
Master plan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

PROJEKT:

Ime projekta:	INTERMODALNI URBANI EKOLOŠKI SUSTAV JAVNOG PRIJEVOZA AUTOBUSIMA I BRODOVIMA – URBECO
Partneri:	Grad Šibenik, Grad Vodice i Šibensko-kninska županija
Iznos sredstava:	Ukupan iznos projekta je 1.031.608.00 HRK; Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture iz Operativnog programa Promet financira 876.866.80 HRK (85%), a Grad Šibenik sudjeluje sa 154.741,20 HRK (15 %)

DOKUMENT:

Naziv:	Master plan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika
Period:	siječanj – prosinac 2016.
Naručitelj:	Grad Šibenik
Izvršitelj:	URBANEX d.o.o., PROMEL PROJEKT d.o.o.
CPV oznaka:	71242000-6
Vrijednost ugovora:	901.250,00 kn
KLASA ugovora:	406-01/15-02/13
URBROJ ugovora:	2182/01-06-15-18
Verzija:	1.0
Autori:	V. Benković, M. Njegovec, M. Perušina, V. Šarac, S. Simov, I. Katurić, M. Bando, D. Brezak, V. Šare
Datum izrade:	30.9.2016.
Zadnja izmjena:	15.12.2016.

Sadržaj ove publikacije isključiva je odgovornost konzorcija URBANEX d.o.o. / PROMEL PROJEKT d.o.o. ini na koji način se ne može smatrati da odražava gledište Europske unije.

SADRŽAJ

MASTER PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ŠIBENIKA

UVOD	10
1 STRATEGIJA PLANA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI	12
1.1 PROSTORNI OBUHVAT PLANA	12
1.1.1 DOKUMENTI PROSTORNOG UREĐENJA	12
1.2 OPĆI I SPECIFIČNI CILJEVI MASTER PLANA	15
2 METODOLOGIJA IZRADE MASTER PLANA	20
3 REFERENTNI STANDARDI I PROGRAMI	25
4 PONUDA PROMETNE MREŽE I USLUGA ZA MOBILNOST	29
4.1 CESTOVNA MREŽA	29
4.1.1 PROMETNO OPTEREĆENJE	31
4.1.2 MODEL BAZNE GODINE, 2016. godina	33
4.1.3 REZULTATI ANALIZE STANJA CESTOVNE MREŽE I PROMETA	35
4.1.4 SCENARIJ „UČINI MINIMALNO“ ZA 2016., 2026. I 2036. GODINU	41
4.2 MREŽA I USLUGA POMORSKOG PROMETA	49
4.2.1 ORGANIZACIJA I INFRASTRUKTURA POMORSKOG PRIJEVOZA	49
4.3 MREŽA I USLUGA JAVNOG GRADSKOG I PRIGRADSKOG PRIJEVOZA	57
4.3.1 MREŽA I USLUGA JAVNOG GRADSKOG PRIJEVOZA	57
4.3.2 MREŽE I USLUGE JAVNOG PRIJEVOZA U PRIGRADSKOM PODRUČJU	75
4.3.3 RAZINA USLUGE	78
4.3.4 DOSTUPNOST USLUGA JAVNOG PRIJEVOZA OSOBAMA S INVALIDITETOM	80
4.3.5 TURISTIČKI AUTOBUSI	81
4.4 ŽELJEZNIČKA MREŽA I USLUGA	82



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

4.5	ZRAČNI PROMET.....	86
4.6	BICIKLISTIČKA MREŽA I USLUGE ZA MOBILNOST.....	89
4.6.1	BICIKLISTIČKA MREŽA.....	89
4.6.2	BICIKLISTIČKI PARKING.....	96
4.6.3	INTERMODALNOST.....	97
4.7	PJEŠAČKI PROMET.....	98
4.8	PROMET U MIROVANJU.....	99
4.8.1	Popis parkirališta i cijena parkiranja po zonama.....	99
4.9	USLUGE DIJELJENJA PRIJEVOZNIH SREDSTAVA.....	104
4.9.1	BICIKLISTIČKI PROMET.....	104
4.9.2	TAKSI PRIJEVOZ.....	104
4.9.3	DOSTAVNA VOZILA.....	105
4.10	MREŽA ELEKTRIČNIH PUNIONICA.....	106
4.11	PONUDA ZA PRIJEVOZ TERETA.....	107
5	ZAHTJEVI ZA MOBILNOST.....	110
5.1	ČIMBENICI KOJI UTJEČU NA PROMETNU POTRAŽNJU.....	110
5.1.1	DINAMIKA STANOVNIŠTVA.....	110
5.1.2	EVOLUCIJSKI OKVIR I STRUKTURA NASELJA.....	116
5.1.3	DOSTUPNOST KULTURNIH I PRIRODNIH TURISTIČKIH ATRAKCIJA.....	118
5.1.4	DINAMIKA PROIZVODNJE I USLUGA.....	121
5.2	OKVIR UKUPNE POTRAŽNJE.....	125
5.2.1	STUPANJ MOTORIZACIJA.....	125
5.2.2	PROMETNA SIGURNOST I NESREĆE.....	125
5.2.3	OČEKIVANA PROMETNA POTRAŽNJA U VREMENSKOM HORIZONTU 2021., 2026. i 2036. GODINA.....	127
5.2.4	PUTNICI PREVEZENI USLUGAMA JAVNOG PRIJEVOZA.....	139



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

5.2.5	PUTNICI PREVEZENI ZRAČNIM PRIJEVOZOM.....	140
5.2.6	EFEKTI ZAGUŠENJA CESTOVNE MREŽE	141
5.2.7	MODALNA RAŠČLAMBA.....	143
5.2.8	POTRAŽNJA ZA MOBILNOŠĆU ROBE.....	146
6	SINTEZA REZULTATA ANALZE STANJA	148
7	STRATEŠKI OKVIR	163
7.1	VIZIJA.....	163
7.2	RAZVOJNI CILJEVI.....	164
7.2.1	RAZVOJNI PRIORITETI I MJERE.....	170
8	SCENARIJ „UČINI SVE“	222
Uvod	222
8.1	Razvoj prometnog modela.....	224
8.1.1	Podaci.....	225
8.1.2	Stvaranje modela.....	227
8.1.3	Prometne zone	227
8.1.4	Prometna mreža	228
8.2	Model potražnje.....	232
8.2.1	Općenito	232
8.2.2	Metodologija.....	233
8.3	Model bazne godine i prognozni model	235
8.4	Kalibracija i validacija modela.....	236
8.5	Rezultati prometnog modela	237
8.6	Izrada scenarija „učini minimalno“ za 2021., 2026. i 2036. godinu.....	244
8.6.1	Model učinka razvoja potražnje za 2021., 2026. i 2036. godinu	246
8.7	Modeliranje scenarija „učini sve“	254
8.8	Dostava modela naručitelju i obuka korisnika.....	261



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

9	PLAN PROVEDBE.....	263
9.1.	Detaljni plan daljnjeg razvoja mjera	264
9.2.	Scenarij provedbe strategije koji uzima u obzir sve mjere.....	290
9.3.	Naznaka planiranog vremenskog tijeka za nadogradnju Plana	312
9.4.	Završni skup strateških KPI-a.....	312
9.5.	Program praćenja provedbe Plana	313
9.6.	Analiza glavnih provedbenih rizika	316
9.7.	Trenutni kapaciteti sustava za pripremu i provedbu projekata	328
9.8.	Izbor poželjnih mjera za provedbu Plana.....	340
9.9.	Procjena stupnja ostvarenja KPI-a za odabrani scenarij.....	341



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

POPIS SLIKA

SLIKA 1. PROSTORNI OBUHVAT MASTER PLANA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ŠIBENIKA.....	14
SLIKA 2. OPĆI CILJEVI MASTER PLANA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ŠIBENIKA.....	16
SLIKA 3. PROVEDENA ISTRAŽIVANJA PROMETNE POTRAŽNJE.....	31
SLIKA 4. SATNA DISTRIBUCIJA PROMETA PREMA LOKACIJAMA BROJENJA PROMETA	32
SLIKA 5. ODNOS SEZONSKOG I VANSEZONSKOG PROMETA NA RASKRIŽJU POLJANA	32
SLIKA 6. ODNOS PROMETNOG OPTEREĆENJA RADNIM DANOM I SUBOTOM	33
SLIKA 7. SHEMATSKI PRIKAZ PROCEDURE IZRADJE PROMETNOG MODELA	34
SLIKA 8. DNEVNO PROMETNO OPTEREĆENJE – VANSEZONA 2016.	35
SLIKA 9. DNEVNO PROMETNO OPTEREĆENJE – SEZONA 2016.....	36
SLIKA 10. SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE – VANSEZONA 2016.....	37
SLIKA 11. SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE – SEZONA 2016.	38
SLIKA 12. SATURACIJE PROMETA – VANSEZONA 2016.	39
SLIKA 13. SATURACIJE PROMETA – SEZONA 2016.	40
SLIKA 14. SCENARIJ „UČINI MINIMALNO“ - SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE – SEZONA, 2016.	41
SLIKA 15. SCENARIJ „UČINI MINIMALNO“ - SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE – VANSEZONA, 2016.	42
SLIKA 16. SCENARIJ „UČINI MINIMALNO“ - SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE – SEZONA, 2021.	43
SLIKA 17. SCENARIJ „UČINI MINIMALNO“ – SATURACIJA - SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE – SEZONA, 2021.	44
SLIKA 18. SCENARIJ „UČINI MINIMALNO“ - SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE – SEZONA, 2026.	45
SLIKA 19. SCENARIJ „UČINI MINIMALNO“ – SATURACIJA - SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE – SEZONA, 2026.	46
SLIKA 20. SCENARIJ „UČINI MINIMALNO“ - SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE – SEZONA, 2036.	47
SLIKA 21. SCENARIJ „UČINI MINIMALNO“ – SATURACIJA - SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE – SEZONA, 2036.	48
SLIKA 22. LINIJE JAVNOG POMORSKOG PRIJEVOZA	52
SLIKA 23. GODIŠNJA DISTRIBUCIJA POMORSKOG PUTNIČKOG PROMETA PO LINIJAMA ZA 2015. GODINU	53
SLIKA 24. TRAJEKTNA LINIJA 532 - GODIŠNJI PROMET PUTNIKA I VOZILA ZA RAZDOBLJE OD 2011. – 2015. GODINE	53
SLIKA 25. BRZOBRODSKA LINIJA 9502 - GODIŠNJI PROMET PUTNIKA ZA RAZDOBLJE OD 2011. – 2015. GODINE	54
SLIKA 26. BRODSKA LINIJA 501 - GODIŠNJI PROMET PUTNIKA ZA RAZDOBLJE OD 2011. – 2015. GODINE	54
SLIKA 27. BRODSKA LINIJA 505 - GODIŠNJI PROMET PUTNIKA ZA RAZDOBLJE OD 2011. – 2015. GODINE	55
SLIKA 28. LINIJE JAVNOG GRADSKOG PRIJEVOZA U GRADU ŠIBENIKU	58
SLIKA 29. ORGANIZACIJA LINIJE 1.....	60
SLIKA 30. ORGANIZACIJA LINIJE 2.....	61
SLIKA 31. ORGANIZACIJA LINIJE 3.....	62
SLIKA 32. ORGANIZACIJA LINIJE 4.....	63
SLIKA 33. ORGANIZACIJA LINIJE 5.....	64
SLIKA 34. ORGANIZACIJA LINIJE 6.....	65



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

SLIKA 35. ORGANIZACIJA LINIJE 7.....	66
SLIKA 36. DNEVNE AKTIVNOSTI STANOVNIŠTVA GRADA ŠIBENIKA S OBZIROM NA SVRHU PUTOVANJA TIJEKOM RADNOG DANA.....	70
SLIKA 37. REZULTATI ANKETNOG ISTRAŽIVANJA O ZADOVOLJSTVU ISPITANIKA U NASELJIMA IZVAN ŠIBENIKA U POJEDINIM ASPEKTIMA PRUŽANJA USLUGE U JAVNOM PRIJEVOZU	80
SLIKA 38. ŽELJEZNIČKA MREŽA SREDNJE DALMACIJE	82
SLIKA 39. ŽELJEZNIČKA LINIJA ŠIBENIK – PERKOVIĆ	84
SLIKA 40. ULAZ/IZLAZ PUTNIKA NA KOLODVORU/STAJALIŠTIMA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA U 2015. GODINI	85
SLIKA 41. REZULTATI ANKETIRANJA KUĆANSTAVA	86
SLIKA 42. GODIŠNJA DISTRIBUCIJA PUTNIČKOG PROMETA ZRAČNE LUKE SPLIT U PERIODU OD 2013. – 2015. GODINE	87
SLIKA 43. UKUPAN GODIŠNJI BROJ PUTNIKA – ZRAČNA LUKA SPLIT (2013. - 2015.)	87
SLIKA 44. GODIŠNJA DISTRIBUCIJA PUTNIČKOG PROMETA ZRAČNE LUKE ZADAR U PERIODU OD 2013. – 2015. GODINE	88
SLIKA 45. UKUPAN GODIŠNJI BROJ PUTNIKA – ZRAČNA LUKA SPLIT (2013. - 2015.)	88
SLIKA 46. LOKACIJE STAJALIŠTA SUSTAVA JAVNIH GRADSKIH BICIKALA NEXTBIKE U GRADU ŠIBENIKU.....	90
SLIKA 47 . SUSTAV JAVNIH BICIKLA GRADA ŠIBENIKA-STAJALIŠTE POLJANA	91
SLIKA 48. BICIKLISTIČKE RUTE NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA.....	93
SLIKA 49. TRASA RUTE ŠIBENIK - DONJE POLJE - JADRTOVAC – ŽABORIĆ – BRODARICA – ŠIBENIK.....	94
SLIKA 50. TRASA RUTE ŠIBENIK- SOLARIS – ZABLAČE - KANAL SV. ANTE.....	95
SLIKA 51. TRASA RUTE ŠIBENIK- ZATON-RASLINA.....	96
SLIKA 52. UČESTALOST PJEŠAČENJA PREMA ANKETIRANJU KUĆANSTAVA 2016. GODINE	98
SLIKA 53. PARKING ZONE U GRADU ŠIBENIKU – ULIČNI PARKING.....	100
SLIKA 54. PARKING ZONE U GRADU ŠIBENIKU – ZATVORENI PARKING	102
SLIKA 55. LOKACIJE BICIKLISTIČKIH STAJALIŠTA U ŠIBENIKU	104
SLIKA 56. DOSTAVNO VOZILO U POVIJESNOJ JEZGRI ŠIBENIKA	105
SLIKA 57. MREŽA ELEKTRIČNIH PUNIONICA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA	106
SLIKA 58. LUKA ŠIBENIK	107
SLIKA 59. ŽELJEZNIČKI KOLOSIJEK U LUCI ŠIBENIK.....	108
SLIKA 60. GUSTOĆA NASELJENOSTI GRADA ŠIBENIKA PO NASELJIMA 2011. GODINE	111
SLIKA 61. MIGRACIJSKA OBLJEŽJA STANOVNIŠTVA GRADA ŠIBENIKA 2011. GODINE	112
SLIKA 62. KRETANJE BROJA STANOVNIKA GRADA ŠIBENIKA 1857. – 2011.	113
SLIKA 63. ZAPOSLENO STANOVNIŠTVO GRADA ŠIBENIKA PREMA SEKTORIMA DJELATNOSTI 2011. GODINE	121
SLIKA 64. DOLASCI I NOĆENJA TURISTA U GRADU ŠIBENIKU U RAZDOBLJU 2010.-2015. GODINE	122
SLIKA 65. STRUKTURA OSTVARENIH DOLAZAKA TURISTA U GRAD ŠIBENIK U RAZDOBLJU 2010. - 2015. GODINE	123
SLIKA 66. STRUKTURA OSTVARENIH NOĆENJA TURISTA U GRAD ŠIBENIK U RAZDOBLJU 2010 .- 2015. GODINE	123
SLIKA 67. BROJ REGISTRIRANIH VOZILA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA U ZADNIJH PET GODINA.....	125
SLIKA 68. BROJ PROMETNIH NESREĆA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA U ZADNIJH GODINA.....	126



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

SLIKA 69. PROSJEČAN BROJ PROMETNIH NESREĆA PO MJESECIMA U ZADNIH PET GODINA	126
SLIKA 70. PROJEKCIJA UKUPNOG KRETANJA BROJA STANOVNIKA NASELJA ŠIBENIK I GRADA ŠIBENIKA 2036. GODINE	128
SLIKA 71. PROJEKCIJA BROJA TURISTIČKIH DOLAZAKA U GRAD ŠIBENIK ZA REFERENTNE GODINE 2021., 2026. I 2036.	135
SLIKA 72. USPOREDBA PROMETA U ZRAČNIM LUKAMA SPLIT I ZADAR.....	141
SLIKA 73. SATURACIJA MREŽE ZA LIJETNI VRŠNI SAT	142
SLIKA 74. MODALNA RASPODJELA PRIJEVOZA – NASELJE ŠIBENIK.....	144
SLIKA 75. MODALNA RASPODJELA PRIJEVOZA – NASELJA IZVAN ŠIBENIK.....	145
SLIKA 76. MODALNA RASPODJELA – NASELJE ŠIBENIK	145
SLIKA 77. PROCES IZRADE PLANA.....	163
SLIKA 78. ZONING SISTEM	228
SLIKA 79. PROMETNA MREŽA.....	229
SLIKA 80. LINIJE JAVNOG PRIJEVOZA S STAJALIŠTIMA (PLAVO)	231
SLIKA 81. KALIBRACIJA MODELA	236
SLIKA 82. DNEVNO PROMETNO OPTEREĆENJE- VANSEZONE-2015. GODINA	238
SLIKA 83. SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE –VANSEZONE-2015. GODINA.....	239
SLIKA 84. DNEVNO PROMETNO OPTEREĆENJE- SEZONA-2015. GODINA	240
SLIKA 85. SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE –SEZONA-2015. GODINA	241
SLIKA 86. SATURACIJA PROMETA-SEZONA-2015.GODINA.....	242
SLIKA 87. SATURACIJA PROMETA-VANSEZONE-2015.GODINA	243
SLIKA 88. SCENARIO-DO-MINIMUM-2015 GODINA- SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE -SEZONA	246
SLIKA 89. SCENARIO-DO-MINIMUM-2015 GODINA- SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE-VANSEZONE.....	247
SLIKA 90. SCENARIO-DO-MINIMUM-2021. GODINA- SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE -SEZONA	248
SLIKA 91. SATURACIJA - SCENARIO-DO-MINIMUM-2021. GODINA- SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE -SEZONA.....	249
SLIKA 92. SCENARIO-DO-MINIMUM-2026. GODINA- SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE -SEZONA	250
SLIKA 93. SATURACIJA - SCENARIO-DO-MINIMUM-2026. GODINA- SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE –SEZONA.....	251
SLIKA 94. SCENARIO-DO-MINIMUM-2036. GODINA- SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE -SEZONA	252
SLIKA 95. SATURACIJA - SCENARIO-DO-MINIMUM-2036. GODINA- SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE -SEZONA.....	253
SLIKA 96. SCENARIO-„UČINI SVE“ -2021. GODINA- SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE –SEZONA	255
SLIKA 97. SATURACIJA - SCENARIO-„UČINI SVE“ -2021. GODINA- SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE -SEZONA	256
SLIKA 98. SCENARIO-„UČINI SVE“ -2026. GODINA- SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE -SEZONA	257
SLIKA 99. SATURACIJA -SCENARIO-„UČINI SVE“ -2026. GODINA- SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE -SEZONA	258
SLIKA 100. SATURACIJA - SCENARIO-„UČINI SVE“ -2036. GODINA- SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE -SEZONA	259
SLIKA 101. SATURACIJA - SCENARIO-„UČINI SVE“ -2036. GODINA- SATNO PROMETNO OPTEREĆENJE -SEZONA	260

POPIS TABLICA



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

TABLICA 1. ISKAZ PROSTORNIH POKAZATELJA ZA NAMJENU POVRŠINA.....	13
TABLICA 2. PROMETNE KARAKTERISTIKE LINIJA JGP-A 2013. I 2016. GODINE	68
TABLICA 3. VRSTE PRETPLATNIH KARATA I NJIHOVO FINANCIRANJE NA GRADSKIM LINIJAMA	72
TABLICA 4. IZVANSEZONSKI RED VOŽNJE PRIGRADSKIH LINIJA U GRADU ŠIBENIKU 2016. GODINE.....	76
TABLICA 5. BROJ VLAKOVA NA ŽELJEZNIČKIM LINIJAMA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA.....	83
TABLICA 6. TRAJANJE PUTOVANJA VLAKOM IZMEĐU ŽELJEZNIČKIH POSTAJA ŠIBENIK I PERKOVIĆ.....	84
TABLICA 7. BICIKLISTIČKE RUTE NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA	92
TABLICA 8. PARKIRALIŠNA MJESTA POD UPRAVOM TVRTKE GRADSKI PARKING D.O.O.	99
TABLICA 9. KAPACITETI TERMINALA	108
TABLICA 10. PROSTORNI RAZMJESTAJ STANOVNIŠTVA GRADA ŠIBENIKA 2011. GODINE.....	110
TABLICA 11. PROSJEČNE STOPE NATALITETA, MORTALITETA I PRIRODNE PROMJENE U GRADU ŠIBENIKU U RAZDOBLJU 2010. – 2015.	112
TABLICA 12. POKAZATELJI SASTAVA STANOVNIŠTVA GRADA ŠIBENIKA PREMA SPOLU I DOBI 2011. GODINE	114
TABLICA 13. PROJEKCIJE STANOVNIŠTVA GRADA ŠIBENIKA 2020., 2025. I 2030. GODINE	117
TABLICA 14. ZAŠTIĆENA PODRUČJA PRIRODE U ŠIBENSKO-KNINSKOJ ŽUPANIJU PREMA STANJU IZ 2014. GODINE	118
TABLICA 15. TURISTIČKA KRETANJA U GRADU ŠIBENIKU 2015. GODINE I PROCJENA ZA 2025. GODINU	124
TABLICA 16. KRETANJE BROJA STANOVNIKA GRADA ŠIBENIKA 2021., 2026. I 2036. GODINE PREMA SCENARIJU „SREDNJEG PADA“	128
TABLICA 17. KRETANJE BROJA STANOVNIKA GRADA ŠIBENIKA 2021., 2026. I 2036. GODINE METODOM LINEARNE EKSTRAPOLACIJE (SCENARIJ „VISOKOG PADA“).....	130
TABLICA 18. KRETANJE BROJA STANOVNIKA GRADA ŠIBENIKA 2021.,2026. I 2036. GODINE METODOM LINEARNE EKSTRAPOLACIJE („SCENARIJ NISKOG PADA“).....	131
TABLICA 19. POSTOJEĆE I PLANIRANE TURISTIČKE ZONE U GRADU ŠIBENIKU S DOSTUPNIM PODATCIMA O PARKIRNIM MJESTIMA UNUTAR NJIH	134
TABLICA 20. KRETANJE BROJA TURISTIČKIH DOLAZAKA U RAZDOBLJU 2010.-2015. G. I PROJEKCIJA BROJA DOLAZAKA ZA REFERENTNE GODINE NA TEMELJU NISKE, SREDNJE I VISOKE STOPE PORASTA.	135
TABLICA 21. PLANIRANE GOSPODARSKE ZONE NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA	137
TABLICA 22. SAŽETI PRIKAZ PRIORITETA, MJERA TE AKTIVNOSTI, PROJEKATA I PROGRAMA ZA CILJ 1	170
TABLICA 23. SAŽETI PRIKAZ PRIORITETA, MJERA TE AKTIVNOSTI, PROJEKATA I PROGRAMA ZA CILJ 2	183
TABLICA 24. SAŽETI PRIKAZ PRIORITETA, MJERA TE AKTIVNOSTI, PROJEKATA I PROGRAMA ZA CILJ 3	200
TABLICA 25. SAŽETI PRIKAZ PRIORITETA, MJERA TE AKTIVNOSTI, PROJEKATA I PROGRAMA ZA CILJ 4	210
TABLICA 26. PLAN PROVEDBE MASTER PLANA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ŠIBENIKA	292
TABLICA 27. GLAVNE SKUPINE RIZIKA.....	317
TABLICA 28. PRIKAZ TRENUTNIH KAPACITETA SUSTAVA PROVEDBE I PRAĆENJA	340



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

UVOD

MASTER PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ŠIBENIKA



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

UVOD

Master plan održive urbane mobilnosti je planski dokument koji će odgovarati na potrebe regionalnog i lokalnog razvoja prometa kroz integrirani skup infrastrukturnih, organizacijskih, operativnih i regulatornih mjera.

Master plan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika izrađuje se kroz projekt INTERMODALNI URBANI EKOLOŠKI SUSTAV JAVNOG PRIJEVOZA AUTOBUSIMA I BRODOVIMA – URBECO koji je sufinancirala Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj. Uz Grad Šibenik partneri na projektu su Grad Vodice i Šibensko-kninska županija. Ukupan iznos projekta je 1.031.608.00 HRK od čega Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture iz Operativnog programa Promet financira 876.866.80 HRK (85%), a Grad Šibenik sudjeluje sa 154.741,20 HRK (15 %).

Naručitelj Master plana je GRAD ŠIBENIK, Trg palih branitelja domovinskog rata 1, 22000 Šibenik, a Izvršitelj Zajednica ponuditelja URBANEX d.o.o., Boktuljin put 26, 21000 Split i PROMEL PROJEKT d.o.o., Budmanijeva 5, 10000 Zagreb. Partneri konzorcija su tvrtke koje u području svoje ekspertize imaju međunarodno, regionalno i lokalno iskustvo te kvalifikacije potrebne za ostvarivanje ciljeva projekta.

Proces izrade Master plana sadrži istraživanja i prikupljanje podataka, izradu prometnog modela, određivanje ciljeva i definiranje mjera za njihovo postizanje te provedbeni plan.

Detaljniji sadržani procesi i rezultati prometnih istraživanja nalaze se u **Dodatku 1: Istraživanja prometne potražnje**. Prometni model je opisan u **Dodatku 2: Razvoj prometnog modela**, a **Dodatak 3: Korisnički priručnik za prometni model** sadrži upute za korištenje softvera za prometno modeliranje.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

STRATEGIJA PLANA

MASTER PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ŠIBENIKA



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

1 STRATEGIJA PLANA ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI

Plan održive urbane mobilnosti (POUM) je strateški plan nove generacije u Republici Hrvatskoj koji se nadovezuje na postojeće dokumente te uzima u obzir integracijske, participacijske i evaluacijske principe kako bi zadovoljio potrebe stanovnika za mobilnošću, a posljedično osigurao i bolju kvalitetu života u gradovima i njihovoj okolini. POUM rezultira učinkovitijim načinom suočavanja i rješavanja prometnih problema, posebno u gradskim područjima.

1.1 PROSTORNI OBUHVAT PLANA

Master plan obuhvaća sva naselja administrativnog područja Grada Šibenika, uključujući otoke i okolna primorska naselja. Također, Master plan tretira redovite putničke linije prema dvjema obližnjim zračnim lukama (Split i Zadar). Međutim, analitički dio i model prometa uzima u obzir šire područje uzimajući u obzir stvarne obrasce mobilnosti područja (dosljedno konceptu funkcionalne regije).

1.1.1 DOKUMENTI PROSTORNOG UREĐENJA

Master plan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika potrebno je usklađen s važećom prostorno-planskom dokumentacijom, odnosno važećim prostorno-planske dokumentima čija je izrada propisana Zakonom o prostornom uređenju (Narodne novine 153/13). To znači da je Master plan usuglašen s prostornim planovima koji se donose na razini regionalne i lokalne samouprave. Najrelevantniji planovi su: Prostorni plan uređenja Grada Šibenika te Generalni urbanistički plan Grada Šibenika.

