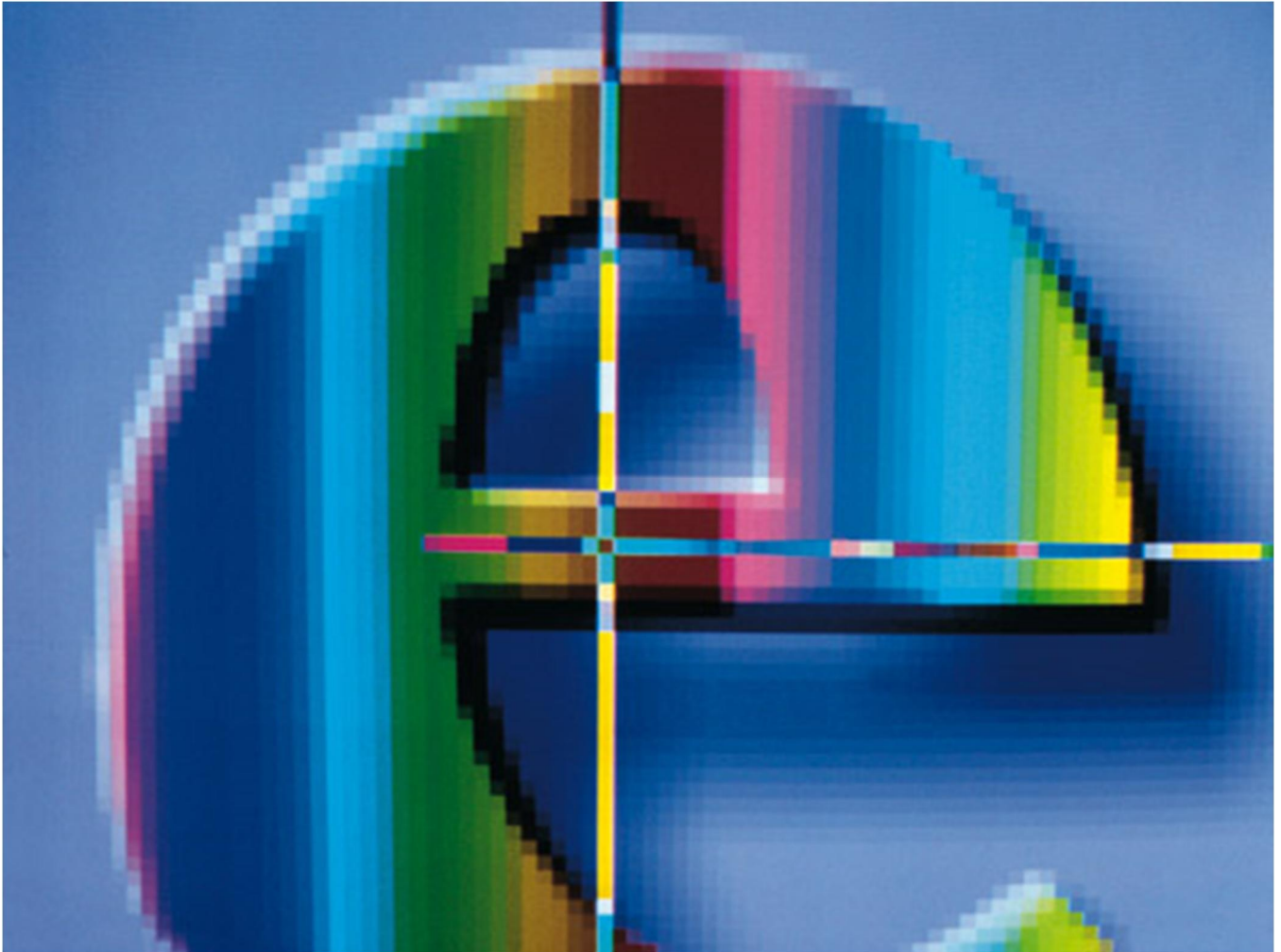


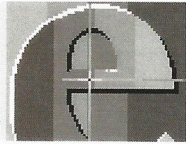
**STRATEŠKA STUDIJA O UTJECAJU  
PROMETNOG MASTERPLANA  
FUNKCIONALNE REGIJE  
SJEVERNA DALMACIJA NA OKOLIŠ**

**Netehnički sažetak**



**EKONERG - Institut za energetiku i zaštitu okoliša**

**Zagreb, studeni, 2018.**



**EKONERG d.o.o.**

Koranska 5, ZAGREB, HRVATSKA

Naručitelj: Grad Zadar  
Narodni trg 1, Zadar

Broj ugovora kod Naručitelja: Klasa: 340-01/17-01/295  
Urbr: 2198/01-2-18-62

Radni nalog: I-03-0466

Naslov:

**STRATEŠKA STUDIJA O UTJECAJU  
PROMETNOG MASTERPLANA  
FUNKCIONALNE REGIJE  
SJEVERNA DALMACIJA NA OKOLIŠ**

**Netehnički sažetak**

Direktor Odjela za zaštitu okoliša:  
i održivi razvoj:

dr.sc. Vladimir Jelavić, dipl.ing.str.

Direktor:

mr.sc. Zdravko Mužek, dipl.ing.str.

Zagreb, studeni, 2018.

**Voditelj izrade Strateške studije: Veronika Tomac, dipl.ing.kem.tehn.**

Autori: Ekonerg d.o.o. - stručnjaci navedeni u ovlaštenju  
Ministarstva zaštite okoliša i energetike:  
Veronika Tomac, dipl.ing.kem.tehn.  
Matko Bišćan, mag.oecol. et prot.nat.  
Berislav Marković, mag.ing.prosp.arch.  
Elvira Horvatić Viduka, dipl.ing.fiz.(meteo)  
dr.sc. Vladimir Jelavić, dipl.ing.str.  
Maja Jerman Vranić, dipl.ing.kem.  
Renata Kos, dipl.ing.rud.


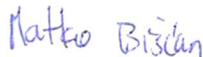






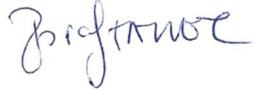
Ekonerg d.o.o. - ostali stručnjaci:  
Kruna Marković, mag.ing.sliv., MSc  
Dora Stanec, mag.ing.hort.

**Voditelj izrade Glavne ocjene: Berislav Marković, mag.ing.prosp.arch.**

Suradnici na Glavnoj ocjeni: Ekonerg d.o.o. - stručnjaci navedeni u ovlaštenju  
Ministarstva zaštite okoliša i energetike:  
Matko Bišćan, mag.oecol. et prot.nat.  
Berislav Marković, mag.ing.prosp.arch.  
Veronika Tomac, dipl.ing.kem.tehn.

Ekonerg d.o.o. - ostali stručnjaci:  
Kruna Marković, mag.ing.sliv., MSc

## Pregled autora po poglavljima:

Ekonerg d.o.o. - stručnjaci navedeni u ovlaštenju Ministarstva zaštite okoliša i energetike:	
Veronika Tomac: Poglavlje: 1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 3.7, 3.8, 3.10, 3.11, 3.16, 3.17, 4, 5, 6, 7.2, 7.4, 7.5, 7.12, 7.13, 7.14, 7.15, 7.17, 8, 9, 10, 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 12, 13, 14	
Matko Bišćan: Poglavlje: 2.2, 3.9, 3.10, 3.11, 4, 5, 6, 7.6, 7.7, 7.8, 8, 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 12, 13, 14	
Berislav Marković: Poglavlje: 1.2, 3.1, 4, 5, 7.3, 8, 11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.6, 12, 13, 14	
Elvira Horvatić Viduka: Poglavlje: 3.2, 3.15, 4, 7.1, 7.2, 7.15, 8, 13	
Vladimir Jelavić: Poglavlje: 6, 7.1, 13	
Maja Jerman Vranić: Poglavlje: 1.2, 7.16, 13	
Renata Kos: Poglavlje: 3.3, 3.4, 3.5, 13	
Ekonerg d.o.o. - Ostali stručnjaci:	
Kruna Marković: Poglavlje: 3.12, 3.13, 4, 7.9, 7.10, 8, 11.2, 11.4, 13	
Dora Stanec: Poglavlje: 3.6, 3.14, 4, 7.11, 8, 13	

**Sadržaj:**

1. Uvod .....	1/18
2. Prometni masterplan funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija .....	1/18
3. Utjecaji na okoliš i mjere zaštite okoliša .....	11/18
4. Prihvatljivost za ekološku mrežu .....	15/18
5. Program praćenja stanja okoliša i ekološke mreže .....	18/18

## 1. Uvod

Strateška procjena utjecaja na okoliš postupak je kojim se procjenjuju vjerojatno značajni utjecaji na okoliš koji mogu nastati provedbom strategije, plana ili programa. Njome se stvara osnova za promicanje održivog razvitka kroz objedinjavanje uvjeta za zaštitu okoliša u strategije, planove ili programe. Time se omogućava da se odluke o prihvaćanju strategije, plana ili programa donose uz poznavanje njihovih mogućih značajnih utjecaja na okoliš, a nositeljima razvoja projekata - zahvata pružaju se okviri djelovanja i daje se mogućnost pravovremenog uključivanja bitnih elemenata zaštite okoliša u donošenje odluka.

Podloga za stratešku procjenu utjecaja na okoliš je Strateška studija.

Predmet ove Strateške studije je Nacrt prijedloga prometnog masterplana funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija. Njegova svrha je predložiti ciljeve i mjere za dugoročan, učinkovit i održiv razvoj prometnog sustava funkcionalne regije u skladu s europskim i nacionalnim strategijama i planovima te zahtjevima i potrebama gospodarstva i stanovništva. Prostorni obuhvat Prometnog masterplana funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija je Zadarska županija.

Strateška studija o utjecaju Prometnog masterplana funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija na okoliš izrađena je prema zahtjevima iz propisa<sup>1</sup> i Odluke o sadržaju Strateške studije o utjecaju Prometnog masterplana funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija na okoliš od 10.08.2018.<sup>2</sup>

## 2. Prometni masterplan funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija

Kako je već rečeno u poglavlju 1. UVOD, svrha je Prometnog masterplana funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija (u nastavku: Prometni masterplan) predložiti ciljeve i mjere za dugoročan, učinkovit i održiv razvoj prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija, odnosno prostora Zadarske županije.

Održivi prometni sustav znači organizaciju prometa koji se oslanja na pješaćenje, vožnju biciklom, korištenje javnog prijevoza umjesto automobila. Težnja je stvaranje integriranih i intermodalnih sustava prijevoza.

Integrirani prijevoz putnika, ponekad i integrirani javni prijevoz putnika ili integrirani prijevozni sustav je sustav lokalnog javnog prijevoza koji objedinjuje različite modove javnog prijevoza u jednu cjelinu na nekom području. Takav sustav koristi prednosti svih prijevoznih modova, a suradnja modova u velikoj mjeri poništava nedostatke pojedinog prijevoznog moda. On omogućuje stvaranje intermodalnih terminala - mjesta gdje se lako presjeda s jednog prijevoznog moda na drugi, usklađivanje voznih redova između različitih modova i korištenje jedinstvenih prijevoznih karata za sve vrste modova u sustavu. Intermodalni transport u prometu tereta podrazumijeva premještanje tereta u jednom i istom natovarenom (ukrcanom) sredstvu ili

<sup>1</sup> Zakon o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13 – Zakon o gradnji, 78/15, 12/18), Uredba o strateškoj procjeni utjecaja strategije, plana i programa na okoliš (NN 3/17) i Zakon o zaštiti prirode (NN 80/13, 15/18)

<sup>2</sup> Klasa: 340-01/16-01-552, Urbroj: 2198/1-2-18-30

vozilu koje se uspješno može koristiti u više vrsta transporta (npr. kontejneri, prenosivi sanduci i sl.) bez posebne manipulacije samim teretom pri promjeni vrste prijevoza.

U izradi Prometnog masterplana analizirani su: (1) zahtjevi iz relevantnih europskih i nacionalnih strategija i planova, (2) zahtjevi iz primjenjivih europskih i nacionalnih propisa, (3), specifičnosti Zadarske županije te (4) postojeći podaci o prometnoj infrastrukturi i prometu na prostoru Zadarske županije, a kroz posebne aktivnosti - brojenje prometa na odabranim raskrižjima i presjecima te ankete prikupljeni su dodatni podaci potrebni za prometni model.

