zdencima vode za okrepu, zelenim površinama, javnim toaletima, kao i implementaciju sigurnosnih mjera poput dodatnog rasvjetljavanja površina, znakovima za usporavanje, svjetlosnom signalizacijom i drugo. Strateškim pristupom razvoju površina u segmentu mikromobilnosti, unaprijedit će se kvaliteta i sigurnost infrastrukture sudionika u prometu te ostvariti adekvatni komunalni red. Oblikovanje pješačkih zona treba se voditi principima sigurnosti, funkcionalnosti i uključivosti. S tim u vezi, tamo gdje je moguće potrebno je osigurati odvojene trake za pješake i korisnike prijevoznih sredstava mikromobilnosti te ih odgovarajuće proširiti. Nogostupi su upravo najfrekventnija mjesta sukoba pješaka, osoba s invaliditetom i biciklista/vozača romobila, te je važno izvršiti razdvajanje pješačke trake koloriranjem ili izmještanjem trake namijenjene za prijevoz na kolnik. Za slabo pokretne osobe i osobe s invaliditetom i dječja kolica važno je predvidjeti i izgraditi kosine te instalirati pomoćne rukohvate na visinskim prijelazima. Pri unaprjeđivanju površina namijenjenih za bicikliste, vozače romobila i drugih prijevoznih sredstava u segmentu mikromobilnosti, potrebno se voditi načelima sigurnosti, osiguranja većeg protoka i fluidnog kretanja. Prije svega, to podrazumijeva širenje voznih traka, razvoj parkirne infrastrukture, stanica za električno punjenje na najfrekventnijim rutama, postavljanje svjetlosne i zvučne signalizacije te izbočina na trakama namijenjenih za usporavanje, i drugo. Također, neizostavno je razvijati aktivnosti prema skladnoj izgradnji i povezivanju staza u održivu mrežu biciklističke infrastrukture koja će omogućiti nesmetano putovanje od-do potrebnih lokacija.



Povećanje broja multimodalnih putovanja bazirano na aktivnim oblicima prometa i javnom prijevozu	
M1.73. Kontinuirana optimizacija i integracija svih usluga mobilnosti i javnog prijevoza	Koncept pametnog grada uspješno odgovara na izazove usklađivanja urbanog razvoja, dostupnosti sadržaja, kvalitete života i zaštite okoliša. U takvom ozračju, gradovi poduzimaju aktivnosti kojima pružaju i razvijaju različite usluge mobilnosti, tako da putnici mogu pronaći najprikladniju multimodalnu uslugu. Integracija aktivnih oblika mobilnosti i fleksibilnih usluga prijevoza s tradicionalnim javnim prijevozom – autobusnim, željezničkim i pomorskim – promatra se kroz dvije dimenzije: i) mobilnost kao usluga, ii) terminali mobilnosti. Mobilnost kao usluga podrazumijeva paket multimodalnih usluga mobilnosti unutar kojeg se jednom transakcijom stječe mogućnost korištenja svih dostupnih i povezanih vrsta prijevoza, umjesto zasebnih transakcija sa svakim pojedinačnim pružateljem usluga prijevoza. Putovanje se može sastojati od više dionica, ali za putnika ono čini jedno cjelovito putovanje. Obzirom na različite čimbenike koji utječu na odabir oblika prijevoza te rezultiraju kompliciranim, skupim i vremenski izdašnim planiranjem puta, primjenom digitalnih rješenja u segmentu multimodalnosti pružit će se korisnicima jeftinija, pouzdanija i brža alternativa. U kontekstu funkcionalnog područja, mobilnost kao usluga doprinijet će ne samo multimodalnoj, već i intermodalnoj povezanosti unutar regije. Drugi vid integracije mobilnosti predstavljaju terminalni mobilnosti, prostori za sigurno i praktično prebacivanje između različitih vrsta prijevoza. Organizacija prostora je takva da maksimalno olakšava pristup zajedničkim modovima prijevoza uz pružanje digitalne integracije usluga. Iako suvremena kretanja idu za izgradnjom velikih terminala koji će obuhvatiti što veći broj usluga, važno je voditi se principom upravljanja unutar zadanih prostornih kapaciteta. S tim u vezi, potrebno je sustavno planirati izgradnju manjih, ali učestalih terminala. Preporuka je terminale smjestiti na značajnim točkama javnog prostora, odnosno na glavnim koridorima javnog prijevoza (željezničke i autobusne stanice, pomorske i zračne luke). Terminali se opremaju <i>Park&Ride</i> infrastrukturom, postajama s javnim biciklima, vozilima za razmjenu automobila, nosačima za privatne bicikle, informativnim panelima i slično. U užem gradskom području, terminale je potrebno ograničiti na aktivne oblike mobilnosti u što većoj mjeri. Učinkovitom kombinacijom usluga mobilnosti omogućit će se ušteda troškova za korisnike, smanjiti ugljični otisak, unijeti red u javni prostor, smanjiti izolacija i unaprijediti pristup uslugama, obrazovanju, zapošljavanju i socijalnoj interakciji.



6.3.5. Mjere cilja 5. Povećanje sigurnosti u prometu

6.3.5.1. Mjere za povećanje sigurnosti cestovnog prometnog sustava

Povećanje sigurnosti cestovnog prometnog sustava	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.10, M1.16, M1.17, M1.20, M1.21, M1.22, M1.23, M1.24, M1.25, M1.26, M1.27, M1.29, M1.40, M1.49, M1.56, M1.58, M1.59
MJERA	OPIS
M1.74. Provjera i usklađivanje vertikalne i horizontalne prometne signalizacije s funkcijom ceste	Opis mjere: Na području Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije, posebna pažnja treba biti posvećena provjeri i usklađivanju vertikalne i horizontalne prometne signalizacije s funkcijom ceste radi osiguravanja sigurnosti i protoka prometa. Ova analiza i provjera treba obuhvatiti lokalne, županijske i državne ceste. Splitsko-dalmatinska i Šibensko-kninska županija privlače velik broj turista tijekom ljetnih mjeseci, a ti turisti često koriste osobne automobile za putovanje. S obzirom na značajno povećanje udjela posjetitelja na cestama, ključno je osigurati dobru regulaciju prometa, što uključuje pravilno postavljenu prometnu signalizaciju. Prometna signalizacija treba biti vidljiva, nedvosmislena i kontinuirano postavljena na odgovarajućim lokacijama. Ispravno postavljena prometna signalizacija smanjuje rizik od prometnih nesreća u kojima, zbog nepoznavanja navika vožnje, često sudjeluju i turisti. Jedna od ključnih stvari za sigurno vođenje sudionika u prometu je i da prometni znakovi i oznake na kolniku budu međusobno usklađeni. Naime, ukoliko vertikalna signalizacija koja se nalazi s desne strane ili iznad prometnice nije u skladu s horizontalnom signalizacijom na kolniku, predmetno može dovesti do neodgovarajuće interpretacije prometne signalizacije. Ovakve situacije mogu dovesti do zbunjenosti i nepravilnog postupanja vozača i drugih sudionika u prometu. Osim usklađenosti vertikalne i horizontalne signalizacije, potrebno je provjeriti i uskladiti prometnu signalizaciju s funkcijom ceste. Primjerice, širina prometnih trakova određena je projektnom brzinom. Ukoliko je širina prometnih trakova šira od one propisane Pravilnikom, velika je vjerojatnost razvijanja brzina većih od dopuštene. Također, potrebno je uskladiti veličinu prometnih znakova s kategorijom ceste.
M1.75. Postavljanje kamera za kontrolu brzine	Opis mjere: Brzina je jedan od najčešćih uzročnika kršenja prometnih propisa i izazivanja prometnih nesreća, kako u ostatku Hrvatske tako i u Funkcionalnoj regiji Srednja Dalmacija. S obzirom na kapacitete nadležnih policijskih postaja i raspoloživost službenika, nije moguće s određenim kontinuitetom pokriti sve kritične točke za potrebe kontrole brzine. U tom smislu, kao učinkovita mjera pokazalo se postavljanje kamera za nadzor prometa. Postavljanje kamera ima brojne benefite u prometnom sustavu: • Povećana sigurnost prometnog sustava; • Promicanje odgovornog ponašanja i prometne kulture vozača; • Prevencija prometnih prekršaja; • Smanjenje težine prometnih nesreća. Postavljanje sustava kamera za kontrolu brzine ima za cilj smanjiti rizik od prometnih nesreća uzrokovanih prekomjernom brzinom. Znanstvena istraživanja nedvojbeno su potvrdila da vozila koja se kreću s visokim



Povećanje sigurnosti cestovnog prometnog sustava	
	brzinama imaju dulji zaustavni put i veću vjerojatnost gubitka kontrole nad vozilom, što značajno povećava opasnost za ostale sudionike u prometu. Cjelokupan sustav kamera za nadzor brzine, zajedno s njihovom vidljivošću na cestama, djeluje kao snažan podsjetnik vozačima da se pridržavaju ograničenja brzine. Kroz preventivni učinak kamera, vozači postaju svjesni važnosti pridržavanja ograničenja i poštivanja prometnih pravila, što rezultira smanjenjem prekoračenja brzine i broja prometnih prekršaja. Ova mjera pridonosi povećanju sigurnosti prometa, jer vozači motivirani da voze u skladu s propisima smanjuju rizik od prometnih nesreća i njihovih teških posljedica. Kontrola brzine putem kamera igra ključnu ulogu u promicanju sigurnosti u prometu, jer smanjenje brzine sudara značajno pridonosi zaštiti svih sudionika, umanjujući potencijalne štete i posljedice nesreća.
M1.76. Implementiranje uređaja za smirivanje prometa na lokacijama s tendencijom razvijanja brzina većih od dopuštene	Opis mjere: U kontekstu urbanog planiranja u Hrvatskoj, primjetan je nedostatak adekvatnih biciklističkih i pješačkih površina u većini gradova koji su prvotno osmišljeni s fokusom na korištenje osobnih automobila. Ovaj nedostatak prostornih resursa za alternativne oblike prijevoza rezultirao je povećanim problemima vezanim uz velike brzine vozila u urbanim područjima i naseljima. Funkcionalna regija Srednja Dalmacija također se suočava s ovim izazovima. Uz primjenu prethodno opisane mjere postavljanja kamera za kontrolu brzine (M1.75), postoji prostor za poduzimanje drugih mjera s utjecajem na smanjenje brzine kretanja vozila u urbanim sredinama U svrhu smanjenja brzina na prometnoj mreži, primjenjuje se različita oprema i signalizacija za smirivanje prometa. Na lokacijama koje su poznate po prekoračenju dopuštene brzine, važno je postaviti jasnu i vidljivu vertikalnu i horizontalnu signalizaciju kako bi se dodatno istaknula situacija. U praksi se često koristi sužavanje prometnih traka, postavljanje vibracijskih traka ili optičkih bijelih crta upozorenja. Sužavanje prometnih traka i stvaranje dojma manjeg prostora psihološki utječe na vozače. To dovodi do smanjenja brzine vožnje jer se vozači osjećaju manje sigurno u suženom prostoru. Također potiče veću pažnju i koncentraciju te promjenu ponašanja kako bi se prilagodili prometnom toku. Vibracijske trake služe za poticanje vozača na refleksno usporavanje i pažljiviju vožnju generiranjem specifičnih vibracija i zvukova prilikom kontakta guma s trakom. Uspornici poput umjetnih izbočina i uzdignutih ploha koriste se u područjima s visokom prisutnošću pješaka radi smanjenja brzine vozila i jačanja sigurnosti. Ovi strukturni elementi stvaraju fizičku prepreku koja potiče vozače na usporavanje i prilagođavanje vožnje. Uspornici tako povećavaju svijest vozača o potrebi za pažljivijom vožnjom u osjetljivim područjima te smanjuju rizik od nesreća i štite pješake. Osim navedenih mjera, reorganizacijom prometnih površina i prometnog prostora gradova potiče se korisnike prometnog sustava na smanjenje brzine. Primjerice, odličan je koncept uvođenja <i>shared space</i> zona kojima se promovira jednakost i interakcija svih sudionika u prometu (M1.25).
M 1.77. Sanacije dionica ceste i raskrižja s većim brojem prometnih nesreća	Opis mjere: Da bi se poboljšala sigurnost na prometnim dionicama i raskrižjima s većim brojem prometnih nesreća, potrebno je poduzeti odgovarajuće sanacijske mjere. Ove mjere trebaju biti temeljene na smjernicama, pravilnicima i zakonima koji reguliraju planiranje, projektiranje, izgradnju i