Prostorni plan uređenja Grada Šibenika donesen je 2003. godine. Prema Planu, u prostorni obuhvat Grada Šibenika, površine 408 km², ulaze sljedeća naselja: Boraja, Brnjica, Brodarica, Čvrljevo, Danilo, Danilo Biranj, Danilo Kraljice, Donje Polje, Dubrava, Goriš, Gradina, Grebaštica, Jadrtovac, Kaprije, Konjevrate, Krapanj, Lepenica, Lozovac, Mravnica, Perković, Podine, Radonić, Raslina, Sitno Donje, Slivno, Šibenik, Vrpolje, Vrsno, Zaton, Zlarin, Žaborić i Žirje. PPUG Grada Šibenika mijenjan je kroz četiri Izmjene i dopune, a posljednji put u srpnju 2015. godine (Službeni vjesnik Šibensko-kninske županije broj 11/07, Službeni glasnik Grada Šibenika 05/12, 09/13, 08/15). Ukupni površinski obuhvat PPUG prema posljednjim 4. Izmjenama i dopunama iznosio je 40631 ha (tab. 1).

Tablica 1. Iskaz prostornih pokazatelja za namjenu površina

Grad Šibenik		oznaka	ukupno (ha)	% od površine Grada	stan./ha *ha/stan.
PRIKAZ PROSTORNIH POKAZATELJA ZA NAMJENU POVRŠINA					
GRAĐEVINSKA PODRUČJA	ukupno	GP	2849,99	7,01	16,26
-obalno			1415,08	3,48	32,74
-otočno			162,32	0,40	285,44
-ostalo			1272,59	3,13	36,41
Izgrađeni dio GP	ukupno		1614,11	3,97	28,70
IZGRAĐENE STRUKTURE VAN GRAĐEVINSKOG PODRUČJA NASELJA	ukupno		1661,33	4,09	27,89
Gospodarska namjena		I	851,94	2,10	54,38
Posebna namjena		N	70,36	0,17	658,50
Ugostiteljsko-turistička namjena		T	265,50	0,65	174,51
Sportsko-rekreacijska namjena		R1	199,36	0,70	232,40
Sportsko-rekreacijska namjena - golf		Rg	99,11	0,24	467,48
Rekreacijska namjena		R	168,3	0,59	275,29
POLJOPRIVREDNE POVRŠINE		P1	561,17	1,38	*0,01
		P2	879,28	2,16	*0,02
		P3	395,83	0,97	*0,01
ŠUMSKE POVRŠINE	ukupno	Š	6775,19	16,67	*0,15
Zaštitne šume		Š2	6095,70	15,00	*0,13
Šume posebne namjene		Š3	679,49	1,67	*0,01
OSTALO POLJOPRIVREDNO TLO I ŠUMSKO ZEMLJIŠTE	ukupno	PŠ	12 646,73	31,09	*0,27
VODENE POVRŠINE	ukupno	V	1348,99	3,32	34,35
Vodotoci			423,70	1,04	109,35
Jezera			925,29	2,28	50,07
GRAD	UKUPNO		40 631	100	1,14

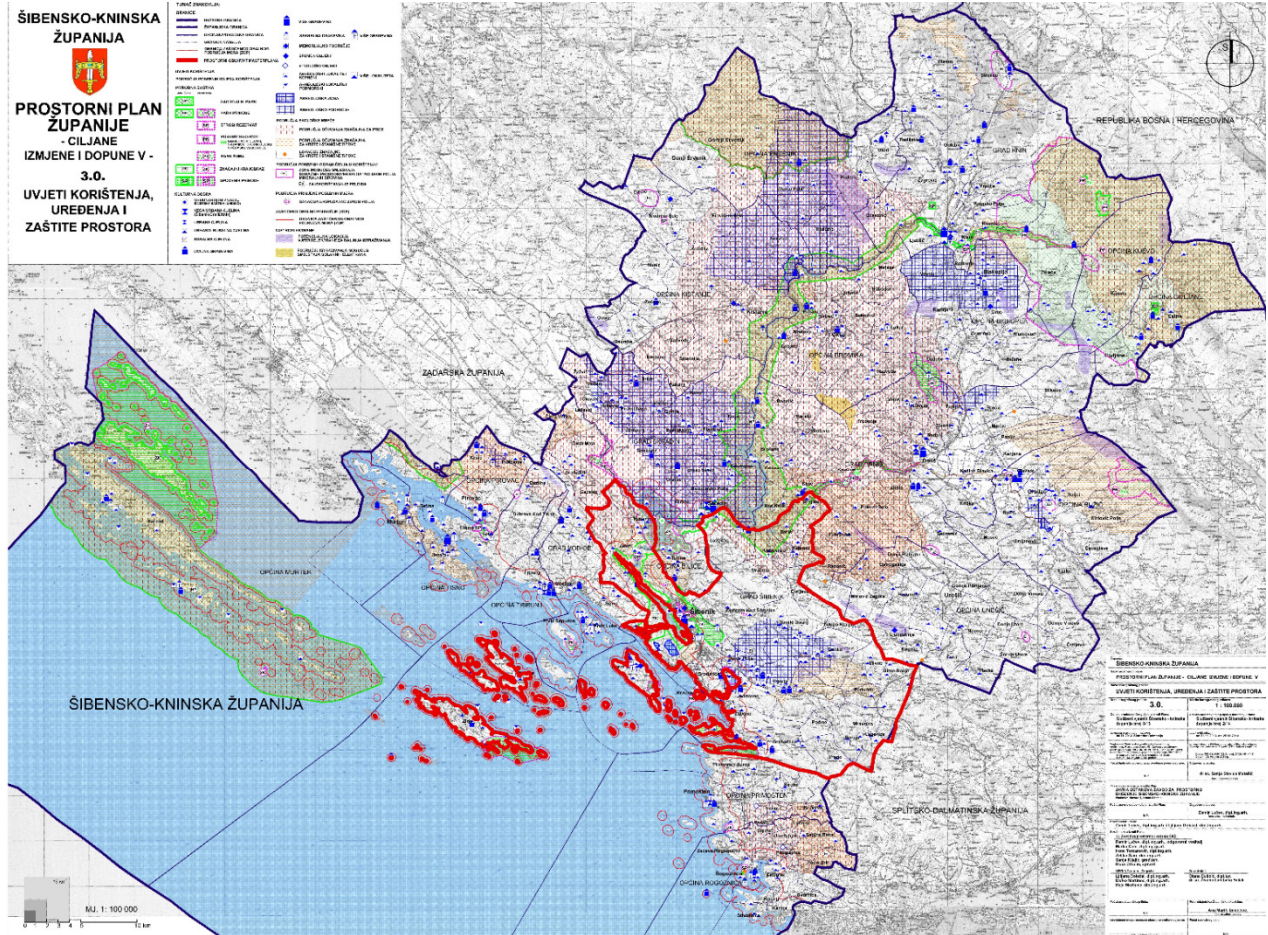
Stupanjem na snagu Cjelovitih Izmjena i dopuna Generalnog urbanističkog plana Grada Šibenika (Službeni glasnik Grada Šibenika 8/16) prestaju važiti svi tekstualni i grafički dijelovi Generalnog urbanističkog plana grada Šibenika ("Službeni vjesnik općina Drniš, Knin i Šibenik", broj 14/88; "Službeni vjesnik Šibensko-kninske županije", broj 8/99, 1/01, 5/02, 5/06 i Službeni glasnik Grada Šibenika 6/08, 4/14 i 2/16).

Trenutno važećim Generalnim urbanističkim planom Grada Šibenika regulira se prostorni razvoj koji je ujedno u skladu sa Strategijom razvoja Grada Šibenika i prostornim planovima državne i lokalne razine. Posljednja izrada (trenutno u javnoj raspravi) Cjelovitih izmjena i dopuna GUP-a Grada Šibenika pokrenuta je Odlukom o izradi Cjelovitih Izmjena i dopuna Generalnoga urbanističkog plana grada Šibenika (Službeni glasnik Grada Šibenika 02/16). Prostorni obuhvat Grada Šibenika prema tim izmjenama GUP-a obuhvaća uže područje grada površine oko 2673 ha od čega je kopno 2092,6 ha, a more 581,3 ha (sl. 1).



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinansirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija



Slika 1. Prostorni obuhvat Master plana održive urbane mobilnosti Grada Šibenika



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

1.2 OPĆI I SPECIFIČNI CILJEVI MASTER PLANA

Glavna polazišta izrade Master plana, definirana u dokumentaciji za nadmetanje su:

- ⇒ Master plan kao osnova za srednjoročni i dugoročni održivi razvoj sektora;
- ⇒ Master plan kao poticaj za razvoj cijelog sektora i potrebe za održavanjem neovisno o izvorima financiranja;
- ⇒ Uključenost prometa u upravljački, organizacijski i infrastrukturni razvoj;
- ⇒ Uzimanje u obzir potrebe održivosti izgradnje, upravljanja i održavanja;
- ⇒ Uključiti snažnu stratešku analizu potreba / funkcionalnosti mreže;
- ⇒ Uključiti jasnu demonstraciju potreba / koncepta pojedinih opcija baziranih na analizi temeljnih pitanja;
- ⇒ Biti intermodalan;
- ⇒ Uključenost razmatranja sustavnih reformi ako je to potrebno (npr. Proces planiranja);
- ⇒ Temeljiti se na relevantnim ciljevima gospodarskog i socijalnog razvoja te ciljevima očuvanja okoliša;
- ⇒ Osigurati poveznicu između relevantnih EU politika i planiranih projekata;
- ⇒ Osigurati osnovu za daljnji razvoj projekata;
- ⇒ Omogućiti uključivanje novih informacija i razvoja plana u budućnosti;
- ⇒ Omogućiti uključivanje postojećih strategija;
- ⇒ Biti fokusiran na ljude, pristupačnost, kvalitetu života, održivost, socijalnu jednakost, zdravlje i održivost okoliša;
- ⇒ Osigurati ravnomjerni razvoj svih relevantnih načina prijevoza i pomak prema čistim i održivim prijevoznim modelima;
- ⇒ Integrirati paket aktivnosti za postizanje troškovne učinkovitosti;
- ⇒ Osigurati dosljednost i komplementarnost s povezanim područjima (kao prostorno planiranje, socijalne usluge, zdravstvo, zaštita i sigurnost)
- ⇒ Omogućiti kratkoročni i srednjoročni plan građen u dugoročnu viziju i strategiju;
- ⇒ Povezan s funkcionalnom regijom baziranom na obrascima putovanja do posla / škole;
- ⇒ Planiranje uključivanjem dionika koristeći transparentni i participatorni pristup.

Sukladno projektnom zadatku i dokumentaciji za nadmetanje, **glavni (opći) ciljevi** koji se žele postići izradom Master plana održive urbane mobilnosti Grada Šibenika su:

- ⇒ Osigurati osnovu za održivi razvoj sektora (financijsku, tehničku, okolišnu itd.)
- ⇒ Postići integrirani pristup planiranja prijevoza na svim razinama - nacionalnoj, (funkcionalnoj) regionalnoj, lokalnoj, temeljen na zajedničkoj metodologiji i uspostavljanju jasnog planiranja počevši od Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske (SPR);
- ⇒ Identificirati potrebe lokalne mobilnosti koje je potrebno upotpuniti s međunarodnim obrascima mobilnosti identificiranim u SPR;
- ⇒ Razviti sveobuhvatni alat za planiranje neovisno o izvorima sredstava;
- ⇒ Analizirati i predložiti razvoj u prometnom sustavu iz različitih perspektiva (organizacijske, upravljačke, funkcionalne, infrastrukturne itd.)
- ⇒ Identificirati stvarne potrebe razvoja prometnog sustava kao alata za podršku socio-ekonomskom razvoju područja;
- ⇒ Planirati prometni sustav u skladu s potrebama ostalih socio-ekonomskih sektora (obrazovanja, zdravstva, zbrinjavanje otpada, turizma, industrije, logistike itd.)
- ⇒ Identificirati potrebne korake za daljnji razvoj definiranih mjera.

Nakon izrade brojnih istraživanja i brojenja prometa te detaljne analize stanja, radno su definirana četiri opća cilja Master plana održive urbane mobilnosti Grada Šibenika (sl. 2):

- I. Snažna prometna integriranost Šibenika u kontekstu funkcionalnih regija
- II. Jednaka dostupnost javnog prijevoza korisnicima u svim područjima Grada Šibenika
- III. Urbani prostor kao zajedničko dobro: mreža za osobnu mobilnost
- IV. Integracija intermodalnog prijevoza i upravljanje mobilnošću prometa i roba



Slika 2. Opći ciljevi Master plana održive urbane mobilnosti Grada Šibenika



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Ciljevi su dalje podijeljeni na prioritete, što je prikazano u nastavku, i u skladu su s općim ciljem Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske – postizanje učinkovitog i održivog prometnog sustava na teritoriju Republike Hrvatske.

**Snažna
prometna
integriranost
Šibenika u
kontekstu
funkcionalnih
regija**

- 1.1. Razvoj i unaprjeđenje usluge javnog cestovnog prijevoza na širem području Grada Šibenika
- 1.2. Razvoj infrastrukture i usluga pomorskog prometa
- 1.3. Unaprjeđenje usluge i mreže željezničkog prometa
- 1.4. Razvoj sustava zračnog prometa
- 1.5. Unaprjeđenje cestovne prometne povezanosti

**Jednaka
dostupnost
javnog prijevoza
korisnicima u
svim područjima
Grada Šibenika**

- 2.1. Unaprjeđenje usluge javnog gradskog i prigradskog prijevoza prema otocima
- 2.2. Razvoj lučke infrastrukture usmjeren na razvoj javnog prometa
- 2.3. Uvođenje ekološki prihvatljivih oblika javnog brodskog prijevoza
- 2.4. Poboljšanje javnog gradskog cestovnog prijevoza na području Grada
- 2.5. Optimizacija linija javnog gradskog prometa i usklađivanje voznih redova prema prometnoj potražnji
- 2.6. Poboljšanje infrastrukture javnog gradskog i prigradskog cestovnog prometa
- 2.7. Uvođenje okolišno prihvatljivih oblika javnog cestovnog prometa
- 2.8. Poboljšanje sustava signalizacije i informiranja u javnom gradskom i prigradskom prometu
- 2.9. Unaprjeđenje usluge taksi prijevoza

**Urbani prostor
kao zajedničko
dobro: mreža za
osobnu
mobilnost**

- 3.1. Eliminiranje uskih grla u prometnom sustavu i unaprjeđenje sigurnosti prometnog sustava
- 3.2. Razvoj lučke infrastrukture za individualni pomorski prijevoz
- 3.3. Razvoj pješačkih zona
- 3.4. Razvoj infrastrukture i sustava za biciklistički promet

**Integracija
intermodalnog
prijevoza i
upravljanje
mobilnošću
prometa i roba**

- 4.1. Unaprjeđenje prometnog sustava kroz organizacijska i operativna ustrojstva s ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava
- 4.2. Implementacija ITS sustava i uspostavljanje intermodalnih čvorišta
- 4.3. Unaprjeđenje upravljanja teretnim prometom
- 4.4. Uspostavljanje sustava za dugoročno praćenje mobilnosti prometa



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

METODOLOGIJA

MASTER PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ŠIBENIKA



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

2 METODOLOGIJA IZRADE MASTER PLANA

Metodologija i procedure u provedbi izrade Master plan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika u skladu su sa smjernicama agencije JASPERS. S obzirom na spomenute smjernice i projektni zadatak identificirane su sljedeće projektne aktivnosti:

1 Prikupljanje podataka

- 1.1 Provjera kvalitete i dostupnosti postojećih podataka
- 1.2 Prikupljanje podataka (identificiranih u 1.1)
- 1.3 Pribavljanje svih postojećih i relevantnih planova analiziranog područja
- 1.4 Izrada "redovitog plana generiranja podataka"

2 Istraživanja prometne potražnje (priprema, nadzor i implementacija)

- 2.1 Istraživanja kućanstava
- 2.2 Screen-line istraživanje
- 2.3 Vanjsko i unutarnje kordon istraživanje
- 2.4 Brojenje kategoriziranih vozila
- 2.5 Istraživanje javnog prijevoza
- 2.6 Istraživanje sustava parkirališta

3 Redovni plan prikupljanja podataka

- 3.1 Definiranje metoda i učestalosti prikupljanja za svaki tip podataka

4 Razvoj multimodalnog transportnog modela

- 4.1 Model početne godine (4 step) za PGDP
- 4.2 Model početne godine (4 step) za vršni sat
- 4.3 Teretni promet prikazan kao zasebna kategorija vozila
- 4.4 Kalibracija, validacija i verifikacija modela početne godine
- 4.5 Razvoj modela prognoze za godine 2020., 2025. i 2030.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

4.6 Osposobljavanje Naručiteljevih stručnjaka: 3 kvalificirane osobe + korisnički priručnik

5 Analiza postojeće situacije

5.1 Kvaliteta infrastrukture

5.2 Kapaciteti infrastrukture

5.3 Sigurnost u prometu

5.4 Sadašnja potražnja uključujući O/D matricu

5.5 Pristupačnost

5.6 Funkcionalnost mreže

5.7 Kvaliteta i kapacitet voznog parka

5.8 Organizacija, upravljanje i održavanje sustava

5.9 Sigurnost putnika

5.10 Analiza "uskih grla"

5.11 Utjecaj na okoliš

5.12 Sustav parkirališta

5.13 Sinteza podataka

6 Izrada scenarija "učini minimalno" za godine 2020., 2025. i 2030.

6.1 Standardno održavanje, intervencije i projekti u implementaciji

6.2 Razvojni projekti predviđeni u SPR

6.3 Scenarij buduće potražnje temeljen na projekciji rasta, socio-ekonomskim promjenama

6.4 Model učinka razvoja potražnje za godine 2020., 2025. i 2030.

6.5 Detaljna analiza scenarija "učini minimalno" za godine 2020., 2025. i 2030.

7 Definicija specifičnih ciljeva

7.1 Kvantificirana lista multimodalnih ciljeva

7.2 Ključni pokazatelji uspješnosti (KPI) ciljeva



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

8 Razvoj intermodalnih mjera za postizanje definiranih ciljeva

8.1 Organizacijska razina

8.2 Operativna razina

8.3 Infrastruktura

9 Analiza međuovisnosti mjera

9.1 Skup potvrđenih, razumnih mjera

9.2 Komplementarne i alternativne grupe mjera

9.3 Kriteriji odabira mjera (tehnički, operativni, okolišni, financijski, ...)

9.4 Konačni rezultat: popis učinkovitih i djelotvornih mjera

10 Modeliranje "učini sve" scenarija

10.1 Skup poželjnih mjera, scenariji "učini sve" uključiti u prometni model

10.2 Određivanje indikativne vrijednosti izbrane grupe ključnih pokazatelja uspješnosti (KPI)

11 Plan provedbe

11.1 Detaljni plan daljnjeg razvoja mjera

11.2 Scenarij provedbe strategije koji uzima u obzir sve mjere

11.3 Naznaka planiranog vremenskog tijeka za nadogradnju Plana

11.4 Završni skup strateških KPI-a

11.5 Program praćenja provedbe Plana

11.6 Analiza glavnih provedbenih rizika

11.7 Trenutni kapaciteti sustava za pripremu i provedbu projekta

11.8 Izbor poželjnih mjera za provedbu Plana

11.9 Procjena stupnja ostvarenja KPI-a za odabrani scenarij

Dodatna opcija: preispitivanje vrijednosti ciljeva



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

12 Izvještavanje i procedure odobrenja

Redovne konzultacije, najmanje jednom tjedno

Početni izvještaj

Izvještaj o analizi podataka i prometa koji uključuje "plan generiranja podataka"

Izvještaj prometnog modela

Izvještaj o analizi sadašnje i buduće situacije

Preliminarni nacrt Master plana

Izvještaj Plana implementacije

Finalna verzija Master plana

13 Javno predstavljanje dokumenta

Priprema 2 javne prezentacije



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

REFERENTNI STANDARDI

MASTER PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ŠIBENIKA



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

3 REFERENTNI STANDARDI I PROGRAMI

Europska komisija je 2013. godine izradila koncept za razvoj planova održive urbane mobilnosti. Kao glavni ciljevi i dugoročne vizije koncepta planova održive urbane mobilnosti istaknuti su sljedeći faktori:

- ⇒ poboljšanje dostupnosti urbanih područja i pružanje kvalitetne i održive usluge mobilnosti u prometu u urbanim područjima i oko njih,
- ⇒ veza planova s postojećim dugoročnim strategijama razvoja urbanih područja i strategijama razvoja prometa te infrastrukture i usluga mobilnosti, a istodobno isporuka kratkoročnih implementacijskih planova
- ⇒ razvoj održive urbane mobilnosti izgrađen na pažljivim procjenama sadašnjih i budućih karakteristika prometnog sustava,
- ⇒ poticaj uravnoteženog razvoja svih načina prometa s fokusom na održivost i integracija tehničkih, infrastrukturnih, operativnih i organizacijskih mjera i specifičnih ciljeva sa svrhom poboljšanja učinkovitosti sustava,
- ⇒ integrirani pristup razvoju plana održive urbane mobilnosti sa snažnom suradnjom, koordinacijom i konzultacijama s različitim razinama vlasti i nadležnih tijela,
- ⇒ transparentan i participativni pristup izradi planova,
- ⇒ sustav kontrole i praćenja razvoja planova,
- ⇒ osiguranje kvalitete.

Master plan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika izrađen je na integriranom pristupu planiranja mobilnosti na svim razinama u skladu s metodologijom *Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. – 2030. godine* kao polaznim dokumentom.

Metodologija, aktivnosti i procedure provedbe temelje se na propisanim smjernicama agencije JASPERS (*JASPERS Guidance Note “Methodological support to the Preparation of National and Regional Transport Plans and the related Ex-Ante-Conditionality to the 2014-2020 Programming Period”* i *JASPERS Appraisal Guidance (Transport) “The Use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal”*).



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Strategijom prometnog razvoja RH definirano je pet funkcionalnih regija:

- ◇ Središnja Hrvatska,
- ◇ Istočna Hrvatska,
- ◇ Sjeverni Jadran
- ◇ Sjeverna i središnja Dalmacija
- ◇ Južna Dalmacija.

Funkcionalna regija Sjeverna i središnja Dalmacija, kojoj pripada Grad Šibenik, se djelomično preklapa s regijom Južna Dalmacija zbog različitih regionalnih aktivnosti (bolnice, obrazovne ustanove...).

Regija je okarakterizirana s tri područja:

- ◇ Razvedeni obala s turističkim atrakcijama i popratnom industrijom,
- ◇ Brojni naseljeni otoci sa značajnim turističkim područjima,
- ◇ Ostala područja izolirana od mora čija je turistička atraktivnost skromna.

Gospodarska aktivnost najvažnijih gradova regije, Splita, Zadra i Šibenika, temelji se na industriji, ribarstvu i mediteranskoj poljoprivredi. Glavna obrazovna središta regije su Split i Zadar. Analiza stanja regije izrađena u sklopu Strategije identificirala je sljedeće prilike:

- ◇ Povezanost autocestama s ostalim dijelovima Hrvatske,
- ◇ Mogućnost širenja putničkih usluga i brodova na kružnim putovanjima,
- ◇ Mogućnost proširenja turističke ponude i kapaciteta,
- ◇ Atraktivnost priobalja kao mjesta života i rada.

Master plan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika usklađen je s važećom prostorno-planskom dokumentacijom, odnosno važećim prostorno-planske dokumentima čija je izrada propisana Zakonom o prostornom uređenju (Narodne novine 153/13). To znači da je Master plan usuglašen s prostornim planovima koji se donose na razini lokalne samouprave:

- ◇ Prostorni plan uređenja Grada Šibenika, 2003.,
- ◇ Generalni urbanistički plan grada Šibenika, 2016.,

Pri izradi Master plana održive urbane mobilnosti Grada Šibenika analizirani su i obuhvaćeni svi postojeći dostupni dokumenti:

- ◇ Prometna studija Grada Šibenika, 2008.,
- ◇ Strategija razvoja grada Šibenika, 2010.,



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

-
- ◇ Analiza brodskih linija na području Grada Šibenika s akcijskim planom, 2014.,
 - ◇ Analiza primjene energetski učinkovitih sustava javnog prijevoza u gradu Šibeniku, 2014.,
 - ◇ Program inovativnog javnog gradskog prijevoza Grada Šibenika 2014.-2020., 2014.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

PROMETNA MREŽA I MOBILNOST

MASTER PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ŠIBENIKA



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

4 PONUDA PROMETNE MREŽE I USLUGA ZA MOBILNOST

Postojeću prometnu mrežu Grada Šibenika s pratećim uslugama za mobilnost čini cestovna mreža, željeznička mreža i pomorska mreža. Na spomenutim mrežama odvijaju se različiti vidovi prometa: individualni cestovni, javni cestovni, promet dostavnih vozila, biciklistički promet, pješački promet, javni pomorski promet, individualni pomorski promet, putnički i teretni željeznički promet i dr.

Kao važan dio prometnog sustava Grada Šibenika razmatran je zračni promet za kojeg trenutno ne postoji infrastruktura na području obuhvata Master plana, no neposredna blizina zračnih luka utječe na cjelokupni sustav, odnosno nudi mogućnost boljeg nacionalnog i međunarodnog prometnog povezivanja Grada Šibenika.

4.1 CESTOVNA MREŽA

Generalnim urbanističkim planom Grada Šibenika definirane su cestovne prometnice s popratnom infrastrukturom od Državne važnosti:

- ◇ brza cesta Šibenik-Drniš-Knin-granica BiH,
- ◇ državna cesta D8,
- ◇ državna cesta D58,
- ◇ planirana državna cesta – obilaznica Ražina i Brodarice (čvor Ražine na D8-čvor Morinje).

Nadalje, osnovna ulična mreža razvrstana je u kategorije:

- ◇ glavna gradska magistrala/državna cesta D8 (transverzala čvor Njivice – planirani čvor Morinje),
- ◇ glavne gradske ulice (u dijelu i državne ceste D58),
- ◇ gradske ulice,
- ◇ sabirne i ostale gradske ulice (pristupne).

Važnije cestovne prometnice koje prolaze područjem Grada Šibenika, obuhvata Master plana održive urbane mobilnosti, popisane su u nastavku:

- ◇ DC 8 G.P. Pasjak (gr. R. Slovenije) – Šapjane – Rijeka – Zadar – Split – G.P. Klek (gr. BiH) – G.P. Zaton Doli (gr. BiH) – Dubrovnik – G.P. Karasovići (gr. Crne Gore)
- ◇ DC 27 Gračac (D1) - Obrovac - Benkovac - Stankovci - D8



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

-
- ◇ DC 33 G.P. Strmica (gr. BiH) – Knin – Drniš – čvor Vidici (D8)
 - ◇ DC 58 Šibenik (luka) – Boraja – Trogir (D8)
 - ◇ D 128 Uvala Mikavica - T. P. Žirje
 - ◇ D 531 Čvor Vrpolje (A1) - Vrpolje (D58).

 - ◇ G6106 - Šibenik: (D33)-(D58):
 - ◇ G6107 - TN Solaris (L65062)-D8

 - ◇ L65037 - Šibenik: D8 - D33 - danas Ulice Ivana Meštrovića i Stipe Ninića
 - ◇ L65058 - Šibenik: D33 - Ž6106 - danas ulice Bana J. Jelačića i 29.listopada 1918.
 - ◇ L65059 - Šibenik: L65058 - D8 - danas Ulice Fra Jeronima Milete i Put Bioca
 - ◇ L65060 - Šibenik: Ž6106 - D8 - danas Ulica Velimira Škorpika
 - ◇ L65061 - Šibenik: Zablaće - L65060 - danas Ulica Streljanih Rodoljuba
 - ◇ L65062 - Šibenik: L65061 – Solaris - Ž6107
 - ◇ L65063 - Šibenik: D58 - Ražine - Brodarica (D8) - pristanište za otok Krapanj danas ulice Kod mosta i Krapanjska cesta.