Na temelju prethodno navedenih podataka razvijen je četverostupanjski model prometnih tokova, koji je pokazatelj postojećeg stanja i osnova za simulaciju budućeg željenog stanja.

Prometnim modelom analizirane su i hipoteze postavljene tijekom izrade Prometnog masterplana - opće hipoteze, hipoteze za kvalitetu javnog prijevoza, hipoteze iz cestovnog prijevoza, hipoteze o financiranju prometnog sektora. Analizom hipoteza nastali su ciljevi Prometnog masterplana, kojima su pridružene mjere za postizanje ciljeva.

Ciljevi Prometnog masterplana podijeljeni u sljedeće grupe: (1) opći ciljevi, (2) ciljevi unapređenja pristupačnosti i dostupnosti, (3) ciljevi unapređenja kvalitete javnog prijevoza, (4) ciljevi optimizacije prometa u Zadarskoj županiji, (5) ciljevi poboljšanja infrastrukture i (6) ciljevi povećanja financijske održivosti prometnog sustava. Ciljevi Prometnog masterplana navedeni su i opisani u TAB.1-1. Za postizanje ciljeva predložene su infrastrukturne, organizacijske i upravljačke mjere. Mjere su navedene i opisane u TAB.1-2.

Ciljevi i mjere Prometnog masterplana usmjereni su na stvaranje održivog prometnog sustava, za što su kako se vidi iz predloženih mjera predviđene izrade studija i/ili analiza te aktivnosti koji se odnose na uspostavu i/ili unaprjeđenje organizacije prometnog sustava. Predloženi koncept zahtjeva i određene zahvate / projekte u prostoru. To obuhvaća izgradnju, uređenje i/ili proširenje pješačke i biciklističke infrastrukture, stajališta javnog gradskog prijevoza, parkirališta / garaža, punionica električnih vozila, intermodalnih terminala, većim dijelom unutar naselja i turističkih središta. Moguća je i izgradnja i/ili rekonstrukcija drugih sadržaja, što će se odrediti izradom posebnih studija i/ili analiza koje predlaže Prometni masterplan. Međutim, već su na razini Prometnog masterplana posebno istaknuti zahvati / projekti: čvrsta veza otok Ugljan - kopno, zadarska obilaznica i državna cesta na Ugljanu sa spojem na most Ždrelac i otok Pašman.

Scenariji prometnog razvoja<sup>3</sup> pokazuju da se provedbom svih mjera Prometnog masterplana očekuje povećanje pješačkog i biciklističkog prometa te korištenja javnog prijevoza umjesto automobila. Očekuju se kvalitetne prometne veze, smanjenje vremena putovanja i opterećenja urbanih područja i turističkih središta prometom.

---

<sup>3</sup> Zaključci razmatranja četiri scenarija prometnog razvoja u Prometnom masterplanu: (1) "Ne činiti ništa" do 2022., 2030. i 2040. godine, (2) "Učiniti nešto" do 2022. godine, (3) "Učiniti minimalno" do 2030. godine i (4) "Učiniti sve" do 2040. godine. Zaključak razmatranja Prometnog masterplana i Strateške studije je da primjena svih mjera Prometnog masterplana ima u najveću korist za poboljšanje prometnih učinaka i u cjelini za okoliš.

Tablica 1-1: Ciljevi Prometnog masterplana

Opći ciljevi - OC
<p><b>OC1 Smanjenje negativnog utjecaja prometa na okoliš</b></p> <p>OPIS CILJA: Prema provedenom istraživanju o potrošnji energije prema vrstama goriva benzin je energent s najvećom potrošnjom energije, pri čemu benzin i dizel zajedno čine čak 99,7% ukupne potrošnje energije u MWh. Iz anketnog istraživanja provedenog među sudionicima radionice hipoteza čak 88,9% ispitanika je izjavilo kako im je glavni način prijevoza automobil kao vozač. Bazirajući se na Bijeloj knjizi i Strategiji razvoja prometa RH potrebno je smanjiti utjecaj prometa na okoliš smanjenjem emisije CO<sub>2</sub> u atmosferu na 80-95% vrijednosti iz 1990. godine, unapređenjem energetske učinkovitosti kroz realizaciju nabave vozila javnog prijevoza koja za pogon koriste obnovljive izvore energije te realizaciju ostalih mjera usmjerenih na preraspodjelu udjela modova u korist energetski i okolišno povoljnih poput javnog prijevoza, bicikla i pješčenja.</p>
<p><b>OC2 Unapređenje učinkovitosti i održivosti prometnog sektora</b></p> <p>OPIS CILJA: Organizacijski je potrebno unaprijediti i poboljšati suradnju među mjerodavnim dionicima te osigurati interoperabilnost cijelog prometnog sustava. Prema strategiji Europske unije, potrebno je povećati udio ekološki prihvatljivih modova prijevoza u putničkom i teretnom prometu (modalna razdioba). U putničkom prijevozu nužno je povećati udio putovanja javnim prijevozom, biciklom i pješčenjem, dok je u teretnom prometu nužno povećati korištenje željezničkog sustava i nastaviti rast u pomorskom sustavu. Osim ekoloških značajki, ovi ciljevi smanjit će i loše ekonomske učinke povećavajući tako učinkovitost prometnog sustava u cjelini.</p>
<p><b>OC3 Povećanje konkurentnosti gospodarstva</b></p> <p>OPIS CILJA: Izgrađen, uređen i učinkovit sustav nužan je za razvoj gospodarstva i podizanje razine njegove konkurentnosti. Zbog toga, nužno je djelovati na jačanje logističkih klastera kako bi se edukacijski sustav što više integrirao s postojećim prometnim sustavom pružajući nove, inovativne mogućnosti u povećanju dodane vrijednosti tereta koji se prevozi. Bitno je i logističko spajanje poduzetnika unutar županije i unutar gradova na način da se organizacija cijelog prijevoznog procesa može izvršiti na jednom mjestu (ili na što manje lokacija). Osim spajanja dionika prometnog sustava potrebno je pružiti visoku razinu mobilnosti radno sposobnog stanovništva, učenika, studenata i umirovljenika olakšavajući im pritom dnevne potrebe za putovanjem, tj. smanjiti prostorne barijere takvog dijela stanovništva koje direktno utječe na konkurentnost gospodarstva. Zadnja i ne manje bitna stavka u ovom pogledu je povezivanje industrijskih/poduzetničkih zona na svim razinama povećavajući pritom udio više održivih prijevoznih modova.</p>
<p><b>OC4 Unapređenje stupnja sigurnosti i zaštite prometa</b></p> <p>OPIS CILJA: Glavni cilj povećanje stupnja sigurnosti svih dionika prometa jest rješavanje problema crnih točaka i smanjenja broja prometnih nesreća uključivanjem prometne sigurnosti u svaku fazu provedbe prometnih projekata kao jednog od najvažnijih faktora za izbor trasa i konačnih rješenja, promoviranjem sigurnijih modova prijevoza te implementacijom novih tehnologija i inteligentnih prometnih rješenja. Bitno je i definiranje lokacija najvećih negativnih utjecaja prometa na ljudsko zdravlje i zaštita prometnih dionika od njih. Nužno je i smanjenje razine vandalizma, na i u, vozilima javnog prijevoza povećavajući tako osjećaj sigurnosti korisnika istih.</p>
<p><b>OC5 Unapređenje razine upravljanja prometnim sustavom prema načelima ekonomske i društvene učinkovitosti</b></p> <p>OPIS CILJA: Razvojem turizma i općenitim gospodarskim razvojem izražena je sve veća opterećenost prometnog sustava Zadarske županije u ljetnim mjesecima, što utječe na smanjenu razinu njegove učinkovitosti. Radi toga se ističe potreba za prihvaćanjem i implementacijom odgovarajućih strateških smjernica u razvoju prometnog sektora, koje će djelovati na uvođenje integriranog javnog prijevoza, uspostavu Park&amp;Ride sustava i intermodalnih čvorišta, uvođenje ITS koji će omogućiti praćenje i vođenje prometnog toka te davati pravodobne i točne informacije o trenutnoj situaciji ovisno o segmentu prometnog sustava. Uz to, potrebno je i podizanje razine svijesti o korištenju održivih oblika mobilnosti kroz promociju biciklizma i pješčenja i izgradnju odvojenih koridora za pješake i bicikliste.</p>
<p><b>OC6 Povećanje razine intermodalnosti</b></p> <p>OPIS CILJA: Radi ostvarivanja održivosti prometnog sektora u cjelini, važno je povećati interoperabilnost koja će omogućiti korištenje potencijala svakog vida prijevoza i poticati modalnu transportnu promjenu prema aktivnim putovanjima (biciklizam i hodanje), javnom prijevozu i/ili prema shemama zajedničke mobilnosti, kao što su bicikl i dijeljenje automobila (car-sharing) kako bi se smanjilo onečišćenje u gradovima. Za ostvarivanje potpune efikasnosti cijelog prometnog sustava ključno je osmisliti kvalitetnu intermodalnu mrežu s ravnomjerno raspoređenim intermodalnim čvorištima. U sektoru cestovnog prometa važno je omogućiti odgovarajuću razinu pristupačnosti u skladu s potrebama, odnosno čvorištima u gravitirajućim područjima. U sektoru cestovnog prometa važno je omogućiti odgovarajuću razinu pristupačnosti u skladu s potrebama, odnosno čvorištima u gravitirajućim područjima (npr. morske i zračne luke, željeznički kolodvori, radna mjesta, poslovne zone itd.). Veći broj parkirališnih mjesta povezanih sa sustavima javnog prijevoza, morskim i zračnim lukama potaknut će prelazak s jednog u drugi vid prijevoza u prilog javnom prijevozu, a time i smanjiti broj uskih grla na cestama.</p>
<p><b>OC7 Unapređenje procesa prikupljanja i upravljanja prometnim podacima</b></p> <p>OPIS CILJA: Radi kvalitetnijeg planiranja i upravljanja prometnim sustavom nužno je imati kvalitetne i pouzdane podatke. Sustav prikupljanja i upravljanja podataka potrebno je poboljšati implementacijom suvremenih tehnoloških rješenja kako bi se osiguralo da su informacije koje se prikupe unificirane te da sadržajno i po kvaliteti zadovoljavaju međunarodnu razinu. Nužno je i osnivanje jedinstvenog ureda za upravljanje i planiranje prometnim podacima, koji će biti vertikalno i horizontalno umrežen sa ostalim dionicima koji sudjeluju u prikupljanju i upravljanju prometnim podacima u RH i okruženju.</p>