Povećanje sigurnosti cestovnog prometnog sustava	
	rekonstrukciju prometnica. Svaka lokacija zahtijeva individualnu analizu kako bi se identificirali specifični problemi i razvile prilagođene strategije koje će najučinkovitije riješiti sigurnosne probleme u prometu. U nastavku su navedene mjere za sanaciju dionica i raskrižja s većim brojem prometnih nesreća primjenjive na prostornom obuhvatu Funkcionalne regije: • Postavljanje nove i poboljšanje postojeće prometne signalizacije; • Poboljšanje javne rasvjete; • Ohrapljivanje kolnika; • Uklanjanje fizičkih zapreka koji smanjuju preglednost; • Izgradnja/rekonstrukcija raskrižja; • Postavljanje i zamjena dotrajale prometne opreme; • Sanacija kolničkih zastora; • Ostala rješenja cestovne infrastrukture za podizanje razine sigurnosti prometa. Potrebno je djelovati na temelju uzroka kako bi se na svakom području postigla maksimalna sigurnost, prvenstveno s ciljem sprječavanja prometne nesreće ili, ukoliko se nesreća dogodi, u cilju izbjegavanja teških posljedica.
M 1.78. Edukacija svih sudionika u prometu, ponajviše onih mlađe dobi	Opis mjere: Edukacija sudionika u prometu, s posebnim naglaskom na mlađu dobnu skupinu, igra ključnu ulogu u unapređenju prometne sigurnosti i svijesti o pravilima i ponašanju u prometu. Neki od učinkovitih načina provođenja edukacija u prometu uključuju: • Školski program: Implementacija obrazovnih modula o prometnoj sigurnosti u školski kurikulum omogućuje učenicima stjecanje esencijalnih znanja o prometnim propisima, sigurnosti prilikom pješaćenja i vožnje bicikla. • Radionice i trening programi: Organizacija interaktivnih radionica, simulacija i trening programa u svrhu prometne sigurnosti pruža sudionicima praktično iskustvo koje im pomaže u razumijevanju ključne važnosti sigurnog ponašanja u prometu te razvijanju neophodnih vještina potrebnih za vožnju. • Kampanje svijesti: Organizacija kampanja svijesti na lokalnoj i nacionalnoj razini, putem različitih medijskih kanala kao što su javni mediji, društvene mreže, plakati i javni događaji, predstavlja učinkovitu strategiju promoviranja sigurnosti u prometu među različitim ciljnim skupinama, uključujući vozače, pješake i mlade vozače. • Tehnološka rješenja: Primjena tehnoloških rješenja, poput virtualne stvarnosti i simulacija, pruža sudionicima mogućnost da se suoče s različitim situacijama u prometu te razvijaju svoje vještine u sigurnom okruženju, čime se postiže unapređenje njihove prometne osviještenosti i sposobnosti. Sintezom navedenih pristupa ostvaruje se sveobuhvatna i učinkovita edukacija, s primarnim ciljem formiranja odgovornih i sigurnih sudionika u prometu koji posjeduju potrebna znanja, vještine i svijest o prometnim pravilima i sigurnosnim aspektima. Intenzitet prijenosa znanja povećat će se kontinuiranom suradnjom s lokalnom zajednicom. Kroz suradnju škola, lokalnih vlasti, policijskih snaga i drugih organizacija, uspostaviti će se i razvijati partnerstva putem kojih će se provoditi specifični edukacijski programi, kao što su školske patrole, biciklističke edukacije i uređenje sigurnih zona za pješake. Potonje



Povećanje sigurnosti cestovnog prometnog sustava	
	aktivnosti suradnje dodatno će unaprijediti i osnažiti razinu prometne sigurnosti u lokalnoj zajednici.
M1.79. Provođenje preventivnih akcija i ciljanih nadzora nadležne policijske uprave	Opis mjere: Provođenje preventivnih akcija u kojima sudjeluju nadležne policijske postaje područja obuhvata jednim dijelom je moguće uklopiti u opseg prethodne mjere M1.78. Također, potrebno je da se, uz obrazovne ustanove i lokalne zajednice, u organizaciju preventivnih akcija uključe i nadležne policijske uprave obzirom da iste imaju veliku ulogu u osiguravanju prometne sigurnosti. Preventivne akcije i ciljani nadzor nad prometom igraju ključnu ulogu u unaprjeđenju sigurnosti u prometu. Pored edukacije i postavljanja sigurnosnih kamera za nadzor prometa, ciljane akcije usmjerene na sankcioniranje prekršitelja prometnih propisa pokazuju značajan učinak u smanjenju rizika od prometnih nesreća. Ove akcije imaju za cilj ne samo sankcioniranje prekršitelja, već i smanjenje vjerojatnosti nastanka prometnih nesreća. Svrha usmjerenih policijskih akcija nije samo kažnjavanje prekršitelja, već i uspostavljanje discipline u prometu. One potiču vozače da poštuju prometne propise i pridržavaju se sigurnosnih mjera. Time se postiže preventivni učinak jer se sprječava potencijalno opasno ponašanje u prometu, a vozače se potiče na odgovornost. Kroz sustavni nadzor prometa i provedbu preventivnih akcija, policijske uprave usmjeravaju svoje napore na otkrivanje prekršaja kao što su nepropisno parkiranje, vožnja pod utjecajem alkohola, nepoštivanje korištenja kacige ili sigurnosnog pojasa. Kroz kažnjavanje takvih prekršaja, postiže se promjena ponašanja vozača, smanjuje se vjerojatnost nastanka prometnih nesreća te se poboljšava ukupna sigurnost u prometu.

6.3.5.2. Mjere za povećanje sigurnosti pješačkog i biciklističkog prometa

Povećanje sigurnosti pješačkog i biciklističkog prometa	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.1, M1.2, M1.9, M1.10, M1.11, M1.12, M1.13, M1.14, M1.15, M1.16, M1.17, M1.19, M1.20, M1.21, M1.22, M1.23, M1.25, M1.26, M1.27, M1.28, M1.29, M1.30, M1.34
MJERA	OPIS
M1.80. Povećanje sigurnosti biciklista i pješaka na raskrižjima	Opis mjere: Područje pješačkih i biciklističkih prijelaza je moguće dovesti na veću razinu sigurnosti primjenom dodatne prometne opreme kao i manjim infrastrukturnim zahvatima. Primjerice u područjima raskrižja pješački i biciklistički promet moguće je kanalizirati pomoću dodatne prometne opreme. Postavljanje stupića ili zaštitnih pješačkih i biciklističkih u znatnoj mjeri povećava sigurnost na takvim točkama u prometnoj mreži. No, postavljanje dodatne prometne opreme također je preporučljivo u područjima visoke koncentracije pješaka poput škola, vrtića, i slično. Zaštitna ograda za pješake i bicikliste treba se postaviti ukoliko se kolnik i pješačka površina nalaze u istoj ravni. U cilju povećanja sigurnosti pješaka potrebno je pozornost obratiti i na osobe s invaliditetom. Taktilne površine trebaju biti osigurane na različitim mjestima kako bi se olakšalo kretanje i orijentacija slijepim i slabovidnim osobama. U skladu s odgovarajućim propisima, taktilne površine potrebno



Povećanje sigurnosti pješačkog i biciklističkog prometa	
	je postaviti ne samo na pješačkim prijelazima, već i na stanicama javnog autobusnog prijevoza, u pomorskim lukama i ispred javnih ustanova. Taktične površine u tim područjima obično su osmišljene tako da slijepim i slabovidnim osobama pružaju jasne znakove o prisutnosti pješačkih područja, autobusnih stanica ili drugih mjesta gdje je važno osigurati sigurno kretanje. U području raskrižja nužno je obratiti pažnju na izvođenje rubnjaka. Previsokim izvođenjem rubnjaka u području pješačkih i biciklističkih prijelaza otežano je kretanje osobama s invaliditetom u invalidskim kolicima, slijepim i slabovidnim osobama. Također, u opasnost od gubitka ravnoteže dovode se i biciklisti, korisnici e-romobila te pješaci ako su rubnjaci izvedeni na visini većoj od 3 centimetra od ruba kolnika.
M1.81. Povećanje sigurnosti pješaka i biciklista na ostatku prometne mreže	Opis mjere: Pješaci i biciklisti daleko su najugroženiji korisnici prometnog sustava. Iz tog razloga, važno je usmjeriti aktivnosti na stvaranje udobne i, prije svega, sigurne infrastrukture. Postojeću pješačku mrežu potrebno je obnoviti ukoliko je na pojedinim lokacijama dotrajala i neravna. Dotrajali i oštećeni nogostupi i pješački koridori predstavljaju potencijalnu opasnost za pješake, posebice za starije osobe i osobe sa smanjenom pokretljivošću. Gdje god je to moguće potrebno je odvojeno voditi pješački promet od biciklističkog, jer se takvom organizacijom prometa povećava sigurnost za obje skupine sudionika u prometu. Pješaci i biciklisti imaju različite brzine kretanja, potrebe i načine kretanja, pa je iz tog razloga važno osigurati dovoljnu širinu za obje skupine kako bi se izbjegle kolizije i nezgode. Zabrana i veća kontrola parkiranja na pješačkim površinama važna je za ostvarenje sigurnosti pješaka i prevencije opasnog kretanja pješaka po kolniku zbog nedopušteno parkiranih vozila. U tom pogledu, pojačan rizik osobito postoji u prometnim zonama s većim prometom. Nadalje, parkirani bicikli na pješačkim površinama predstavljaju izazov, jer smanjuju dostupan prostor i mogu stvoriti prepreke za pješake. Jedan od načina rješavanja ovog problema je uvođenje posebnih parkirališta za bicikle na odgovarajućim mjestima u gradovima. Parkirališta posebno namijenjena za bicikliste omogućit će pohranjivanje bicikla na sigurnom mjestu, bez stvaranja problema za pješake i ostale bicikliste.
M1.82. Sužavanje prometnih traka i postavljanje jasno vidljive prometne signalizacije na lokacijama pješačkih i biciklističkih prijelaza	Opis mjere: Split je drugi najveći grad po broju stanovnika u Hrvatskoj te se u njemu na dnevnoj bazi odvija velika koncentracija pješaka i biciklista. Većina priobalnih gradova nema obilaznicu, stoga je u istima velika koncentracija tranzitnog prometa. U ljetnim mjesecima bilježi se najveći porast broja vozila i populacije čime se povećava broj ranjivih skupina na prometnicama. Pravilno projektiranje i izvedena cestovna infrastruktura imaju znatan utjecaj na čovjeka, koji svakodnevno sudjeluje u prometu bilo kao vozač, biciklist ili pješak. Pješaci i biciklisti su najranjivije skupine u prometu, budući da su izravno izloženi opasnostima. Naime, ove dvije skupine nemaju nikakvu zaštitu prilikom kretanja kao što primjerice imaju vozači koji se kreću u nekoj vrsti motornog vozila. Raskrižja su jedna od žarišnih točaka povećane ugroze pješaka i biciklista u doticaju s motornim prometom. Slijedom toga, nužno je povećati sigurnost na takvim točkama u prometnom mreži. Naime, pješački i biciklistički prijelazi moraju biti naglašeni prometnom signalizacijom, no s istom se ne smije pretjerivati, jer vozači ne mogu u isto vrijeme percipirati