4.1.1 PROMETNO OPTEREĆENJE

Prometno opterećenje cestovne mreže utvrđenoj je prema rezultatima provedenih istraživanja prometne potražnje i ostalih prikupljenih podataka, uključujući prostorno - plansku dokumentaciju (sl. 3). Analiza trenutnog stanja cestovne mreže izrađena je na temelju prometnog modela bazne godine, a na osnovi procijenjenih trendova prometne potražnje izrađeni su scenariji „učini minimalno“.

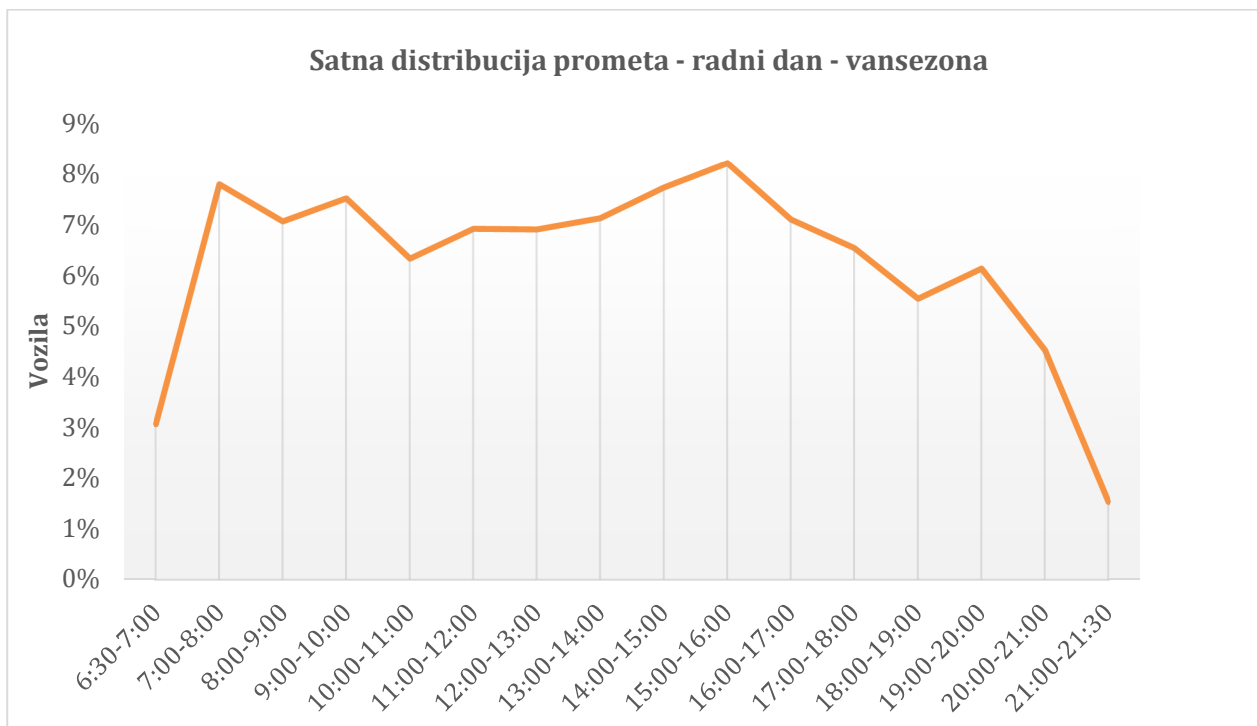


Slika 3. Provedena istraživanja prometne potražnje

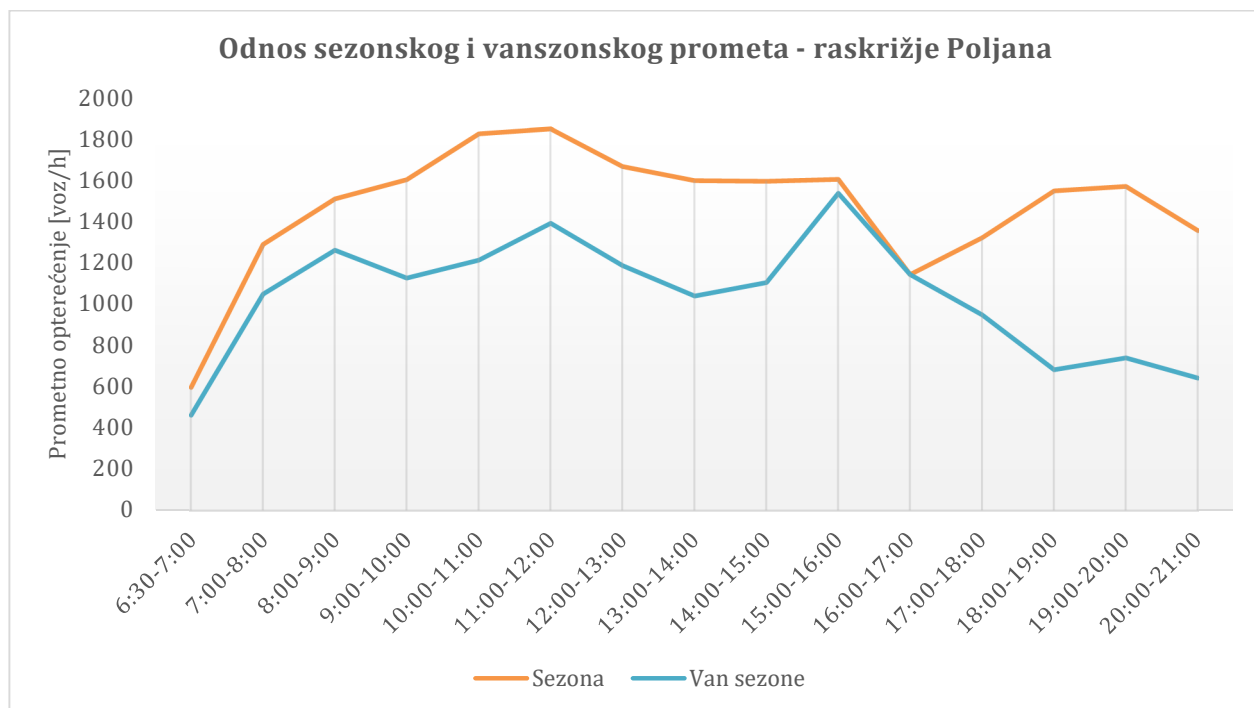
Detaljni podaci o provedenim istraživanjima prometne potražnje kao i detalji prometnog modelu sadržani su u izdvojenim dokumentima, odnosno dodacima Master plana:

- ◇ Dodatak 1. Istraživanja prometne potražnje,
- ◇ Dodatak 2. Razvoj prometnog modela.

Generalno, prometno opterećenje na području istraživanja ujednačeno je tijekom dana uz iznimke popodnevnih i jutarnjih vršnih sati. Izvan turističke sezone popodnevni vršni sat, od 15 - 16h, iznosi 8% dnevnog (16-satnog prometa), a jutarnji vršni sat 7,6 %, od 7 – 8h. Jutarnji vršni sat u sezoni je od 9 – 10h, a popodnevni, odnosno dnevni vršni sat od 15 – 16h (sl. 4 i sl. 5).



Slika 4. Satna distribucija prometa prema lokacijama brojenja prometa

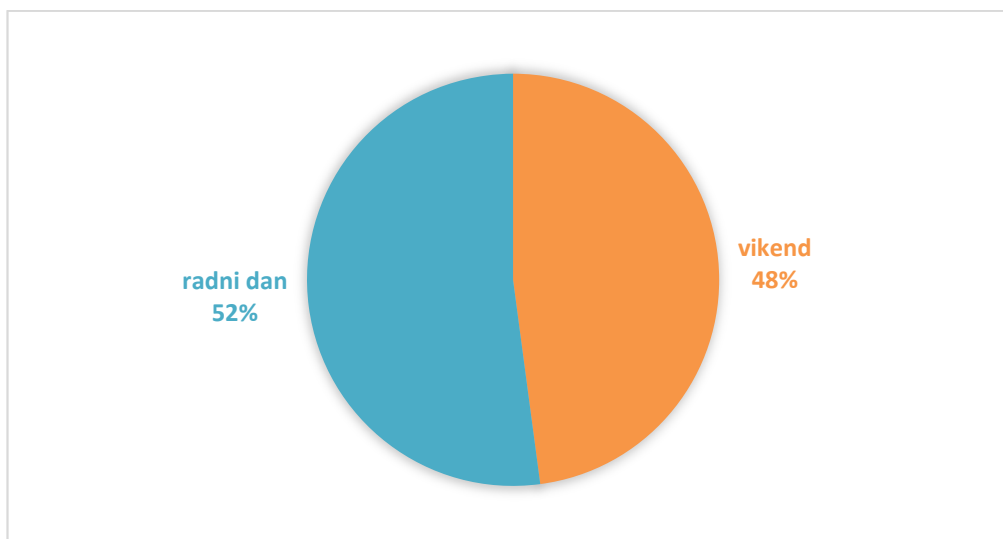


Slika 5. Odnos sezonskog i vanszonskog prometa na raskrižju Poljana

Izvor: Brojenje prometa 2016. godine

Sezonsko prometno opterećenje cestovne mreže je, očekivano, više od vansezonskog. Na slici 5 prikazan je odnos sezonskog i vansezonskog prometa na raskrižju Poljana prema brojenju prometa kategoriziranih vozila. Brojenje prometa izvršeno je u sezoni i izvan sezone. Prema rezultatima brojenja na raskrižju Poljana je sezonski promet veći za otprilike 40%. S obzirom da se spomenuto raskrižje nalazi u samom središtu grada Šibeniku, odnosno u blizini povijesne gradske jezgre, rezultati su očekivani.

Prometno opterećenje subotom u odnosu na radni dan nema prevelikog odstupanja – promet je 4% veći radnim danom, s tim da je vršni sat vikendom od 9 – 10h (sl. 6).



Slika 6. Odnos prometnog opterećenja radnim danom i subotom

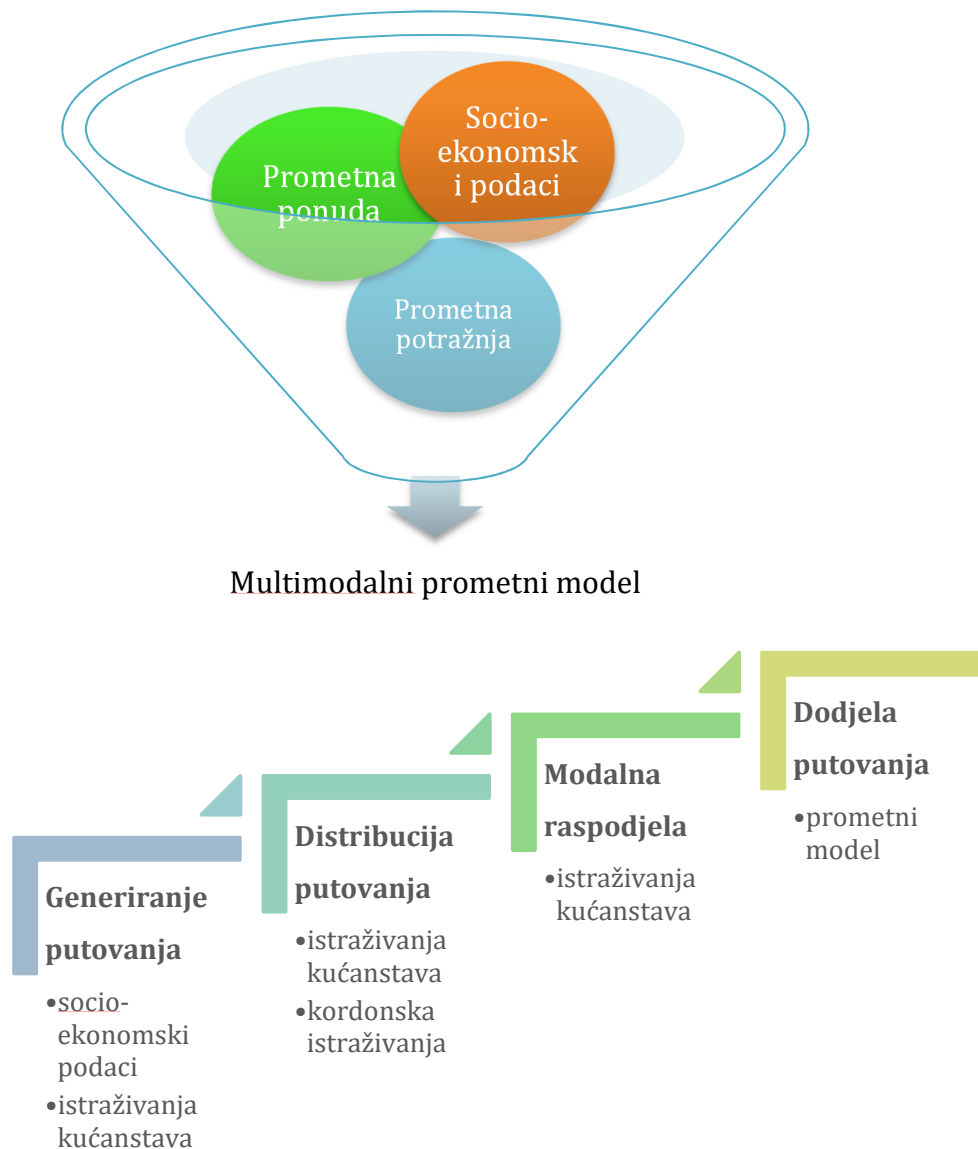
Na slikama u nastavku prikazana su prometna opterećenja cestovne mreže, odnosno saturacija za sezonski i vansezonski promet u vršnom satu radnog dana.

4.1.2 MODEL BAZNE GODINE, 2016. godina

Model bazne godine od presudne je važnosti za razvoj transportnog modela, on se može usporediti s empirijskim podacima i prema tome, bazna godina modela čini temelj cijelog modela: opći odnosi između vanjskih parametara, parametara modela i pripadajuće izlaznih parametara opisano je ovdje, a uspoređen i ovjeren od empirijskih podataka. Bazni model se koristi za prognozu, odnosno određivanje utjecaja unutarnjih i vanjskih promjena na transportni sustav, i za baznu godinu, ali i za planske godine. Bazni model također ima analitičku važnost koristi se za analizu trenutnog prometnog

sustava, trenutne prometne uvjete, sadašnja uska grla, nedostatke i probleme prometnog sustava (sl. 7).

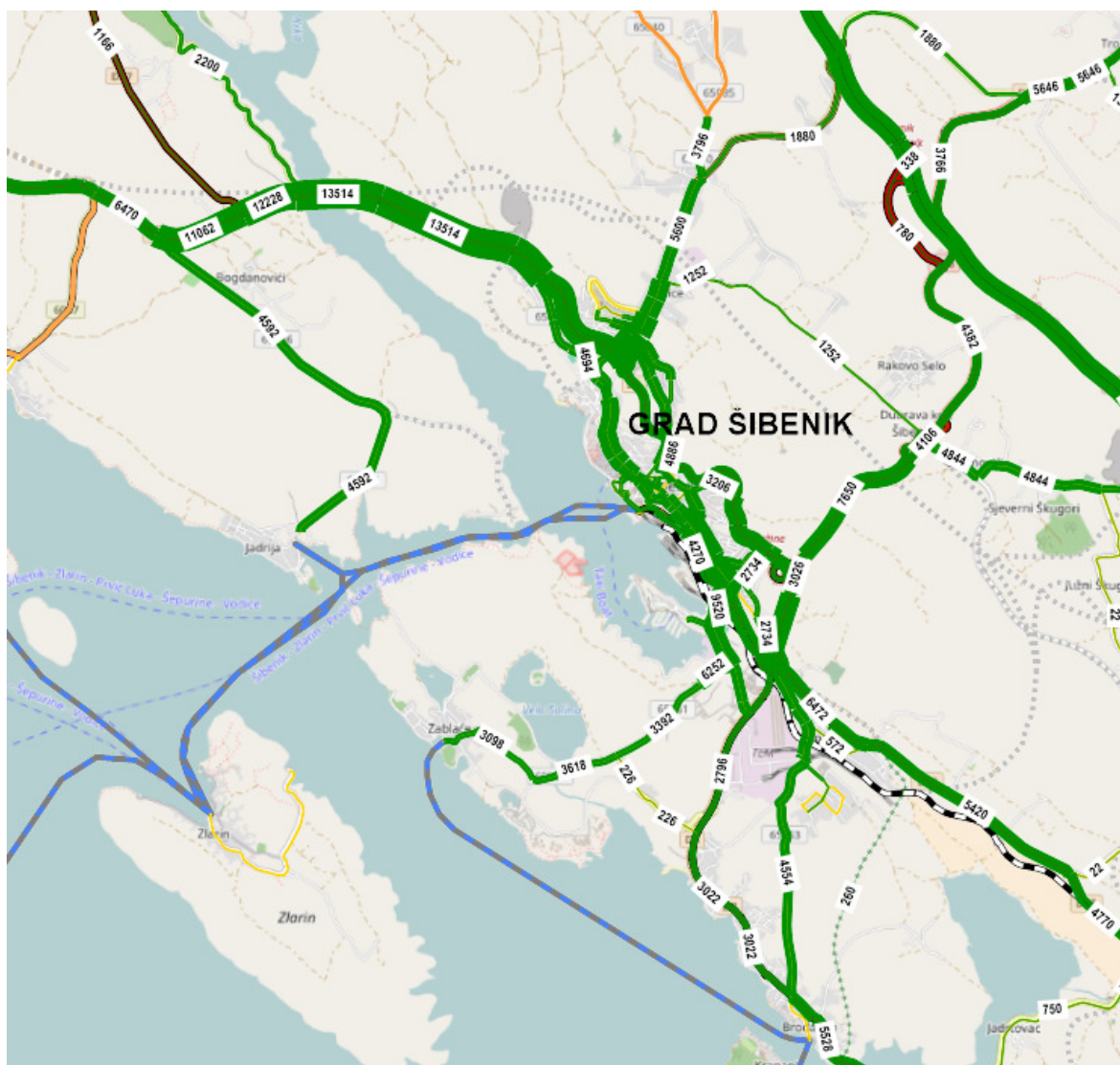
Model bazne godine omogućuje analizu prometnih tokova i stanje u prometu na svim linkovima i raskrižjima i važan je alat za analizu trenutnih nedostataka i temelj je za razvoj strategija, mjera, aktivnosti i projekata za ublažavanje utvrđenih pitanja ili da usmjeri zahtjev za transport i opskrbu u smjeru koji će rezultirati boljim uvjetima ili manje štetnim utjecajem, ovisno o stvarnim politikama i direktivama prijevoza. Promet koji teče na mreži, na primjer tokovi cestovnom prometu, može se izraziti u broju vozila po jedinici vremena, najčešće u vozilima/sat ili vozila/dan.



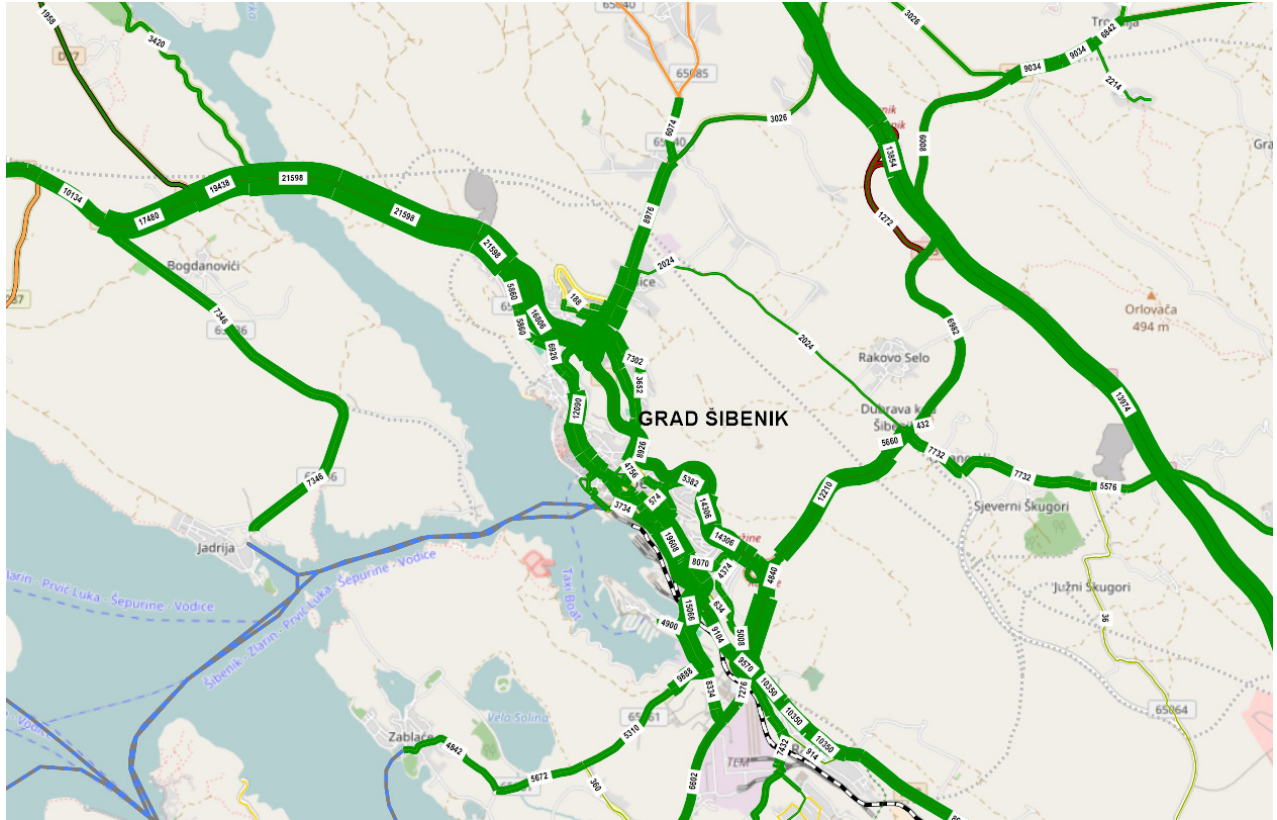
Slika 7. Shematski prikaz procedure izrade prometnog modela

4.1.3 REZULTATI ANALIZE STANJA CESTOVNE MREŽE I PROMETA

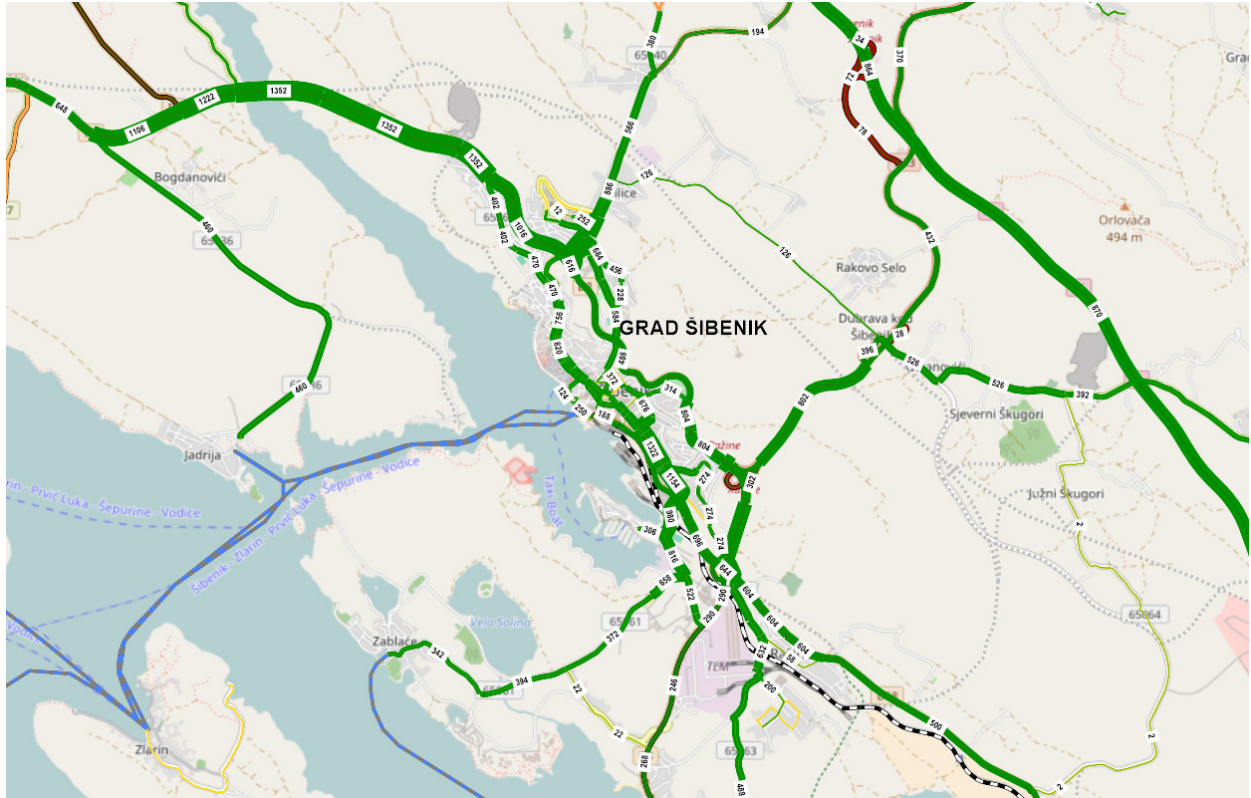
U nastavku su grafički prikazi rezultata prometnog opterećenja cestovne mreže na području Grada Šibenika. Rezultati su prikazani na razina dana i vršnog sata, odnosno sezone i izvan sezonskog razdoblja na osnovu modela bazne godine (sl. 8, sl. 8, sl. 9, sl. 10 i sl. 11). Nadalje, prikazana je i saturacije prometne mreže. Dionice označene tamnijim bojama označavaju veći postotak zagušenja, tako crna boja označava izrazitu saturaciju na dijelu mreže, iznad 100% (sl. 12 i sl. 13). *(Detaljnije u Dodatku 2: Razvoj prometnog modela)*



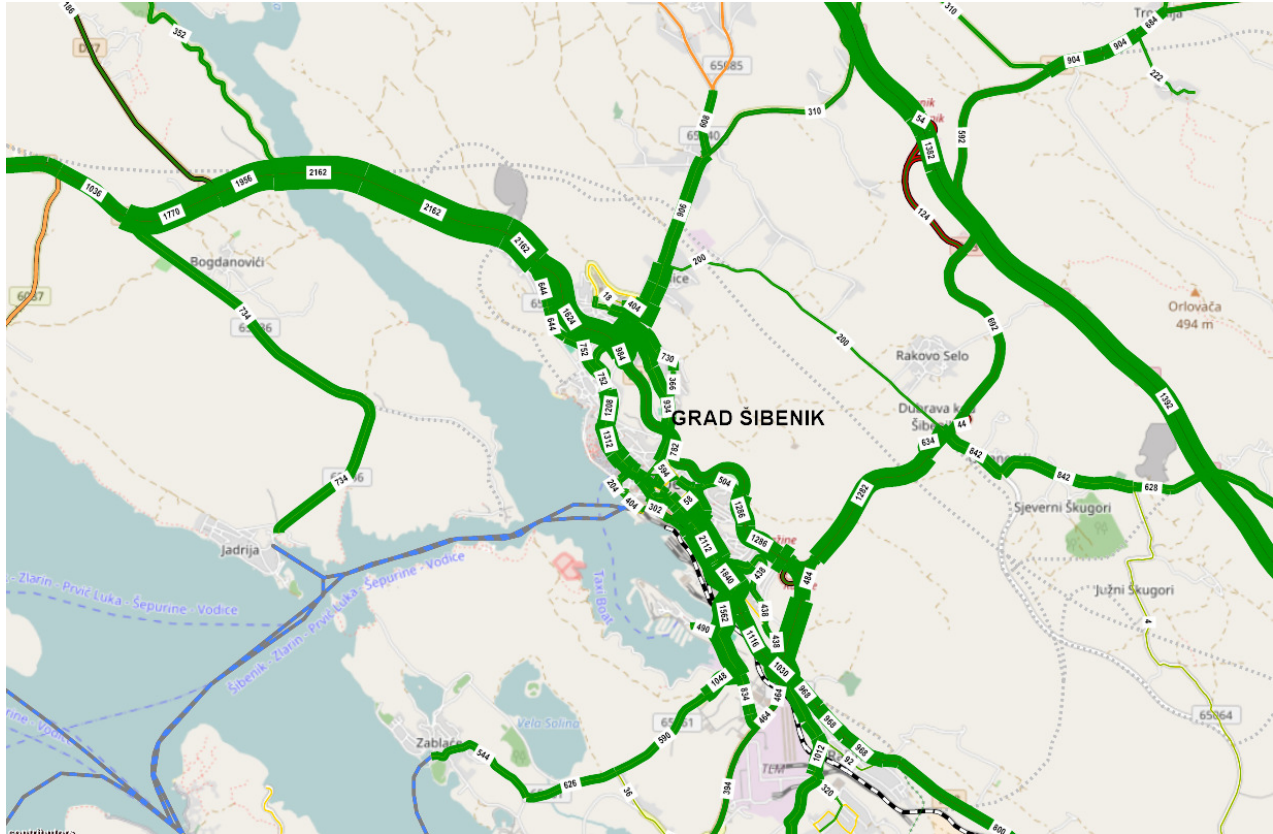
Slika 8. Dnevno prometno opterećenje – vanezona 2016.