<b>Ciljevi unapređenja pristupačnosti i dostupnosti - SC1</b>
<p><b>SC1a Unapređenje međunarodne, regionalne i međugradске putničke pristupačnosti</b></p> <p>OPIS CILJA: Osim što je odredište turista, Zadarska županija je i tranzitna županija u pogledu unutardržavnih putničkih tranzitnih pravaca (unutrašnjost Hrvatske - Središnja i Južna Dalmacija i obratno) s daljnjim potencijalom jačanja međunarodnog tranzitnog putničkog pravca Srednja Europa - Hrvatska - Crna Gora - Albanija- Grčka i obratno. Zbog dobre povezanosti Zračne luke s udaljenim područjem, u svrhu rasta broja putnika, ulaganja se usmjeravaju na poboljšanje prometnih i infrastrukturnih kapaciteta zračne luke za zrakoplove koji odgovaraju kodu ICAO 4E. Problem tranzitnog prometa ogleda se u neadekvatnom sustavu naplate cestarine radi kojeg dolazi do stvaranja kolona na ulazu/izlazu s autoceste te u velikoj količini prometa koja prolazi Županijom tijekom turističke sezone i koja predstavlja prijetnju unutar - županijskim i unutar - gradskim prometnim tokovima. Iako je u cestovnom smislu Zadarska županija odgovarajuće povezana s ostalim regijama Hrvatske, potrebno je ocijeniti potrebu rehabilitacije i modernizacije željezničke infrastrukture kako bi se osigurala kvalitetnija putnička dostupnost Zadarske županije</p>
<p><b>SC1b Unapređenje povezanosti otoka i kontinentskog zaleđa s funkcijom glavnih gravitacijskih centara u Županiji</b></p> <p>OPIS CILJA: Analizom je utvrđeno kako Zadarsku županiju karakterizira nedovoljna povezanost između rijetko naseljenih prostora u kontinentskom zaleđu i na otocima s priobalnim centrima. Kako je potražnja za javnim prijevozom u nekim područjima kontinentskog zaleđa premala, potrebno je uvođenje usluge prijevoza na zahtjev (on-demand) i specijalnih učeničkih linija javnog prijevoza, kvalitetnije rasporediti stajališta javnog prijevoza u skladu s populacijskim kretanjima te optimizirati županijske linije javnog prijevoza. Radi boljeg povezivanja otoka predviđa se izgradnja čvrste veze s Ugljanom te podizanje razine učinkovitosti javnog brodskog prijevoza.</p>
<p><b>SC1c Unapređenje pristupačnosti javnog prijevoza</b></p> <p>OPIS CILJA: Analizom je utvrđena nedovoljna razina pristupačnosti javnog prijevoza putnicima, posebice u kontinentskom zaleđu Županije. Osim povećanja broja linija i dnevnih polazaka, linije je nužno organizirati povećanjem dostupnosti javnog prijevoza (maksimalna udaljenost do stajališta javnog prijevoza može iznositi 600 m, a poželjno je da bude do 400 m). Na taj se način i najudaljenijim naseljima mora omogućiti dostupnost javnog prijevoza i povezanost s glavnim aglomeracijskim središtima unutar i izvan Zadarske županije.</p>
<b>Ciljevi unapređenja kvalitete javnog prijevoza (JP) - SC2</b>
<p><b>SC2a Uvođenje sustava integriranog prijevoza putnika</b></p> <p>OPIS CILJA: Sukladno europskoj i svjetskoj praksi nužno je uvođenje sustava integriranog prijevoza putnika koji će pružiti mnoge pogodnosti za korisnike i pružatelje usluga u sustavu prijevoza putnika. Potrebno je osnivanje prijevozne tarifne unije i prometne uprave koja nadzire uvođenje i provođenje sustava integriranog prijevoza putnika</p>
<p><b>SC2b Povećanje kvalitete uslužnosti javnog prijevoza</b></p> <p>OPIS CILJA: Ključna stavka koja utječe na razinu korištenja javnog prijevoza je kvaliteta usluge. Pod povećanjem razine uslužnosti i kvalitete javnog prijevoza podrazumijeva povećanje broja linija, dnevnih polazaka, bolju premreženost Županije linijama javnog prijevoza te njihovu bolju koordinaciju. Također, to uključuje i nabavu novih vozila i javnom prijevozu i uvođenje zajedničkih sustava karata.</p>
<p><b>SC2c Povećanje razine informiranosti putnika i dostupnosti informacija o javnom prijevozu među turistima</b></p> <p>OPIS CILJA: Kako bi javni prijevoz postao jednostavniji za korištenje, jedna od ključnih stavki je povećanje razine informiranosti putnika. Svakom korisniku javnog prijevoza moraju se pružiti točne informacije u realnom vremenu i na jednostavan način kako bi se maksimalno olakšalo korištenje sustava javnog prijevoza. Također, kako je Zadarska županija jedno od turističkih središta Hrvatske, nužno je sustave informiranja putnika javnog prijevoza prilagoditi i turistima pružajući sve informacije o linijama javnog prijevoza, polascima i dolascima, lokacije stajališta itd., na jednostavan način i na jednom mjestu.</p>
<p><b>SC2d Poboljšanje percepcije i podizanje svijesti o prednostima korištenja javnog prijevoza</b></p> <p>OPIS CILJA: Kako bi se povećao broj korisnika javnog prijevoza i kako bi se sustav optimalno koristio nužno je podizanje svijesti građana o prednostima korištenja javnog prijevoza i edukacija korisnika od najranije dobi zašto i kako koristiti sustav javnog prijevoza. Na taj se način može promijeniti svijest i navika stanovništva</p>
<b>Ciljevi optimizacije prometa u Zadarskoj županiji - SC3</b>
<p><b>SC3a Promjena raspodjele putnika u korist javnog prijevoza u odnosu na cestovni</b></p> <p>OPIS CILJA: Analizom rezultata anketiranja ustanovljeno je kako se u svim dobnim skupinama najviše ispitanika koristi automobilom kao vozači, dok u dobnj skupini od 18-34 godine tek 23,9% ispitanika koristi javni prijevoz, a u dobnj skupini 35-54 godine samo 5% ispitanika koristi javni prijevoz. Kako bi se smanjilo prometno opterećenje, povećala održivost i učinkovitost prometnog sektora, cilj je da se kroz povećanje kvalitete i učinkovitosti javnog prijevoza povećava i njegov udio u raspodjeli putnika u odnosu na cestovni prijevoz.</p>
<p><b>SC3b Poboljšanje integracije pomorskog i željezničkog prijevoza u sustavu lokalnog i regionalnog prijevoza (putničkog i teretnog)</b></p> <p>OPIS CILJA: Analizom je utvrđeno kako je na većini otočnog prostora zastupljen proces depopulacije. Bez razvoja kvalitetnog javnog obalnog linijskog prijevoza, održivi razvoj otoka je ugrožen. Stoga je za poboljšanje integracije pomorskog prijevoza s ostalim prometnim modovima, nužno osigurati sigurnost, redovitost, pouzdanost i udobnost te koordinirati te usluge međusobno i s integriranim prometnim sustavom na kopnu. Nužno je i pomorske luke prilagoditi i ako je potrebno i nadograditi za potrebe obalnog linijskog putničkog i teretnog prometa, a dostupnost i povezanost s lukama potrebno je poboljšati.</p>

<b>Ciljevi optimizacije prometa u Zadarskoj županiji - SC3 - nastavak</b>
<p><b>SC3c Povećati pouzdanost pomorskog prometa (javnog prijevoza i opskrbnog lanca) u otežavajućim vremenskim uvjetima</b></p> <p>OPIS CILJA: Na korištenje i kvalitetu pomorskog prometa direktno utječe njegova pouzdanost. Kako bi se povećala pouzdanost pomorskog prometa u otežavajućim vremenskim uvjetima potrebno je unaprijediti upravljanje kroz razvoj ITS-a, modernizirati obalne radio-postaje i nadograditi sustav za nadzor i upravljanje pomorskim prometom VTMS kako bi se uspostavila cjelovita usluga nadzora i upravljanja pomorskim prometom. Također, potrebno je uspostaviti sustav ranog otkrivanja i uklanjanja sigurnosnih rizika u pomorskom prometu</p>
<b>Ciljevi poboljšanja infrastrukture - SC4</b>
<p><b>SC4a Unapređenje infrastrukture javnog putničkog prijevoza</b></p> <p>OPIS CILJA: Kako bi se povećala učinkovitost javnog putničkog prijevoza nužno je unaprijediti infrastrukturu kojom se odvija javni prijevoz. Uz rehabilitaciju željezničke infrastrukture, poboljšanje infrastrukture pomorskog prometa, oslobodjenje prometnih trake za vozila javnog prijevoza nužno je i izgraditi mrežu odgovarajuće raspoređenih intermodalnih čvorišta te omogućiti adekvatnu dostupnost tih čvorišta s različitim modovima prijevoza. Također, nužno je kompletnu infrastrukturu prilagoditi osobama s posebnim potrebama.</p>
<p><b>SC4b Podizanje razine učinkovitosti i funkcionalnosti prometnog sustava u turističkoj sezoni</b></p> <p>OPIS CILJA: S obzirom kako je potražnja na glavnim cestovnim pravcima tokom turističke sezone značajno povećana, na mjestima gdje se ustanovi kako je propusna moć na gornjoj granici potrebno je povećati dostupnost područja uvođenjem održivog prometnog koncepta javnog prijevoza i oblicima prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova. Također, za učinkovitost prometnog sustava bitno je unaprijediti i upravljanje i nadzor nad incidentnim situacijama i prometnim gužvama na vrhuncu turističke sezone.</p>
<p><b>SC4c Unapređenje infrastrukture i organizacije prometa u mirovanju</b></p> <p>OPIS CILJA: Terenskim istraživanjem je utvrđeno kako sva parkirališta ne zadovoljavaju uvjete iz važeće zakonske legislativne, a izražen je i problem s deficitom parkirališnih mjesta u gradskim jezgrama tokom turističke sezone što dovodi do stvaranja uskih grla. Kao nužnost se stoga nameće uređenje parkirališta u skladu s važećom zakonskom legislativom i pravilnicima, kvalitetnije upravljanje prometnim tokovima u realnom vremenu te implementacija park&amp;ride sustava.</p>
<b>Ciljevi povećanja financijske održivosti prometnog sustava - SC5</b>
<p><b>SC5a Povećanje učinkovitosti financiranja javnog prijevoza</b></p> <p>OPIS CILJA: Postojeći sustav financiranja javnog prijevoza orijentiran je ponajviše na poseban linijski prijevoz (školski prijevoz) koji je najučinkovitiji samo tijekom trajanja školske godine i samo za djecu. Također, sustav ne predstavlja odgovarajuću prijevoznu ponudu koja bi odgovarala zahtjevima prijevozne potražnje unutar Županije zbog nejasno utvrđenih kriterija kvalitete pružanja usluge. U pogledu financiranja javnog prijevoza koji bi bio na usluzi svim građanima tijekom cijele godine potrebno je točno odrediti način financiranja javnog prijevoza te predložiti mehanizme koji bi aktivno provodili analiziranje sustava JP-a kako bi isti postao što održiviji</p>
<p><b>SC5b Smanjene ukupnih eksternih troškova prometa</b></p> <p>OPIS CILJA: Prema statističkim podacima Europske unije, osobni prijevoz automobilima i zračni promet generiraju najveću količinu eksternih troškova (uzimajući u obzir utjecaj na klimatske promjene, buka, nesreće i ostali troškovi). Najmanje eksternih troškova generiraju autobusni promet, željeznički promet, pomorski, te prijevoz unutarnjim vodnim putovima, te su kao takvi prepoznati kao održivi oblici prijevoza ljudi i tereta.</p>
<p><b>SC5c Osiguranje odgovornosti i suradnje mjerodavnih dionika</b></p> <p>OPIS CILJA: Republika Hrvatska i dalje predstavlja osnovni subjekt izgradnje i održavanja državne prometne infrastrukture iako su i ostali subjekti (predstavnici regionalne i lokalne samouprave, subjekti iz privatnog sektora, upravitelje infrastrukture, koncesionare itd.) ključni u poboljšavanju kvalitete učinkovitosti prometnog sustava</p>