Povećanje sigurnosti pješačkog i biciklističkog prometa	
	velik broj prometnih znakova. Prijelazi trebaju biti adekvatno osvijetljeni kako bi pješaci i biciklisti bili uočljivi noću i svim vremenskim uvjetima. U području pješačkih i biciklističkih prijelaza važno je osigurati dostatnu preglednost kako bi vozači imali dovoljno vremena i prostora za reakciju i zaustavljanje. Također, veća kontrola i izvjesnost naplaćivanja kazni u slučaju parkiranja u blizini prijelaza nužna je aktivnost, jer se takvim ponašanjem vozači dovode u situaciju smanjene vidljivosti, što može biti pogubno za pješake i bicikliste. Ukoliko se prethodne mjere ne pokažu kao dovoljne, može se provesti smanjenje širine prometnih traka. Veća širina prometnih trakova utječe na psihologiju čovjeka, odnosno vozači širom trakom imaju veći manevarski prostor što ih potiče na razvijanje brzine preko ograničenja s potencijalnim kobnim posljedicama za sudionike u prometu. Kod smanjenja širine prometnih traka, vozač ima dojam manjeg manevarskog prostora, odnosno vozi sporije, pažljivije i s većim vremenskim prostorom za sigurno zaustavljanje, što u velikoj mjeri povećava sigurnost u blizini prijelaza. Međutim, smanjenje brzine provedbom opisane aktivnosti može negativno utjecati na prometni tok, stoga je važno ispitati na kojem dijelu cestovne mreže primijeniti smanjenje širine. Većoj sigurnosti pridonijet će i postavljanje različite prometne opreme u području raskrižja, poput stupića, pješačkih ograda i slično.

6.3.5.3. Mjere za povećanje sigurnosti željezničkog prometa

Povećanje sigurnosti željezničkog prometa	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.4, M1.9, M1.10, M1.11, M1.16, M1.39, M1.64
MJERA	OPIS
M1.83. Provjera i poboljšanje signalizacije i kolničke konstrukcije cestovno-željezničkih prijelaza	Opis mjere: U cjelokupnoj prometnoj mreži neizbježno je ispreplitanje različitih vidova prometa. Cestovno-željezničkim prijelazima omogućuje se prolazak cestovne infrastrukture preko željezničkih pruga, jednokolosiječnih ili dvokolosiječnih. U funkcionalnoj regiji nema velik broj cestovno-željezničkih prijelaza, a križanja željezničke pruge s cestama viših razreda (autoceste i državne ceste) izvedena su izvan razine. Sa sigurnosnog aspekta najbolja opcija je izvođenje prijelaza izvan razine na svim točkama križanja, no to je u većini slučajeva ekonomski neisplativo. Na postojećim cestovno-željezničkim prijelazima potrebno je provjeriti pasivno i aktivno osiguranje, odnosno provjeriti postoji li zakonom propisana signalizacija. Na pojedinim cestovno-željezničkim prijelazima se prilikom dolaska vlakova aktivira svjetlosna i zvučna signalizacija kao dio pasivnog osiguranja. Zvučni i svjetlosni signal može se aktivirati na dva načina: prolaskom vlaka preko postavljenog kontakta na pruži i ručnom aktivacijom. Kako bi se sigurnost održala na visokoj razini, ovakav sustav je nužno provjeravati, održavati, testirati. Osim zvučnih i svjetlosnih uređaja, važno je provjeravati i branike i polubranike na željezničkim prijelazima kako bi se osigurala njihova ispravna funkcija. Naime, vrlo čest je slučaj da vozači i pješaci ne poštuju svjetlosnu i zvučnu signalizaciju, kao niti branike i polubranike, te prelaze preko prijelaza iako signalizacija ukazuje na suprotno. Izuzev održavanja pasivnih i aktivnih osiguranja na takvim prijelazima, iznimno je važna edukacija pješaka i



Povećanje sigurnosti željezničkog prometa	
	vozača o načinu ponašanja na takvim mjestima. Bitno je da se putem organiziranih edukacija vozači i pješaci osvijeste o opasnostima i posljedicama koje se mogu dogoditi uslijed nepoštivanja ograničenja. Važno je provjeriti stanje kolnika na području cestovno-željezničkih prijelaza, osobito u svrhu osiguranja iste ravnine kolnika s gornjim rubovima tračnica. Ako kolnik nije u istoj razini s rubovima tračnica stvara se neravna površina koja može biti neugodna za vozila i putnike. Vozila koja prelaze preko prijelaza s neravnim kolnikom mogu se ozbiljno oštetiti, posebice ako prolaze brzo ili ako imaju nisko podvozje. Neravan kolnik na cestovno-željezničkom prijelazu može biti opasan i za pješake. Pješaci koji prelaze preko neravne površine na cestovno-željezničkom prijelazu mogu se spotaknuti, pasti ili ozlijediti. Površina prijelaza treba biti obložena materijalima koji su otporni na klizanje, a površina bi trebala biti redovito čišćena (npr. blato).
M1.84. Uvođenje video nadzora na kritičnim dionicama i lokacijama	Opis mjere: U obje županije željeznička pruga je jednokolosiječna, stoga uvođenje video nadzora na kritičnim dionicama i lokacijama u željezničkom prometu predstavlja važnu mjeru s ciljem poboljšanja sigurnosti, nadzora i kontrole prometnih aktivnosti. Prvi prioritet uvođenja video nadzora u željezničkom prometu je osiguravanje sigurnosti putnika i osoblja. Praćenje aktivnosti na željezničkim postajama, peronima i kolodvorima omogućuje brzu detekciju prijetnji i sigurnosnih incidenata, pridonoseći poboljšanoj ukupnoj sigurnosti sustava željezničkog prometa. Video nadzor u željezničkom prometu također ima važnu ulogu u praćenju stanja infrastrukture. Redovito praćenje željezničkih pruga, mostova, tunela i drugih ključnih infrastrukturnih elemenata omogućuje identifikaciju potencijalnih problema i oštećenja. Time se omogućuje pravovremeno održavanje i popravak, smanjujući rizik od nesreća i poremećaja u prometu. Nadzor prometnih prekršaja jedan je od ključnih ciljeva implementacije video nadzora u željezničkom prometu. Video nadzor omogućuje praćenje nepropisnih radnji kao što su neovlašteno prelaženje pruge, prolazak kroz zatvorene rampe na prijelazu ili kršenje prometnih propisa od strane vozača. Identifikacija prekršitelja omogućuje poduzimanje pravnih mjera s ciljem održavanja discipline i sigurnosti u željezničkom prometu. Konačno, uvođenje video nadzora ima za cilj unaprijediti sigurnost operacija u željezničkom prometu. Pravovremeno praćenje i nadzor rada željezničkih sustava, kao što su upravljanje vlakovima, skretnicama i semaforima, omogućuje sprečavanje grešaka ili nepravilnosti u operativnim funkcijama. Na taj način, osigurava se sigurno i učinkovito funkcioniranje željezničkog prometa.



6.3.5.4. Povećanje sigurnosti i pouzdanost pomorskog prometa

Povećanje sigurnosti i pouzdanost pomorskog prometa	
	Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće mjere: M1.8, M1.10, M1.46, M1.50, M1.53, M1.55, M1.52, M1.65, M1.70
MJERA	OPIS
M1.85. Rekonstrukcija ili izgradnja sastavnica lučkih područja	Opis mjere: Sustav pomorskog prijevoza od vitalnog je značaja za cjelokupno područje Republike Hrvatske. U Splitsko-dalmatinskoj i Šibensko-kninskoj županiji živi oko 30.000 stanovnika na otocima koji su ovisni o linijama pomorskog prijevoza. Obzirom na količinu stanovništva na otocima, pokazuje se nužnim stvoriti sve preduvjete kako bi se pomorske linije mogle svakodnevno i bez većih ometanja održavati. Neke od luka na području obuhvata nemaju zadovoljavajuću maritimnu sigurnost, poput luke Supetar, Sućuraj, Stomorska, Omiš, Hvar, Drvenik Mali, Drvenik, Bol, Vodice, Prvić Luka. U navedenim lukama postoji zaštita u određenoj mjeri, no pri nepovoljnim vremenskim uvjetima manevriranje i boravak broda u luci je otežano. U takvim područjima potrebna je izgradnja ili rekonstrukcija postojećih lukobrana kako bi se umanjio utjecaj valova na plovila u luci. Najmanju maritimnu sigurnost imaju luke Kaprije i Žirje. Ovdje lučka infrastruktura ne pruža dovoljnu zaštitu te je nužna rekonstrukcija/nadogradnja u navedenim lukama u svrhu povećanja sigurnosti putnika i brodova. Osim navedenog, za sigurno odvijanje pomorskog prometa važno je održavanje infrastrukture poput sidrišta, operativnih obala – gatova i ostalih površina u lukama. Produljenje operativnih obala treba biti planirano u skladu s potražnjom u pojedinom području, no, isto tako, važna sastavnica u sigurnosti pomorskog prometa jesu dubine u lučkom području. Dubine lučkih akvatorija iznimno su bitne kako ne bi došlo do nasukanja plovila. Uz to, produbljivanje omogućuje i razvoj novih gospodarskih djelatnosti vezanih uz pomorski promet, poput povećanja kapaciteta za ukrcaj i iskrcaj tereta, što može pozitivno utjecati na gospodarstvo područja. Izuzev gospodarstva, ovakva aktivnost omogućit će prihvat većih brodova, uključujući i kruzere što će se pozitivno odraziti i na turizam. Naglasak se treba staviti i na rive, koje su jedne od ključnih lokacija lučkog područja u priobalnim gradovima. Rive su mjesta okupljanja velikog broja ljudi, održavanja različitih aktivnosti i manifestacija, te zahtijevaju sveobuhvatan pristup prilikom planiranja radova. Aktivnosti izgradnje ili rekonstrukcije rive uključuju različite radove, poput proširenja, uređenja, popravka obalnog zida, izgradnje šetnice, biciklističkih staza, javnih površina, parkova, igrališta.
M1.86. Uvođenje sigurnosnih i sustava za praćenje manjih plovnih objekata	Opis mjere: U plovnom području funkcionalne regije, uz redovne linije pomorskog linijskog prijevoza putnika, u ljetnim mjesecima velika je koncentracija i drugih vrsta plovila. Osim putničkih brodova, mogu se vidjeti različita plovila, poput jahti, glisera, ribarskih brodova te raznih vrsta čamaca i brodova za ronjenje. Ova područja popularna su destinacija za nautički turizam zbog svog prirodnog i kulturnog bogatstva. Tijekom ljetnih mjeseci nužno je pojačati kontrole pomorske policije u cilju povećanja sigurnosti svih sudionika u pomorskom prometu, sprječavanja kaznenih djela, zaštite morskog okoliša te nadzora nad poštivanjem pomorskih propisa i zakona.