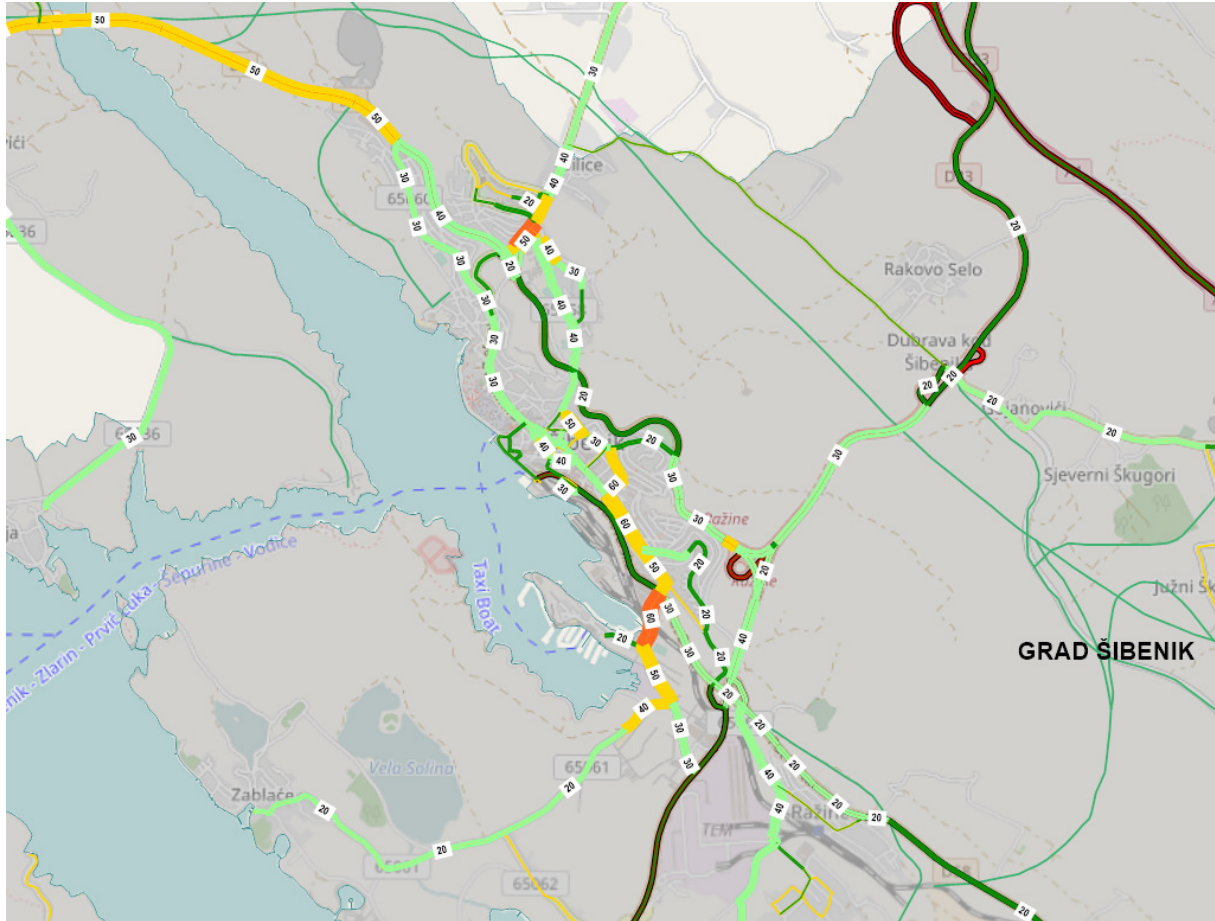
Slika 9. Dnevno prometno opterećenje – sezona 2016.



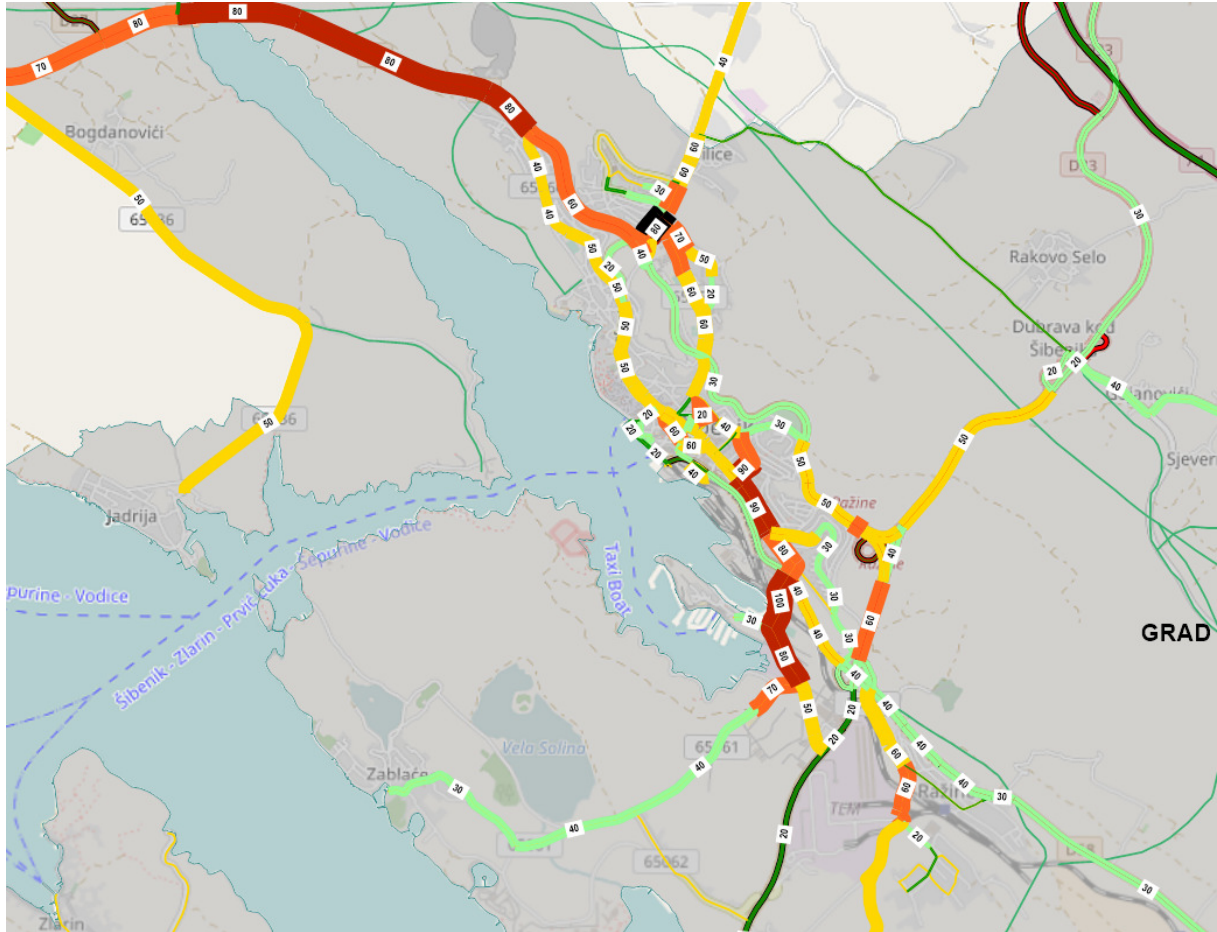
Slika 10. Satno prometno opterećenje – vansezona 2016.



Slika 11. Satno prometno opterećenje – sezona 2016.



Slika 12. Saturacije prometa – vansezona 2016.

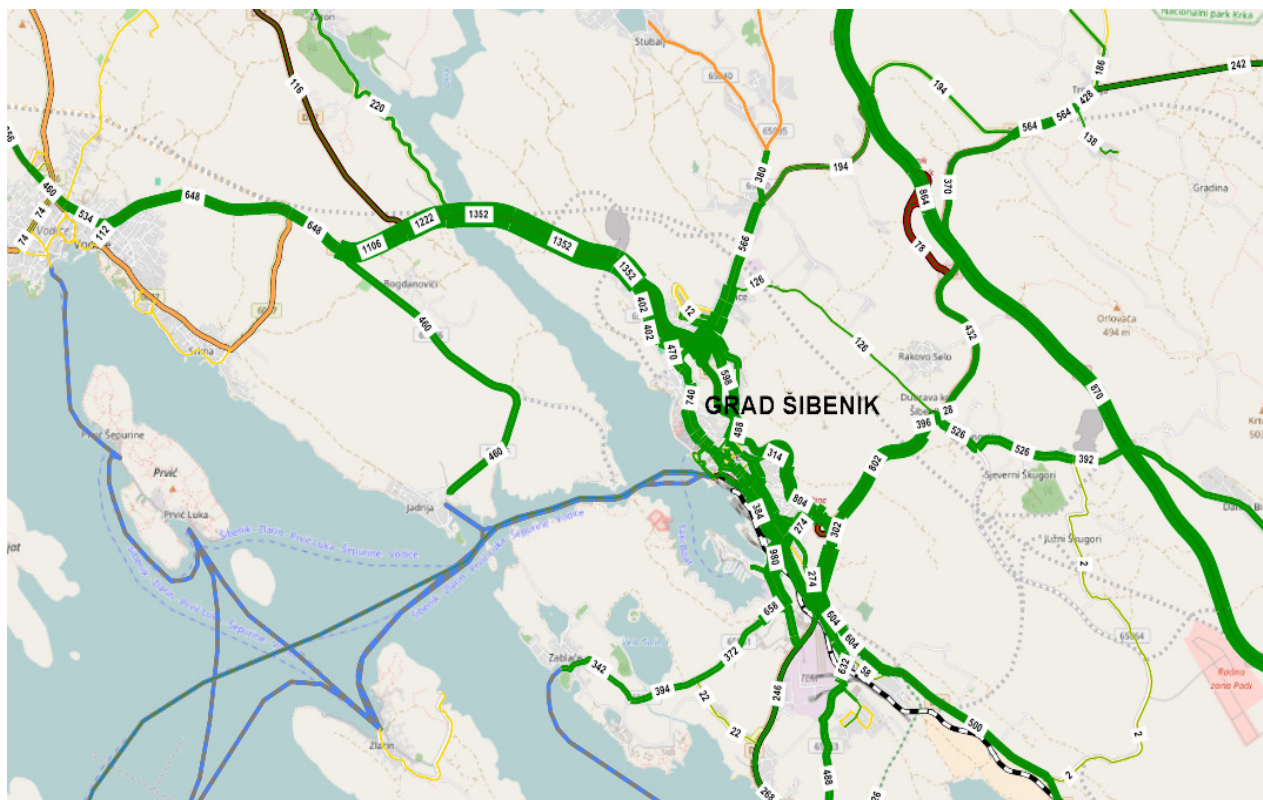


Slika 13. Saturacije prometa – sezona 2016.

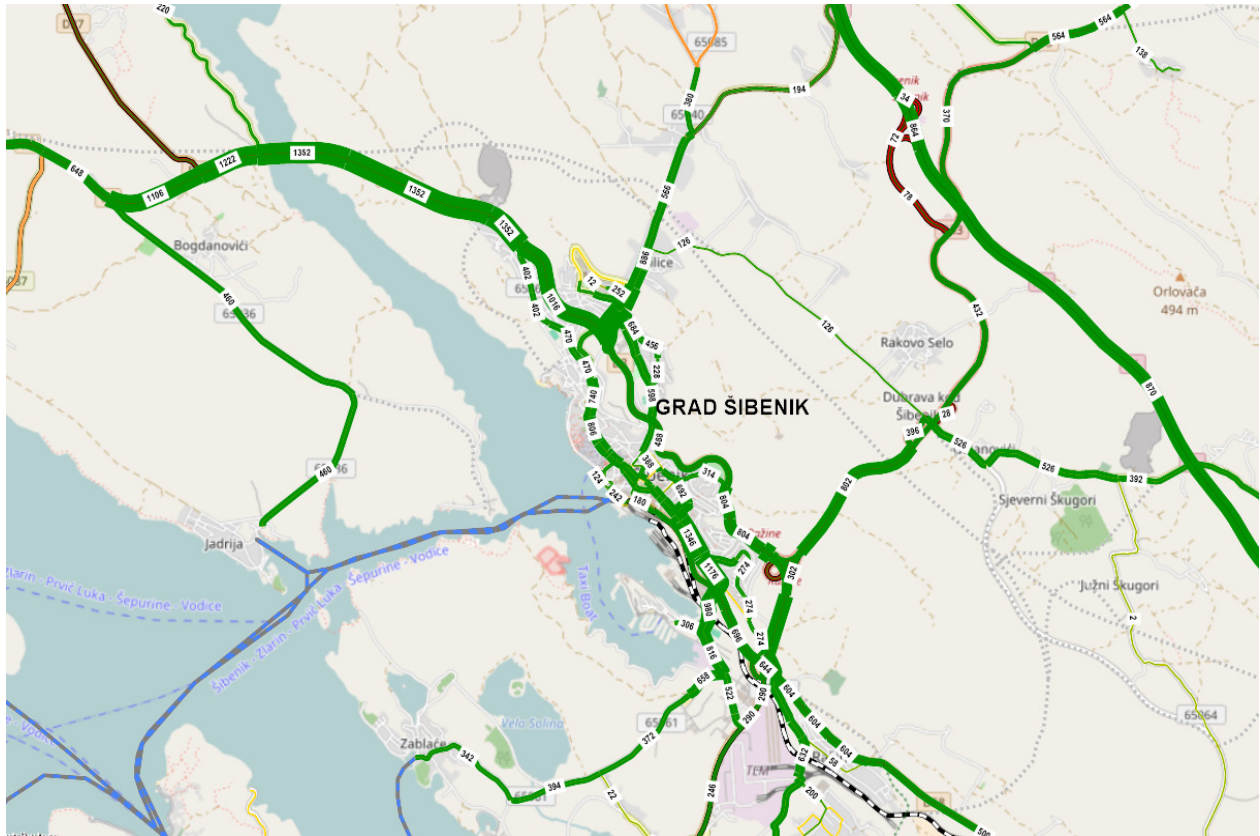
4.1.4 SCENARIJ „UČINI MINIMALNO“ ZA 2016., 2026. I 2036. GODINU

Budući „učini minimalno“ scenariji bazirani su na projekcijama buduće prometne potražnje i obuhvaća standardna održavanja cestovne mreže, intervencije i projekte koju su u implementacijskoj fazi. U svrhu predviđanja očekivane prometne potražnje na području Grada Šibenika 2021., 2026. te 2036. godine (petogodišnji, desetogodišnji i petnaestogodišnji odmak), izrađena je procjena demografskih, turističkih i drugih gospodarskih kapaciteta (detaljnije u poglavlju 5.2.3.) Projekti koju su uključeni u scenarij minimalno su čvorište Meterize i garaža na Poljani.

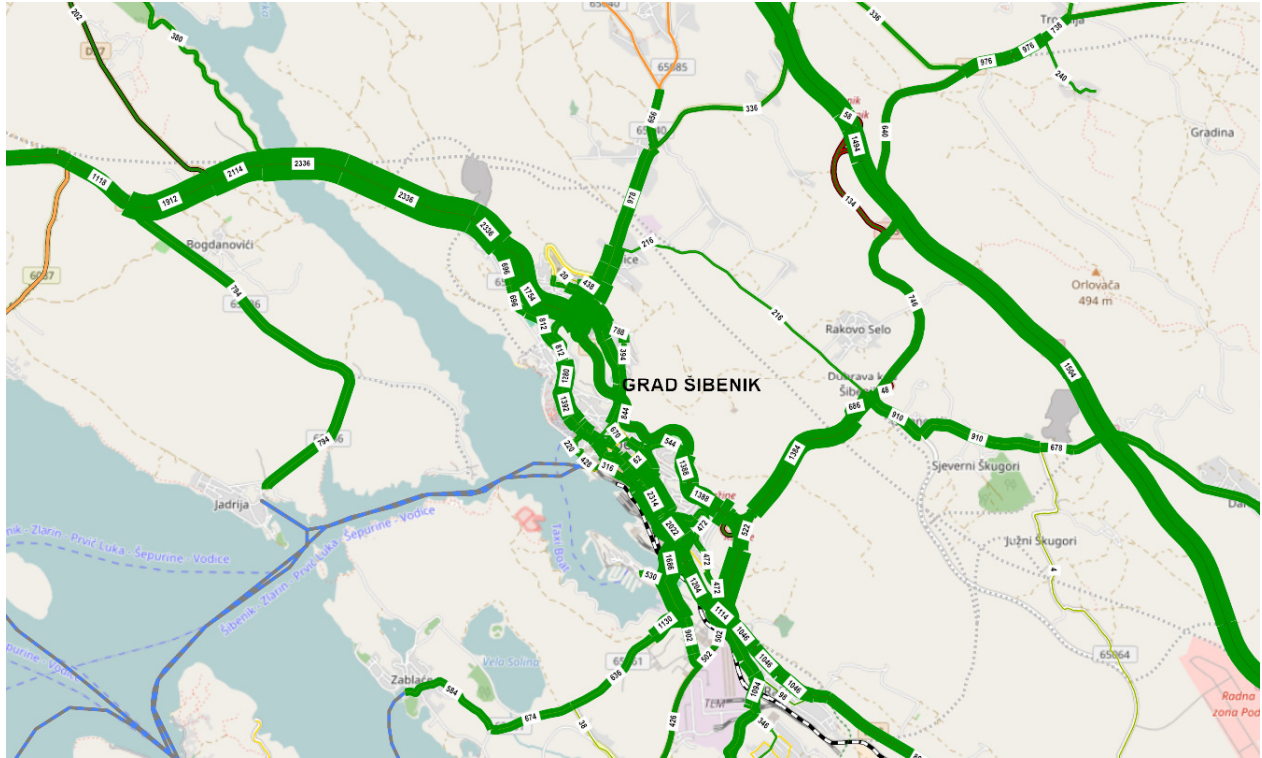
U nastavku su grafički prikazi rezultata prometnog modela za scenarije „učini minimalno“: prometno opterećenje mreže i saturacija. Dionice označene tamnijim bojama označavaju veći postotak zagušenja, tako crna boja označava izrazitu saturaciju na dijelu mreže., iznad 100% (sl. 14- sl 21). *(Detaljnije u Dodatku 2: Razvoj prometnog modela)*



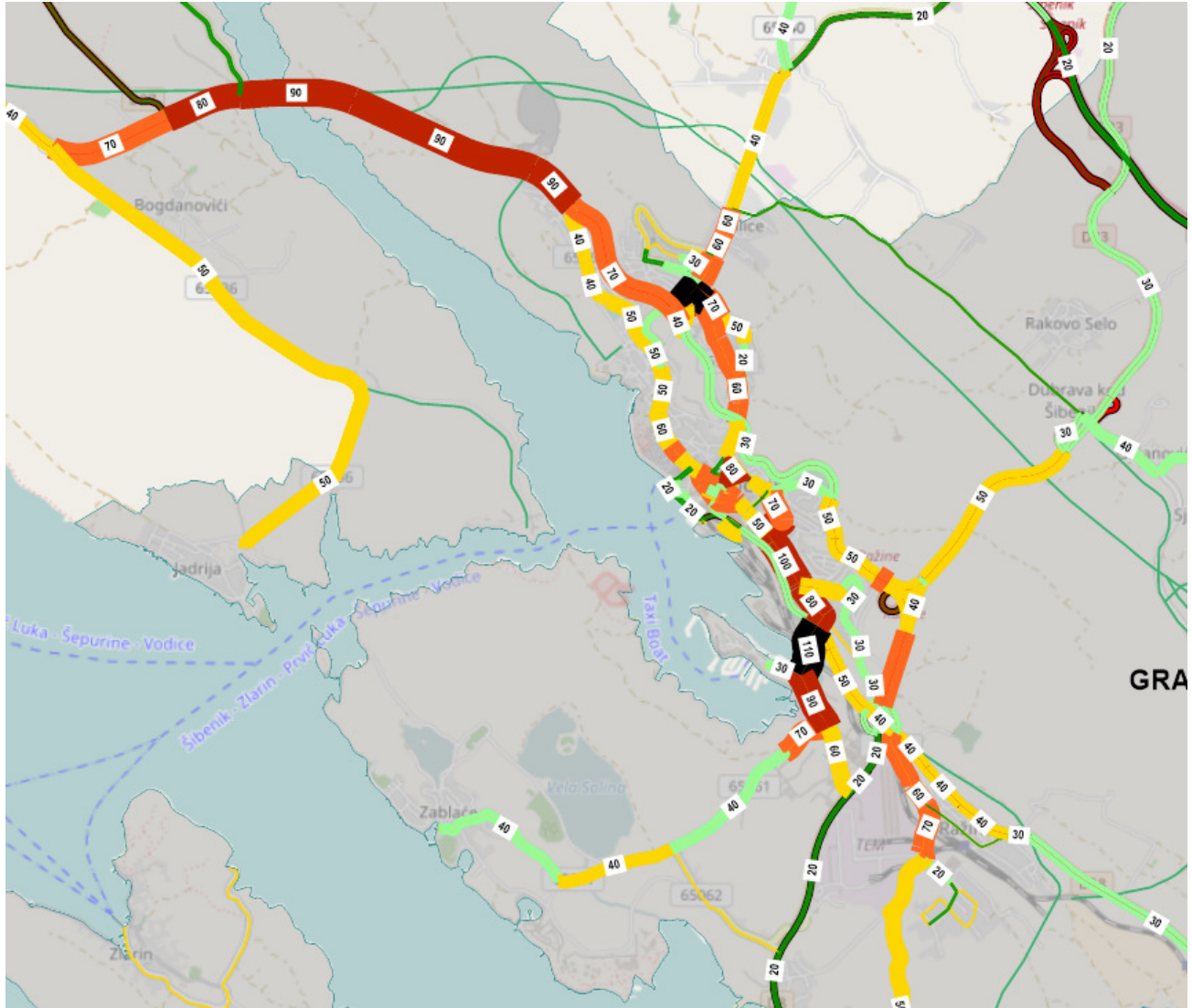
Slika 14. Scenarij „učini minimalno“ - satno prometno opterećenje – sezona, 2016.



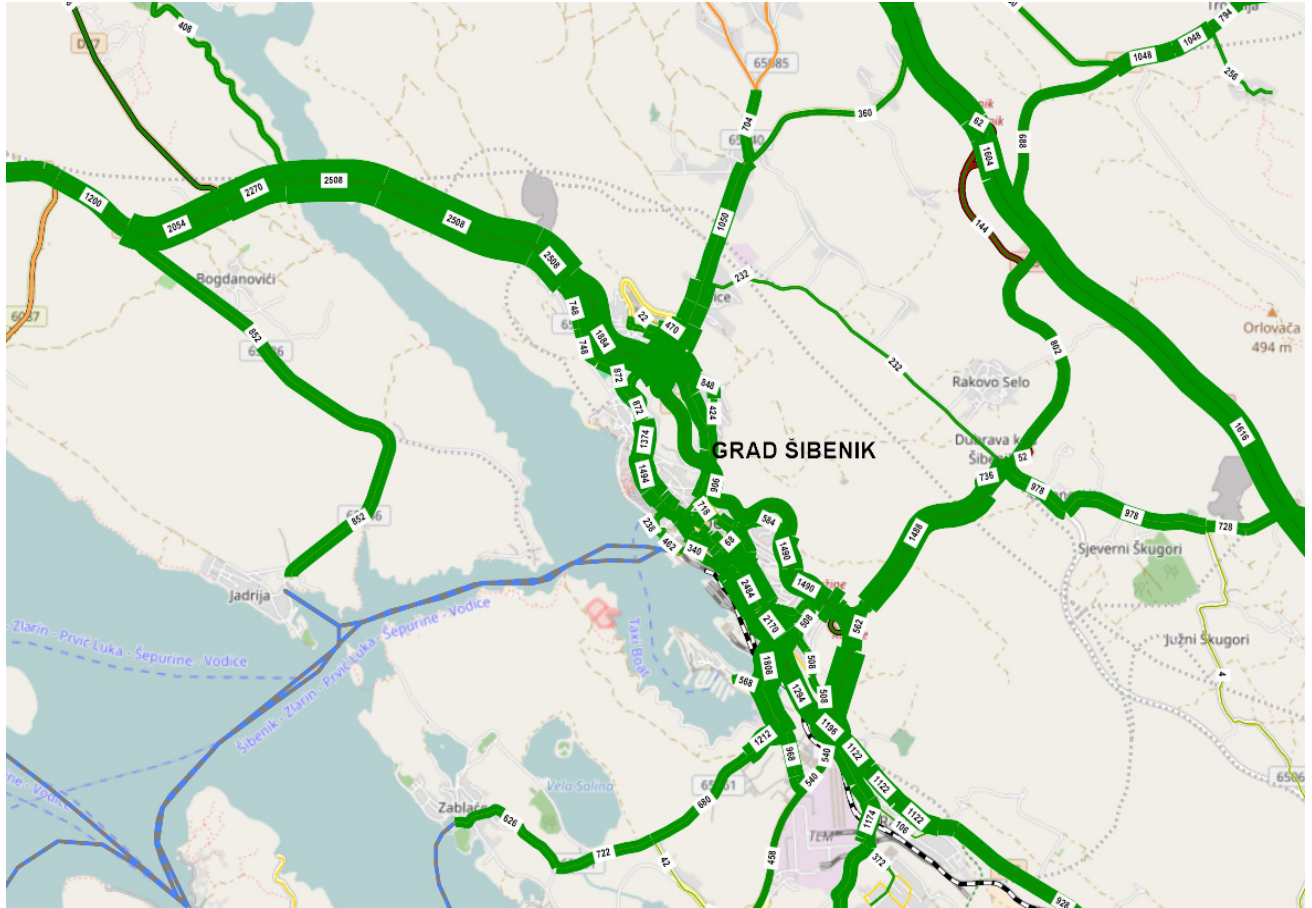
Slika 15. Scenarij „učini minimalno“ - satno prometno opterećenje - vansezona, 2016.