Tablica 1-2: Mjere za postizanje ciljeva Prometnog masterplana

<b>Infrastrukture mjere (M-I)</b>
<p><b>M-I-1 Poboljšanje pješačke infrastrukture</b></p> <p>OPIS MJERE: Potrebno je orijentirati se na povećanje pješačkog prometa u svrhu promocije održive mobilnosti. Mreža nogostupa od presudne je važnosti kako bi se povećala mobilnost i dostupnost gradskih područja i sustava javnog prijevoza. Također, vrlo je bitno u pogledu sigurnosnih standarda, da se razvoj nove infrastrukture uskladi s najnovije dostupnim standardima (izgradnja rampi za osobe s posebnim potrebama, širine pješačke infrastrukture, odmorišta, zelenilo koje pruža hladovinu,...). Kako bi se dodatno potaknulo pješčenje građana potrebno je izgraditi dovoljan broj klupa za sjedenje uz pješačke staze. U ovu mjeru spada i izgradnja pothodnika i nadhodnika na opterećenim prometnicama, uključujući i županijske i državne ceste) gdje postoji sigurnosni rizik za sudionike pješačkog prometa.</p>
<p><b>M-I-2 Proširenje mreže pješačkih staza</b></p> <p>OPIS MJERE: Pješaci bi trebali biti u mogućnosti pristupiti bilo kojem mjestu hodajući po najkraćoj sigurnoj stazi i pritom ne dolazeći u konflikt sa motornim vozilima. Mreža pješačkih staza treba osigurati povezanost bez prepreka. Također, jedan od elemenata udobnosti koji se mora uzeti u obzir je širina pješačke staze, kako bi se moglo hodati bez osjećaja prevelike zagušenosti, dok nagib treba biti prilagođen starijim osobama i osobama s invaliditetom. Mjeru je potrebno provesti u svim gradovima i naseljima na području obuhvata projekta, a prioritarno u naseljima uz državne i županijske ceste te posebno u naseljima izraženog turističkog karaktera i na otocima. Ova mjera se posebno odnosi na Zadarski poluotok, koji će u bliskoj budućnosti postati pješačka zona u cijelosti, pa je sukladno tome potrebna izrada Studijske dokumentacije razvoja i kretanja pješaka tim zonama, koja uključuje i organizirani lokalni javni prijevoz unutar zone poluotoka, izgradnju pješačkog pothodnika između Liburnske obale i rive na obali Kneza Trpimira sa pripadajućom garažom u blizini te pozicije integracije javnog gradskog i javnog zonskog prometa, kao i izgradnju parkirališta za posjetitelje u bližoj ili široj okolici poluotoka.</p>
<p><b>M-I-3 Razdvajanje pješačkih zona od ostalih vrsta prometa</b></p> <p>OPIS MJERE: Pješačka zona je prostor koji je uveden kako bi se očuvao koncept otvorenog prostora i omogućio komforan i siguran tok pješačkog prometa. Jedan od ciljeva je ograničiti dostupnost vozila u gradskim središtima i rezervirati ga za pješake. Na taj smanjuje broj točaka na kojima se presijecaju tokovi pješaka i motoriziranog prometa. Takva mjera povećat će sigurnost svih sudionika u prometu, povećati popularnost pješčenja (utječe na smanjenje motoriziranog prometa) i smanjenje emisije štetnih plinova u atmosferu. Ovu mjeru potrebno je provesti u svim većim naseljima s jasnim urbanim centrom, a posebno u naseljima turističkog karaktera.</p>
<p><b>M-I-4 Izgradnja pješačkih nogostupa/staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima javnog gradskog prijevoza, kolodvorima i intermodalnim terminalima</b></p> <p>OPIS MJERE: Pješaci bi trebali na siguran način pristupiti najbližem stajalištu JGP. Pristupni nogostupi/staze moraju minimalno spajati prostor između para autobusnih ugibališta te obližnje okomite priključke sporednih cesta u kojima postoji potencijal generiranja korisnika javnog gradskog prijevoza.</p>
<p><b>M-I-5 Izgradnja biciklističke infrastrukture</b></p> <p>OPIS MJERE: Pravilno izgrađena biciklistička infrastruktura osigurat će sigurno kretanje biciklista. Postojeće biciklističke staze potrebno je uskladiti sa Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi i izgraditi nove. Uz biciklističke staze potrebno je izgraditi odgovarajuće stalke za bicikle ("klamerice") posebice na frekventnim gradskim lokacijama i uvesti brojne pogodnosti za korisnike ovog načina transporta poput besplatnog parkiranja njihovih vozila na rubovima grada, izgradnje video nadziranih parkirališta za bicikle u strogom centru grada, besplatnog prijevoza bicikla na trajektima i sličnog. Biciklistički promet potrebno je po mogućnosti odvajati od motornog prometa širokim zelenim pojasima koji osiguravaju sigurnost, ali i hlad za vrijeme ljetnog razdoblja. Izgradnja biciklističke infrastrukture treba pratiti potrebe lokalnog stanovništva, kao i morfologiju terena te uobičajena kretanja turista za vrijeme sezone. Isto tako planiranje biciklističke infrastrukture treba pratiti Euro Velo 8 rutu te osigurati sporedne spojeve na istu. Nužna je i izrada objedinjene karte biciklističkih staza na području županije koja će biti dostupna na Internetu i snimljena GPS-om kako točrtno tako i visinski, a sve kao odlična podloga za rekreaciju i turističko razgledavanje cijele županije ili samo dijelova iste.</p>
<p><b>M-I-6 Izgradnja i uređenje biciklističkih staza koje povezuju kućanstva sa stajalištima javnog gradskog prijevoza, kolodvorima i intermodalnim terminalima</b></p> <p>OPIS MJERE: Pravilno izgrađena biciklistička infrastruktura mora osigurati povezanost samih kućanstava sa stajalištima JGP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima posebno u manjim mjestima i rubnim dijelovima Grada Zadra.</p>
<p><b>M-I-7 Izgradnja intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta u sustavu javnog prijevoza</b></p> <p>OPIS MJERE: Izgraditi mrežu intermodalnih terminala, mjesta integracije i novih stajališta javnog prijevoza kako bi se putnicima, uključujući i osobe s teškoćama u kretanju, omogućio jednostavan i brz prelazak sa jednog prijevoznog moda na drugi. Lokacije intermodalnih terminala na kojima se omogućava prijelaz iz različitih prijevoznih modova potrebno je prethodno utvrditi putem odgovarajućih studijskih analiza. Na području Putničke luke Gaženice već postoje elementi intermodalnog terminala koje je boljom organizacijom prostora potrebno staviti u punu funkciju intermodalnog terminala.</p>

<b>Infrastrukture mjere (M-I) - Nastavak</b>
<p><b>M-I-8 Uvođenje Park &amp; Ride sustava</b></p> <p>OPIS MJERE: Park &amp; Ride sustav predstavlja proširenje sustava javnog prijevoza. Izgradnja parkirališta prakticira se u kolodvorima izvan centra grada, pri čemu bi prikladna lokacija za Zadar bila na južnom prilazu gradu uz koji već postoji željeznička infrastruktura. Ljudi mogu koristiti svoj vlastiti automobil do najbližeg željezničkog kolodvora kako bi svoje putovanje nastavili održivim modom prijevoza. Dugoročno, to će dovesti do većeg modalnog udjela za javni prijevoz, koji je izravno povezan s brojem automobila na gradskim ulicama. Ovaj sustav može smanjiti dnevni promet kretanja putnika s automobilima i povećati korištenje javnog prijevoza. Smanjenjem broja automobila na ulicama, sustav će smanjiti emisije CO<sub>2</sub>, povećati učinkovitosti Prometnog sustava i dostupnost svih gradskih područja.</p>
<p><b>M-I-9 Uređenje svih stajališta javnog prijevoza u skladu s pravilnikom</b></p> <p>OPIS MJERE: Svi kolodvori i stajališta (uključujući željezničke i autobusne) trebaju biti u skladu s posljednjim sigurnosnim standardima i standardima sveopće pristupačnosti. To znači kako se kolodvori i stajališta koji nisu standardizirani trebaju rekonstruirati u skladu s pravilima sigurnosti, dostupnosti i drugim važnih standardima koji se odnose na specifični tip stanice (autobusne stanice, željeznička službena mjesta). Kolodvori i stajališta u urbanim dijelovima moraju imati informacijske ploče, tzv."displeje", s prikazom svih relevantnih informacija za putnike u realnom vremenu te višejezične mape javne prometne mreže i vozne redove.</p>
<p><b>M-I-10 Povećanje broja prometnih traka rezerviranih za vozila javnog prijevoza</b></p> <p>OPIS MJERE: Za povećanje prosječne brzine vozila javnog gradskog prijevoza u gradovima, potrebno je osigurati određeni broj cestovnih traka rezerviranih samo vozilima javnog prijevoza, svugdje gdje fizički prostor to dopušta. U globalnom smislu, ova mjera bi trebala smanjiti prosječno vrijeme putovanja. To će imati pozitivni utjecaj na prometne gužve, samom promjenom načina prijevoza (s privatnog, na javni) za čim veći broj korisnika prometnog sustava. Navedene trake poželjno je implementirati na način da se prenamjene postojeće kolničke trake ili da iste budu rezervirane za javni promet samo u određenim danima i u određenom vremenu.</p>
<p><b>M-I-11 Razvoj terminala za punjenje električnih vozila</b></p> <p>OPIS MJERE: Zbog sve većeg broja električnih vozila, postoji potreba za električnim stanicama za punjenje, koje bi trebale biti opremljene s najnovijim tehnologijama i nuditi brzo i pouzdano punjenje. U početku parkirna mjesta s mogućnošću punjenja mogu biti smještena na često posjećene lokacije kao što su gradske garaže ili u trgovačkim centrima ili na parkiralištima uz samu jezgru grada, gdje se za takva vozila ne bi naplaćivalo parkiranje. Nakon toga, mreža bi trebala biti proširena na ostala područja gdje već postoji odgovarajuća infrastruktura i pružati module za punjenje koji se mogu koristiti za dijeljenje automobila sustav ili električnih bicikala. Osim toga, potrebno je osigurati i određeni broj mjesta za punjenje i na terminalima gdje se čeka ukrcaj vozila u trajekte, sa osiguranom prednošću ulaska tih vozila na trajekt, poželjno bez naplate trajektne karte za vozilo.</p>
<p><b>M-I-12 Implementacija ITS tehnologije na glavnim cestovnim pravcima</b></p> <p>OPIS MJERE: ITS rješenja na glavnim cestovnim pravcima će pomoći pri upravljanju visoke razine prometa i tereta da se smanje zagušenja i prometne nesreće. Informacije u realnom vremenu mogu biti pružene kontrolnim centrima u prometu i korisnicima. Upravljanje prometom, sustavi kontrole i infrastruktura obuhvaćaju inteligentni nadzor vozila, adaptivnu kontrolu prometa, upravljanje nesrećama i informacijski sustav za putnike, za autoceste i državne ceste, kako bi se osigurale integrirane operacije. Cijeli Zadar i okolni dio koji gravitira Zadru morao biti pokriven kamerama s mogućnosti korekcije semaforških signala prema potrebi prometa iz jednog centra koji ima dobar pregled nad cijelom prometnom situacijom šireg područja. Sustavi kontrole prometa u gradu moraju biti usku povezani sa takvim sustavima HAC-a i HC-a.</p>
<p><b>M-I-13 Prilagodba infrastrukture osobama s posebnim potrebama</b></p> <p>OPIS MJERE: Postojeća infrastruktura na kolodvorima, stajalištima i parkiralištima treba biti prilagođena olakšavanju ulaza/izlaza osobama sa smanjenom mobilnosti, u cilju povećanja pristupačnosti i učinkovitosti prijevoza takvih osoba. Prilagodba na kolodvorima podrazumijeva izgradnju liftova, pokretnih stepenica, toaleta sa pristupom za invalidska kolica te implementaciju zvučnih informativnih najava.</p>
<p><b>M-I-14 Izgradnja informacijske infrastrukture za upravljanje sustavom i kvalitetno informiranje korisnika</b></p> <p>OPIS MJERE: Pružiti točne i pravodobne informacije za prijevoz korisnicima je kritični element poslovanja i upravljanja transportnim sustavom. Razvoj sustava uključuje uvođenje mobilnih aplikacija, prikazivanje informacija o postajama, postojanje web stranice s jednostavnim rasporedima, ugrađene informacijske sustave u svim vozilima itd. Takav informacijska infrastruktura će unaprijediti rad i upravljanje cijelim prometnim sustavom i pružiti veću pouzdanost i "user friendly" uslugu putnicima te omogućiti objedinjavanje svih načina prilaska gradu kroz jednostavnu, dostupnu i višejezičnu Internet platformu.</p>
<p><b>M-I-15 Postavljanje naprava za smirivanje prometa</b></p> <p>OPIS MJERE: Postavljanjem fizičkih prepreka (unutar urbanih cjelina) ili inteligentnih sustava za smirivanje prometa (u manjim sredinama ili na državnim cestama) značajno se utječe na povećanje sigurnosti odvijanja prometa, a posebno se povećava sigurnost za pješake i bicikliste.</p>
<p><b>M-I-16 Uređenje parkirališta u skladu sa zakonskom regulativom i propisima</b></p> <p>OPIS MJERE: Postojeću infrastrukturu parkirališta potrebno je urediti u skladu sa važećom zakonskom legislativom i pravilnicima, što se prvenstveno odnosi na asfaltiranje istih, osiguranje kvalitetne odvodnje oborinskih voda sa primarnim pročišćavanjem, uređenje ulaza i izlaza, postavljanje kamera za detekciju registarskih pločica, postavljanje sustava koji doprinose ubrzanju i automatizaciji naplate, sađenje zelenila koje osigurava hlad, itd. Preporuča se na i izgradnja električnih stanica s najnovijim tehnologijama koje jamče brzo i pouzdano punjenje na najatraktivnijim parkirnim mjestima na javnim parkiralištima, pri čemu se za takva električna vozila ne bi naplaćivalo parkiranje.</p>