Povećanje sigurnosti i pouzdanost pomorskog prometa	
	Uvođenje sustava za praćenje i kontrolu za veći broj plovila može biti korisno u kontekstu poboljšanja sigurnosti na moru te kontrole pomorskog prometa. Ovi sustavi omogućuju praćenje kretanja plovila u realnom vremenu te omogućuju učinkovitiju kontrolu plovidbe, identifikaciju plovila u poteškoćama te promptniju reakciju u slučaju nesreće. Jedan od takvih sustava je i AIS (Automatic Identification System) sustav, koji putem radio signala prati kretanje plovila. Navedeni sustav pruža podršku u komunikaciji između plovila, kao i komunikaciji između AIS obalnih stanica i plovila. Time se ostvaruju bolja i brža komunikacija i koordinacija. Sustavi za praćenje od velike su pomoći u slučajevima hitnih situacija, poput nesreća na vodi, gubitka plovinih objekata ili potrebe za spašavanjem. Bolje praćenje omogućuje brže reagiranje i pružanje pomoći.
M1.87. Unaprjeđenje uvjeta plovnosti	Opis mjere: Kao i u svim ostalim oblicima prometovanja, i u pomorskom prometu postoje brojni zahtjevi za sigurnost i propisani standardi koje treba zadovoljiti kako bi se osigurala sigurna plovidba. Uvjeti plovnosti u pomorskom prometu ovise o različitim faktorima, uključujući vremenske uvjete, dubinu mora, navigacijske prepreke. Međutim, za razliku od prometa na kopnu, uvjeti plovnosti u pomorskom prometu su različiti i u određenoj mjeri ih se može kontrolirati, održavati i poboljšavati. Jedan od važnih uvjeta plovnosti je svakako dubina mora, koja mora biti osigurana za sve vrste plovila pri kretanju na području obuhvata. Dubina mora je prihvatljiva na plovnom području, no ponegdje je potrebno produbljenje u lučkim akvatorijima (M1.85.). Meteorološki i maritimni uvjeti izvan su dosega ljudskog utjecaja, stoga je najvažnije izvršiti nabavu zelene flote, koja će svojim karakteristikama obavljati prijevoz i u lošijim vremenskim uvjetima. U funkcionalnoj regiji postoje tri značajna morska prolaza i kanala s potrebom pojačanog nadzora i primjenom naprednih tehnologija (videonadzor i sl.), zahvaljujući svojim specifičnim karakteristikama. Pakleni kanal između otoka Hvara i paklenih otoka, Splitska i Šibenska vrata prolazi su s izrazito uskim koridorima i visokom razinom prometa tijekom ljetnih mjeseci. Ova kombinacija predstavlja izazov za sigurnost plovidbe i zahtijeva povećanje sigurnosnih mjera. U cilju poboljšanja sigurnosti i učinkovitosti prometa u ovim područjima, moguće je implementirati meteorološke stanice koje bi pratile uvjete okoline i utvrdile granične vrijednosti pri kojima bi manevriranje brodova bilo prihvatljivo. Aktivno praćenje uvjeta na kritičnim područjima omogućuje pravovremeno zaustavljanje pomorskog prometa kako bi se spriječile pomorske nesreće. Nadalje, uvođenje posebnih propisa i ograničenja doprinijelo bi unaprjeđenju sigurnosti i protočnosti u kanalima, osiguravajući zaštitu i optimalno kretanje plovila u tim područjima. Kombinacijom navedeni mjera i tehnologija ostvario bi se sveobuhvatan pristup upravljanja prometom i osiguranja sigurnosti u predmetnim morskim prolazima i kanalima.



7. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

7.1. Uvod

Mjere zaštite okoliša propisane su na temelju analize postojećeg stanja i analize mogućih utjecaja provedbe Masterplana na sastavnice i čimbenike u okolišu te ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže Hrvatske. Mjere obuhvaćaju prijedloge mjera poboljšanja okoliša za rješavanje prepoznatih okolišnih problema, mjere sprječavanja i ublažavanja utjecaja na sastavnice okoliša i čimbenike u okolišu te mjere ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže koji mogu nastati pri realizaciji aktivnosti iz mjera predloženih Masterplanom.

Propisane mjere zaštite preuzete su iz Strateške studije o utjecaju Masterplana prometnog razvoja funkcionalne regije Srednja Dalmacija na okoliš te Glavne ocjene prihvatljivosti Masterplana prometnog razvoja funkcionalne regije Srednja Dalmacija za ekološku mrežu, a odgovornost njihove provedbe je na budućim nositeljima zahvata.

7.2. Mjere poboljšanja stanja okoliša

U svrhu sprječavanja onečišćenja mora s brodova i drugih plovnih objekata prilikom rekonstrukcije ili uređenja postojećih luka i izgradnje novih luka, bez obzira na njihovu namjenu, osigurati veću razinu komunalnih usluga opremanjem luka odgovarajućom opremom i uređajima za prihvrat krutog i tekućeg otpada, zauljenih voda, fekalnih voda, ostataka tereta i svih drugih tvari koje mogu onečistiti more i obalu.

Osigurati i redovno održavati odgovarajući sustav oborinske odvodnje s prometnica i zona prometa u mirovanju, a posebno u područjima zona sanitarne zaštite izvorišta, u svrhu sprečavanja onečišćenja površinskih i podzemnih voda.

U slučaju pojave invazivnih stranih vrsta na područjima planiranih zahvata, provoditi njihovo uklanjanje.

Kako bi se što efikasnije očuvale prirodne vrijednosti i integritet zaštićenih područja prirode, projektiranje zahvata izvoditi u komunikaciji s nadležnim javnim ustanovama za zaštićene dijelove prirode.

Prilikom obnove objekata poput industrijske povijesne arhitekture koju predstavlja prateća baština željezničke infrastrukture koristiti autohtone i izvorne materijale. Prilikom izgradnje, nadogradnje i obnove prometne i prateće infrastrukture svih oblika pratiti krajobrazni kontekst i ostvariti adekvatnu interpolaciju s okolnim kontekstom kroz formu i završnu obradu.

Razviti modele korištenja novoplanirane prometne infrastrukture za povezivanje i umrežavanje korisnika s kulturnim dobrima koja se nalaze na tim dionicama. Također razmotriti mogućnosti vezanja nematerijalne i materijalne baštine na predmetnim rutama.

Kako bi se spriječila degradacija arheoloških kulturnih dobara uslijed provedbe mjera koje uključuju intervencije u prostoru i građenje, osigurati istraživanje i analizu evidentiranih arheoloških lokaliteta na predmetnom području.



7.3. Mjere sprječavanja i ublažavanja utjecaja provedbe Masterplana na sastavnice i čimbenike u okolišu

Izgradnju nove prometne infrastrukture (prometnice, biciklističke i pješačke staze, parkinzi...) planirati uz primjenu propusnih obloga i opločenja u slučajevima kada je to moguće.

Izgradnju i uređenje prometnica i s njima povezanih sustava odvodnje planirati u skladu s predviđenim ekstremnim vremenskim događajima, posebice ekstremnim količinama oborina.

U slučaju planiranja prometne infrastrukture na niskim dijelovima obale izgradnju temeljiti na provedenoj analizi ranjivosti uz primjenu mjera zaštite od plavljenja mora i ostalih posljedica klimatskih promjena.

Prilikom planiranja i izgradnje infrastrukturnih objekata izbjegavati poljoprivredne površine P1 i P2 bonitetne vrijednosti definirane važećim prostornim planovima.

Na terenima s nagibima padine $> 32^\circ$ analizirati mogućnost klizišta i odrona, te predvidjeti odgovarajuća projektna rješenja zaštite od erozijskih procesa.

Nasipe, zasjeka, usjeka i ostale ogoljene površine ozeleniti autohtonim biljnim vrstama u obliku pokrivača tla radi stabilizacije i zaštite padine.

Višak materijala nastao prilikom zemljanih radova ugraditi u nasipe i pokose, iskoristiti za uređenje površina uz cestu ili u neke druge svrhe, prema projektu organizacije i tehnologije građenja. Eventualni ostatak zemljanog materijala propisno odložiti na za tu svrhu unaprijed određeno mjesto.

Sve površine gradilišta i ostale zone privremenog utjecaja nakon završetka radova sanirati prema projektu krajobraznog uređenja, odnosno, ovisno o budućem korištenju prostora, dovesti u prvobitno stanje.

Tijekom projektiranja i izgradnje prometne infrastrukture, trase odrediti na način da se minimalno utječe na promjene postojećih korita rijeka i jezera kako bi se umanjio utjecaj na njihovo hidromorfološko stanje.

Tijekom projektiranja i izgradnje morskih luka koristiti najbolje raspoložive tehnike kako bi se u što manjoj mjeri utjecalo na strukturu morskog dna.

Prilikom planiranja novih prometnica zadržati postojeće stanje vodnih tijela, posebice hidromorfoloških elemenata, te na mjestu prelaska preko vodnih tijela obavezno planirati adekvatne propuste.

Kod izgradnje prometne infrastrukture u ranjivim, osjetljivim ili zaštićenim područjima, na razini zahvata provesti analizu potencijalnih onečišćenja okolnih vodnih tijela i propisati odgovarajuće mjere zaštite.

Prilikom planiranja i izgradnje infrastrukturnih zahvata, građevine oborinske odvodnje s cestovnih i željezničkih prometnica projektirati i graditi u skladu s propisanim graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda.

Planirane zahvate u zonama sanitarne zaštite provoditi u skladu sa zakonskim propisima o zaštiti voda i važećim odlukama o zonama sanitarne zaštite izvorišta.

Tijekom projektiranja, izgradnje/rekonstrukcije lukobrana i riva te produbljivanja morskog dna koristiti najbolje raspoložive tehnike kako bi se u što manjoj mjeri utjecalo na ekološko i kemijsko stanje vodnih tijela priobalnih voda.



Prilikom projektiranja prometne infrastrukture definirati dovoljan broj perforacija, propusta, preko kojih se omogućuje brže povlačenje vodnog vala prema koritu vodotoka, tj. brže snižavanje zaobalnih voda.

Prilikom planiranja zahvata u prostoru uzeti u obzir opasnosti od štetnog djelovanja voda.

Prilikom planiranja predviđenih zahvata izbjegavati doticaj s vrijednim elementima georazolikosti kako bi se umanjio utjecaj na prirodne procese i same oblike.

Prilikom projektiranja prometnica, procijeniti utjecaj buke na stanovništvo te po potrebi provesti odgovarajuće mjere zaštite od buke. Isto tako planirati prometnice na dovoljnoj udaljenosti od stambenih objekata kako ne bi došlo do ugrožavanja zdravlja ljudi onečišćenjem zraka.

U postupku određivanja položaja i orijentacije prilazno-odlazne putanje mora se na najmanju moguću mjeru svesti negativan utjecaj buke u prilazu i odletu iznad naseljenih područja.

Prilikom planiranja i izgradnje infrastrukturnih objekata izbjegavati ugrožene i/ili rijetke stanišne tipove te pogodna staništa za ugrožene i/ili zaštićene vrste.

U fazi planiranja nove linijske infrastrukture izbjeći fragmentaciju rijetkih i/ili ugroženih stanišnih tipova kao i zadiranje u zaštićena područja prirode.

Prilikom projektiranja linijske infrastrukture koristiti elemente zelene infrastrukture te omogućiti adekvatnu propusnost prometnica za divlje vrste.

Prilikom projektiranja povećanja broja komunalnih vezova, prilagodbe lučke i prihvatne infrastrukture, rekonstrukcije i izgradnje lučkih područja i uređenja uvjeta plovnosti što uključuje produbljenje u lučkim akvatorijima izbjegavati rijetke i/ili ugrožene stanišne tipove te pogodna staništa za ugrožene i/ili zaštićene vrste.

Prilikom projektiranja prometnica (cestovne i željezničke infrastrukture) planirati ih što je moguće više izvan šumskog područja (naročito šuma visokog uzgojnog oblika), maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore, a pritom izbjeći fragmentaciju manjih šumskih kompleksa (šumskih enklava) i narušavanje zaštitnih funkcija šuma, osobito u području zaštitnih šuma i šuma posebne namjene.