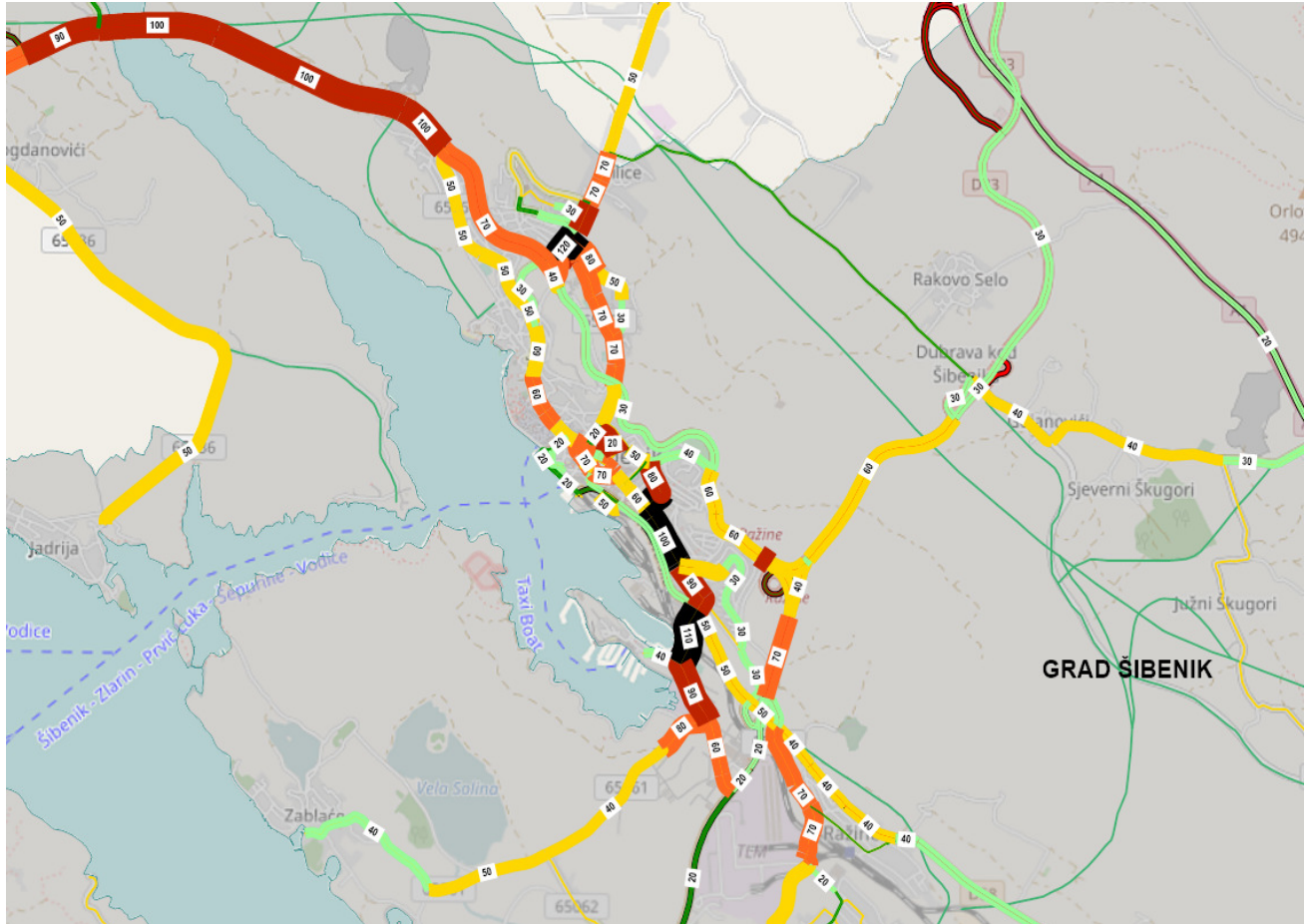
Slika 16. Scenarij „učini minimalno“ - satno prometno opterećenje – sezona, 2021.



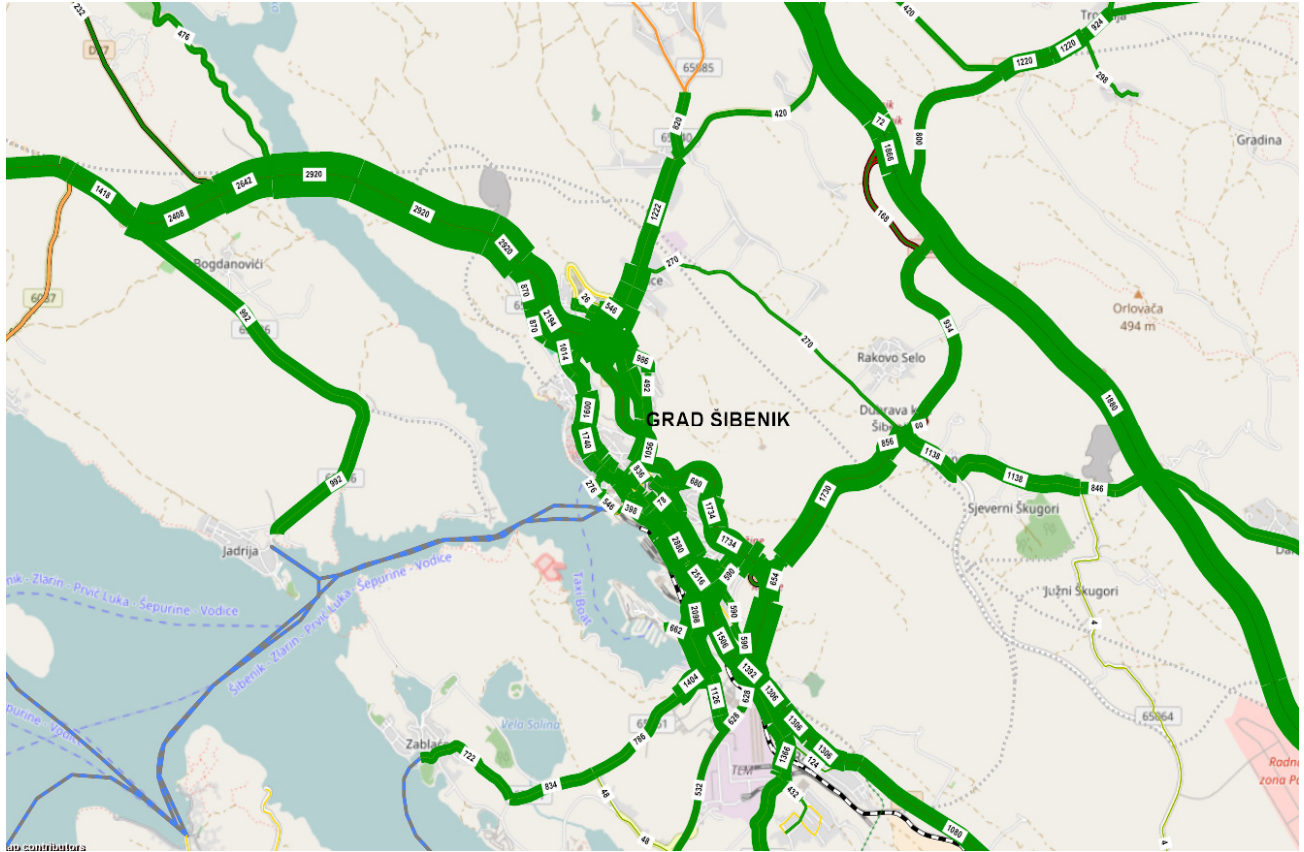
Slika 17. Scenarij „učini minimalno“ – saturacija - satno prometno opterećenje – sezona, 2021.



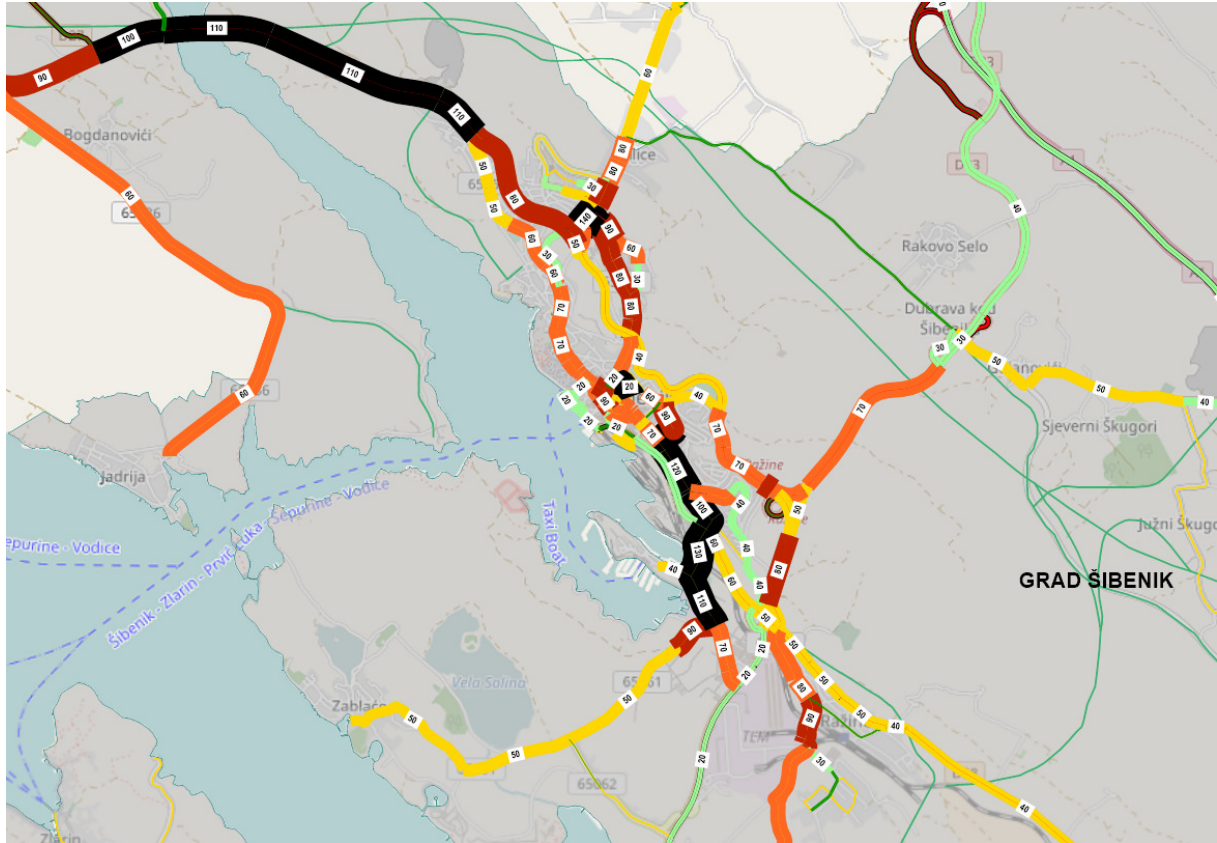
Slika 18. Scenarij „učini minimalno“ - satno prometno opterećenje – sezona, 2026.



Slika 19. Scenarij „učini minimalno“ – saturacija - satno prometno opterećenje – sezona, 2026.



Slika 20. Scenarij „učini minimalno“ - satno prometno opterećenje – sezona, 2036.



Slika 21. Scenarij „učini minimalno“ – saturacija - satno prometno opterećenje – sezona, 2036.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

4.2 MREŽA I USLUGA POMORSKOG PROMETA

4.2.1 ORGANIZACIJA I INFRASTRUKTURA POMORSKOG PRIJEVOZA

Prema važećoj prostorno – planskoj dokumentaciji morske luke su organizirane u dvije kategorije: luke otvorene za javni promet i luke posebne namjene.

Morske luke otvorene za javni promet na području Grada Šibenika:

1. Luka osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku:

- ◇ luka Šibenik,

2. Županijske luke otvorene za javni promet:

a) Luka županijskog značaja:

- ◇ gradska luka Šibenik koja uključuje postojeće dijelove: Martinsku, TEF , uvala sv. Petra, Dumboka, uvala Vrnaža i šibenska riva,

b) Luke lokalnog značaja:

- ◇ luka Brodarica
- ◇ luka Zablaće
- ◇ luka Krapanj
- ◇ luka Obonjan
- ◇ luka Zlarin – naselje
- ◇ luka Kaprije – naselje i trajektno pristanište
- ◇ luka Žirje – Muna naselje i trajektno pristanište
- ◇ luka Zaton
- ◇ luka Raslina.

Morske luke posebne namjene na području Grada Šibenika:

1. Remontno brodogradilište Šibenik – Mandalina,

2. Luke nautičkog turizma:

- ◇ u akvatoriju grada Šibenika: Solaris , Mandalina – Kuline



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

- ◇ u akvatoriju naselja Zaton: Dobri Dolac,

3. Vojna luka Paninkovac,

4. Sportske luke:

- ◇ Šparadići - ispred Todorovića,
- ◇ Grebaštica - zapadni dio uvale Galešnica, Dumići, jugoistočni dio uvale Luka Grebaštica
- ◇ Žaborić - Studena uvala, Studena uvala-misto,
- ◇ Jadrtovac - sjeverno od Marinovog mula,
- ◇ Krapanj - sjeverna obala otoka, Donje more,
- ◇ Brodarica - Maratuša, Gaj, Južna uvala,
- ◇ Zablaće - Mojač
- ◇ Šibenik – Pekovac
- ◇ Jadrija - uvala Sićenica – planira se promjena namjene u luku otvorenu za javni promet (u tijeku izmjene PPUG-a)
- ◇ Zlarin - uvala Zlarin,
- ◇ Kaprije - uvala Kaprije,
- ◇ Žirje - uvala Muna, Koromašna, Mikavica,
- ◇ Raslina - Luka Raslina, sv. Mihovil,
- ◇ Zaton - uvala Zaton.

Najveću važnost za Grad ima Luka Šibenik u kojoj se nalazi gatovi Vrulje i Krka koji su namijenjeni prihvatu brodova i kruzera u međunarodnom i lokalnom putničkom brodskom prometu. Novootvoreni gat Vrulje ima četiri veza od kojih je svaki ukupne duljine preko 300 metara što omogućuje neometan domaći i međunarodni promet.

Prometni terminali u blizini ulice Obala hrvatske mornarice, odnosno novootvoreni Gat Vrulje i Gat Krka čine potencijalni intermodalni čvor, odnosno mjesto na kojem dolazi do loma prometnog toka i omogućuje prelazak sa jednog transportnog sredstva na drugo. Ovdje se uz brodsku i trajektnu luku nalazi i autobusni i željeznički kolodvor (udaljenosti oko 500 metara). To znači da je na ovome mjestu postoje velike mogućnosti postizanja intermodalnog rješenja, križanja svih vrsta prometa: autobusnog, željezničkog, pomorskog te biciklističkog s mogućnošću uređenja *park and ride* sustava. Veliki problem je nedostatak dovoljnog broja perona za prihvat autobusa u dnevnom prometu, a posebice tijekom turističke sezone.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

U šibenskom okružju redoviti javni pomorski prijevoz obavlja se na 4 utvrđene državne linije:

1. TRAJEKTNA LINIJA 532, ŠIBENIK – ZLARIN – KAPRIJE – ŽIRJE (Jadrolinija)

- 2 puta dnevno tijekom ljetne sezone

- jednom dnevno van sezone

2. PUTNIČKA BRODSKA LINIJA 501, BRODARICA – KRAPANJ (Gradski parking d.o.o.)

- 28 puta dnevno tijekom ljetne sezone

- 25 dnevno dnevno van sezone

3. PUTNIČKA BRODSKA LINIJA 505, VODICE – PRVIĆ – ZLARIN – ŠIBENIK (Jadrolinija)

- 5 puta dnevno radnim danima

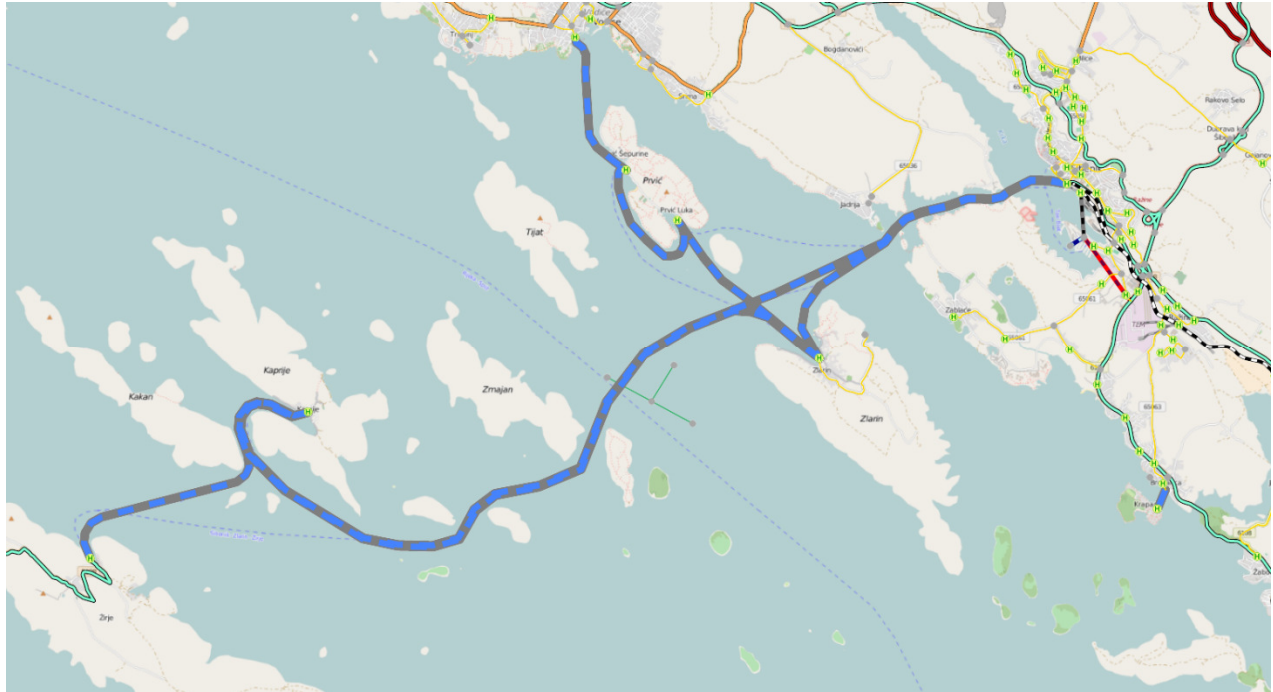
- 2 do 3 puta dnevno vikendom

4. PUTNIČKA BRZOBRODSKA LINIJA 9502, ŽIRJE – KAPRIJE – ŠIBENIK (LNP)

- Vozi dva puta dnevno tijekom cijele godine, osim ponedjeljkom i subotom kad vozi jednom dnevno

Navedene linije kreću s novootvorenog gata Vrulje, osim linije Brodarica-Krapanj koja polazi iz Brodarice.

Uz prijevoz putnika, trenutno jedina linija koja prevozi vozila jest trajektna linija Šibenik – Zlarin - Kaprije - Žirje. Broj prevezenih vozila 2012. godine bio je 5 218, a 2015. godine 5 391, odnosno porast za 3,3 % (sl. 22).

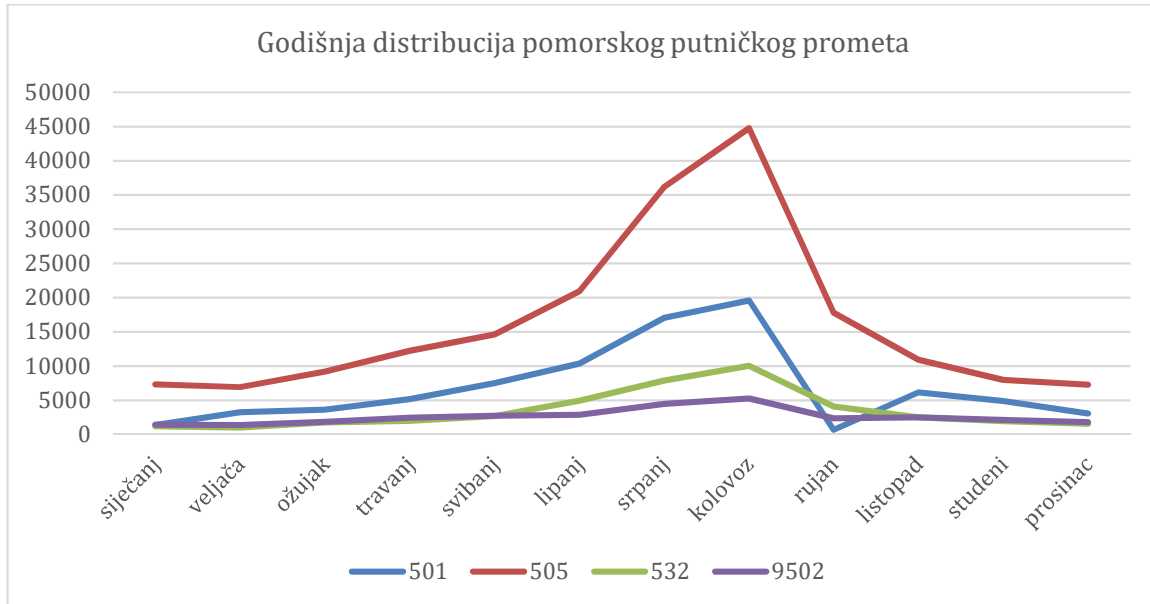


Slika 22. Linije javnog pomorskog prijevoza

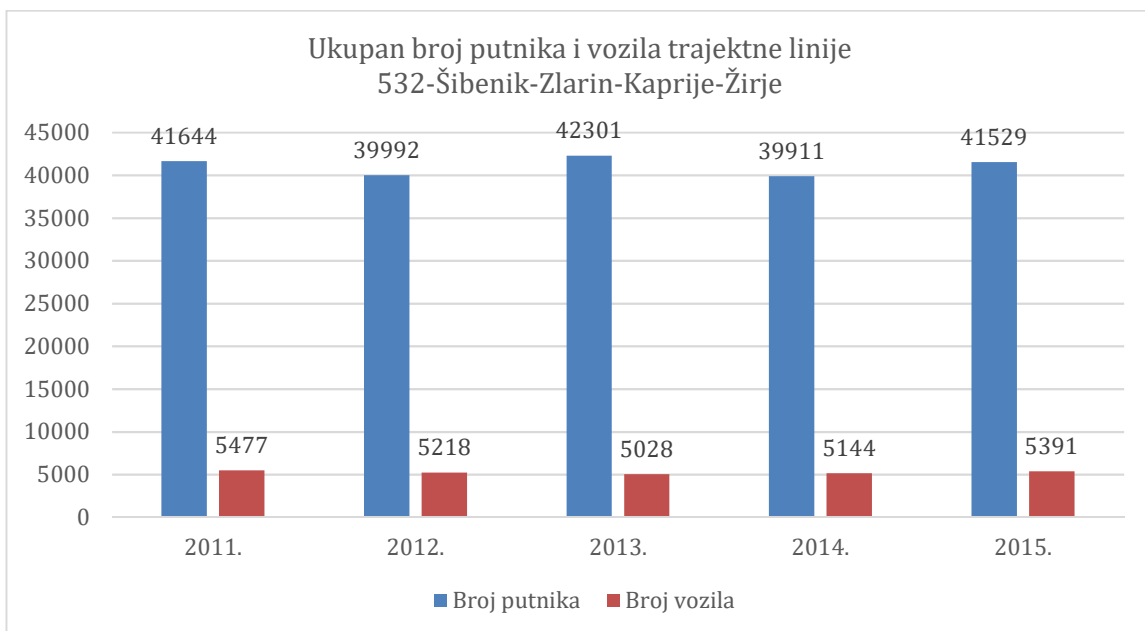
4.2.1.1 POTRAŽNJA BRODSKOG PRIJEVOZA

Statistički podaci o broju putnika u pomorskom prijevozu (prikazani u nastavku) ne ukazuju na porast trenda korištenja ovog načina prijevoza, međutim istraživanja i studije su pokazale da je interes potencijalnih korisnika pomorskog prijevoza velik, ali sadašnja organizacija prometa nije usklađena s potrebama korisnika, prvenstveno domicilnog stanovništva. Na to ukazuju i podaci Popisa stanovništva iz 2011. kojim je ustanovljeno kako brod/trajekt kao sredstvo putovanja na posao/školu koristi samo 0,39 % zaposlenih i osoba koje se školuju.

Najveći promet na svim državnim linijama, očekivano, zabilježen je u ljetnim mjesecima, odnosno u turističkoj sezoni (sl.23, sl. 24, sl. 25, sl. 26 i sl. 27).

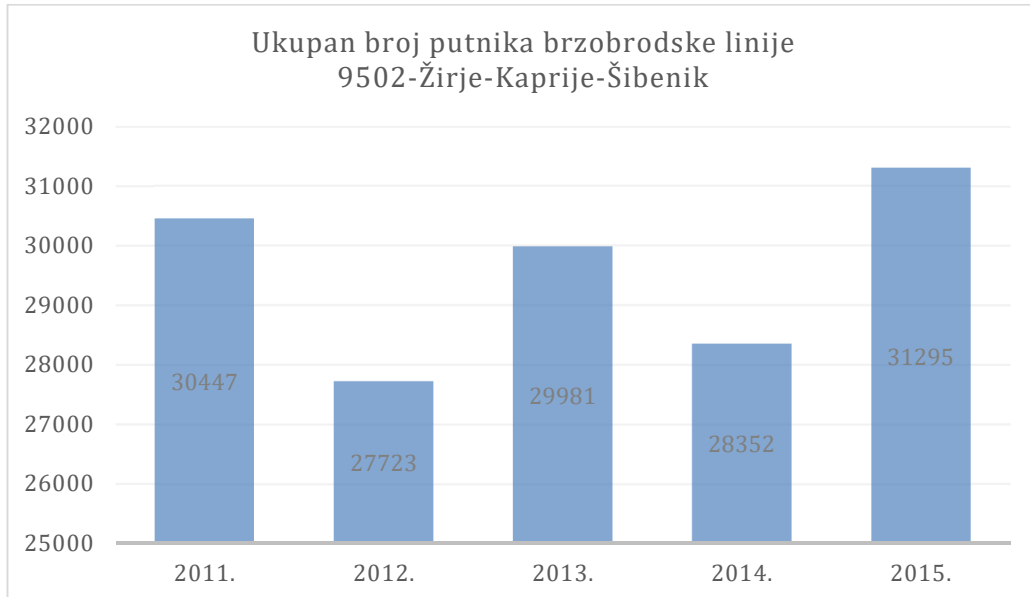


Slika 23. Godišnja distribucija pomorskog putničkog prometa po linijama za 2015. godinu

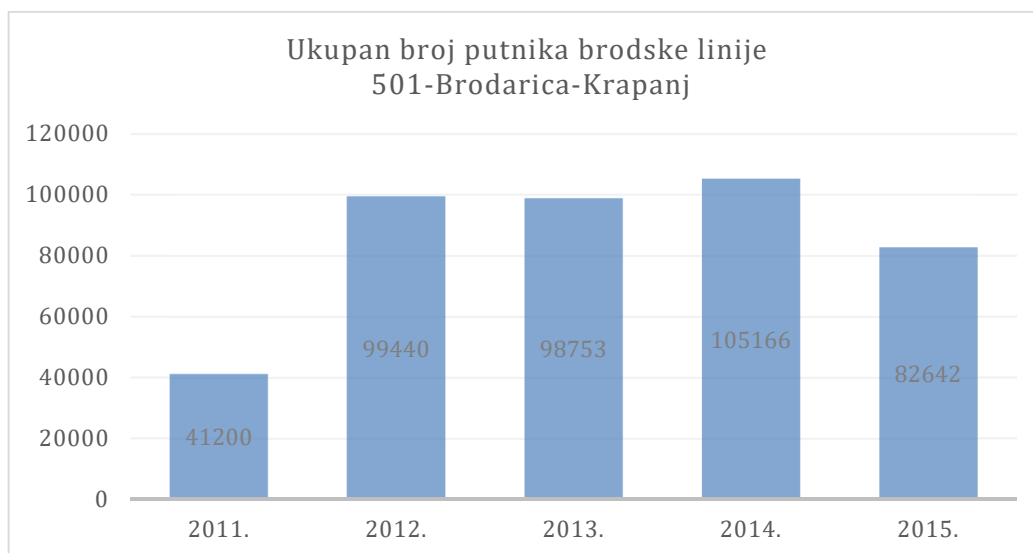


Slika 24. Trajektna linija 532 - godišnji promet putnika i vozila za razdoblje od 2011. - 2015. godine

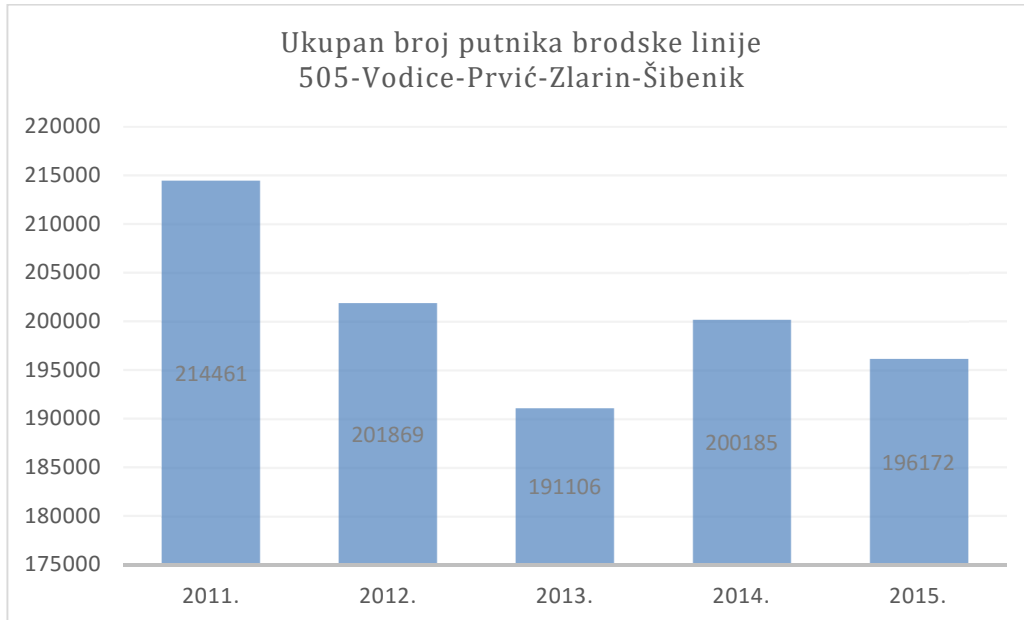
Porast putnika u 2015. godini na trajektnoj liniji 532 nije usporediv s prethodnim godinama jer su primjenom nove metodologije od 2015. godine u ukupni ostvareni promet uključene kategorije putnika u autobusu, vozača autobusa i teretnih automobila, te suvozača teretnih automobila preko 10t kojima se prijevoz ne naplaćuje.