<b>Infrastrukture mjere (M-I) - Nastavak</b>
<p><b>M-I-17 Implementacija zona smirenog prometa te shared space zona u gradskim i turističkim središtima prostornog obuhvata</b></p> <p>OPIS MJERE: Iako bi strogo odvajanje prometa značajno povećalo sigurnost prometovanja i povećalo mobilnost, u prvom redu pješaka i biciklista, ponekad je to jednostavno nemoguće izvesti zbog prostornih ograničenja ili sezonske potražnje. U tom kontekstu, zone smirenog prometa, kao i shared space zone u starim dijelovima gradova, manjim mjestima ili turističkim centrima mogu predstavljati optimalno rješenje, pogotovo ako se njihova regulacija mijenja tijekom vremena, odnosno prilagođava stvarnim potrebama lokalnog stanovništva i turista.</p>
<p><b>M-I-18 Rehabilitacija željezničke infrastrukture</b></p> <p>OPIS MJERE: Najvažnija željeznička pruga u kontekstu unutar županijske povezanosti Zadarske županije i povezanosti luke Gaženica sa Srednjom Europom je željeznička pruga M606 Knin-Zadar, približne dužine unutar županije od 60 km, na kojoj se odvija samo teretni promet u minimalnom obujmu. Tek će se nakon izrade studijske dokumentacije koja bi trebala uključivati izradu Studije modernizacije, Studije izvodljivosti predloženih varijantnih rješenja s izborom optimalne varijante, Ekonomsko-financijska analize odabranog varijantnog rješenja, Studije utjecaja na okoliš za odabrano varijantno rješenje ocijeniti isplativost i provedivost modernizacije, ali i svi ostali aspekti kao što su izmještanje dijela trase iz Bibinja te izrada novih dijelova teretne luke u Gaženici ili nekog drugog poslovnoj zoni kao i izgradnju putničkog stajališta kao vezu sa postojećim putničkim terminalom u luci Gaženica. Prilikom izrade studijske dokumentacije potrebno će biti percipirati i dijelove ovog Prometnog Master plana, budući se pojedine mjere pa i ciljevi dijelom oslanjaju i ovise o željezničkom prometu, te se u tom smislu, a obzirom na trenutni status ove pruge, predlaže žurno pokretanje svih radnji unutar izrade studijske dokumentacije koja bi dala osnovne odgovore o budućnosti i potencijalu ove pruge.</p>
<p><b>M-I-19 Razvoj optimalnih načina povezivanja kopna i otoka Zadarskog arhipelaga</b></p> <p>OPIS MJERE: Otok Ugljan je zbog brojnih trajektnih veza i dnevne migracije radnog stanovništva i učenika (najprometnija putnička linija na Jadranu), u načelu prigradska zona grada Zadra. Kako bi Ugljan postao dio Zadra, potrebno je izgraditi čvrstu vezu između Ugljana i kopna. Čvrsta veza moguća je izgradnjom mosta ili podmorskog tunela. To će se odrediti izradom daljnje studijsko-projektne dokumentacije na osnovi niza tehničkih, ekonomskih i drugih parametara. Izgradnjom ovakve veze otvorile bi se mogućnosti razvoja (demografskog, gospodarskog, turističkog,...) i svih ostalih udaljenijih otoka Zadarskog arhipelaga. Optimalni način povezivanja otoka Zadarskog arhipelaga odredit će se pri izradi daljnje studijsko – projektne dokumentacije, za što se preporuča žurna izrada.</p>
<p><b>M-I-20 Nastavak modernizacije sustava luka međunarodnog, nacionalnog i županijskog značaja</b></p> <p>OPIS MJERE: Mjera se prvenstveno odnosi na uređenje lučkog područja luke Gaženica (dio TEN-T mreže) u segmentu teretnog i putničkog prometa, u funkciji intermodalnog čvora, ali i na niz manjih luka čiji položaj omogućuje daljnji razvoj i modernizaciju, u kojima je potrebno predvidjeti odgovarajuće kapacitete za prihvat otpada s brodova, u potrebnom obuhvatu uređaje za obradu otpadnih voda te mjere sprječavanja nastanka izvanrednih događaja, kao i mjere za širenja posljedica istih, ukoliko do njih dođe.</p>
<p><b>M-I-21 Kompletiranje sustava luka nautičkog turizma</b></p> <p>OPIS MJERE: Nautički turizam dio je vrlo važni dio općeg turističkog koji zadnjih godina znatno mijenja strukturu i karakter ukupnog turističkog prometa. Nautičari, kao vlasnici plovila ili samo korisnici plovila, najčešće traže i potpunu uslugu za sebe i za svoje plovilo. Sve veća potražnja za stalnim vezom i broj tranzitnih plovila pred Zadarsku županiju postavlja nove izazove za uređenjem uređenje sustava luka nautičkog turizma državnog i županijskog značaja na području Funkcionalne regije. Prije daljnjih koraka nužno je u okviru izrade studijske dokumentacije sagledati postojeće kapacitete, kapacitete u izgradnji te planirane i prostornim planom predviđene kapacitete te napraviti sveobuhvatnu analizu realnih potreba i mogućnosti uz zadržavanje zaštićenosti krajolika kao jednog od glavnih aduta koji privlači nautičara na ovaj dio Jadrana.</p>
<p><b>M-I-22 Izrada Studije izvodljivosti za izgradnju obilaznih dionica državnih i ostalih prometno opterećenih cesta oko središta populacijski najvećih i turistički najrazvijenijih naselja u priobalnoj zoni</b></p> <p>OPIS MJERE: Osim izražene potrebe za izgradnjom zaobilaznice Grada Zadra, izradom studijske dokumentaciju treba definirati i potrebu za izgradnjom obilaznica cijelog niza manjih i većih priobalnih naselja, prvenstveno turistički aktivnih, u cilju rasterećenja već zagušenih priobalnih prometnica. Razlozi zaobilaska su prvenstveno povećanje sigurnosti odvijanja prometa smanjenjem udjela tranzitnog prometa i povećanje brzine putovanja, te povećanje atraktivnosti pojedinih dijelova županije. Kroz ovu mjeru potrebno je sagledati i projekt izgradnje nove državne ceste na Ugljanu sa spojem na most Ždrelac i otok Pašman.</p>
<p><b>M-I-23 Uređenje autobusnih stanica prema minimalnim tehničkim uvjetima</b></p> <p>OPIS MJERE: Kao osnovna i jedna od jednostavnije provedivih mjera predlaže se uređenje autobusnih stanica javnog prijevoza prema minimalnim tehničkim uvjetima, kako bi se poboljšala njihova funkcionalnost i kako uklonio njihov neatraktivni izgled kojim odbijaju putnika od korištenja javnog prijevoza.</p>
<p><b>M-I-24 Izrada studija regulacija prometa u sezoni</b></p> <p>OPIS MJERE: Obzirom na izrazitu sezonalnost velikog dijela prostora koji pokriva ovaj Prometni Master plan, nužno je izraditi kvalitetnu i prilagodljivu studiju regulacije prometa u sezoni, sa svim uobičajenim scenarijima koji se događaju tokom sezone, a sve kao podloga za daljnju integraciju upravljanja prometom, kroz moderne oblike kontrole i mogućnost prilagodbe u realnom vremenu.</p>
<p><b>M-I-25 Paralelni poljski putovi uz državne ceste u poljoprivredno intenzivnim zonama</b></p> <p>OPIS MJERE: Ovakvi putovi značajni su faktor sigurnosti odvijanja prometa te je iste potrebno predvidjeti i realizirati u skladu i dogovoru sa jedinicama lokalne samouprave kao i poljoprivrednim zadrugama i pojedincima. Dobro osmišljeni i projektirani paralelni poljski putovi mogu poslužiti i kao protu požarni putovi, pješačke i biciklističke staze te kao turističke rute do nekih znamenitosti.</p>

<b>Infrastrukture mjere (M-I) - Nastavak</b>
<p><b>M-I-26 Izrada studijske dokumentacije za daljnji razvoj zračnog prometa u smislu intermodalnog prijevoza</b></p> <p>OPIS MJERE: Razvoj zračnoga prometa u Republici Hrvatskoj, a to uključuje Zračnu luku Zadar, treba se temeljiti na modelu poslovanja koji se razvija u strateškom pravcu izgradnjom novih kapaciteta na području Zračne luke Zadar kao segmenta intermodalnog transporta, a u okviru projekta izgradnje jedinstvenog intermodalnog prometnog sustava na području EU. Intermodalni sustav značajno utječe na smanjenje operativnih troškova putovanja, smanjenje vremena putovanja, povećanje društvene i ekološke svijesti te u konačnici i razvoj mobilnosti promatranog područja. Potreba za izgradnjom studijske analize utemeljena je kao dio promišljanja sustavnog i kvalitetnog unaprjeđenja prometnog sustava u cilju povezivanja Zadarske Županije s udaljenim područjima.</p>
<b>Organizacijske mjere (M-O)</b>
<p><b>M-O-1 Uvođenje usluge javnog prijevoza na zahtjev</b></p> <p>OPIS MJERE: U područjima gdje uvođenje konvencionalnog voznog reda nije moguće zbog nedostatne prijevozne potražnje (manja naselja) uspostavlja se usluga "prijevoza na zahtjev". Usluga omogućuje povezanost manjih naselja sa sustavom javnog prijevoza te je integrirana sa ostatkom sustava JP-a. Ova mjera treba doprinijeti povećanju komercijalne brzine javnog prijevoza kako bi korisnički izbor sve više išao prema opciji korištenja javnog prijevoza.</p>
<p><b>M-O-2 Uvođenje zajedničkog tarifnog sustava</b></p> <p>OPIS MJERE: Uvođenje zajedničkog tarifnog sustava omogućava korištenje svih prijevoznih modova uključenih u sustav IPP-a (željeznica, autobusni prijevoz, car sharing sustav, sustavi javnih bicikala itd...), uz zajedničku tarifu i prijevoznu kartu. Zajednički tarifni sustav omogućuje jednostavno korištenje javnog prijevoza, povećava njegovu popularnost što za posljedicu ima smanjeno korištenje automobila, a time i smanjenje prometnih gužvi.</p>
<p><b>M-O-3 Uvođenje integriranog taktnog voznog reda</b></p> <p>OPIS MJERE: Uvođenje taktnog voznog reda u željezničkom i autobusnom sustavu ukoliko je interval slijeđenja dulji od 10 minuta. Potrebno je koristiti intervale od 10, 20, 30 i 60 minuta. Takvi intervali u obliku voznog reda lako su pamtljivi što krajnjim korisnicima omogućuje jednostavnije korištenje javnog gradskog prijevoza. Također, potrebna je integracija voznih redova svih modova javnog prijevoza. Osnovu prijevoza čini željeznički sustav i na njega se nadovezuju ostali sustavi. Prilikom integracije potrebno je voditi računa o vremenima potrebnima za promjenu prijevoznog sredstva na intermodalnim terminalima. Na taj se način olakšava korištenje sustava javnog prijevoza te smanjuje ukupno vrijeme putovanja što za korisnika predstavlja jedan od glavnih uvjeta pri odabiru načina prijevoza.</p>
<p><b>M-O-4 Uvođenje "car sharing" sustava</b></p> <p>OPIS MJERE: Car sharing sustav je sustav javnih automobila integriran u sustav javnog prijevoza. Uvođenje sustava provodi se u cilju povećanja mobilnosti unutar grada na održiv i ekološki prihvatljiv način. Sustav može biti osnovan kao gradsko poduzeće ili za njega može biti dana koncesija. Ova mjera rezultirat će smanjenim broja vozila unutar grada, u povećanjem mobilnosti stanovnika, poštujući ekološku prihvatljivost i održivost.</p>
<p><b>M-O-5 Daljnji razvoj sustava javnih bicikala</b></p> <p>OPIS MJERE: Bicikli u ovom sustavu dostupni su svima tijekom cijelog dana i korisnik može ostavljati bicikl na bilo kojem terminalu u gradu. Sustav će pružiti odličnu alternativu automobilu na kraćim udaljenostima (5-7km) čime se smanjuje motorizirani promet u gradovima. Sustav javnih bicikala trebao bi imati dobro razvijenu mrežu terminala kako bi ga moglo koristiti što više korisnika.</p>
<p><b>M-O-6 Uvođenje novih kanala za prodaju karata</b></p> <p>OPIS MJERE: U cijelom sustavu mreže javnog prijevoza treba primijeniti nove kanale za prodaju karata. Primjeri su: strojevi za kupnju ulaznica, internet ulaznice, mobilna aplikacija za ulaznice, beskontaktno ulaznice i slično. Novi kanali prodaje će poboljšati dostupnost ulaznica i ponuditi pojednostavljen i "user friendly" sustav za sve vrste putnika (redovite putnike, turiste i slično).</p>
<p><b>M-O-7 Uvođenje ekološki prihvatljivih vozila</b></p> <p>OPIS MJERE: Nabava vozila javnog prijevoza na pogonsko alternativne/kombinirane izvora energije alternativnim/kombiniranim izvorima energije (osnovni cilj prometne politike Europske unije jest smanjenje utjecaja Prometnog sustava na okoliš). Potrebna je implementacija većeg broja vozila - modernizacija voznog parka javnog prijevoza kako bi se povećala energetska učinkovitost i koristila ekološki prihvatljiva vozila.</p>
<p><b>M-O-8 Uvođenje prioritizacije vozila javnog gradskog prijevoza</b></p> <p>OPIS MJERE: Za bržu uslugu javnog prijevoza koja će za putnike biti atraktivnija treba biti uvedena prioritizacija vozila javnog prijevoza na raskrižjima. To znači da bi sustav semafora trebao biti integriran s GPS uređajem u autobusima. Kada autobus stiže do raskrižja, semafor automatski postavlja zeleno svjetlo iz smjera kojeg dolazi autobus.</p>
<p><b>M-O-9 Edukacija za građane o učinkovitom i sigurnom načinu korištenja javnog gradskog prijevoza</b></p> <p>OPIS MJERE: Osmišljavanje i organizacija edukacije za građane, posebice za ranjive skupine, o učinkovitom i sigurnom načinu korištenja JP-a. Potreba za uključivanje i davanje potpore civilnim organizacijama i udrugama koja promoviraju prava putnika</p>
<p><b>M-O-10 Edukacija zaposlenika javnih prijevoznika o ekonomičnoj i sigurnoj vožnji te o komunikaciji s putnicima</b></p> <p>OPIS MJERE: Kako bi prijevoznici u sustavu integriranog javnog prijevoza svojim korisnicima pružili najkvalitetniju uslugu te pravovremenu i kvalitetnu informaciju, biti će potrebno raditi kontinuirane edukacije zaposlenika, kako bi se prvenstveno oni upoznali sa novim uslugama. Sustav integriranog prijevoza biti će na svim strateškim i organizacijskim razinama gospodaren od strane Prometnog ureda/prometne uprave.</p>