Nakon realizacije prometnica, zaštititi novonastali šumski rub radi uspostave vjetrobranih pojaseva i zaštite šume od nepovoljnih klimatskih utjecaja, sadnjom autohtonih vrsta šumskog drveća i grmlja navedenih u šumskogospodarskom planu za predmetnu gospodarsku jedinicu (baza podataka Hrvatskih šuma i nadležnog Ministarstva za područje šumarstva).

Prilikom projektiranja manjih zračnih luka te logističko-distribucijskog centra, planirati ih što je više moguće izvan šuma visokog uzgojnog oblika te izbjeći fragmentaciju manjih šumskih kompleksa (šumskih enklava) i narušavanje zaštitnih funkcija šuma, osobito u području zaštitnih šuma i šuma posebne namjene.

U fazi projektiranja utvrditi migracijske puteve krupne divljači u suradnji s lovoovlaštenicima te sukladno tome, po potrebi, osigurati adekvatne prijelaze koji će omogućiti daljnju migraciju divljači.

Prilikom projektiranja prometnica, u najvećoj mogućoj mjeri koristiti postojeće infrastrukturne koridore, izbjeći usitnjavanje postojeće parcelacije zemljišta i narušavanje strukturnih obilježja krajobraza, s ciljem skladnog uklapanja prometnice u složeni sustav krajobraza. Smještajem prometnice po mogućnosti pratiti krajobrazne prostorne rubove (rubove parcela, šumske rubove).



Projekte i zahvate izmjene javnih površina unutar grada temeljiti na suvremenim načelima urbanističke, arhitektonske i krajobrazno arhitektonske struke kroz implementaciju krajobrazno arhitektonskih elaborata u dokumentaciju projekata prometne infrastrukture.

Pri organizaciji javnog pomorskog prometa za povezivanje obalnih gradova koristiti plovila koja se što više uklapaju u sliku morskog krajobraza te posredno kroz emisije stakleničkih plinova i sl. ne pridonose fizičkoj degradaciji morfoloških elemenata priobalnog krajobraza i njegovim ambijentalnim čimbenicima.

Za zahvate na zaštićenoj ili evidentiranoj kulturnoj baštini kao i u njezinom neposrednom okolišu ishoditi stručno mišljenje, posebne uvjete odnosno suglasnost nadležnog Konzervatorskog odjela.

Ukoliko se pri izvođenju građevinskih ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla naiđe na arheološko nalazište, obustaviti radove i o tome obavijestiti nadležni konzervatorski odjel te postupati u skladu sa Zakonom o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara.

Uklopiti novoplaniranu biciklističku infrastrukturu s turističkim potencijalom kulturne baštine na području provredbe Masterplana.

Prethodno provedbi nadogradnje, obnove i izgradnje u lučkim područjima provesti rekognosciranje i istraživanja potencijalnih podvodnih arheoloških nalazišta.

7.4. Mjere ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže

M1.4.; M1.5.

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima željezničke pruge i pripadajuću infrastrukturu planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Izgradnju željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture udaljiti od potencijalne blizine ciljnih stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukte i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture uzeti u obzir podatke o učestalosti stradanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmazova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaze za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.



U daljnjim fazama planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.

Na projektnoj razini osigurati tehničke mjere zaštite ciljnih vrsta šišmiša i ptica od kolizije i elektrokcije na električnim vodovima iznad vlakova.

M1.12.

Prilikom planiranja izgradnje intermodalnih terminala, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima intermodalne terminale planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.14.

Prilikom planiranja izgradnje biciklističkih staza, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima biciklističke staze planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.18.

Prilikom planiranja izgradnje Park&Ride sustava, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima Park&Ride sustave planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.21.

Prilikom planiranja izgradnje dodatnih prometnih traka za vozila javnog gradskog prijevoza i interventnih vozila, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima Park&Ride sustave planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.24.

Prilikom planiranja izgradnje i modernizacije prometnica različitih kategorija, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima izgradnju i modernizaciju prometnica različitih kategorija planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Izgradnju i modernizaciju prometnica različitih kategorija udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno



miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.

Prilikom planiranja izgradnje i modernizacije prometnica različitih kategorija u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukte i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).

Prilikom planiranja izgradnje i modernizacije prometnica različitih kategorija uzeti u obzir podatke o učestalosti stradavanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmazova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaze za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.

U daljnjim fazama planiranja izgradnje i modernizacije prometnica različitih kategorija osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.

M1.31.

Prilikom planiranja izgradnje intermodalnih čvorišta, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima intermodalna čvorišta planirati izvan područja rasprostranjenosti prioritetnih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.33.

Prilikom planiranja povezivanja poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima povezivanje poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu planirati izvan područja rasprostranjenosti prioritetnih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Povezivanje poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.

Prilikom planiranja povezivanja poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukte i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).

Prilikom planiranja povezivanja poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu uzeti u obzir podatke o učestalosti stradavanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmazova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaze za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.



U daljnjim fazama planiranja povezivanja poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.

Na projektnoj razini osigurati tehničke mjere zaštite ciljnih vrsta šišmiša i ptica od kolizije i elektrokcije na električnim vodovima iznad vlakova.

M1.38.

Prilikom planiranja povećanja broja komunalnih vezova kroz preuređenje i proširenje postojećih lučkih područja s pontonima, pokretanje investicija u nove javne komunalne lučice, izgradnju lučke nadogradnje i podgradnje te kroz izgradnju lukobrana, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima navedenu infrastrukturu planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Prilikom izvedbe sidrišta unutar područja ekološke mreže na području rasprostranjenosti ciljnih stanišnih tipova, posebice prioriternog ciljnog stanišnog tipa Naselja posidonije (*Posidonion oceanicae*) (Natura šifra *1120), umjesto sidrenih blokova potrebno je koristiti tehnička rješenja kojima se minimalno oštećuje morsko dno i biocenoze dna (npr. čelične zavojnice) koje su prihvatljivije za prirodu u usporedbi sa sidrenim betonskim blokovima.

Nakon postavljanja uređenih sidrišta na nekom području (uvali) unutar područja ekološke mreže, potrebno je zabraniti daljnje sidrenje na tom području izvan sustava uređenih sidrišta

Pri planiranju i izradi projektne dokumentacije za lučku infrastrukturu i prateće sadržaje, koristiti podatke i primjenjivati mjere ublažavanja iz Studije sidrišta splitsko-dalmatinske županije I i II faza, Split 2019.

M1.39.

Prilikom planiranja izgradnje željezničke infrastrukture, razvoja infrastrukture pomorskog prijevoza, izgradnje intermodalnih čvorišta (terminala) i izgradnje pripadajuće infrastrukture za ozelenjavanje putničke i teretne pomorske flote, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima navedene aktivnosti planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Planiranje izgradnje željezničke infrastrukture udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.

Prilikom planiranja izgradnje željezničke infrastrukture u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukte i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).

Prilikom planiranja izgradnje željezničke infrastrukture uzeti u obzir podatke o učestalosti stradanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmazova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i



odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaze za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.

U daljnjim fazama planiranja izgradnje željezničke infrastrukture osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.

Na projektnoj razini osigurati tehničke mjere zaštite ciljnih vrsta šišmiša i ptica od kolizije i elektrokcije na električnim vodovima iznad vlakova.

M1.40.

Prilikom planiranja nadogradnje cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima nadogradnju cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja planirati izvan područja rasprostranjenosti prioritetnih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Nadogradnju cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.

Prilikom planiranja nadogradnje cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukte i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).

Prilikom planiranja nadogradnje cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja uzeti u obzir podatke o učestalosti stradanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmazova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaze za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.

U daljnjim fazama planiranja nadogradnje cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.

M1.41.

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima željezničke pruge i pripadajuću infrastrukturu planirati izvan područja rasprostranjenosti prioritetnih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Izgradnju željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukte i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te



staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture uzeti u obzir podatke o učestalosti stradavanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmazova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaze za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.

U daljnjim fazama planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.

Na projektnoj razini osigurati tehničke mjere zaštite ciljnih vrsta šišmiša i ptica od kolizije i elektrokcije na električnim vodovima iznad vlakova.

M1.42.

Prilikom planiranja razvoja infrastrukture manjih zračnih luka, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima razvoj infrastrukture manjih zračnih luka planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Izbjegavati širenje aerodroma na prostor POP HRJ000022 Velebit, HRJ000024 Ravni kotari, HRJ000025 Vransko jezero i Jasen, HR1000026 Krka i okolni plato, HR1000027 Mosor, Kozjak i Trogirska zagora, HR1000028 Dinara, HR1000029 Cetina, HR1000030 Biokovo i Rilić, HR1000035, NP Kornati i PP Telašćica, HR1000036, Srednjedalmatinski otoci i Pelješac, HR1000039 Pučinski otoci, a intenzitet zračnog prometa ograničiti kako bi se izbjegli značajni negativni utjecaji na ciljne vrste POP područja.

M1.43.

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima željezničke pruge i pripadajuću infrastrukturu planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Izgradnju željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukte i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture uzeti u obzir podatke o učestalosti stradavanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmazova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaze za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.



U daljnjim fazama planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.

Na projektnoj razini osigurati tehničke mjere zaštite ciljnih vrsta šišmiša i ptica od kolizije i elektrokcije na električnim vodovima iznad vlakova.

M1.45.

Prilikom planiranja izgradnje intermodalnih čvorišta, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima intermodalna čvorišta planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.46.

Prilikom planiranja nadogradnje skladišnih kapaciteta luka, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima nadogradnju skladišnih kapaciteta luka planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.49

Prilikom planiranja nadogradnje cestovne infrastrukture za prihvaćanje tereta u lukama, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima nadogradnju cestovne infrastrukture za prihvaćanje tereta u lukama planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.51.

Prilikom planiranja izgradnje energetske infrastrukture za punjenje moderniziranih plovila, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima izgradnju energetske infrastrukture za punjenje moderniziranih plovila planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.53.

Prilikom planiranja nadogradnje objekata na vezovima i poboljšanja pristupa luci, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima nadogradnju objekata na vezovima i poboljšanja pristupa luci planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Prilikom izvedbe sidrišta unutar područja ekološke mreže na području rasprostranjenosti ciljnih stanišnih tipova, posebice prioriternog ciljnog stanišnog tipa Naselja posidonije (*Posidonion oceanicae*) (Natura šifra *1120), umjesto sidrenih blokova potrebno je koristiti tehnička rješenja



kojima se minimalno oštećuje morsko dno i biocenoze dna (npr. čelične zavojnice) koje su prihvatljivije za prirodu u usporedbi sa sidrenim betonskim blokovima.

Nakon postavljanja uređenih sidrišta na nekom području (uvali) unutar područja ekološke mreže, potrebno je zabraniti daljnje sidrenje na tom području izvan sustava uređenih sidrišta

Pri planiranju i izradi projektne dokumentacije za lučku infrastrukturu i prateće sadržaje, koristiti podatke i primjenjivati mjere ublažavanja iz Studije sidrišta splitsko-dalmatinske županije I i II faza, Split 2019.

M1.55.

Prilikom planiranja uređenja površina koje bi se prenamijenile u helidrome, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima uređenje površina koje bi se prenamijenile u helidrome planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.57.

Prilikom planiranja širenja mreže helidroma, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima širenje mreže helidroma planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.60.

Prilikom planiranja poboljšanja i izgradnje energetske mreže za punjenje vozila na pogon električnom energijom, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima poboljšanje i izgradnju energetske mreže za punjenje vozila na pogon električnom energijom planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.62.

Prilikom planiranja izgradnje energetske mreže za punjenje vozila vodikom, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima izgradnju energetske mreže za punjenje vozila vodikom planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.72.

Prilikom planiranja uređenja površina za pješaka te prijevozna sredstva mikromobilnosti, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima uređenje površina za pješaka te prijevozna sredstva mikromobilnosti planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.