Slika 25. Brzobrodska linija 9502 - godišnji promet putnika za razdoblje od 2011. – 2015. godine



Slika 26. Brodska linija 501 - godišnji promet putnika za razdoblje od 2011. – 2015. godine



Slika 27. Brodska linija 505 - godišnji promet putnika za razdoblje od 2011. – 2015. godine

Mala frekventnost linija broskog prometa radi rentabilnosti linija jedan je od uzroka socio-ekonomskog nazadovanja otoka koji gotovo identičan otocima zadarskog područja. Razlika je ipak u tome što su svi otoci šibenskog područja povezani brodskim linijama, no to ne umanjuje velike razvojne probleme. Navedeno ukazuje na potrebu povezivanja otoka međusobno, otoka sa obalnim mjestima i obalna mjesta sa obalnim mjestima. Sukladno navedenom, funkcionalnost postojećeg sustava linija obilježena je nizom ograničenja koji su povezani s neodgovarajućim redom plovidbe koji je neprilagođen potrebama putnika, nepostojanjem direktne veze među otocima, zastarjelom flotom te nerazvijenim mogućnostima prelaska s kopnenih vrsta prijevoza na brodski (Studija izvodljivosti i analiza troškova i koristi za projekt "Intermodalni urbani ekološki sustav javnog prijevoza brodovima UrbEco", 2016).

4.2.1.2 KUPNJA I VRSTE KARATA

Karte za prijevoz brodskim linijama u gradu Šibeniku mogu se kupiti na prodajnim mjestima, putem interneta na službenim stranicama Jadrolinije ili na samom brodu. Putnici koji posjeduju otočnu iskaznicu ostvaruju pravo na povlaštenu mjesečnu/godišnju kartu. Prema opsegu povlastica, povlašteni prijevoz putnika može biti besplatan ili s popustom na redovnu cijenu putne karte. Pravo na povlašteni prijevoz s popustom korisnici ostvaruju na trajektnim, brodskim i brzobrodskim linijama u javnom prijevozu s obvezom javne usluge prijevoza, koje otok njihovog prebivališta



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

povezuju s kopnom ili s drugim otokom na način da im se odobrava popust na važeću cijenu putne karte sukladno Zakonu.

Jadrolinija za svoje brodske linije nudi i uslugu plaćanja karte putem Jadrolinija2Go kartice. Jadrolinija2Go kartica je beskontaktna kartica koja služi za jednostavnije i brže putovanje, kartica kojom korisnik identificira svoj Prepaid račun, odnosno koristi sredstva koja je uplatio. Podaci o korisniku i o sredstvima na računu očitavaju se pomoću čipa na kartici, prislanjanjem kartice na čitače u Jadrolinijinih poslovnica i na brodovima. Vlasnicima Otočne iskaznice ista zamjenjuje Jadrolinija2Go karticu te se ista koristi za korištenje sredstava s Prepaid računa, nakon što je korisnik otvorio svoj Prepaid račun u Jadroliniji.

4.2.1.3 KOMUNIKACIJSKA OPREMA I POPRATNA INFRASTRUKTURA

Postojeće stanje infrastrukture koje je vezano uz komunikacijsku opremu i popratnu infrastrukturu ukazuje na nedostatak putničke infrastrukture u gradu Šibeniku i na otocima (adekvatno opremljeni terminali i stanice urbanom opremom, signalizacijom i vizualnim identitetom), te nepostojanje pametnog sustava upravljanja i obavijesti za korisnike.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

4.3 MREŽA I USLUGA JAVNOG GRADSKOG I PRIGRADSKOG PRIJEVOZA

Uzimajući u obzir kompleksnost prometnog sustava te njegovu povezanost s gospodarskim i društvenim razvojem, evidentirano je postojeće stanje prometnog sustava javnog gradskog i prigradskog autobusnog prijevoza Grada Šibenika kroz analizu sljedećih sastavnica:

- ⇒ mreže i usluge javnog autobusnog gradskog prijevoza
- ⇒ mreže i usluge javnog autobusnog prigradskog prijevoza
- ⇒ usluge koje se pružaju
- ⇒ dostupnost usluga javnog prijevoza osobama s invaliditetom

Prema rezultatima istraživanja kućanstava koje je provedeno tijekom ožujka 2016. godine o korištenju pojedinih prijevoznih sredstava u Gradu Šibeniku dobiveni su rezultati o tome koliko ispitanici koriste usluge javnog gradskog i prigradskog autobusnog prometa. Prema dobivenim odgovorima zaključeno je kako se ove vrste prometa u Gradu Šibeniku vrlo slabo koriste. Naime, gotovo više od tri četvrtine ispitanika (76 %) koji žive u samom naselju Šibenik nije tijekom provođenja ankete u posljednjih godinu dana koristilo javni gradski prijevoz, a 86,8 % njih nije u posljednjih godinu dana koristilo međugradski autobus. Situacija je još gora u slučaju korištenja ove vrste prijevoza od strane korisnika koji žive u naseljima izvan grada Šibenika. Naime, prema dobivenim anketnim odgovorima 90,8 % ispitanika nije u zadnjih godinu dana koristilo javni gradski autobus, dok nešto manje do dvije trećine ispitanika (63,1 %) nije koristilo prigradski javni autobusni prijevoz. S obzirom na navedeno, automobil je i dalje glavno prijevozno sredstvo koje se koristi prilikom putovanja na odredište kod većine ispitanika. Navedeno potvrđuju i podaci Popisa stanovništva 2011. kojima je ustanovljeno kako samo 10,4 % zaposlenih, odnosno osoba koje se školuju na području Grada, koristi gradski autobus kao prijevozno sredstvo putovanja na posao/školu. Slična je situacija i s korištenjem međugradskog autobusa kojeg je koristilo svega 4,1 % zaposlenih, odnosno osoba koje se školuju.

Ipak, s obzirom na postojeće stanje postoji težnja za poboljšanjem ove usluge koja će privući nove korisnike te kojom će se promovirati korištenje održivih sredstva urbane mobilnosti, odnosno povećati stupanj zadovoljstva postojećih korisnika.

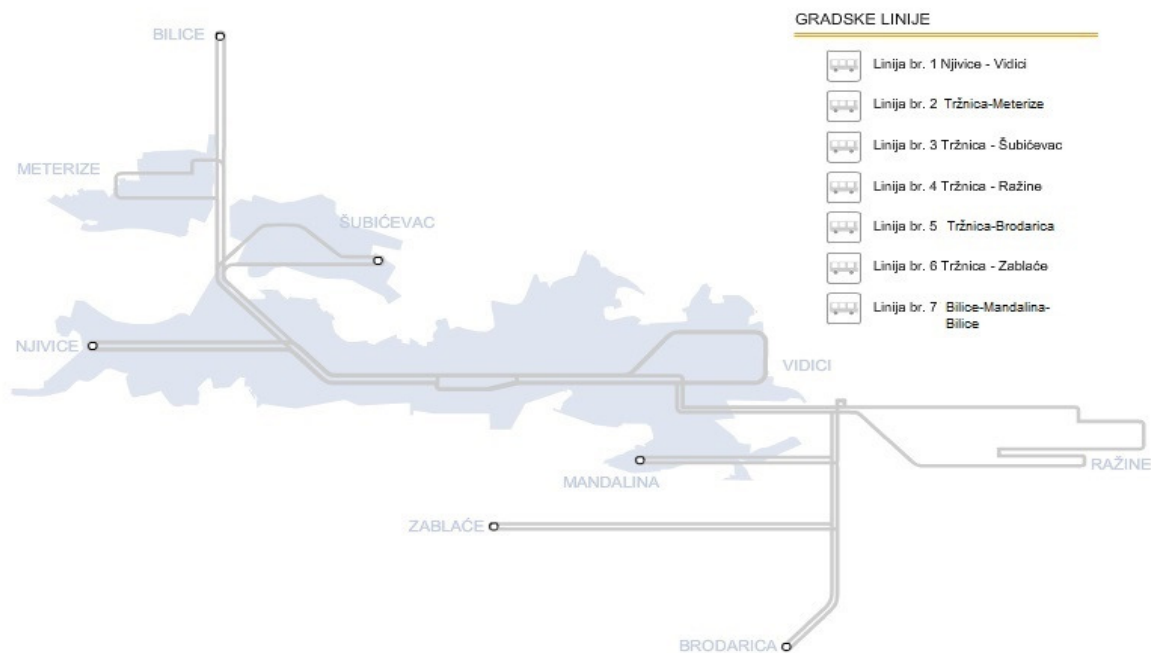
4.3.1 MREŽA I USLUGA JAVNOG GRADSKOG PRIJEVOZA

Prijevoz putnika vozilima javnog gradskog autobusnog prijevoza u Gradu Šibeniku odvija se kroz usluge koje nude postojeći prijevozni koncesionari. Trenutno najveću pokrivenost i vozni park posjeduje glavni koncesionar na području Grada - Autotransport Šibenik. Uz navedenog, na području

Grada trenutno djeluje više koncesionara od kojih svaki ima svoju vlastitu liniju što značajno otežava ocjenu rasprostranjenosti mreže i standardizaciju usluge.

Trenutna mreža JGP-a koju koristi najveći dio stanovnika Grada obuhvaća sedam linija, a to su:

- ⇒ linija 1 Tržnica – Vidici – Njivice - Tržnica
- ⇒ linija 2 Tržnica - Meterize -Tržnica
- ⇒ linija 3 Tržnica - Šubićevac -Tržnica
- ⇒ linija 4 Tržnica-Ražine-Tržine
- ⇒ linija 5 Tržnica-Brodarica-Tržnica
- ⇒ linija 6 Šibenik (Autobusni kolodvor) – Solaris – Zablaće – Solaris -Tržnica
- ⇒ linija 7 Mandalina - Bilice -Tržnica - Mandalina (sl. 28).



Slika 28. Linije javnog gradskog prijevoza u Gradu Šibeniku

Izvor: Autotransport Šibenik, 2016

Iz priloženog je vidljivo kako postojeće linije pokrivaju veći dio morfološki izgrađenog dijela grada, a promet se pretežito odvija na pravcima glavnih gradskih ulica na kojima su organizirana i autobusna stajališta međusobno različitim udaljenosti. Uzimajući u obzir veličinu izgrađenog gradskog područja naselja Šibenik vidljivo je da se trasama postojećih linija JGP-a samo djelomično povezuju važne interesne točke grada. što rezultira slabim korištenjem JGP-a u svrhu obavljanja svakodnevnih



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

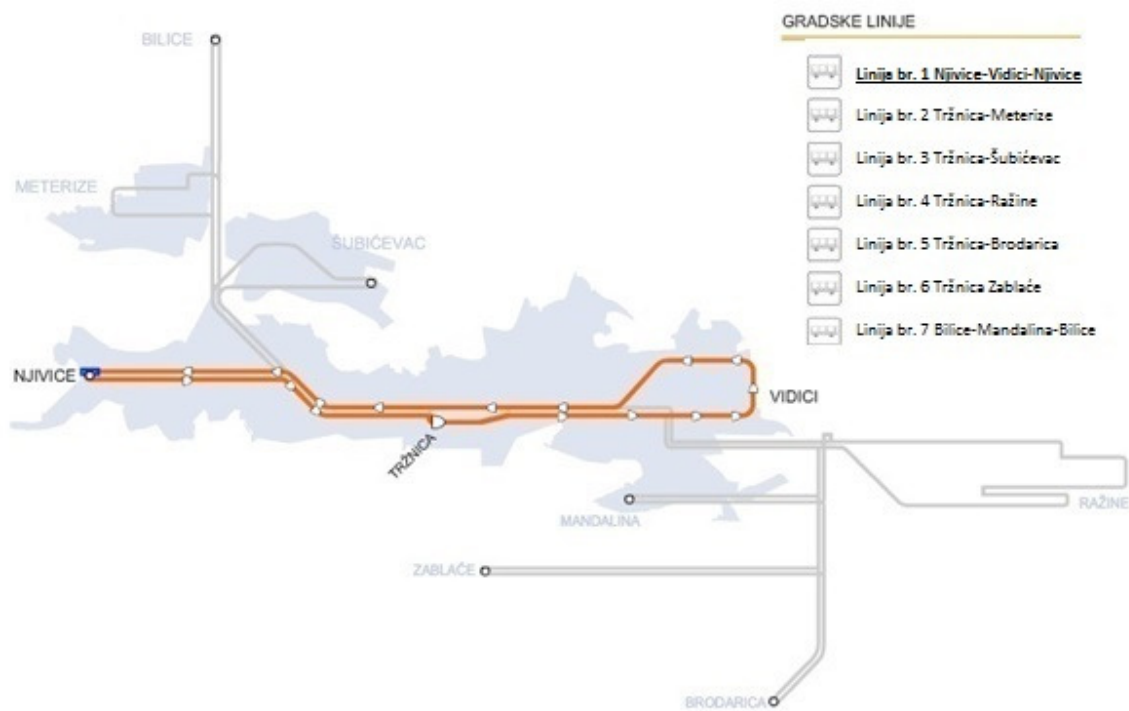
putovanja u gradu. Iako su sve navedene linije (osim linije Šibenik AK-Zablaće) organizirane kao kružne linije, one prolaze samim središtem grada, što ipak predstavlja problem prilikom efikasnog planiranja prometa, posebice tijekom jačih opterećenja tijekom turističke sezone. To se posebice odnosi na dugogodišnji problem koncentracije kolodvorskih i lučkih sadržaja unutar svega nekoliko kvadratnih kilometara što nepovoljno utječe na kvalitetnu i efikasnu organizaciju prometa u gradu (Program inovativnog javnog gradskog prijevoza Grada Šibenika, 2014).

Dodatni izazov organizaciji i održivosti javnog gradskog autobusnog prijevoza je veličina Grada te tipična morfološka struktura naselja u kojem prevladavaju uske ulice i teren različitih hipsometrijskih karakteristika (ravničarski i brežuljkasti dio). Navedeno je samo dio problema koji otežavaju kvalitetno planiranje JGP-a što je vidljivo u vrlo slaboj iskorištenosti postojećih kapaciteta autobusa (19 % u 2013. g., odnosno 22 % u 2014.). To ujedno dokazuje i još uvijek jako favoriziranje automobila kao glavnog prijevoznog sredstva za većinu stanovništva, odnosno općenito slabo korištenje alternativnih prometnih sredstava u obavljanju svakodnevnih aktivnosti (Analiza primjene energetske učinkovitih sustava javnog prijevoza JGP-a u Gradu Šibeniku, 2014). Ipak, pojedini dijelovi naselja poput Doca, Rokića, Varoši i Banja nisu povezani linijama javnog gradskog prijevoza što iziskuje pronalaženje odgovarajućeg rješenja reorganizacije linija i prihvatljivih vozila u pogledu kapaciteta i dimenzija kako bi efikasno prometovali pojedinim dijelovima trasa koje u morfološkom smislu onemogućuju prolazak većih vozila.

4.3.1.1 ORGANIZACIJA LINIJA I KVALITETA TRANSPORTNE USLUGE

Kvaliteta transportne usluge na postojećih sedam linija značajno varira što znači da svaka od njih ima različite karakteristike u pogledu duljine, vremena obrta¹, broja angažiranih autobusa, sigurnosti, brzine, točnosti, učestalosti, redovitosti i udobnosti (Bejić, 2015).

Linija 1 je najfrekventnija linija javnog gradskog prijevoza u Šibeniku, budući da u uzdužnom pravcu prolazi kroz gotovo cijeli grad i spaja dva kraja grada. Linija započinje na stajalištu Tržnica i u kružnom kretanju vozi od gradske četvrti Njivice prema Vidici (sl. 29).



Slika 29. Organizacija linije 1

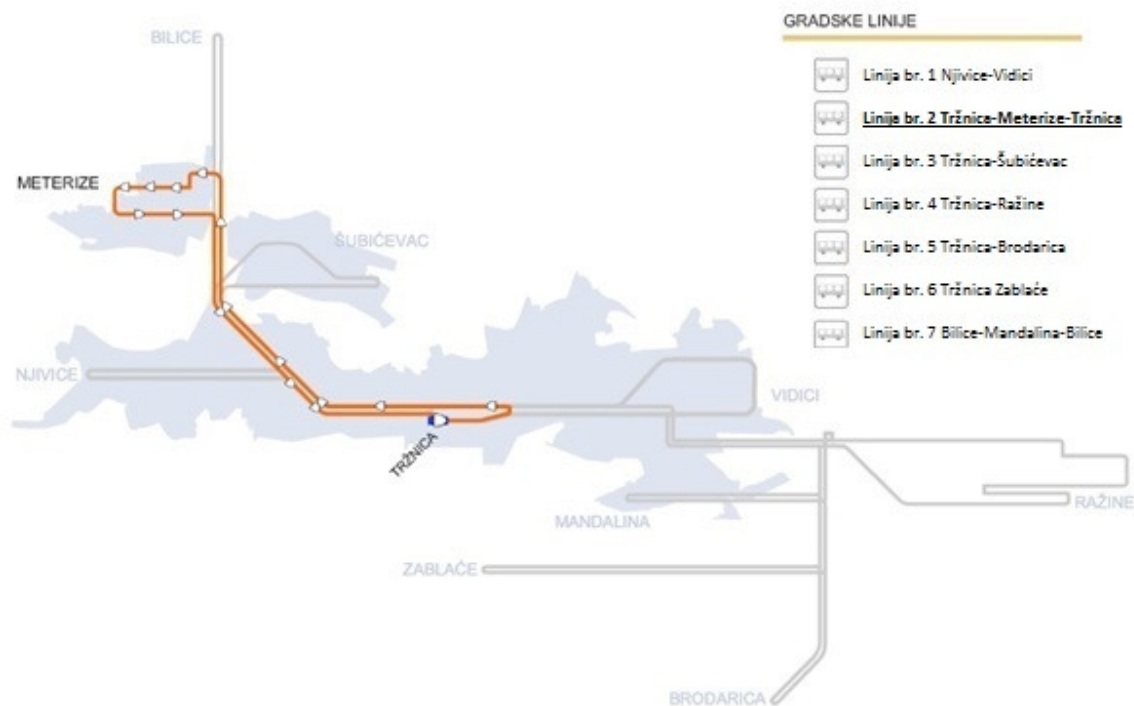
Izvor: Autotransport Šibenik, 2016

Linija je dužine šest kilometara, a vrijeme obrta iznosi oko 42 min. Prometovanje navedene značajno usporevaju neformalna stajališta koja nisu navedena, označena niti tehnički opremljena (Bogdan i

¹ Vrijeme obrta je vrijeme potrebno da vozilo napravi puni krug u istom početnoj točki

Grubić, 2013). Ipak, većina stajališta na kojima se linija zaustavlja označena su u postojećem voznom redu, ali nisu standardizirana u pogledu vizualne opreme. U pogledu tehničke opremljenosti prilikom pružanja prijevozne usluge (vozni park) treba spomenuti kako na liniji tijekom radnih dana i subotom prometuju dva autobusa u smjenama koje traju osam sati.

Linija 2 prometuje između stajališta Tržnica i gradske četvrti Meterize. Ona je kraće duljine (3,3 km) s vremenom obrta od oko 25 minuta. Na ovoj liniji je radnim danom i subotom angažiran jedan autobus tokom cijelog dana (sl. 30). Slično kao i kod linije 1, na ovoj se liniji također nalazi neformalnih stajališta kojima se ugrožava sigurnost putnika i ostalih sudionika u prometu što stvara dojam nereda i nedostatka prometne kulture (INA istok, Kronjin magazin i dr.).



Slika 30. Organizacija linije 2

Izvor: Autotransport Šibenik, 2016



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Linija 3 povezuje prometuje na relaciji Tržnica-Šubičevac i također je nešto kraće duljine (3,6 km) s vremenom obrta od oko 25 minuta (sl. 31). Radnim danom i subotom na liniji je također angažiran jedan autobus.



Slika 31. Organizacija linije 3

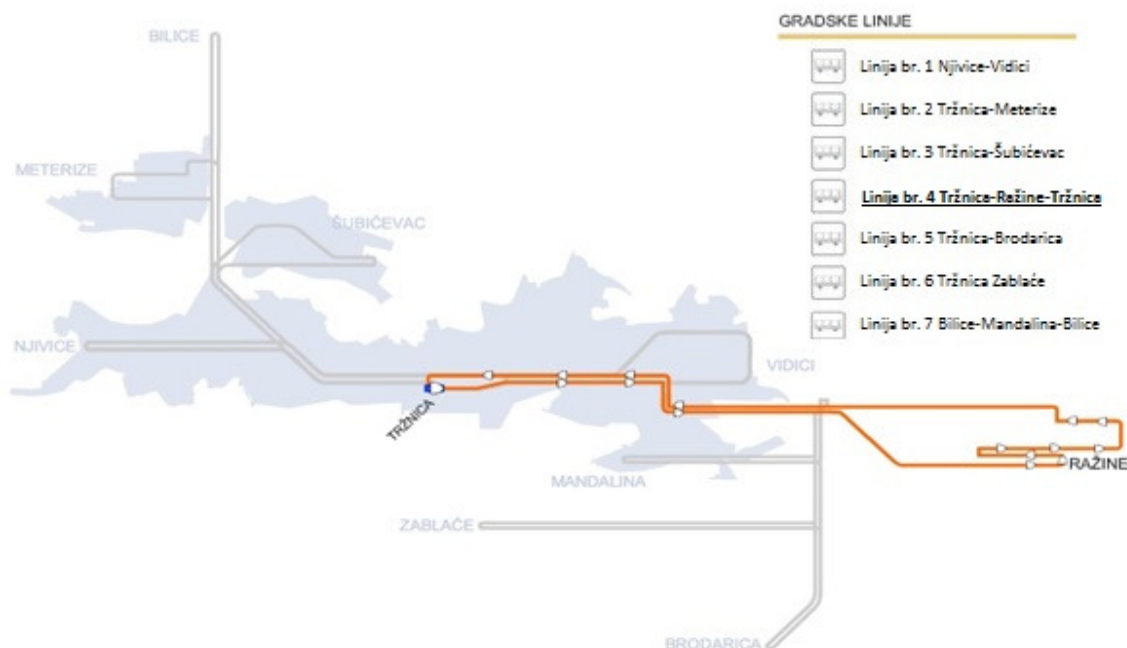
Izvor: Autotransport Šibenik, 2016



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Linija 4 prometuje između Tržnice i Ražina te čini svojevrsni produžetak linije 1. Ova linija zajedno s linijom 3 omogućava longitudinalno povezivanje dva kraja grada kroz prometovanje duž glavnih longitudinalnih gradskih ulica - Dr. Ante Starčevića, Stjepana Radića i 113. Šibenske brigade HV-a. Linija je duljine 6 km i vrijeme obrta iznosi 40 min, a na liniji radnim danom i subotom prometuje jedan autobus (sl. 32).



Slika 32. Organizacija linije 4

Izvor: Autotransport Šibenik, 2016

Linija 5 povezuje Tržnicu i Brodaricu u duljini od sedam kilometara s vremenom obrta od oko 42min. Na liniji, također prometuje jedan autobus svakim danom u tjednu, a stoji na sjedećim stajalištima: Tržnica, Baldekin, Križ, Krvavice, Bioci, INA zapad, Rezalište, Maratuša, Partizanska, Krapanjskih spužvara, Rešačka i Brodarica (sl. 33).



Slika 33. Organizacija linije 5

Izvor: Autotransport Šibenik, 2016



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Linija 6 je jedina linija koja polazi s Autobusnog kolodvora Šibenik te zatim dolazi na stajalište Tržnica. Navedena linija je duljine oko osam kilometara s vremenom trajanja obrta oko 40 minuta. Na liniji svakim danom u tjednu prometuje jedan autobus te ima veliku turističku važnost budući da prolazi pokraj turističkog kompleksa Solaris (sl. 34).



Slika 34. Organizacija linije 6

Izvor: Autotransport Šibenik, 2016

Posljednja linija šibenskog javnog gradskog prijevoza je linija koja kružno spaja gradsku četvrt Mandalina i naselje Bilice. Linija 7 ima više od 30 stanica u dužini od osam kilometara koju prevlada za 45 minuta (sl. 35).



Slika 35. Organizacija linije 7

Izvor: Autotransport Šibenik, 2016

Ova linija u smislu organizacije, također ima značajan broj neformalnih stajališta čime se stvara dojam nepouzdana prometne usluge jer je kružni obrt liniji potrebno i do 50 minuta. Linijom radnim danom prometuje jedan autobus, dok je za lokalno stanovništvo izraziti nedostatak ukidanje prometovanja autobusa nedjeljom. Tijekom tjedna, na postojećoj liniji uočen je još jedan problem. S obzirom da linija ima duljinu od 8 km (spaja dva suprotna kraja grada) i na njoj vozi samo jedan autobus, javlja se problem točnosti dolaska na određeno stajalište jer linija staje na velikom broju stajališta, a željeni dolazak na odredište dodatno otežava prolazak kroz najfrekventnije gradske ulice čime se značajno povećava vrijeme čekanja.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Postojeća usluga prijevoza na gradskim linijama dostupna je putnicima u vremenskom periodu od 05:30 do 22:00 sata pri čemu se svaka pojedinačna linija razlikuje s obzirom učestalost i broj polazaka. Najfrekventnije linije voznog reda su linije 1, 2 s 28 polazaka dnevno., a najmanji broj polazaka ostvaruju linije 6 (prema Zablacu) te linija 7 (Mandalina - Bilice) (tab. 2).