<b>Organizacijske mjere (M-O)</b>
<p><b>M-O-11 Organiziranje promotivnih kampanja o prednostima javnog prijevoza</b></p> <p>OPIS MJERE: Potreba za promocijom prepoznatljivosti branda javnog prijevoza, pogotovo IPP-a putem raznih medija (plakati, televizija, razne promocije, akcije, radio, novine itd.)</p>
<p><b>M-O-12 Izrada Studije reorganizacije javnog prijevoza</b></p> <p>OPIS MJERE: Studijom reorganizacije javnog prijevoza treba utvrditi koncept nove organizacije linija i stanica javnog prijevoza na način da se proširi opseg obuhvata javnog prijevoza, potencira integriranost različitih modova prometa gdje god je to moguće, poboljša kvaliteta usluge, poveća komercijalna brzina javnog prijevoza i podigne cjelokupna održivost i percepcija sustava javnog prijevoza, uključujući i sigurnosnu pristupačnost javnom prijevozu (pješačenje, biciklizam).</p>
<p><b>M-O-13 Uvođenje i razvoj koridora za učenike</b></p> <p>OPIS MJERE: Ulice za školarce predstavljaju rute na kojima djeca mogu hodati sama i na siguran način, s ciljem upoznavanja njihovog susjedstva i poboljšanja osjećaja orijentacije. Mjera predlaže uvođenje projekta "Učeničkih koridora" koji podrazumijeva educiranje stanovništva, osoblja barova, restorana, trgovina i sl. na rutama koje djeca koriste na putu prema školi kako bi se djeci pružio dobar primjer (npr. prilikom prelaska ceste). Uz to na koridorima bi se trebali rješavati svi potencijalni problemi uzimajući u obzir da se njima kreću djeca (npr. ugradnja naprava za smirivanje prometa, povećanje preglednosti, izgradnja zaštitnih ograda i sl.).</p>
<p><b>M-O-14 Izrada Studije integriranog javnog prijevoza i putnika</b></p> <p>OPIS MJERE: Studijom je potrebno organizirati uvođenje integriranog sustava prijevoza putnika i tereta svih prometnih vidova na razini Zadarske županije kako bi se definirali svi organizacijski preduvjeti tih oblasti koje bi došle pod zajednički sustav upravljanja uz preuzimanje ovlasti jedinica lokalne samouprave i državnih tijela na području županije, kao i javnih i privatnih logističkih operatera. Studija bi trebala obuhvaćati upravljanje sustavom svih vidova javnog i teretnog gradskog, prigradskog i županijskog prometa. Time bi se stvorio objedinjen sustav koji bi mogao djelovati kroz integrirani sustav javnog i teretnog prijevoza uz kreiranje prometne politike na pojedinim dijelovima prometne mreže u funkciji rasterećenje središta naselja od intenzivnog privatnog sezonskog i uopće teretnog prometa. Ovakva studija bi ujedno doprinijela optimizaciji logističkog transporta čime bi se stvorili preduvjeti za ispravna ulaganja u intermodalne terminale s visokom stopom isplativosti.</p>
<b>Upravljačke mjere (M-U)</b>
<p><b>M-U-1 Osnivanje prometnog ureda za upravljanje prometom</b></p> <p>OPIS MJERE: Osnivanje tijela koji će imati zadatak da koordinira, razvija, unaprijeđuje i nadzire sveukupni sustav gradske i prigradske mobilnosti. Također, u suradnji s državnim tijelima (Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture) koordinira strateški razvoj javnog prijevoza na utvrđenom administrativnom području unije. Tijelo se u načelu osniva od strane jedinica lokalne samouprave (županije, općine, gradovi), međutim moguća su i javno-privatna partnerstva. Temelj za osnivanje tijela će biti Zakon o Integriranom prijevozu putnika čiji prijedlog Nacrta je u izradi.</p>
<p><b>M-U-2 Osigurati kontinuirano prikupljanje podataka o mobilnosti i funkcioniranju sustava</b></p> <p>OPIS MJERE: Potreba za kontinuiranim prikupljanjem prometnih podataka uz redoviti plan prikupljanja podatka. Potrebno je definirati koji dionici prikupljaju koju vrstu prometnih podataka, na koji način te koliko često.</p>
<p><b>M-U-3 Kreiranje baze podataka bitnih za razvoj javnog prijevoza</b></p> <p>OPIS MJERE: Uspostava zajedničke baze podataka u cilju poboljšanja i gospodarenja podacima i informacijama potrebnih za donošenje strateških smjernica te unapređenje kvalitete upravljanja javnim prijevozom. Podaci relevantni za poboljšavanje i razvoj javnog prijevoza trebaju biti dostavljani nadležnom tijelu (Prometni ured/Prometan uprava) koji upravlja i nadzire uspostavljenim integriranim prijevozom na području obuhvata projekta.</p>
<p><b>M-U-4 Uvođenje video nadzora u vozila javnog prijevoza, na prometnice i stajališta javnog prijevoza</b></p> <p>OPIS MJERE: Video nadzor potrebno je uvesti u vozila javnog prijevoza gdje je moguće (do 2025 u sva vozila javnog prijevoza), na prometnice i stajališta javnoga prijevoza kako bi se povećala sigurnost korisnika javnog prijevoza, smanjenje kriminalne radnje, povećala uspješnost identifikacije počinitelja prekršajnih i kaznenih djela, smanjio broj vožnji bez prijevoznih karata, vandalizam na inventar vozila i stajališta, te trošak održavanja i popravaka.</p>
<p><b>M-U-5 Nabava i/ili prilagodba vozila javnog prijevoza osoba s posebnim potrebama</b></p> <p>OPIS MJERE: Potrebno je prilikom nabave novih vozila javnog prijevoza (vlakovi i autobusi) voditi računa da su prilagođeni potrebama osoba sa smanjenom mobilnošću, kako bi im se olakšao ulaz/izlaz i osigurala sigurnost prilikom vožnje.</p>
<p><b>M-U-6 Nabavka opreme i edukacija djelatnika za održavanje vozila i infrastrukture i ostalih sastavnica javnog prijevoza radi uspostave najviših sigurnosnih standarda u eksploataciji</b></p> <p>OPIS MJERE: Potrebna su ulaganja u opremu nužnu za održavanje voznog parka, te kontinuirana edukacija osoblja u cilju držanja koraka sa najvišim normama sigurnosti vozila, ali i kvalitete održavanja infrastrukture javnog prijevoza.</p>
<p><b>M-U-7 Izrada planova razvoja održive mobilnosti (SUMP)</b></p> <p>OPIS MJERE: Planovima razvoja održive urbane mobilnosti želi se postići veća energetska, ekonomska učinkovitost te razina sigurnosti i zaštite okoliša kroz povećanje udjela javnog prijevoza, pješaka i biciklista u modalnoj razdiobi korištenja raznih vidova prijevoznih sredstva. Cilj je odrediti mogućnosti implementacije inovativnih tehnoloških i prostornih rješenja poput Park&amp;Ride sustava, car sharing sustava, shared space zona itd.</p>

### 3. Utjecaji na okoliš i mjere zaštite okoliša

U obradi utjecaja Prometnog masterplana razmatrani su utjecaji na (1) zrak, (2) krajobraz, (3) vodna tijela i morski okoliš, (4) tlo, (5) biološku raznolikost, (6) georaznolikost, (7) zaštićena područja prirode, (8) šume, (9) divljač, (10) kulturna dobra, (11) korištenje i namjenu prostora, materijalnu imovinu te promet, (12) stanovništvo i zdravlje ljudi te kvalitetu života. Razmotrene su i (13) klimatske promjene, (14) buka i vibracije, (15) otpad te (16) socio-ekonomski utjecaj.

Organizacija održivog prometnog sustava oslanja se na pješaćenje, vožnju biciklom i korištenje javnog prijevoza umjesto automobila. Težnja je stvaranje integriranih i intermodalnih sustava prijevoza, koji objedinjuju različite modove prijevoza. Nastaju kvalitetne prometne veze, smanjuje se vrijeme putovanja i opterećenje urbanih područja i turističkih središta prometom.

Održivi prometni sustav u cjelini ima pozitivan utjecaj na okoliš. Taj utjecaj je najprimjetniji kroz smanjenje emisija onečišćujućih tvari i stakleničkih plinova iz cestovnog prometa. To ima direktni pozitivan utjecaj na kvalitetu zraka i kakvoću voda te potom na smanjenje onečišćenja tla. Klimatske promjene globalni su problem, a u lokalnom kontekstu utječu na prethodno navedene sastavnice okoliša, kao i na biljni i životinjski svijet te na ljudsko zdravlje. Održivi prometni sustav znači smanjenu emisiju ugljikova dioksida, stakleničkog plina koji pridonosi klimatskim promjenama. Bolja protočnost prometa znači i manje razine buke, što u urbanim i/ili turističkim središtima znači poboljšanje kvalitete života. Održiv prometni sustav može pridonijeti uravnoteženom demografskom i gospodarskom razvoju različitih dijelova Zadarske županije.

Kako je već rečeno, koncept održivog prometnog sustava zahtjeva određene zahvate / projekte u prostoru. To obuhvaća izgradnju, uređenje i/ili proširenje pješaćke i biciklističke infrastrukture, stajališta javnog gradskog prijevoza, parkirališta / garaža, punionica električnih vozila, intermodalnih terminala, većim dijelom unutar naselja i turističkih središta. Moguća je i izgradnja i/ili rekonstrukcija drugih sadržaja, što će se odrediti izradom posebnih studija i/ili analiza koje predlaže Prometni masterplan. Međutim, već su na razini Prometnog masterplana posebno istaknuti zahvati / projekti: čvrsta veza otok Ugljan - kopno, zadarska obilaznica i državna cesta na Ugljanu sa spojem na most Ždrelac i otok Pašman.