M1.73.

Prilikom planiranja izgradnje terminala mobilnosti, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima izgradnju terminala mobilnosti planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.85.

Prilikom planiranja izgradnjom ili rekonstrukcijom postojećih lukobrana, produljenjem operativnih obala, te izgradnjom ili rekonstrukcijom rive, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima izgradnju terminala mobilnosti planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Prilikom izvedbe sidrišta unutar područja ekološke mreže na području rasprostranjenosti ciljnih stanišnih tipova, posebice prioriternog ciljnog stanišnog tipa Naselja posidonije (*Posidonion oceanicae*) (Natura šifra *1120), umjesto sidrenih blokova potrebno je koristiti tehnička rješenja kojima se minimalno oštećuje morsko dno i biocenoze dna (npr. čelične zavojnice) koje su prihvatljivije za prirodu u usporedbi sa sidrenim betonskim blokovima.

Nakon postavljanja uređenih sidrišta na nekom području (uvali) unutar područja ekološke mreže, potrebno je zabraniti daljnje sidrenje na tom području izvan sustava uređenih sidrišta

Pri planiranju i izradi projektne dokumentacije za lučku infrastrukturu i prateće sadržaje, koristiti podatke i primjenjivati mjere ublažavanja iz Studije sidrišta splitsko-dalmatinske županije I i II faza, Split 2019.

M1.87

Prilikom planiranja produbljenja akvatorija, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima produbljenje akvatorija planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Prilikom izvedbe sidrišta unutar područja ekološke mreže na području rasprostranjenosti ciljnih stanišnih tipova, posebice prioriternog ciljnog stanišnog tipa Naselja posidonije (*Posidonion oceanicae*) (Natura šifra *1120), umjesto sidrenih blokova potrebno je koristiti tehnička rješenja kojima se minimalno oštećuje morsko dno i biocenoze dna (npr. čelične zavojnice) koje su prihvatljivije za prirodu u usporedbi sa sidrenim betonskim blokovima.

Nakon postavljanja uređenih sidrišta na nekom području (uvali) unutar područja ekološke mreže, potrebno je zabraniti daljnje sidrenje na tom području izvan sustava uređenih sidrišta

Pri planiranju i izradi projektne dokumentacije za lučku infrastrukturu i prateće sadržaje, koristiti podatke i primjenjivati mjere ublažavanja iz Studije sidrišta splitsko-dalmatinske županije I i II faza, Split 2019.



8. LITERATURA, TABLICE I SLIKE

8.1. POPIS LITERATURA I IZVORA

Popis literature u ovom dokumentu obuhvaća literaturu glavnog dokumenta Masterplana.

Akcijski plan urbane mobilnosti, Europska komisija, Bruxelles, 2009 (COM/2009/0490)
Analitičko praćenje kretanja turista i prometa na području Splitsko-dalmatinske županije, Zagreb, 2015
Bijela knjiga o jedinstvenom europskom prometnom području – ususret konkurentnosti i učinkovitom prometnom sustavu (2011), Europska komisija, Bruxelles, 2011 (COM(2011)0144)
Bošnjak, I., 2006: Inteligentni transportni sustavi – ITS 1, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb
Detaljna analiza postojećeg stanja javnog linijskog prijevoza putnika na području Šibensko-kninske županije, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, 2021
Državni zavod za statistiku, Popis stanovništva 2011.
Državni zavod za statistiku, Popis stanovništva 2021.
Europski parlament, Prometna politika i politika turizma, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/section/198/prometna-politika-i-politika-turizma>
Europski parlament, Zajednička prometna politika, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/123/zajednicka-prometna-politika-pregled>
Hrvatska komora arhitekata, Popis zakona i propisa po područjima, <https://www.arhitekti-hka.hr/hr/zakoni-propisi/popis/promet/cestovni-promet/>
Google Maps, 2023., <https://www.google.com/maps/@43.744017,15.8996764,3a,49.1y,11.45h,77.6t/data=!3m6!1e1!3m4!1sRZMXR6RnPO2zUBCIU7k1CA!2e0!7i16384!8i8192?entry=ttu> (13.11.2022.)
Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti, Zakoni o željeznici, <https://www.hakom.hr/hr/zakoni-314/314>
Idejna studija uvođenja inteligentnih transportnih sustava u Gradu Splitu, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2020
Komunikacija Komisije, Europski zeleni plan, 2019 (COM(2019) 640)
Komunikacija Komisije, Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti, 2020 (SWD(2020) 331)
Master plan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika, Šibenik, 2016
Masterplan-studija za područje Istočne obale i Kopilicu, Europska banka za obnovu i razvoj, 2020
Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Podzakonski propisi temeljem Zakona o željeznici, <https://mmpi.gov.hr/promet/zeljeznicki-promet-129/propisi-i-drugi-dokumenti/podzakonski-propisi-temeljem-zakona-o-zeljeznici/15955>
Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Zakoni iz područja pomorstva, <https://mmpi.gov.hr/more-86/propisi-99/a-pomorstvo/850>



Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Zakoni iz područja željezničkog prometa, <https://mmpi.gov.hr/promet/zeljeznicki-promet-129/propisi-i-drugi-dokumenti/zakoni-iz-podrucja-zeljeznickog-prometa/15954>

Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030. godine, NN 13/2021

Nacionalni plan razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Zagreb, 2019

Nacionalni plan razvoja željezničke infrastrukture za razdoblje do 2030. godine, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2022

Nacrt Strategije razvoja grada Splita do 2030., Split, 2023

Operativni plan razvoja cikloturizma Šibensko-kninske županije 2018. – 2020., Šibensko-kninska županija, Šibenik, 2018

Plan održive urbane mobilnosti Grada Splita do 2030. godine, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, 2020

Plan poslovanja 2022. – 2026., HŽ Infrastruktura, Zagreb, 2022

Plan razvoja Šibensko-kninske županije za razdoblje 2021. – 2027. godine, Šibensko-kninska županija, 2022

Pravilnik o autobusnim stajalištima, NN 119/07

Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi, NN 28/16

Pravilnik o helidromima, NN 109/2021

Prostorno – prometna studija šireg područja Grada Splita, Split, 2011

Registar propisa, Informator, <http://informator.hr/registar-propisa/>

REMEDIJON – niskougljična rješenja mobilnosti u Gradu Splitu, Split, 2018

Rješenje Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja o provedbi glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu za Operativni program Konkurentnost i kohezija 2021. – 2027. i Integrirani teritorijalni program 2021. – 2027.

Strategija niskougljičnog razvoja Republike Hrvatske do 2030. s pogledom na 2050. godinu, Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja, 2021

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030., Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Zagreb, 2017

Ministarstvo znanosti i obrazovanja, 2022., Dječji vrtići, <http://mzos.hr/dbApp/pregled.aspx?appName=Vrtici> (8.9.2022.)

Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske, Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja, 2017

Strategija razvoja Urbane aglomeracije Split za razdoblje do kraja 2027., <https://split.hr/urbana-aglomeracija-split/strategija-razvoja-urbane-aglomeracije-split/strategija-razvoja-urbane-aglomeracije-split-za-razdoblje-do-kraja-2027/>

Studija izvedivosti u funkciji definiranja metodologije za utvrđivanje tokova putnika između čvorova Zagreb i jadranske obale, HŽPP, 2018

Studija organizacije i integracije javnog prijevoza u gradu Šibeniku, Šibenik, 2022

Šimunović, Lj., Ćosić, M., Nemotorizirani promet, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, 2015

Tehničke karakteristike postojećeg sustava u Gradu Splitu (stalaka za parkiranje električnih i mehaničkih bicikala, adaptera za zaključavanje i napajanje, terminala, baterija električnog bicikla te informatičkog rješenja sustava za upravljanje)



The County of Split-Dalmatia, Study on local transport's indicators, University of Split, Faculty of Economics, Split, 2014

Upravljanje prijevoznom potražnjom u gradovima, Priručnik, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2016

Web stranica Agencije za obalni linijski pomorski promet, <https://agencija-zolpp.hr/>

Web stranica Centra za vozila Hrvatske, <https://cvh.hr/naslovnica/>

Web stranica Državnog zavoda za statistiku, <https://dzs.gov.hr/>

Web stranica Grada Splita, <http://split.hr/>

Web stranica Grada Šibenika, <https://www.sibenik.hr/>

Web stranica Gradskog parkinga Šibenik, <https://www.gradski-parking.hr/stranice/javni-gradski-prijevoz/86.html>

Web stranica Hrvatskog željezničkog putničkog prijevoza, <https://www.hzpp.hr/>

Web stranica HŽ Infrastrukture, <https://www.hzinfra.hr/>

Web stranica Instituta za turizam, <https://iztg.hr/>

Web stranica Jadrolinije, <https://www.jadrolinija.hr/>

Web stranica Koordinacijskog tijela za razvoj cikloturizma Hrvatske, <https://cikloturizam.hr/>

Web stranica Lučke uprave Split, <https://portsplit.hr/>

Web stranica Lučke uprave Šibenik, <https://portauthority-sibenik.hr/>

Web stranica Prometa Split, <https://www.promet-split.hr/>

Web stranica Split parkinga, <https://www.splitparking.hr/>

Web stranica Srednje Dalmacije, <https://www.dalmatia.hr/hr/>

Web stranica sustava Nextbike, <https://www.nextbike.hr/hr/zagreb/>

Web stranica Šibensko-kninske županije, <http://sibensko-kninska-zupanija.hr/>

Web stranica Turističke zajednice Šibensko-kninske županije, <https://www.dalmatiasibenik.hr/>

Web stranica Zavoda za prostorno uređenje Splitsko-dalmatinske županije, <http://zzpu-sdz.hr/>

Web stranica Zračne luke Brač, <http://airport-brac.hr/>

Web stranica Zračne luke Split, <https://m.split-airport.hr/>

Zakon o sigurnosti prometa na cestama, NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14



9. POPIS TABLICA I SLIKA

9.1. POPIS TABLICA

Tablica 1. Kontingent stanovništva po županijama i gradovima 2021. godine.....	10
Tablica 2. Kontingenti stanovništva po naseljima Grada Splita 2021. godine	11
Tablica 3. Specifični ciljevi SPR RH prisutnih vrsta prometa na prostornom obuhvatu Masterplana ..	22
Tablica 4. Posebni ciljevi i mjere Nacionalnog plana razvoja željezničke na prostornom obuhvatu Master plana	26
Tablica 5. Mjere Nacionalnog plana razvoja obalnog i linijskog pomorskog prometa	29
Tablica 6. Posebni ciljevi i mjere razvoja prometnog sustava Plana razvoja SDŽ	34
Tablica 7. Mjere i aktivnosti predviđene nacrtom Strategije razvoja Grada Splita za unaprjeđenje prometnog sustava	37
Tablica 8. Mjere i aktivnosti za unaprjeđenje prometnog sustava u okviru SRUAS-a	39
Tablica 9. Ciljevi i prioriteta Masterplana održive urbane mobilnosti Grada Šibenika.....	40
Tablica 10. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Europske unije o cestovnom prometu.....	42
Tablica 11. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Europske unije o željezničkom prometu	43
Tablica 12. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Europske unije o zračnom prometu.....	44
Tablica 13. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Europske unije o pomorskom prometu	45
Tablica 14. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Republike Hrvatske o cestovnom prometu	46
Tablica 15. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Republike Hrvatske o željezničkom prometu	48
Tablica 16. . Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Republike Hrvatske o zračnom prometu.....	51
Tablica 17. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Republike Hrvatske o pomorskom prometu.....	53
Tablica 18. Izdvojeni zakonski i podzakonski akti Republike Hrvatske o biciklističkom i pješačkom prometu	56
Tablica 19. Duljina prometnica u kilometrima na području Grada Splita	67
Tablica 20. Državne ceste na području Splitsko-dalmatinske županije	68
Tablica 21. Županijske i lokalne ceste u kilometrima Splitsko-dalmatinske županije.....	69
Tablica 22. Županijske ceste na području šibensko-kninske županije	70
Tablica 23. Lokalne ceste na području Šibensko-kninske županije.....	72
Tablica 24. Broj osobnih automobila u cestovnom graničnom prijevozu na području Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije u razdoblju 2015.-2021.	76
Tablica 25. Broj prometnih nesreća po policijskim upravama/postajama od 2017. do 2022. godine .	86
Tablica 26. Prosječna starost vozila prema odabranim kategorijama u Hrvatskoj u razdoblju 2018.-2021. godine	92
Tablica 27. Željeznička mreža unutar teritorijalnog obuhvata Masterplana	95
Tablica 28. Dopuštene/ograničene brzine na željezničkoj liniji M606 Perković – Šibenik.....	97
Tablica 29. Osnovne karakteristike željezničkih kolodvora na području Srednje Dalmacije	99
Tablica 30. Učestalost vlakova na dionicama pruga na prostoru Srednje Dalmacije	101
Tablica 31. Gradske autobusne linije u Gradu Šibeniku.....	104
Tablica 32. Prigradske autobusne linije za područje Grada Šibenika.....	106
Tablica 33. Cjenik zajedničkih personaliziranih mjesečnih prijevoznih karata – HŽPP – Promet d.o.o. Split	108
Tablica 34. Valjanost i vrsta pojedinačne karte za područje UAS	110
Tablica 35. Vrste karata i cijena prema području	110