Prema podacima za pojedinačne gradske linije iz 2013. g., koeficijent iskorištenja kapaciteta autobusa na sedam gradskih linija vrlo je malen (na pojedinim linijama manji od 15 %). Najveću iskorištenost kapaciteta autobusa s obzirom na broj dnevno prevezenih putnika imala je linija 5 Tržnica-Brodarica-Tržnica s ukupnom iskorištenošću kapaciteta autobusa oko 38 % (Analiza primjene energetski učinkovitih sustava JGP-a GŠ, 2014). Razlog tome je vjerojatno pojačana turistička aktivnost tijekom ljetne sezone budući da iz luke Brodarica polazi brodska linija za otok Krapanj.

Postojeći vremenski raspored linija javnog prijevoza po stajalištima drugačiji je od linije do linije. To proizlazi iz postojeće prijevozne potražnje koja utječe na planiranje reda vožnje i broja polazaka. Na najfrekventnijim linijama polazak autobusa organiziran je svakih 30 minuta, dok je kod manje frekventnih linija polazak organiziran svakih 45-60 minuta (Autotransport Šibenik, 2016).

Prema posljednje dostupnim podacima iz 2013. g. na sedam glavnih gradskih linija prevezlo se ukupno 887.266 putnika od čega najviše na linijama 1, 2 i 5 (Analiza primjene energetski učinkovitih sustava JGP-a GŠ, 2014). Na navedenim linijama je prevezen i najveći mjesečni i najveći dnevni broj putnika (tab. 2). Razlog tome treba tražiti u samoj organizaciji i duljini linija, budući da one većinom prometuju kroz one dijelove grada u kojima se nalazi najveći dio funkcionalnih sadržaja naselja te koji je i najgušće izgrađen, odnosno najveći broj interesnih točaka koje koristi lokalno stanovništvo (turisti).

Tablica 2. Prometne karakteristike linija JGP-a 2013. i 2016. godine

Naziv linije	Vrijeme obrta (cca.)	Duljina linije (u km)	Broj putnika /korigirani pokazi (2013)	Broj putnika dnevno (2013)	Koeficijent iskorištenosti (2013)	Broj polazaka dnevno (2016)	Početno/završno stajalište (2016) ²
1 Tržnica-Vidici-Njivice	42	6,0	215 114	815	0,23	28	Ulica Put Vida (Njivice)
2 Tržnica-Meterize-Tržnica	25	6,6	169 701	643	0,21	28	Svilajska (Meterize)
3 Tržnica-Šubićevac-Tržnica	25	7,2	89 631	340	0,11	21	Ulica Ante Starčevića
4 Tržnica-Ražine-Tržnica	40	6,0	95 606	362	0,17	21	Ulica Petra Zrinjskog
5 Tržnica-Brodarica-Tržnica	42	7,0	200 773	761	0,38	15 ³	Brodarica (stari porat)
6 AK Šibenik-Solaris-Zablaće	42	8,0	50 622	140	0,11	8 ⁴	Zablaće(obala) I Obala Hrvatske ratne mornarice (Autobusni kolodvor)
7 Tržnica-Mandalina-Bilice-Tržnica	45	8,0	65 729	761	0,15	8	Bilice (spomenik)
Ukupno			887 176	3822	0,19	129	

² Izmjenama Odluke o organizaciji prijevoza putnika u javnom cestovnom autobusnom prometu na području Grada Šibenika u ožujku 2016. godine određena su završna stajališta za svaku pojedinu liniju sljedećim redom.

³ Broj polazaka radnim danom se od 01.lipnja do 01.rujna povećava na 21

⁴ Broj polazaka radnim danom se od 01.lipnja do 01.ruja povećava na 15



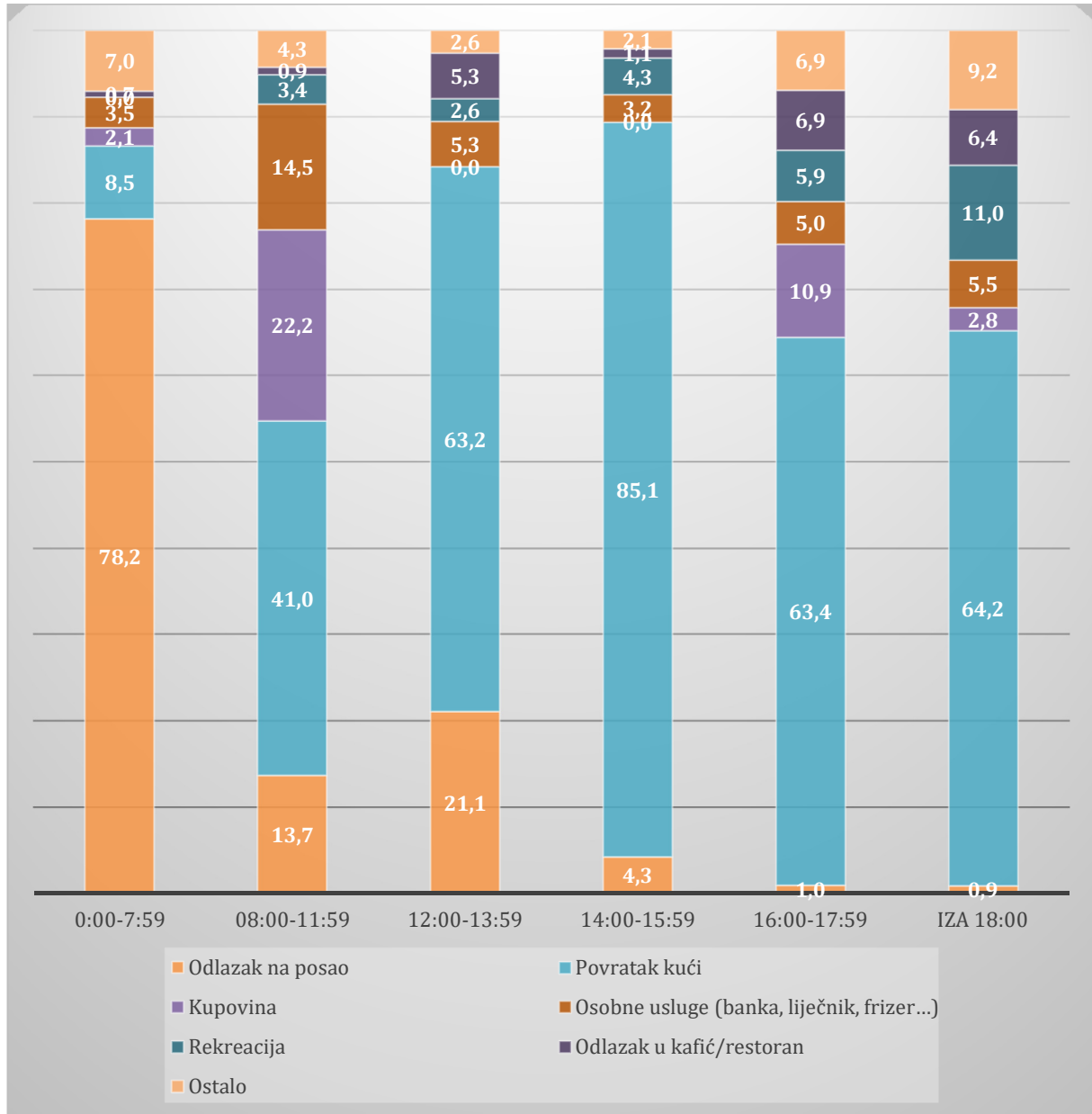
Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Izvor podataka: Zaključak o utvrđivanju Prijedloga odluke o izmjeni Odluke o organizaciji prijevoza putnika u javnom cestovnom autobusnom prometu na području Grada Šibenika, 2016; Bejić, 2015; Analiza primjene energetske učinkovitih sustava javnog prijevoza JGP-a u Gradu Šibeniku, 2014

Iako ne postoje službeni podaci o dnevnom brojanju prevezenih putnika prema satima polaska, iskoristit ćemo podatke anketnog istraživanja o vremenima početka putovanja ispitanika koji služe kao procjena kada se u radnom danu pojavljuju najveće potrebe za javnim gradskim prijevozom. Iz navedenog je uočeno kako se ističu periodi jutarnjeg i poslijepodnevnog vršnog opterećenja kada putuje najveći broj ispitanika. To se odnosi na prijedodnevne sate kada se odvija najveći dio početnih putovanja prema mjestu rada, obrazovanju i ostalim uslugama, odnosno u poslijepodnevnim satima kada se odvija najveći broj povratnih putovanja kada se najveći broj stanovnika vraća s mjesta rada i obrazovanja, odnosno kada obavljaju i ostale aktivnosti povezane s provođenjem slobodnog vremena kupovine i sl. (sl. 36).

Iako ovaj grafikon ima najveću relevantnost za one ispitanike koji koriste osobni automobil, on ipak ukazuje na važnost osiguravanja kvalitetne usluge javnog gradskog i prigradskog autobusnog prijevoza prilikom vršnih opterećenja koji se javljaju u ranim jutarnjim satima (između 07:00-08:00) te poslijepodnevnim satima (između 15:00 i 17:00). Isto tako, navedeno se odražava i na broj prevezenih putnika radnim danom i tijekom vikenda kada se potrebe značajno smanjuju. U tu svrhu, postojeći autoprijevoznik zbog smanjivanja prijevoznih troškova i usklađivanja prometne potražnje tijekom dana vikenda, nedjeljom spaja nekoliko linija u jednu (linije 2 i 3 te linije 1, 3, 4 i 7) (Autotransport Šibenik, 2016).



Slika 36. Dnevne aktivnosti stanovništva Grada Šibenika s obzirom na svrhu putovanja tijekom radnog dana

Izvor podataka: Anketno istraživanje

Trenutno najveći problem postojeće organizacije svih gradskih linija je njihovo kružno prometovanje za koje je predviđeno da se početno i završno stajalište nalazi u užem središtu grada, odnosno stajalištu „Tržnica“ što uzrokuje stvaranje gužve zbog parkiranih autobusa i velike razmjene putnika (Bogdan i Grubić, 2013). Navedeno stajalište prema kapacitetima ima mogućnosti zaustavljanja tri autobusa, ali bi ono ipak trebalo biti samo tranzitna stanica. U praksi se na toj stanici autobusi trenutno zaustavljaju predugo što značajno usporava promet u središtu grada. Na ostalim autobusnim stajalištima, također



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

dolazi do zagušenja koja uzrokuju osobna i dostavna vozila što smanjuje sigurnost putnika, ali i ostalih sudionika u prometu. Autobusi se tada zaustavljaju na prometnici i onemogućavaju kretanje prometnog toka što dovodi do zagušenja, posebice tijekom ljetnih mjeseci. Naime, specifična kružna organizacija linija, mali broj autobusa te povremeni kvarovi uzrokuju nužnost prilagođavanja putnika voznom redu što često stvara nezadovoljstvo prijevoznom uslugom (netočan vozni red) jer se putnicima onemogućava da točno odrede vrijeme polaska na svoje putovanje.

Jedan od važnijih elemenata kvalitete transportne usluge je i brzina koju autobus može postići tijekom obavljanja linije (kružnog obrtaja). Postojeće stanje ukazuje kako postojeća vozila nisu namijenjena postizanju velikih brzina pa prema tome ova značajka transportne usluge ovisi o drugim faktorima koji utječu na brzinu (izmjena putnika, kočenje prilikom dolaska na stajalište i ubrzanje prilikom odlaska i sl.) (Bejić, 2015). To znači da vozila javnog prijevoza u prometnom sustavu grada uvelike ovise o drugim sudionicima u prometu koji onemogućavaju efikasnu izmjenu putnika što na kraju utječe na brzinu i točnost obavljanja prijevoza.

4.3.1.2 KUPNJA I VRSTE KARATA

Kartu za korištenje vozila javnog prijevoza u gradu Šibeniku može se kupiti u vozilu ili na prodajnim mjestima kojih je u gradu samo dva-na stajalištu Tržnica te na Autobusnom kolodvoru Šibenik. Postojeći sustav naplate poprilično je star, budući da je naplatu kupljene karte moguće izvršiti prilikom ulaska u autobus za što je zadužen vozač ili kontrolor ukoliko se nalazi u autobusu. To značajno produljuje vrijeme putovanja, ali i povećava mogućnost kašnjenja ukoliko vozač na najfrekventnijim stanicama pregledava posjeduju li korisnici kartu. Nakon nabave „novih“ autobusa naplata karata moguća je i na automatskim uređajima, ali tek nakon kupovine karte kod vozača (što ujedno povećava vrijeme putovanja) ili na navedenim prodajnim mjestima.

Putnici koji koriste usluge JGP-a koje pruža glavni prijevoznik Autotransport Šibenik ovisno o statusu imaju mogućnost kupnje jednosmjerne, povratne, pretplatne i povlaštene karte. Unutar područja grada definirana je jedna gradska zona prema kojoj naknada za prijevoz iznosi 10 kuna. To znači da je cijena ista bez obzira na kojoj se relaciji putnik prevozi što uvelike olakšava naplatu i kontrolu karata. Uz jednodnevne karte, moguća je kupovina i ostalih vrsta karata koje je moguće kupiti samo na jednom mjestu - autobusnom kolodvoru. Pritom još treba spomenuti kako se prijevozna karta ne može kupiti preko modernih tehnoloških sustava naplate (internet/mobilna aplikacija) što ukazuje da u postojeći sustav još uvijek nije uvedena najsuvremenija praksa naplate karata koju provodi većina europskih

gradova (Bejić, 2015). Uz navedeno, treba spomenuti kako prema postojećim odredbama poslovanja ATP-a Šibenik pojedine skupine stanovništva imaju određene pogodnosti prilikom kupnje karta. U skladu s tim, pravo na besplatan prijevoz na gradskim linijama imaju korisnici koji primaju minimalnu naknadu, stopostotni invalidi te roditelja, djeca i udovice poginulih branitelja Domovinskog rata (tab. 3).

Tablica 3. Vrste pretplatnih karata i njihovo financiranje na gradskim linijama

Putnici	Pokazna karta	Plaćanje	Cijena (kn)
Umirovljenici, minimalna naknada i obitelji poginulih branitelja	Godišnja	Gradski proračun	Besplatno
Umirovljeničke karte	Mjesečna	Osobno	80
Učeničke karte	Mjesečna	Subvencija od 60 %	50
Učeničke karte	Mjesečna	Osobno	198
Radničke karte	Mjesečna	Osobno	286

Izvor podataka: Bejić 2015 prema Autotransport Šibenik 2015

Na gradskim linijama popusti su omogućeni djeci do 5 godina (besplatan prijevoz) te djeci od 5-10 godina (50 %). U slučaju izdavanja pretplatnih karata moguće je ostvariti popust za školsku djecu (60 %), radnike (30-40 %) i umirovljenike (80 %). Određene pogodnosti vrijede i za kupnju povratne karte od 20 % (Autotransport Šibenik, 2016).

4.3.1.3 PRIJEVOZNA SREDSTVA

Prijevozna sredstva koja se svakodnevno koriste za obavljanje prijevoza putnika su standardni gradski autobusi. Sve do 2014. g. Autotransport Šibenik je koristio različite vrste autobusa koji su se razlikovali prema markama, tipovima, snazi, izgledu i boji (Bejić, 2015). Sve navedeno predstavljalo je izrazit problem prilikom održavanja voznog parka što je utjecalo i na kvalitetu usluge.

Autobusi koji trenutno obavljaju javni gradski prijevoz putnika kupljeni su u travnju 2014. g. od Zagrebačkog električnog tramvaja. To su rabljeni autobusi marke Mercedes koji su bili dugi niz godina u službi prijevoza građana na području Grada Zagreba. Iako je riječ rabljenim autobusima čija je prva registracija ostvarena 1998. g., može se govoriti o napretku u tehničkom pogledu i standardizaciji usluge u odnosu na autobuse koji su prethodno prometovali na gradskim linijama. Postojeći autobusi



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

imaju i još jednu prednost, prilagođeni su za vožnju na bio-dizel što uvelike pogoduje suvremenim praksama korištenja alternativnih goriva u JGP-u. Tehnička opremljenost i udobnost „novih“ autobusa je zadovoljavajuća u odnosu na prethodni vozni park. Novi su autobusi za razliku od prethodnih niskopodni što uvelike pomaže prilagođavanju prijevozne usluge korisnicima starije životne dobi. Broj stajaćih i sjedećih mjesta je optimalan s obzirom da se radi o autobusima gradskog tipa s oko 50 sjedećih i 100-tinjak stajaćih mjesta što pruža zadovoljavajuću udobnost na većini gradskih linija. Jedini problem vezan uz udobnost trenutno se odnosi na vozni park koji se koristi na linijama 5 i 6. Naime, navedene linije prometuju na nešto većim udaljenostima, ali se na njima koriste gradski autobusi s većim brojem stajaćih mjesta što postojećim putnicima ne omogućava kvalitetnu prijevoznu uslugu (Bejić, 2015). Tijekom druge polovice 2016. godine postojeći je vozni park osuvremenjen uvođenjem novih autobusa marke Irisbus (Citelis) koji prometuju na linijama 1 i 4, dok je na liniji 5 probno vozio hibridni autobus koji pokreće dizel gorivo i električna energija.

Iako postojeća situacija još uvijek ne ukazuje na mogućnost ostvarivanja očekivanog učinka, ostvaren je pomak u odnosu na prethodno stanje voznog parka. U narednom periodu očekuje se nabavka vozila koji će trošiti manje goriva (manja zagađenja ispušnim plinovima) i proizvoditi manje buke i vibracija što će donijeti poboljšanje usluge i u tehnološkom, ekološkom i ekonomskom smislu.

Vrlo važna stavka za neometano pružanje usluga su i same tehničke karakteristike vozila, a posebice njihova snaga koja potrebna za svladavanje specifične morfološke strukture grada u kojoj se izmjenjuju središnji ravničarski i brežuljkasti dijelovi (Šubićevac i Meterize). Posljedica različitog terena su različita opterećenja te različiti troškovi koji proizlaze iz tih opterećenja. U skladu s tim, ukoliko promotrimo uvjete vožnje na svakoj pojedinoj liniji, uočiti ćemo kako gradske linije 1, 5 i 6 nemaju iste uvjete vožnje kao ostale linije koje prometuju brežuljkastim terenom s mnogo uspona. S obzirom na navedeno, očekuje se osuvremenjivanje voznog parka koji će efikasnije odgovarati na postojeće karakteristike terena unutar postojeće morfološke strukture samih naselja, posebice Šibenika.

4.3.1.4 KOMUNIKACIJSKA OPREMA I POPRATNA INFRASTRUKTURA

U Gradu Šibeniku postoji niz problema vezanih uz uređenje infrastrukture javnog gradskog prijevoza. Oni su vezani uz određivanje, označavanje i opremljenost stajališta te vizualnu i ostalu komunikaciju s korisnicima. To znači da pojedinim stajalištima nedostaje poneki element tehničke opreme poput nadstrešnice, ugibališta, znaka ili podne oznake. Prema provedenom istraživanju iz 2013. godine za potrebe uvođenja standarda vizualnog komuniciranja u javni gradski prijevoz na području Šibenika, izbrojano je točno 100 aktivnih stajališta, od čega je njih 60 bilo označeno, a 40 nije imalo nikakvu



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

oznaku⁵. Takvih stajališta u gradu ima znatan broj, posebno u prigradskim naseljima: Ražine, Njivice i Brodarica. S obzirom na uređenost, u Šibeniku se izdvajaju i različite vrste stajališta: službena, neslužbena i potencijalna (Bogdan i Grubić, 2013). Službena su ona koje posjeduju sve ili većinu elemenata tehničke opremljenosti tj. jasno su označena i tehnički opremljena, dok su neslužbena ona na kojima se autobusi redovito zaustavljaju, ali nemaju nikakve oznake. Treća su vrsta potencijalna stajališta, a to su ona koja ne zadovoljavaju niti tehničke niti sigurnosne uvjete da bi se mogli nazivati stajalištima, ali za koja postoji interes putnika za zaustavljanjem. Ove dvije vrste stajališta odražavaju problem organizacije javnog gradskog prijevoza za što će biti potrebno odrediti jasne kriterije za što su zaduženi postojeći koncesionar i gradske strukture.

Najveći broj neadekvatnih stajališta zamijećen je na križanjima, ugibalištima, benzinskim stanicama i ostalim lokacijama na kojima korisnici iskazuju interes za zaustavljanje vozila. Sukladno tome, javlja se i problem određivanja naziva stajališta koja se određuju okvirno od kojih je većina nejasna, a dodatan problem su stajališta koja se nalaze u dugim ulicama što znatno otežava imenovanje naziva stanica (Bogdan i Grubić, 2013). Takvo stanje stvara dodatne probleme vozačima od kojih se očekuje da stanu na neoznačenim mjestima što dovodi do nesporazuma i negodovanja putnika čime krše prometne propise i narušavaju sigurnost prometa i putnika. Sve navedeno, stvara dojam nejasnog rasporeda vožnje i nekvalitetnog informiranja putnika. To se odnosi i na najfrekventnije gradsko stajalište „Tržnica“ koje je ujedno i početna i završna stanica svih linija javnog gradskog prijevoza. Na tom stajalištu stvaraju nepotrebne gužve, a infrastrukturna opremljenost stajališta uvelike ne odgovara potražnji koja višestruko prelazi dostupne površine za čekanje (Bogdan i Grubić, 2013).

Najveći problem u komunikaciji s korisnicima (lokalnim stanovništvom i turistima) vezan je uz informiranost i vizualni identitet postojećeg sustava. Naime, neinformiranost o postojećoj usluzi negativno utječe na njezino korištenje jer većina korisnika informacije dobiva na ulici ili na malom broju stajališta (Bogdan i Grubić, 2015). Poseban problem javlja se tijekom turističke sezone kada turisti ne mogu pronaći informacije o javnom gradskom prijevozu. Naime, oni su posebna vrsta korisnika za koju je izrazito potrebno urediti postojeći vizualni identitet javnog gradskog prijevoza jer se ne orijentiraju prema ulicama, kvartovima i ostalim lokacijama kao domaće stanovništvo, odnosno ne poznaju grad i ne znaju gdje kupiti kartu. Ipak, u posljednje vrijeme na pojedinim stajalištima provode se aktivnosti uređenja tehnološkog sustava postojećih stajališta što je inicirano studijom

⁵ Od ukupnog broja stajališta (100), ugibalište nije imalo 64 %, prometni znak 66 %, a nadstrešnicu 76 % stajališta (Bogdan i Grubić, 2013).



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

„Analiza primjene energetske učinkovitih sustava javnog prijevoza u gradu Šibeniku“ kojom su započele aktivnosti izrade vizualnog identiteta i sustava komunikacije javnog gradskog prijevoza. One su obuhvatile: kreiranje vizualnog identiteta javnog gradskog prijevoza (osmišljavanje logotipa, prilagodba grba Grada vizualnom identitetu javnog prijevoza, definicija tipografije i načina označavanja linija, definiranje zaštitnih boja) dizajniranje mapa gradskih linija, dizajniranje tablica/redova vožnje, dizajniranje signalizacijskog sustava (prometnih znakova, sustava označavanja na modularnim stupovima, oznake na kućicama, podne oznake) te dizajn elemenata vizualnog označavanja autobusa (prednja oznaka s brojem i natpisom, bočna oznaka s brojem i natpisom, stražnja oznaka broja linije, Unutarnja oznaka – redoslijed linija, mapa linija i red vožnje) (Analiza primjene energetske učinkovitih sustava javnog prijevoza JGP-a u Gradu Šibeniku, 2014). Provedba navedenog tek je u početnoj fazi, budući da su navedene aktivnosti provedene tek na nekoliko stajališta (npr. Kuglana, Tržnica i dr.).

Problemi oko vizualne komunikacije s putnicima trenutno su i dalje izraženi kroz slabo označavanje broja linija te postojanje velikog broja stajališta na kojima nema voznog reda, oznaka linija, mapa i ostalih informacija. Iako svi „noviji“ autobusi koji svakodnevno prometuju gradom posjeduju ekrane (na prednjem dijelu ispisan je elektroničkim putem broj linije i naziv linije, a bočna strana također posjeduje isti sustav dok je na stražnjem dijelu autobusa elektroničkim putem prikazan broj linije) na kojima je označen broj linije i naziv linije, vizualizacija i ostali oblici informiranja još uvijek nisu u potpunosti u skladu s suvremenim praksama vizualne komunikacije koju susrećemo u ostalim gradovima (Bejić, 2015).

4.3.2 MREŽE I USLUGE JAVNOG PRIJEVOZA U PRIGRADSKOM PODRUČJU

4.3.2.1 ORGANIZACIJA LINIJA I KVALITETA TRANSPORTNE USLUGE

Županijski i prigradski autobusni promet Grada Šibenika organiziran je kroz veći broj linija koje zajedno čine razgranatu mrežu linija kojima se osigurava pružanje prijevozne usluge na području Grada i Županije. Analizom postojećeg voznog reda glavnog koncesionara na području županije - Autotransporta d.o.o., izdvojene su 24 linije od kojih se njih 8 smatra prigradskim linijama, budući da prolaze administrativnim područjem Grada (tab. 4). Analizom je ustanovljeno kako one pretežito imaju karakter kružnih, ali i završnih linija što stvara značajne poteškoće prilikom planiranja putovanja za postojeće korisnike jer se time otežava mogućnost točnog predviđanja dolaska autobusa.

Tablica 4. Izvansezonski red vožnje prigradskih linija u Gradu Šibeniku 2016. godine

Linija	Trasa	Broj polazaka (radni dan)	Broj polazaka (subota)	Broj polazaka (nedjelja)
8	Šibenik – Jadrtovac - Grebaštica - Brnjača	6	2	0
9	Šibenik – Vrpolje – Bedrice - Danilo Kraljice	4	0	0
10	Šibenik - Vrpolje - Boraja - Lepenica - Vrsno	7	4	2
11	Šibenik - Podlukovnik- Dubrava - Perković - Sitno	8	4	2
12	Šibenik – Tromilja - Lozovac	7	3	2
13	Šibenik – Konjevrate - Goriš- Brnjica	6	2	2
14	Šibenik – Zaton - Raslina	8	6	4
15	Šibenik - Jadrija	4	0	0

Izvor podataka: Zaključak o utvrđivanju Prijedloga odluke o izmjeni Odluke o organizaciji prijevoza putnika u javnom cestovnom autobusnom prometu na području Grada Šibenika, 2016

Iz priložene tablice jasno se uočava veći broj polazaka i veća važnost linija prema Raslini i Perkoviću gdje postoji više od pet dnevnih polazaka radnim danom. Sve linije prema ostalim prigradskim naseljima imaju više od tri polaska dnevno koje su prilagođene potrebama najčešćih korisnika (radnicima i školskoj djeci). Vikendom i nedjeljom je broj polazaka smanjen, a na linijama Šibenik-Danilo Kraljice i Šibenik-Jadrija nema niti jednog polaska tijekom vikenda! Razlog tome je očita nerentabilnost linija tj. odluka autoprijevoznika o nepostojanju potrebe za polascima kako bi se smanjili prijevozni troškovi. Uzrok tome treba tražiti i u teškoj demografskoj slici većine naselja Grada koja se suočavaju sa starenjem stanovništva i depopulacijom za čije se potrebe planira postojeći vozni red⁶.