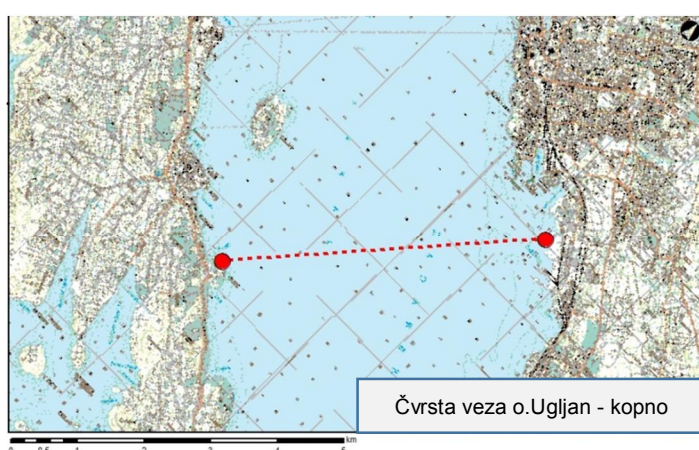
Čvrsta veza kopno - otok Ugljan podrazumijeva izgradnju mosta ili izgradnju podmorskog tunela. Ta alternativna rješenja prate dijelom iste vrste pritisaka i emisija u okoliš, a dijelom različiti pritisci i emisije. Glavna razlika se svodi na utjecaj na vizualne krajobrazne značajke ako se čvrsta veza izvede kao most, odnosno na posebno istaknut mogući utjecaj na vodna tijela i morski okoliš ako se čvrsta veza izvede kao podmorski tunel.

Zaštita okoliša nije jedini čimbenik u odlučivanju o varijanti izvedbe čvrste veze otok Ugljan - kopno. Tu su još tehnički, ekonomski i socio-gospodarski čimbenici. Strateška procjena utjecaja Prometnog masterplana na okoliš preniski je stupanj dokumentacije za odabir konačnog rješenja. To će se napraviti tijekom izrade daljnje dokumentacije potrebne za razvoj projekta čvrste veze, ali su na razini strateške procjene dane mjere zaštite okoliša da se pri tome, uz pitanja okoliša, sagleda i pomorski promet, kako čvrsta veza ne bi priječila pomorski promet i ne bi predstavljala prijetnju za sigurnost pomorskog prometa.



Zadarska obilaznica planira se izvedbom dviju trasa, s vremenskim odmakom njihove izgradnje. Ovom obilaznicom dio prometa će se izmaknuti iz urbanog područja, čime se postiže bolja protočnost prometa, poboljšana kvaliteta zraka i niže razine buke u urbanom području. S obzirom na specifičnosti područja u kojem se planira zadarska obilaznica, odredbe propisa koji uvjetuju zaštitu pojedinih sastavnica okoliša i određuju uvjete za buku u okolišu, na razini strateške procjene utjecaja Prometnog masterplana na okoliš nisu dane posebne mjere zaštite okoliša za razvoj ovog zahvata / projekta.

Za državnu cestu na Ugljanu već je proveden postupak procjene utjecaja zahvata za okoliš i ishođeno je rješenje prema kojem je ovaj zahvat prihvatljiv za okoliš uz primjenu zakonom propisanih i rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša i programa praćenja stanja okoliša.



Ostali zahvati / projekti koji će proizaći provedbom mjera Prometnog masterplana mogu predstavljati okolišni pritisak u svom lokalnom području. Značaj utjecaja ovisi o karakteristikama pojedinog zahvata / projekta te prostornih obilježja njegove lokacije. Stoga su kroz mjere zaštite okoliša na razini strateške procjene dane, prema načelu predostrožnosti, obveze da se pri planiranju prometne infrastrukture racionalno koriste prirodni resursi i štite pojedine sastavnice okoliša i/ili da se surađuje s odgovarajućim nadležnim službama.

S obzirom da se već danas vide posljedice klimatskih promjena, u mjerama zaštite okoliša određeno je da se u izgradnji, uređenju i/ili proširenju prometne infrastrukture uzme u obzir osjetljivost na klimatske promjene i njihove moguće posljedice te da se pojedine zahvate / projekte prilagodi utvrđenoj osjetljivosti. Dana je i obveza da se u najvećoj mogućoj mjeri predvide i prateći elementi zelene infrastrukture.

Konačno, kako bi šira javnost mogla jednostavno pratiti pitanja utjecaja prometa na okoliš predloženo je da u sklopu planiranog Prometnog ureda za upravljanje prometom predvidi radno mjesto za pitanja zaštite okoliša.

Kroz prethodni tekst na više mjesta opisane mjere zaštite okoliša<sup>4</sup>, izriekom glase kako slijedi:

(1) U sklopu Prometnog ureda za upravljanje prometom predviđenog mjerom M-U1 Prometnog masterplana<sup>5</sup> predvidjeti radno mjesto za pitanja zaštite okoliša. Omogućiti dostavljanje informacija / pritužbi građana u vezi prometa, odnosno prometne infrastrukture i okoliša, uključivo buku i vibracija prometa. Ured zaprimljene informacije prosljeđuje upraviteljima infrastrukture i potom prati provedbu eventualno potrebnih korektivnih mjera, o čemu na odgovarajući način obavještava javnost.

(2) Prilikom izgradnje, uređenja i/ili proširenja prometne infrastrukture predvidjeti u najvećoj mogućoj mjeri prateću zelenu infrastrukturu.

(3) Prilikom izgradnje, uređenja i/ili proširenja prometne infrastrukture uzeti u obzir osjetljivost na klimatske promjene i njihove moguće posljedice te pojedine zahvate / projekte prilagoditi utvrđenoj osjetljivosti.

(4) Planirati prometnu infrastrukturu na način da je ona u najvećoj mogućoj mjeri prilagođena strukturnim i vizualnim značajkama okolnog krajobraza.

(5) Prometna infrastruktura ne smije narušiti vodni režim u pogledu uređenja vodotoka, sustava obrane od poplava te korištenja vodnih tijela i zaštite vodnih tijela od onečišćenja.

(6) Tijekom provedbe mjera M-I-7<sup>6</sup>, M-I-9<sup>7</sup>, M-I-21<sup>8</sup> i M-I-22<sup>9</sup> Prometnog masterplana surađivati s javnim ustanovama koje upravljaju zaštićenim područjima prirode na prostoru Zadarske županije.

(7) Pri planiranju prometne infrastrukture, posebice linijske prometne infrastrukture racionalno koristiti šume i šumsko zemljište. Pridržavati se mjera zaštite šuma od požara.

(8) Pri planiranju linijske prometne infrastrukture surađivati sa stručnom službom za provedbu lovnogospodarske osnove i lovočuvarskom službom lovoovlaštenika.

(9) Tijekom provedbe mjera M-I-7 i M-I-22 Prometnog masterplana surađivati s Konzervatorskim odjelom u Zadru.

(10) Planirati prometnu infrastrukturu na način da se štite najvrjednija poljoprivredna tla Zadarske županije.

---

<sup>4</sup> Predložene mjere zaštite okoliša navedene pod (2), (3), (4), (5), (8) i (10) ne odnose se na zahvate / projekte u Zadarskoj županiji za koje je prije donošenja Prometnog masterplana funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija proveden postupak procjene utjecaja na okoliš ili postupak ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš.

<sup>5</sup> Osnivanje prometnog ureda za upravljanje prometom

<sup>6</sup> Izgradnja intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta u sustavu javnog prijevoza

<sup>7</sup> Razvoj optimalnih načina povezivanja kopna i otoka Zadarskog arhipelaga

<sup>8</sup> Kompletiranje sustava luka nautičkog turizma

<sup>9</sup> Izrada Studije izvodljivosti za izgradnju obilaznih dionica državnih i ostalih prometno opterećenih cesta oko središta populacijski najvećih i turistički najrazvijenijih naselja u priobalnoj zoni

(11) Izvedba čvrste veze u obliku mosta ili podmorskog tunela - polegnut na morsko dno ili izveden na osloncima mora biti osmišljena i izvedena na način da ne priječi pomorski promet i da ne predstavlja prijetnju za sigurnost pomorskog prometa - odnos visine mosta i visine brodova u pomorskom prometu, odnos visine podmorskog tunela i oslonaca i dubine mora na pristupu luci te gaza brodova, navigacijske rute i manevarski prostor brodova koji pristaju u luci. Potrebno je uvažiti i moguće posljedice klimatskih promjena - promjene razine mora, vremenski ekstremi i drugo.

(12) U slučaju izvedbe čvrste veze u obliku podmorskog tunela, u studijsko - projektnoj dokumentaciji detaljno odrediti utjecaj na dinamička svojstva vodnih masa i utjecaj na vodna tijela te predvidjeti rješenja kojima se isti svode na najmanju moguću mjeru uvažavajući pri tome društveno-gospodarske i ekonomske čimbenike.

(13) U slučaju izvedbe čvrste veze u obliku podmorskog tunela, u studijsko - projektnoj dokumentaciji detaljno obraditi utjecaj na vagilni bentos.

Navedene mjere zaštite okoliša dane su na razini strateške procjene utjecaja Prometnog masterplana na okoliš i one su prvi korak u određivanju uvjeta zaštite okoliša. Uz njih, u razvoju svakog zahvata / projekta obavezno<sup>10</sup> se primjenjuju odredbe propisa koji štite okoliš / sastavnice okoliša<sup>11</sup> te se konačni uvjeti zaštite okoliša utvrđuju kroz izradu studijske i/ili projektne dokumentacije i njeno usvajanje u posebnim postupcima, na razini pojedinog zahvata / projekta.

<sup>10</sup> S obzirom da pojedini zahvati / projekti moraju zadovoljiti uvjete iz propisa oni se ne navode kao posebne mjere zaštite okoliša.

<sup>11</sup> **Zakon o zaštiti zraka** (NN 130/11, 47/14, 61/17) određuje da u području prve kategorije kvalitete zraka novi zahvat ne smije ugroziti postojeću kategoriju kvalitete zraka. U području druge kategorije kvalitete zraka može se izdati lokacijska, građevinska i uporabna dozvola za novi izvor onečišćivanja zraka ili za rekonstrukciju postojećeg ako: (1) se tom gradnjom osigurava zamjena postojećega, nezadovoljavajućega nepokretnog izvora novim, kojim se smanjuje onečišćenost zraka; (2) se u postupku procjene utjecaja na okoliš utvrdi da se premetnim zahvatom neće narušavati kvaliteta zraka, odnosno ako su propisane mjere sprječavanja onečišćenosti zrak.

**Pravilnik o uvjetima o utvrđivanju zona sanitarne zaštite izvorište** (NN 66/11, 47/13) određuje uvjete zaštite izvorišta, ovisno o vrsti vodonosnika i zoni zaštite. Tako je za vodonosnike s pukotinskom i pukotinsko - kavernožnom poroznosti (koji prevladavaju u krškom području) propisano da je u II, III i IV. zoni zaštite zabranjeno, između ostaloga, građenje prometnica, parkirališta i aerodroma bez građevina odvodnje, uređaja za prikupljanje ulja i masti i odgovarajućeg sustava pročišćavanja oborinskih onečišćenih voda. U III. i IV. zoni dopušta se ispuštanje pročišćenih oborinskih onečišćenih voda, dok je u II zoni zabranjeno bilo kakvo ispuštanje pročišćenih i nepročišćenih voda s prometnice. U I. zoni zabranjene su sve aktivnosti osim onih koje su vezane uz zahvaćanje, kondicioniranje i transport vode u vodoopskrbni sustav.

**Zakon o zaštiti od buke** (NN 30/09, 55/13, 153/13, 41/16) i **Pravilnik o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave** (NN 145/04) određuju mjere u cilju izbjegavanja, sprječavanja ili smanjivanja štetnih učinaka na zdravlje ljudi koje uzrokuje buka u okolišu, uključujući i smetanje bukom. Određene su najviše dopuštene ocjenske razine buke imisije u otvorenom prostoru, ovisno o namjeni prostora. Određeni su i uvjeti za izvedbu zahvata / projekata ovisno o postojećim razinama rezidualne buke. Predmetni propisi određuju uvjete za buku gradilišta.

**Zakon o rudarstvu** (NN 56/13, 14/14) i **Pravilnik o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova** (NN 79/14) određuju postupanje s viškom materijala od iskopa koji sadrži mineralnu sirovinu.