Tablica 36. Broj taksi prijevoza obzirom na broj dozvola.....	111
Tablica 37. Popis linija s obvezom javnog prijevoza 2022. godine.....	112
Tablica 38. Popis stanica javnih bicikala na području Splitsko-dalmatinske županije	114
Tablica 39. Broj i vrsta prometnih nesreća u kojima su sudjelovali biciklisti u 2021. godini na području Splitsko-dalmatinske županije	121
Tablica 40. Parkirališni kapaciteti u Gradu Šibeniku	123
Tablica 41. Javne garaže u Gradu Splitu na dan 31.3.2022.....	124
Tablica 42. Kapaciteti vanuličnih parkirališta u Gradu Splitu na dan 31.3.2022.....	125
Tablica 43. Kapaciteti uličnih parkirališta u Gradu Splitu na dan 31.3.2022.....	125
Tablica 44. Parkirališni kapaciteti u Gradu Šibeniku	127
Tablica 45. Ključne brojke o veličini kućanstva, broju vozila, motocikala i bicikala iz anketa kućanstva	130
Tablica 46. Postotak putovanja između županija na dnevnoj bazi - svi vidovi prometa (zimski istraživanja)	130
Tablica 47. Postotak putovanja između županija na dnevnoj bazi - svi vidovi prometa (ljetna istraživanja)	131
Tablica 48. Broj putnika javnog prijevoza na pojedinoj liniji	135
Tablica 49. Svrha putovanja na temelju izvorišno-odredišnih anketa u javnom prijevozu	135
Tablica 50. Broj vozila na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija unutar i izvan sezone (mjerenje radarima)	136
Tablica 51. Broj vozila na području Grada Splita unutar i izvan sezone (brojanje prometa kamerama)	136
Tablica 52. Svrha putovanja na temelju izvorišno-odredišnih anketa u cestovnom prometu	137
Tablica 53. Kontingenti stanovništva po gradovima/općinama Splitsko-dalmatinske županije 2021. godine	256
Tablica 54. Kontingenti stanovništva po gradovima/općinama Šibensko-kninske županije 2021. godine	259



9.2. POPIS SLIKA

Slika 1: Prostorni obuhvat i prometni sustav Funkcionalne regije Srednja Dalmacija.....	6
Slika 2. Upravna struktura Grada Splita	11
Slika 3. Gustoća naseljenosti po naseljima Grada Splita.....	12
Slika 4. Upravna struktura Splitsko-dalmatinske županije.....	13
Slika 5. Gustoća naseljenosti na području Splitsko-dalmatinske županije	14
Slika 6. Stopa zaposlenosti po JLS u Splitsko-dalmatinskoj županiji	14
Slika 7. Upravna struktura Šibensko-kninske županije	16
Slika 8. Gustoća naseljenosti po JLS Šibensko-kninske županije.....	16
Slika 9. Veličina JLS po broju stanovnika u Šibensko-kninskoj županiji.....	17
Slika 10. Stopa zaposlenosti po JLS u Šibensko-kninskoj županiji.....	17
Slika 11. Korištenje i namjena prostora na području Masterplana	58
Slika 12. Ceste prema vrsti na području Grada Splita	67
Slika 13. Ceste prema vrsti na području Splitsko-dalmatinske županije.....	68
Slika 14. Ceste prema vrsti na području Šibensko-kninske županije	70
Slika 15. Novi Mediteranski koridor TEN-T mreže	75
Slika 16. Granični prijelazi prema kategoriji u Splitsko-dalmatinskoj i Šibensko-kninskoj županiji Izvor: Uredba o graničnim prijelazima Republike Hrvatske NN 79/2013	76
Slika 17. Naplatne postaje na prostoru Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije Izvor: HAK, 2022	77
Slika 18. Omjer volumen/kapacitet unutar vršnog sata na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija.....	79
Slika 19. Omjer volumen/kapacitet unutar vršnog sata na području Grada Splita	79
Slika 20. Omjer volumen/kapacitet unutar 24 sata na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija	80
Slika 21. Izgubljeno vrijeme unutar 24 sata na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija	80
Slika 22. Izgubljeno vrijeme unutar vršnog sata na području Grada Splita	81
Slika 23. Omjer brzine slobodnog toka i dopuštene brzine na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija.....	81
Slika 24. Omjer brzine slobodnog toka i dopuštene brzine na području Grada Splita	82
Slika 25. Ukrcaj i iskrcaj putnika u javnom prijevozu na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija.....	82
Slika 26. Ukrcaj i iskrcaj putnika u javnom prijevozu na području Grada Splita	83
Slika 27. Autobusne stanice na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija.....	83
Slika 28. Autobusne stanice na području Grada Splita	84
Slika 29. Broj putnika u javnom prijevozu na području Funkcionalne regije Srednja Dalmacija	84
Slika 30. Broj putnika u javnom prijevozu na području Grada Splita.....	85
Slika 31. Prosječni promet vozila radnim danom.....	85
Slika 32. Broj prometnih nesreća s lakše ozlijeđenima na području Policijske uprave splitsko- dalmatinske od 2017. do 2021. godine.....	87
Slika 33. Broj prometnih nesreća s teško ozlijeđenima na području Policijske uprave splitsko- dalmatinske od 2017. do 2021. godine.....	87
Slika 34. Broj prometnih nesreća s poginulima na području policijske uprave splitsko-dalmatinske od 2017. do 2021. godine	88



Slika 35. Broj i vrsta prometnih nesreća na području Šibensko-kninske županije.....	89
Slika 36. Kretanje broja vozila i automobila u Splitsko-dalmatinskoj i Šibensko-kninskoj županiji 2015.-2021. godine	90
Slika 37. Kretanje broja novoregistriranih automobila u Republici Hrvatskoj u razdoblju 2011.-2021. godine Izvor: Autonet, 2022	91
Slika 38. Udio registriranih vozila prema vrstama goriva u Republici Hrvatskoj, Splitsko-dalmatinskoj županiji i Šibensko-kninskoj županiji 2021. godine Izvor: Centar za vozila Hrvatske, 2022b.	93
Slika 39. Željezničke linije na području Masterplana Izvor: HŽ Infrastruktura, 2022a.....	94
Slika 40. Distribucija maksimalne brzine na željezničkoj liniji M604 Oštarije - Knin – Split Izvor: HŽ Infrastruktura, 2022a	96
Slika 41. Dopuštene/ograničene brzine na željezničkoj liniji M607 Perković – Šibenik Izvor: HŽ Infrastruktura, 2022a	97
Slika 42. Željezničke postaje na prostoru Srednje Dalmacije Izvor: HŽ Infrastruktura, 2022a	98
Slika 43. Mreža gradskih linija javnog prijevoza u Gradu Šibeniku; prva zona	105
Slika 44. Mreža autobusnih linija u drugoj zoni za područje Grada Šibenika	106
Slika 45. Tarifne zone splitske aglomeracije	109
Slika 46. Problemi pješačke mreže Grada Splita	118
Slika 47. Primjer problema u pješačkoj mreži Grada Šibenika	119
Slika 48. Broj prometnih nesreća biciklista, te broj prometnih nesreća s nastradalim i poginulim biciklistima na cijelom teritoriju Republike Hrvatske	120
Slika 49. Broj prometnih nesreća obzirom na posljedice u kojima su sudjelovali biciklisti u Splitsko-dalmatinskoj županiji – 2017.-2021.	122
Slika 50. Parkirališne zone na području Grada Šibenika	123
Slika 51. Teretni promet u luci Split od 2009. do 2019. godine	129
Slika 52. Distribucija putovanja na području Funkcionalne regije	132
Slika 53. Distribucija putovanja na području Šibensko-kninske županije	132
Slika 54. Distribucija putovanja na području Splitsko-dalmatinske županije.....	133
Slika 55. Prijedlozi za poboljšanje uvjeta za prijevoz osobnim automobilom prema anketama kućanstva	133
Slika 56. Prijedlozi za poboljšanje uvjeta u javnom prijevozu putnika prema anketama kućanstva ..	134
Slika 57. Prijedlozi za poboljšanje uvjeta biciklističkog prijevoza putnika prema anketama kućanstva	134



PRILOZI

Tablica 53: Kontingenti stanovništva po gradovima/općinama Splitsko-dalmatinske županije 2021. godine

Grad/Općina	Spol	Dob 0-14	Radni kontingent (15-64)	Dob 65 i više	Indeks starosti	Koeficijent starosti
Splitsko dalmatinska županija	Ukupno	62.619	268.678	92.110	144,6	29,0
	M	32.143	133.660	39.496	124,1	26,4
	Ž	30.476	135.018	52.614	166,3	31,5
Hvar	Ukupno	556	2.511	912	168,6	30,8
	M	251	1.231	400	159,1	28,7
	Ž	305	1.280	512	176,9	32,6
Imotski	Ukupno	1.608	5.951	1.594	96,7	23,8
	M	829	3.014	665	80,6	21,0
	Ž	779	2.937	929	114,0	26,6
Kaštela	Ukupno	6.123	24.466	7.205	119,9	26,3
	M	3.102	12.171	3.170	105,2	24,1
	Ž	3.021	12.295	4.035	135,2	28,3
Komiža	Ukupno	135	845	414	299,5	39,5
	M	79	454	198	245,8	36,0
	Ž	56	391	216	374,0	43,4
Makarska	Ukupno	2.015	8.482	2.804	136,4	28,3
	M	1.016	4.054	1.204	117,5	26,1
	Ž	999	4.428	1.600	155,7	30,3
Omiš	Ukupno	2.217	8.890	3.032	138,7	29,1
	M	1.121	4.533	1.376	127,9	27,4
	Ž	1.096	4.357	1.656	149,9	30,8
Sinj	Ukupno	3.560	15.569	4.323	124,4	26,0
	M	1.805	7.968	1.835	109,1	23,4
	Ž	1.755	7.601	2.488	140,1	28,6
Solin	Ukupno	4.561	16.564	3.737	89,1	21,5
	M	2.414	8.148	1.625	75,5	19,4
	Ž	2.147	8.416	2.112	104,1	23,5
Split	Ukupno	22.690	102.351	35.536	152,5	29,2
	M	11.667	49.657	14.259	123,2	25,7
	Ž	11.023	52.694	21.277	183,3	32,3
Stari Grad	Ukupno	365	1.547	860	223,7	37,8
	M	187	782	392	200,0	34,8
	Ž	178	765	468	248,1	40,6
Supetar	Ukupno	583	2.540	1.202	206,3	35,5
	M	305	1.238	533	178,9	33,4
	Ž	278	1.302	669	236,1	37,5
Trilj	Ukupno	1.198	5.333	1.651	129,6	27,3
	M	613	2.806	708	115,5	24,9
	Ž	585	2.527	943	144,6	29,8
Trogir	Ukupno	1.794	7.708	2.891	154,2	30,7
	M	878	3.754	1.285	137,8	28,6