Pravilno gospodarenje otpadom određeno je **Zakonom o održivom gospodarenju otpadom** (NN 94/13, 73/17) i nizom njegovih provedbenih propisa.

**Zakon o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara** (NN 69/99, 151/03, 157/03, 100/04, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14, 98/15, 44/17, 90/18) određuje, između ostaloga, da se radovi prekinu ako se pri izvođenju građevinskih ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla, na kopnu, u vodi ili moru naiđe na arheološko nalazište ili nalaze. O nalazima se bez odgađanja obavještava Konzervatorski odjel u Zadru.

#### 4. Prihvatljivost za ekološku mrežu

Održiv prometni sustav može pridonijeti poboljšanju kvalitete područja ekološke mreže uslijed smanjenja onečišćujućih tvari i stakleničkih plinova što pridonosi ublažavanju klimatskih promjena. Međutim, isto tako pojedine mjere Prometnog masterplan mogu imati negativan utjecaj te su za njih dane mjere ublažavanja negativnog utjecaja na ekološku mrežu.

Mjera M-I-5 Prometnog masterplana predlaže izgradnju biciklističke infrastrukture. Izgradnja i označavanje biciklističke mreže može potencijalno utjecati na promjenu stanišnih uvjeta kao i fragmentaciju staništa, no predmetne značajke utjecaja biciklističkog prometa nisu svakako značajno negativne na područja ekološke mreže. Međutim, otvaranje novih koridora u prostoru putem biciklističkih staza potencijalno može negativno utjecati na ciljni stanišni tip 8310 Špilje i jame zatvorene za jasnost budući da se time otvara pristup prema istima. Stoga je kao mjera ublažavanja predloženo sljedeće:

- Prilikom provedbe mjere M-I-5 Prometnog masterplana planirati trase biciklističkih staza na način da se izbjegne značajni gubitak ciljnog stanišnog tipa i/ili staništa povoljnih za ciljne vrste i utjecaj na špiljske objekte (stanišni tip 8310 Špilje i jame zatvorene za javnost).
- U vezi mjere M-I-5 Prometnog masterplana, tijekom daljnjih faza aktivnosti vezanih uz razvoj specifičnih oblika turizma (nautički, *cikloturizam*, *speleoturizam*, ronilački, avanturistički i sl.) razvoj istih uskladiti s dokumentima upravljanja ekološke mreže za ona područja za koja su doneseni, a za ostala područja uspostaviti direktnu suradnju sa sektorom zaštite prirode (nadležnom institucijom) u cilju pronalaženja najprihvatljivijeg rješenja

Mjera M-I-7 Prometnog masterplana predlaže izradu studijske dokumentacije kojom će se odrediti potrebne nove lokacije intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta u sustavu javnog prijevoza. Njome se dakle planira odrediti lokacije novih sadržaja prometne infrastrukture te je prema načelu predostrožnosti kao mjera ublažavanja predloženo sljedeće:

- Prilikom provedbe mjere M-I-7 Prometnog masterplana uzeti u obzir ciljne vrste i staništa područja ekološke mreže i surađivati s nadležnim javnim ustanovama koje upravljaju područjima ekološke mreže u Zadarskoj županiji.

Mjera M-I-18 Prometnog masterplana predlaže izradu niza studijskih dokumenata za utvrđivanje mogućnosti rehabilitacije željezničke pruge M606 Knin-Zadar. S obzirom na moguće stradavanje divljih životinja prema načelu predostrožnosti kao mjera ublažavanja predloženo je:

- Prilikom provedbe mjere M-I-18 Prometnog masterplana planirati mjere ublažavanja od stradavanja ciljnih vrsta, i to osobito velikih zvijeri, osiguranjem dovoljnog broja prijelaza za divlje životinje.

Mjera M-I-19 Prometnog masterplana predlaže izradu studijsko-projektne dokumentacije kojom će se utvrditi optimalni način povezivanja otoka Zadarskog arhipelaga te je prema načelu predostrožnosti kao mjera ublažavanja predloženo sljedeće:

- Prilikom provedbe mjere M-I-19 Prometnog masterplana uzeti u obzir ciljne vrste i staništa područja ekološke mreže i surađivati s nadležnim javnim ustanovama koje upravljaju područjima ekološke mreže u Zadarskoj županiji.

Mjera M-I-20 Prometnog masterplana podrazumijeva modernizaciju postojećih luka. Pri tome je naglašena potreba izvođenja odgovarajućih sustava zaštite morskog okoliša. Modernizacija luka može dovesti do povećanja pomorskog prometa u postojećim lukama. Dio luka Zadarske županije unutar je područja ekološke mreže. Povećani pomorski promet može utjecati na morske sisavce (buka) i može ugroziti posebno vrijedna morska staništa te je kao mjera ublažavanja predloženo sljedeće:

- Prilikom provedbe mjere M-I-20 Prometnog masterplana potrebno je planirati modernizaciju postojećih luka na način da se izbjegnu značajni utjecaji na ciljna staništa ili staništa povoljna za ciljne vrste, a osobito utjecaji na Naselja posidonije (*Posidonion oceanicae*) (1120\*), Preplavljene ili dijelom preplavljene morske spilje (8330), Grebene (1170) i dobrog dupina (*Tursiops truncatus*) te u izradi studijske dokumentacije uključiti stručnjake biologe za morska staništa i vrste. Ukoliko se ukaže potrebnim, izraditi studiju zaštite podmorja ekološke mreže na nautičkim lukama Zadarske županije.

Mjera M-I-21 Prometnog masterplana planira izradu studijske dokumentacije s ciljem određivanja mogućih novih luka nautičkog turizma. S obzirom da iste mogu imati negativan na vrijedna morska staništa kao mjere ublažavanja predloženo je sljedeće:

- Prilikom provedbe mjere M-I-21 Prometnog masterplana potrebno je planirati lokacije luka nautičkog turizma na način da se izbjegnu značajni utjecaji na ciljna staništa ili staništa povoljna za ciljne vrste, a osobito utjecaji na Naselja posidonije (*Posidonion oceanicae*) (1120), Preplavljene ili dijelom preplavljene morske spilje (8330), Grebene (1170), Velike plitke uvale i zaljevi (1160), Obalne lagune (1150), Preplavljene ili dijelom preplavljene morske špilje (8330) te dobrog dupina (*Tursiops truncatus*) te u izradi studijske dokumentacije uključiti stručnjake biologe za morska staništa i vrste. Ukoliko se ukaže potrebnim, izraditi studiju zaštite podmorja ekološke mreže na nautičkim lukama Zadarske županije.
- U vezi mjere M-I-21 Prometnog masterplana, tijekom daljnjih faza aktivnosti vezanih uz razvoj specifičnih oblika turizma (*nautički*, cikloturizam, speleoturizam, ronilački, avanturistički i sl.) razvoj istih uskladiti s dokumentima upravljanja ekološke mreže za ona područja za koja su doneseni, a za ostala područja uspostaviti direktnu suradnju sa sektorom zaštite prirode (nadležnom institucijom) u cilju pronalaženja najprihvatljivijeg rješenja.

Mjera M-I-22 Prometnog masterplana predlaže Izradu Studije izvodljivosti za izgradnju obilaznih dionica državnih i ostalih prometno opterećenih cesta oko središta populacijski najvećih i turistički najrazvijenijih naselja u priobalnoj zoni. Kako cestovne prometnice mogu negativno utjecati na ekološku mrežu kroz primjerice smanjenje kvalitete staništa (buka, svjetlost, vibracije), fragmentaciju pa i gubitak staništa, stradavanje divljih životinja, rubni efekt i drugo prema načelu predostrožnosti predložene su sljedeće mjere ublažavanja:

- Prilikom provedbe mjere M-I-22 Prometnog masterplana potrebno je planirati trase obilaznih dionica i ostalih prometno opterećenih cesta oko središta populacijski najvećih i turistički najrazvijenijih naselja u priobalnoj zoni na način da se izbjegne značajni gubitak ciljnog stanišnog tipa i/ili staništa povoljnih za ciljne vrste, utjecaj na špiljske objekte, presijecanje migracijskih putova te fragmentacija staništa, posebno šumskih ekosustava, te planirati mjere ublažavanja od stradavanja ciljnih vrsta, i to osobito velikih zvijeri,

osiguranjem dovoljnog broja prijelaza za divlje životinje. U izradi studije izvodljivosti potrebno je uključiti i stručnjake biologe.

- Prilikom provedbe mjere M-I-22 Prometnog masterplana, u okviru razvoja projekata izgradnje i rekonstrukcije prometnica unutar ili u blizini ekološke mreže, uzeti u obzir podatke o učestalosti stradavanja ciljeva očuvanja (vodozemce, gmazove, male sisavce i sl.), te predvidjeti dovoljan broj i pozicije prijelaza za male divlje životinje I. kategorije, na dijelu prolaska prometnice kroz područje ekološke mreže.

Mjera M-I-25 Prometnog masterplana planira izvedbu paralelnih poljskih putova uz državne ceste za kretanje poljoprivredne mehanizacije u poljoprivredno intenzivnim zonama. Provedba ove može uzrokovati gubitak dijela / promjenu staništa kao i može imati utjecaja na pojedine vrste ptica. Poljoprivredne površine međusobno razdvojene živicama te također prirodna staništa odvojena živicama od antropogenog staništa (npr. prometnica) obogaćuju kvalitetu krajolika te povećavaju biološku raznolikost. Živice su "buffer zona" od prometnica, smanjujući pritom utjecaj "rubnog efekta". Živice znaju biti bogata staništa vrsta poput šišmiša u potrazi za plijenom i malih sisavca, a osiguravaju stanište velikog broja ciljnih ptičjih vrsta otvorenih staništa (npr. jarebica kamenjarka, kosac, zlatovrana) ili plijena pojedinih vrsta grabljivica (eja livadarka, suri orao, zmijar). Poput suhozida u priobalju, živice služe kao koridori za divlje životinjske vrste i spajaju staništa koja bi u protivnom bila razdvojena te tako povećavaju prostor u kojem se životinje mogu kretati. Ukoliko nema živica, prekidaju se putovi kojima se životinje kreću od mjesta gdje se gnijezde ili legu do mjesta na kojima prikupljaju hranu. Stoga je kao mjera ublažavanja predloženo sljedeće:

- Prilikom provedbe mjere M-I-25 Prometnog masterplana uzeti u obzir ciljne staništa i staništa ciljnih vrsta područja ekološke mreže i surađivati s nadležnim javnim ustanovama koje upravljaju područjima ekološke mreže u Zadarskoj županiji.

Mjera M-I-26 Prometnog masterplana planira izradu studijske dokumentacije za daljnji razvoj zračnog prometa u smislu intermodalnog prijevoza. Kao mjera ublažavanja predloženo je:

- Prilikom provedbe mjere M-I-26 Prometnog masterplana izbjegavati širenje Zračne luke Zadar u područja ekološke mreže HR1000024 Ravni kotari i HR2001361 Ravni kotari.

Analizirani su i skupni (kumulativni) utjecaji provedbe mjera Prometnog masterplana. Kumulativni utjecaji mogu se očitovati kroz druge čimbenike koji slijede otvaranje / povećanje dostupnosti prostora putem prometnica, kao što su primjerice turizam i poljoprivreda koji stvaraju prenamjene korištenja zemljišta. Time potencijalno uzrokuju dodatne vanjske stresore (buka, svijetlost, vibracije) na ciljne vrste te promjene / gubitak ciljnih staništa / staništa ciljnih vrsta. Shodno navedenom, potencijalno se može očekivati umjeren negativan kumulativan utjecaj na cjelovitost područja ekološke mreže, no isti svakako nije značajno negativan.

Konačan je zaključak da Prometni masterplan funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija uz primjenu mjera ublažavanja prihvatljiv za ekološku mrežu.

## **5. Program praćenja stanja okoliša i ekološke mreže**

Na razini strateške procjene utjecaja na okoliš ne predlaže se poseban program praćenja stanja okoliša i ekološke mreže za Prometni masterplan funkcionalne regije Sjeverna Dalmacija. Programi praćenja pojedinih zahvata / projekata prometne infrastrukture koji će proizaći provedbom mjera Prometnog masterplana odredit će se u potrebno opsegu u sklopu izrade i usvajanja studijske i/ili projektne dokumentacije za realizaciju pojedinih zahvata / projekata.