Grad/Općina	Spol	Dob 0-14	Radni kontingent (15-64)	Dob 65 i više	Indeks starosti	Koeficijent starosti
	Ž	916	3.954	1.606	170,6	32,5
Vis	Ukupno	197	1.090	631	286,0	40,4
	M	100	542	282	262,7	38,1
	Ž	97	548	349	308,8	42,6
Vrgorac	Ukupno	876	3.618	1.204	139,8	29,4
	M	459	1.858	563	128,1	27,9
	Ž	417	1.760	641	152,7	31,1
Vrlika	Ukupno	122	1.064	542	364,6	41,8
	M	56	608	225	351,6	36,0
	Ž	66	456	317	375,7	47,9
Baška Voda	Ukupno	326	1.581	683	184,7	33,1
	M	180	767	310	154,4	30,9
	Ž	146	814	373	220,8	35,1
Bol	Ukupno	265	1.034	379	174,8	32,6
	M	136	509	175	171,8	32,7
	Ž	129	525	204	177,7	32,5
Brela	Ukupno	206	993	427	199,3	34,6
	M	105	482	194	169,9	31,8
	Ž	101	511	233	230,9	37,2
Cista Provo	Ukupno	201	1.071	527	237,7	39,2
	M	86	590	232	242,6	36,3
	Ž	115	481	295	233,5	42,2
Dicmo	Ukupno	451	1817	537	111,8	26,0
	M	216	951	241	105,2	24,5
	Ž	235	866	296	118,5	27,6
Dugi Rat	Ukupno	1.070	4.445	1.361	126,6	26,7
	M	546	2.200	624	115,4	25,2
	Ž	524	2.245	737	138,1	28,1
Dugopolje	Ukupno	694	2.498	550	90,7	21,8
	M	345	1.260	254	85,6	20,8
	Ž	349	1.238	296	95,8	22,8
Gradac	Ukupno	247	1.390	764	278,1	39,7
	M	121	693	339	244,0	37,0
	Ž	126	697	425	313,7	42,2
Hrvace	Ukupno	394	1.998	752	176,7	32,3
	M	208	1.087	329	161,1	30,0
	Ž	186	911	423	194,1	34,6
Jelsa	Ukupno	476	1.961	1.064	219,5	37,9
	M	250	1.018	510	200,6	35,7
	Ž	226	943	554	240,3	40,2
Klis	Ukupno	849	3.409	968	122,6	26,1
	M	427	1.773	421	111,0	23,9
	Ž	422	1.636	547	134,5	28,4
Lećevica	Ukupno	51	270	174	324,2	43,2



Grad/Općina	Spol	Dob 0-14	Radni kontingent (15-64)	Dob 65 i više	Indeks starosti	Koeficijent starosti
	M	22	159	82	315,2	39,5
	Ž	29	111	92	333,3	47,4
	Ukupno	80	415	172	179,7	33,1
Lokvičići	M	44	217	75	154,5	30,4
	Ž	36	198	97	208,8	36,0
	Ukupno	153	842	407	230,6	36,0
Lovreć	M	79	457	184	199,1	32,1
	Ž	74	385	223	266,0	40,2
	Ukupno	569	2.417	1.287	217,6	38,2
Marina	M	307	1.205	657	199,5	37,6
	Ž	262	1.212	630	239,3	38,8
	Ukupno	112	532	287	247,3	38,8
Milna	M	62	264	145	224,4	37,2
	Ž	50	268	142	273,5	40,4
	Ukupno	503	2.093	869	167,8	33,6
Muć	M	274	1.141	389	150,7	30,7
	Ž	229	952	480	187,1	36,7
	Ukupno	134	517	227	164,2	32,3
Nerežišća	M	71	276	97	135,8	29,1
	Ž	63	241	130	198,7	35,7
	Ukupno	334	1.735	926	256,6	38,9
Okrug	M	179	845	448	227,5	37,1
	Ž	155	890	478	289,3	40,6
	Ukupno	828	3.324	846	106,4	24,4
Otok	M	407	1.754	368	103,2	22,9
	Ž	421	1.570	478	109,4	25,9
	Ukupno	679	2.506	850	121,5	27,8
Podbablje	M	356	1.254	375	108,6	25,5
	Ž	323	1.252	475	134,6	30,0
	Ukupno	258	1.284	691	271,5	39,6
Podgora	M	151	644	306	213,0	35,8
	Ž	107	640	385	348,2	43,4
	Ukupno	1.851	6.776	1.776	95,9	22,8
Podstrana	M	989	3.403	813	83,1	21,1
	Ž	862	3.373	963	110,7	24,4
	Ukupno	210	940	388	186,8	34,1
Postira	M	110	480	197	183,1	34,4
	Ž	100	460	191	191,0	33,8
	Ukupno	29	286	183	485,4	46,8
Prgomet	M	14	156	87	504,5	43,2
	Ž	15	130	96	469,2	50,6
	Ukupno	89	414	183	196,8	36,2
Primorski Dolac	M	43	216	80	169,2	32,4
	Ž	46	198	103	226,2	39,8
	Ukupno					



Grad/Općina	Spol	Dob 0-14	Radni kontingent (15-64)	Dob 65 i više	Indeks starosti	Koeficijent starosti
Proložac	Ukupno	500	2.003	609	117,6	27,0
	M	271	1.019	252	96,7	24,5
	Ž	229	984	357	143,0	29,4
Pučišća	Ukupno	250	1.181	495	179,7	32,7
	M	129	612	239	161,5	30,8
	Ž	121	569	256	200,6	34,6
Runovići	Ukupno	281	1.221	466	154,9	31,1
	M	146	634	206	138,2	28,6
	Ž	135	587	260	172,8	33,6
Seget	Ukupno	619	2.722	1.170	181,8	33,1
	M	315	1.400	496	160,7	30,3
	Ž	304	1.322	674	203,5	35,8
Selca	Ukupno	178	885	550	274,1	41,3
	M	92	467	266	257,1	39,3
	Ž	86	418	284	292,3	43,4
Sućuraj	Ukupno	33	200	193	553,7	53,3
	M	16	106	96	513,6	51,8
	Ž	17	94	97	600,0	54,8
Sutivan	Ukupno	117	497	322	269,3	43,2
	M	66	249	156	225,3	41,6
	Ž	51	248	166	330,2	44,7
Šestanovac	Ukupno	189	982	498	255,2	38,5
	M	106	530	217	212,1	34,8
	Ž	83	452	281	308,9	42,4
Šolta	Ukupno	148	969	858	532,0	52,3
	M	81	511	430	492,2	49,1
	Ž	67	458	428	576,1	55,6
Tučepi	Ukupno	227	1.134	458	172,3	31,8
	M	102	571	196	166,5	30,3
	Ž	125	563	262	177,5	33,3
Zadvarje	Ukupno	41	143	105	264,4	41,2
	M	22	75	39	191,7	33,8
	Ž	19	68	66	347,6	47,7
Zagvozd	Ukupno	134	579	244	186,3	35,6
	M	70	302	113	177,4	34,0
	Ž	64	277	131	195,6	37,3
Zmijavci	Ukupno	243	1.085	326	129,7	27,4
	M	117	565	138	112,2	24,8
	Ž	126	520	188	148,5	30,1

Izvor: DZS 2021.

Tablica 54. Kontingenti stanovništva po gradovima/općinama Šibensko-kninske županije 2021. godine



Grad/općina	Spol	Dob 0-14	Radni kontingent (15 - 64)	65 i više	Indeks starosti	Koeficijent starosti
Šibensko-kninska županija	Ukupno	12.279	57.702	26.400	205,3	35,5
	M	6.285	29.290	11.877	184,5	33,1
	Ž	5.994	28.412	14.523	227,1	37,7
Drniš	Ukupno	754	3.909	1.613	202,3	34,3
	M	383	2.082	713	188,7	32,1
	Ž	371	1.827	900	216,3	36,4
Knin	Ukupno	1.537	7.577	2.519	160,4	29,8
	M	775	3.861	1.096	145,0	27,7
	Ž	762	3.716	1.423	176,2	31,9
Skradin	Ukupno	336	1.971	1.042	285,4	40,2
	M	173	1.077	508	282,3	39,0
	Ž	163	894	534	288,6	41,5
Šibenik	Ukupno	5.667	25.963	10.969	189,4	33,7
	M	2.885	12.811	4.806	164,1	31,1
	Ž	2.782	13.152	6.163	215,9	36,2
Vodice	Ukupno	1.147	5.086	2.416	197,4	35,4
	M	609	2.536	1.123	174,3	33,1
	Ž	538	2.550	1.293	222,6	37,6
Bilice	Ukupno	404	1.518	624	150,8	31,4
	M	203	750	306	147,1	30,3
	Ž	201	768	318	154,2	32,5
Biskupija	Ukupno	81	541	555	548,4	56,8
	M	39	313	250	530,0	52,8
	Ž	42	228	305	566,1	61,0
Civljane	Ukupno	16	67	88	572,2	60,2
	M	9	41	36	390,9	50,0
	Ž	7	26	52	857,1	70,6
Ervenik	Ukupno	46	391	352	746,4	53,0
	M	25	242	161	666,7	46,7
	Ž	21	149	191	838,5	60,4
Kijevo	Ukupno	12	149	111	685,7	52,9
	M	5	79	50	680,0	50,7
	Ž	7	70	61	690,9	55,1
Kistanje	Ukupno	336	1.459	855	222,7	40,7
	M	168	825	384	209,9	36,9
	Ž	168	634	471	235,5	44,8
Murter-Kornati	Ukupno	261	1.120	553	195,4	35,1
	M	135	571	253	183,5	33,7
	Ž	126	549	300	207,6	36,4
Pirovac	Ukupno	166	915	525	308,8	43,5
	M	91	479	251	263,3	41,0
	Ž	75	436	274	368,4	46,0
Primošten	Ukupno	328	1.528	771	226,7	37,9



Grad/općina	Spol	Dob 0-14	Radni kontingent (15 - 64)	65 i više	Indeks starosti	Koeficijent starosti
	M	172	795	363	215,9	36,8
	Ž	156	733	408	238,2	38,9
Promina	UKUPNO	90	461	392	357,6	50,1
	M	40	245	175	346,0	47,4
	Ž	50	216	217	368,1	52,6
Rogoznica	Ukupno	219	1.152	735	314,7	43,8
	M	118	583	373	297,4	43,2
	Ž	101	569	362	334,3	44,4
Ružić	Ukupno	171	723	389	214,0	38,2
	M	85	396	170	189,6	33,5
	Ž	86	327	219	238,6	43,0
Tisno	Ukupno	355	1.632	921	251,7	39,2
	M	189	801	431	224,1	37,4
	Ž	166	831	490	281,9	41,0
Tribunj	Ukupno	236	889	469	190,5	36,6
	M	123	427	220	177,8	35,3
	Ž	113	462	249	203,3	37,7
Unešić	Ukupno	117	651	501	384,5	47,0
	M	58	376	208	342,9	41,1
	Ž	59	275	293	425,6	53,0

Izvor: DZS 2021