Autobusni kolodvor Šibenik je najvažniji objekt u prometnoj infrastrukturi Grada jer omogućuje stvaranje i korištenje transportne usluge, odnosno služi prihvatu i otpremi autobusa i putnika u

⁶ Naime, dobna struktura tih naselja je nepovoljna i za planiranje organizacije prijevoza školske djece koju nude i ostali autoprijevoznici.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

gradskom, prigradskom i međunarodnom prometu (Bejić, 2015). Trenutačno stanje kolodvorskih kapaciteta koji su izgrađeni 1972. godine, nisu u potpunosti prilagođeni korisnicima, posebice u razdoblju najvećih opterećenja koja nastaju tijekom ljetnih mjeseci. To se posebice odnosi na broj perona za prihvat autobusa osobito u ljetnoj sezoni i tijekom dnevnih vršnih opterećenja (Program inovativnog javnog gradskog prijevoza Grada Šibenika, 2014). Ovakva lokacija u blizini ostalih kolodvora, odnosno pomorske luke onemogućuje povećanje kapaciteta što je potrebno riješiti adekvatnim rješenjem koje bi moglo obuhvatiti premještanje ili odjeljivanje pojedinih vrsta autobusnog prometa s obzirom na udaljenost (županijski i međužupanijski) i sl.

Slične probleme u kvaliteti transportne usluge s kojima se suočavaju korisnici gradskih linija Šibenika imaju i korisnici prigradskih linija. To se posebice odnosi na točnost voznog reda, budući da se na postojećim linijama događaju česta kašnjenja i učestalost polazaka. U pogledu brzine u postojećoj usluzi nema većih poteškoća jer prigradske linije ostvaraju veće brzine u odnosu na gradske linije, budući da prometuju po županijskim i lokalnim cestama na kojima izvan turističke sezone godine nema intenzivnog prometa što znatno povećava brzinu putovanja. Tijekom turističke sezone dolazi do pojačanog pritiska na glavne državne i županijske prometnice što povećava vrijeme putovanja. Uz navedeno, treba spomenuti kako je utjecaj drugih faktora koji utječu na smanjenu brzinu putovanja (izmjena putnika, kočenje prilikom dolaska na stajalište i ubrzanje prilikom odlaska i sl.) vrlo slab što je uvelike povezano s smanjenom potražnjom tijekom većeg dijela godine.

4.3.2.2 KUPNJA I VRSTE KARATA

Područje obuhvata javnog prigradskog prijevoza uz prvu zonu obuhvaća još četiri zone u kojima se pružaju usluge prijevoza za postojeće korisnike (Autotransport Šibenik, 2016). U prigradskom javnom prijevozu na snazi su identične odredbe kupnje i naplate karata koje određuje glavni koncesionar na području Grada - Autotransport Šibenik. Dakle, postojeći korisnici mogu ostvariti različite popuste s obzirom na status i vrstu karata.

4.3.2.3 PRIJEVOZNA SREDSTVA

Usluge prijevoza putnika u prigradskom prijevozu Grada Šibenika pruža isti koncesionar, s time da je postojeći vozni park predviđen putovanju na veće udaljenosti. Vozni park se sastoji od autobusa marke MAN, Setra (65 mjesta), TEMSA (36 mjesta), kombija marke Renault i Opel (8mjesta) čiji kapaciteti u potpunosti odgovaraju potražnji na što ukazuje niska iskorištenost postojećih kapaciteta autobusa



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

(Autotransport Šibenik, 2016)⁷. Nakon restrukturiranja poslovanja kojim je koncesionar Čazmatrans Nova preuzeo Autotransport d.o.o., dio je voznog parka zamijenjen novim ekološkim autobusima i autobusima manjih dimenzija. Sukladno tome, u tom je pogledu ostvaren značajan napredak u pružanju kvalitete usluge jer su postojeći autobusi znatno udobniji i puno opremljeniji od prethodnih.

4.3.2.4 KOMUNIKACIJSKA OPREMA I POPRATNA INFRASTRUKTURA

Postojeće stanje infrastrukture koje je vezano uz komunikacijsku opremu i popratnu infrastrukturu na linijama javnog prigradskog prijevoza ima slične obilježja kao i ona u javnom gradskom prijevozu. Postojeće stanje ukazuje na nejasno obilježena i neopremljena stajališta (bez nadstrešnice), posebice u manjim naseljima u okolici gdje se autobusi često zaustavljaju na cesti jer na većini stajališta nedostaje barem jedan element osnovne tehničke opreme poput nadstrešnice, ugibaldišta, znaka ili podne oznake. Najveći problemi se odnose i na neformalna stajališta koja su posebice izražena u manjim naseljima okolice. Takvo stanje stvara dodatne probleme vozačima od kojih se očekuje da stanu na neoznačenim mjestima čime se krše prometni propisi i narušava sigurnost prometa i putnika.

U pogledu komunikacije s korisnicima, svi autobusi koji svakodnevno prometuju u prigradskom prometu pružaju neku vrstu informacije o polaznoj i odredišnoj stanici (Autotransport Šibenik, 2016).

4.3.3 RAZINA USLUGE

Postojeći sustav pružanja usluga u javnom gradskom i prigradskom prijevozu pokriva područje od oko 400 km² čiji kapaciteti trenutno pokrivaju postojeće potrebe, ali problem organizacije i integriranja ove vrste prometa s ostalim predstavlja dugoročni izazov. S obzirom da se radi o relativno dinamičnom dnevnom prometnom sustavu u kojem je organizacija JGP-a jedno od mjerila kvalitete života u zajednici (niža cijena karte, ušteda novca i zaštita okoliša), nameće se potreba pružanja kvalitetne usluge koja će u potpunosti odgovoriti na postojeće potrebe. Iako lokalno stanovništvo koje koristi JGP nije u potpunosti nezadovoljno njegovom uslugom, a postojeći korisnici automobila su svjesni svih prednosti njegovog korištenja, oni i dalje favoriziraju automobil kao glavno prijevozno sredstvo što ukazuju i odgovori anketnog istraživanja provedenog u Gradu Šibeniku.

Analizom istraživanja kućanstava i odgovora ispitanika u naselju Šibenik ustanovljeno je kako 75,7 % ispitanih uopće ne koristi javni gradski prijevoz, pri čemu više od polovice ispitanika (50,3%) ne koristi

⁷ Ovu činjenicu, također treba uzeti s rezervom jer ukoliko se ne ostvari polazak dolazi do potpunog popunjavanja kapaciteta, posebice u polascima linija koje prevoze školsku djecu i sl.



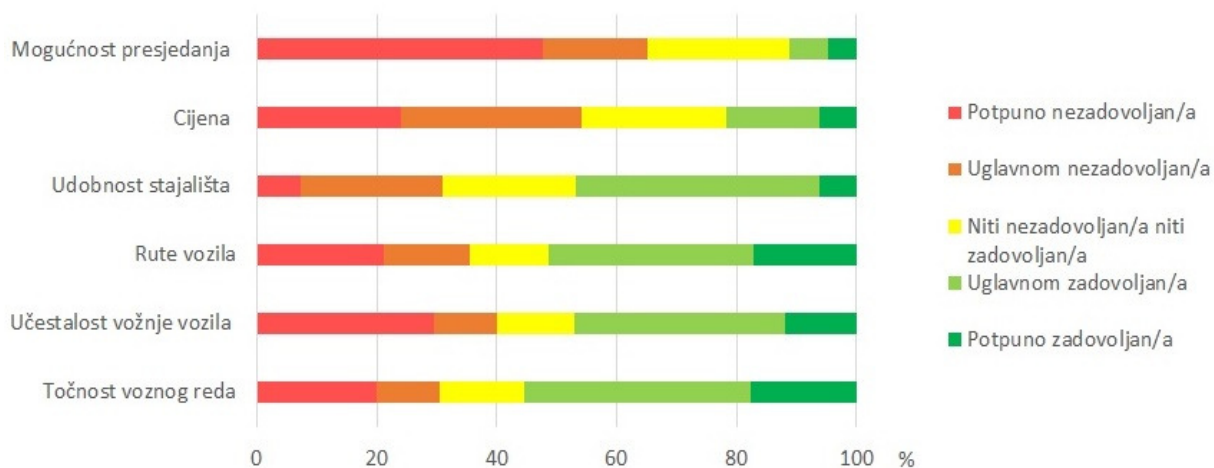
Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

javni gradski prijevoz jer im ne odgovaraju linije trenutnog prijevoza, dok ga 22,3 % ne koristi jer je prijevoz drugim sredstvom brži, dok za ostale on nije financijski prihvatljiva opcija ili sigurno prijevozno sredstvo. Očito je da postojeći problemi nisu u potpunosti vezani uz brzinu i financijske mogućnosti korisnika, već i uz organizaciju linija. Oni ispitanici koji koriste javni gradski prijevoz, u pogledu dostupnosti ističu kako im je usluga donekle ili izrazito dostupna (83 %) što znači da postojeći sustav velikog broja stajališta treba usuglasiti prema jasnim kriterijima, odnosno usuglasiti s javno prometnom politikom Grada. S obzirom na navedene probleme, više od polovice ispitanika koji koriste javni autobusni gradski prijevoz ipak navode kako su potpuno ili poprilično zadovoljni uslugom (63,8 %) što znači da poboljšanje usluge treba prilagoditi nezadovoljstvu ostalih korisnika.

U slučaju korištenja javnog međugradskog autobusnog prijevoza situacija je još gora jer ga koristi svega 6,7 % ispitanika, a oni ispitanici koji ga koriste nisu zadovoljni jer navode kako im ne odgovaraju trenutne linije (44,3%) te da je prijevoz drugim prijevoznim sredstvom udobniji i brži (42,3 %), a tek manji dio ističe kako im je postojeća usluga skupa (6,9 %) ili im ne odgovara u pogledu sigurnosti (1,2%).

Koliko je korištenje javnog prijevoza slabo uočeno je i nakon analize anketnih odgovora o korištenju javnog gradskog i međugradskog autobusnog prijevoza kod stanovništva koje živi izvan naselja Šibenik. Naime, 97,6 % ispitanika uopće ne koristi lokalni gradski autobus, dok nešto manje od dvije trećine (64,7 %) ne koristi, za njih dostupniji, međugradski prijevoz. Kao glavni razlog korištenja 86,1 % ispitanika ističe kako ga koristi zbog nemogućnosti izbora, a tek manji dio ga koristi zbog izbjegavanja problema s parkingom (8 %), cijene (2,3 %) te brzine (2,3 %). Očito je kako je za većinu korisnika koji ne koriste osobni automobil ova vrsta prijevoza od izuzetne važnosti što mora biti popraćeno kvalitetnom i dostupnom uslugom. Naime, u tom segmentu postojeće usluge ispitanici ističu da su najviše i uglavnom nezadovoljni mogućnostima presjedanja, cijenom, učestalošću vožnje vozila, rutama vozila, točnošću voznog reda i udobnošću stajališta (sl. 37).



Slika 37. Rezultati anketnog istraživanja o zadovoljstvu ispitanika u naseljima izvan Šibenika u pojedinim aspektima pružanja usluge u javnom prijevozu

Izvor: Anketno istraživanje 2016

Ukoliko sve navedene probleme stavimo u postojeći kontekst ukupne organizacije i usklađenosti s ostalim oblicima javnog gradskog prijevoza koji se odvijaju na području Grada (brodski i željeznički), a imaju ulogu pružanja kvalitetne prijevozne usluge za lokalno stanovništvo, naići ćemo na neusklađenost koja dugoročno ne nosi poboljšanje postojećeg stanja. Navedeno je jedino moguće kroz kompleksno planiranje svih vrsta javnog i prigradskog prometa koje će obuhvatiti intermodalna rješenja kojima će se omogućiti stvaranje efikasnog i financijski dostupnog sustava.

4.3.4 DOSTUPNOST USLUGA JAVNOG PRIJEVOZA OSOBAMA S INVALIDITETOM

Postojeće usluge javnog gradskog i prigradskog prijevoza obuhvaćaju i omogućavanje kvalitetne usluge osobama s invaliditetom. Kao što smo naveli, pritom je najvažnija tehnička i tehnološka kvaliteta same prometne usluge. Tehničke karakteristike postojećih autobusa (niskopodnost) u potpunosti omogućuju pružanje kvalitetne prijevozne usluge za osobe s invaliditetom na svih sedam gradskih linija pri čemu je ovaj način vrste prijevoza za njih i financijski povoljan jer je besplatan. S druge strane, prigradske autobusne linije nisu prilagođene osobama s invaliditetom, budući da prevladavaju autobusi koji su namijenjeni putovanju na srednje i duge udaljenosti što znači da ne posjeduju slobodan prostor za njihov smještaj. Uz navedeno, treba spomenuti kako individualan pristup za prijevoz osoba s invaliditetom u obliku posebnih vozila i telefonske službe koju posjeduje primjerice zagrebački ZET, u Gradu Šibeniku ne postoji.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

4.3.5 TURISTIČKI AUTOBUSI

Tijekom razdoblja najveće prometne potražnje koja se uglavnom javlja tijekom ljetne turističke sezone, ističe se pojačan promet turističkih autobusa koji dodatno otežavaju kvalitetno odvijanje prometa na području Grada. To se posebice odnosi na prostor naselja Šibenik u kojem se nalazi najveći broj atrakcija koje su odredišta posjeta turista. Da bi korisnicima usluge osigurali brzu i laku dostupnost pojedinih atrakcija, oni se najčešće zaustavljaju u njihovoj blizini što onemogućuje normalno odvijanje prometa na već ionako opterećenim prometnicama, pri čemu se najčešće pronalaze alternativna rješenja kroz ilegalno parkiranje ili neorganizirano iskrcavanje bez ikakvog plana i reda, često na samoj prometnici ili uz nogostupe. To ukazuje na nedostatak regulacije i nepoštivanje utvrđenih pravila. Naime, gradske su vlasti izdale su odredbu prema kojoj turistički autobusi nemaju pravo zaustavljanja i iskrcavanja putnika na stajalištima javnog gradskog prijevoza čime problem nije u potpunosti riješen s obzirom da na prostoru naselja ne postoji službeno parkiralište za njihovo parkiranje što znatno otežava pronalaženje odgovarajućih parkirnih mjesta i dostupnost atrakcija. Kao privremeno rješenje organizirano je sezonsko parkiralište „TEF“ na Crnici na kojem je omogućeno njihovo parkiranje.

4.4 ŽELJEZNIČKA MREŽA I USLUGA

Gospodarski značaj ima i postojeća željeznička prometna veza sa spojem na glavni prometni pravac Split - Zagreb, odnosno preko Knina prema Zadru te Bosni i Hercegovini, čime se područje uključuje u prometno-željeznički sustav Županije i države (sl. 38).



Slika 38. Željeznička mreža srednje Dalmacije

Izvor: zeljeznice.net

Željeznički promet na području Županije nije dovoljno razvijen. Trenutačno stanje željezničke mreže ukazuje na zastarjelost, lošu opremljenost i male kapacitete (Razvojna strategija Šibensko-kninske



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

županije, 2011). Dugogodišnji problemi u poslovanju i održavanju postojeće infrastrukture uzrok su smanjenom interesu za korištenje željeznice kao ravnopravnog prijevoznog sredstva na području Županije i Grada. Navedeno potvrđuju podaci Popisa stanovništva 2011. godine kojim je ustanovljeno kako samo 0,7 % zaposlenih tj. osoba koje se školuju kao prijevozno sredstvo odlaska na posao/školu koriste vlak. Iako je postojeće stanje željezničke mreže loše, ona se ipak može koristiti za prigradski i regionalni promet (preko 95 % pruga). Najveću važnost ima željeznička pruga Perković - Šibenik koja u duljini od 22 km omogućuje povezivanje Šibenika sa ostatkom Hrvatske preko Ličke pruge. Postojeća pruga je jednokolosječna i neelektrificirana i koristi se za prigradski i regionalni promet. Navedene tehničke karakteristike pruge ne omogućuju postizanje većih brzina prijevoza što znatno povećava vrijeme putovanja i zasigurno ne doprinose povećanom interesu niti lokalnog stanovništva niti turista.

Područjem obuhvata Grada Šibenika prometuju dvije željezničke linije na relacijama (sl. 39):

- ◇ Šibenik – Knin – Šibenik
- ◇ Šibenik – Perković – Šibenik

Broj vlakova na linijama radnim danom i vikendom prikazan je u tablici ispod (tab. 5).

Tablica 5. Broj vlakova na željezničkim linijama na području Grada Šibenika

Relacija	Broj vlakova		
	radni dan	subota	nedjelja
Šibenik-Knin-Šibenik	8	4	4
Šibenik-Perković-Šibenik	8	4	2

Izvor: HŽPP, 2016.

Udaljenost između Šibenika i Perkovića od 22 kilometra vlak prevali za 30 minuta (tab. 6). Na spomenutoj liniji radnim danom iz Šibenika za Perković ima 8 vlakova dnevno, od čega 4 nastavljaju putovanje do Knina i priključuju se na ličku prugu.

Tablica 6. Trajanje putovanja vlakom između željezničkih postaja Šibenik i Perković

h:mm	Šibenik	Mandalina	Ražine	Primorski Sv. Juraj	Primorsko Vrpolje	Dabar	Ripište	Perković
Šibenik		0:02	0:05	0:10	0:14	0:18	0:23	0:30
Mandalina	0:02		0:03	0:08	0:12	0:16	0:21	0:28
Ražine	0:05	0:03		0:05	0:09	0:13	0:18	0:25
Primorski Sv. Juraj	0:10	0:07	0:03		0:04	0:08	0:13	0:20
Primorsko Vrpolje	0:14	0:11	0:07	0:04		0:04	0:09	0:16
Dabar	0:18	0:15	0:11	0:08	0:04		0:05	0:12
Ripište	0:23	0:20	0:16	0:13	0:09	0:05		0:07
Perković	0:30	0:27	0:23	0:20	0:16	0:12	0:07	

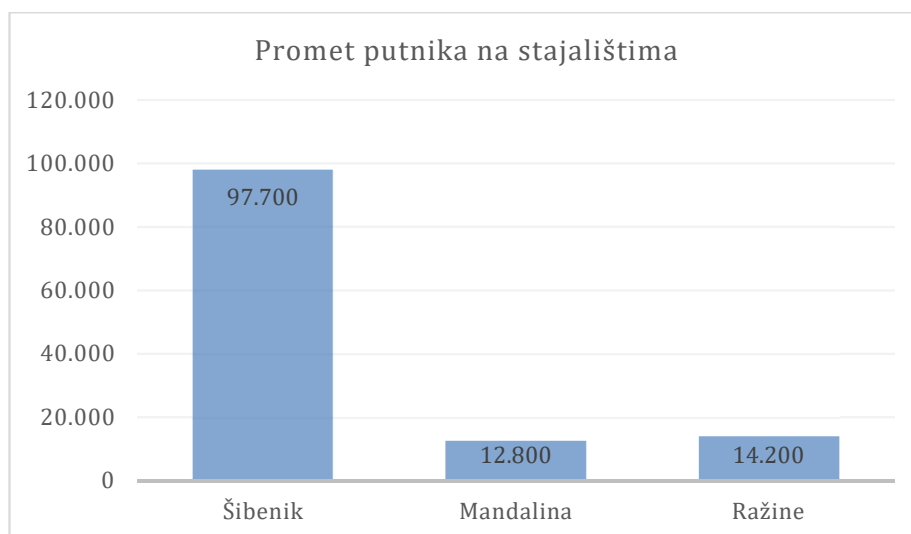
Izvor: HŽPP, 2016.



Slika 39. Željeznička linija Šibenik – Perković

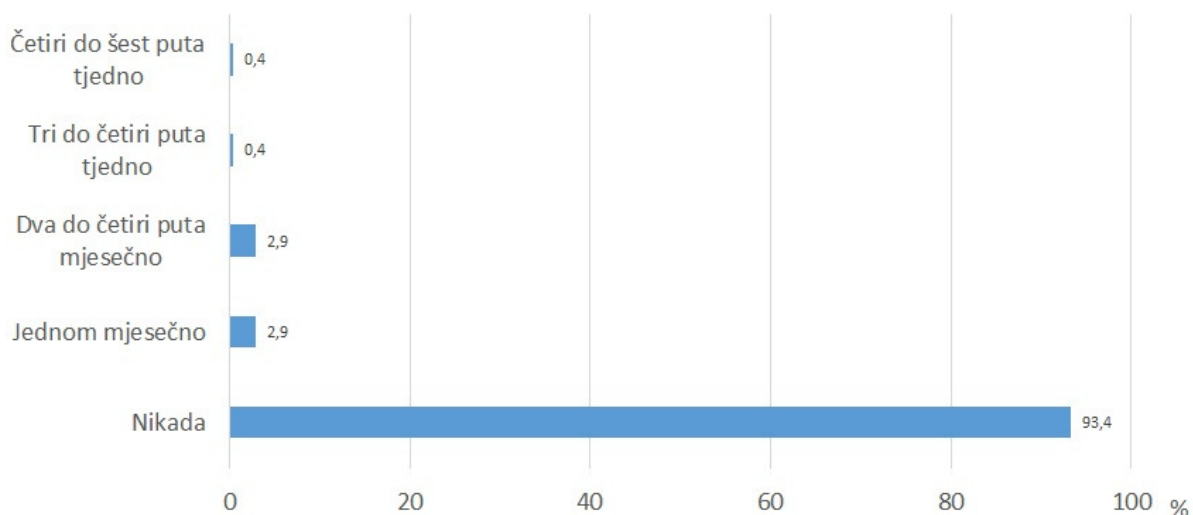
Izvor: wikipedia.org

Od ukupnog broja otpremljenih putnika u kolodvoru Šibenik 63% se odnosi na mjesečna putovanja učenika i studenata, 20% na mjesečna putovanja radnika dok su ostalo pojedinačna putovanja. Najmanje putnika se otpremi tijekom srpnja i kolovoza. Prosječni godišnji vršni sati su od 7h do 8h i od 13h do 14h. Promet putnika na stajalištima na području Grada Šibenika u 2015. godini prikazan je na slici ispod (sl. 40).



Slika 40. Ulaz/izlaz putnika na kolodvoru/stajalištima na području Grada Šibenika u 2015. godini

Prema provedenim istraživanjima kućanstava koliko često koriste vlak kao prijevozno sredstvo u periodu od godine dana čak se 93% izjasnilo da uopće ne koristi, dok ih se manje od 1% izjasnilo da koristi vlak četiri do šest puta tjedno (sl. 41). Integracijom s ostalim vidovima javnog gradskog prometa i fokusom na korisnike usluga napravili bi se prvi koraci ka mogućem rastu broja korisnika.





Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Slika 41. Rezultati anketiranja kućanstava

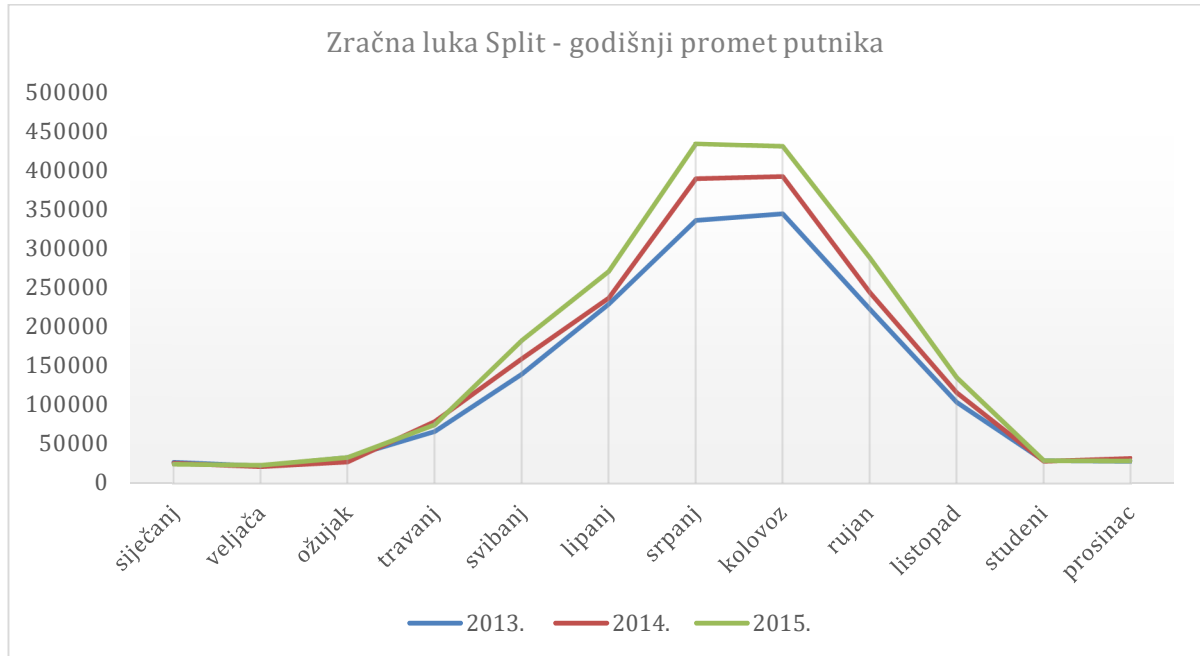
Gradsko područje presijeca magistralna pomoćna pruga Perković - Šibenik. Veza željezničkog prometa i gradskog područja ostvaruje se preko terminala - željezničkog kolodvora, čime je Šibenik uključen u magistralni željeznički promet. Isto tako je kroz izgradnju ranžirnih postrojenja i industrijskih kolosijeka omogućen pristup teretnog prometa prema industrijskoj zoni Ražine, ali i prostoru Šibenske luke.

Buduća kvalitetno razvijena željeznička mreža u Šibeniku predstavljati će prednost zbog stvaranja mogućnosti uključivanja željeznice u gradski prometni sustav. Cilj ove analize je odrediti smjernice (postavljanjem ciljeva i mjera za ostvarenje tih ciljeva) zahvaljujući kojem će željeznički promet biti jednako konkurentan drugim vidovima javnog gradskog prometa, stoga je osnovni prioritet poboljšati povezanost željezničkih kolodvora u gradovima sa sustavima javnog gradskog prijevoza.

Prilike za željeznički sektor u gradu Šibeniku povezane su s mogućim rastom njegova udjela u sveukupnom poslovanju unutarnjeg prometa što se može postići poboljšanjem ili gradnjom nove infrastrukture, nabavkom ili osuvremenjivanjem voznog parka, integracijom s ostalim vidovima prometa i fokusom na korisnike usluga. Prelazak na željeznički promet također će povećati efekt intermodalnog prometa koji će rezultirati smanjenjem buke i emisije stakleničkih plinova, racionalnijom potrošnjom energije te povećanjem efikasnosti. Željeznički prijevoz u nepovoljnom je položaju zbog činjenice da je prosječna starost voznog parka pri kraju životnog vijeka dok je u cestovnom prijevozu prosječna starost autobusa otprilike 15 godina.

4.5 ZRAČNI PROMET

Zračni se promet odvija preko dvije zračne luke: Zadarske u Zemuniku udaljenoj 50 km od Šibenika i Splitske u Kaštelima udaljenoj 45 km, što ukazuje da predmetno područje ima relativno jednostavan pristup i prema tim segmentima prometne infrastrukture, posebno značajnim za ostvarenje šire regionalne (državne, europske i globalne) povezanosti. Statistički podaci zračnih luka pokazuju da je promet u kontinuiranom porastu, posebno u vrijeme turističke sezone (sl. 42 i sl. 44). Broj putnika, koji je u 2015. godini zabilježen u zračnim lukama, iznosi 2.443.052 (1.955.400 - Split i 487.652 - Zadar). S obzirom da prema zračnim lukama iz grada Šibenika ne postoji organizirana povezanost javnim prijevozom te se transfer obavlja isključivo u organizaciji putničkih agencija ili taxi prijevozom, uspostavom adekvatne prometne veze prema zračnim lukama leži potencijal porasta broja turističkih dolazaka u grad.

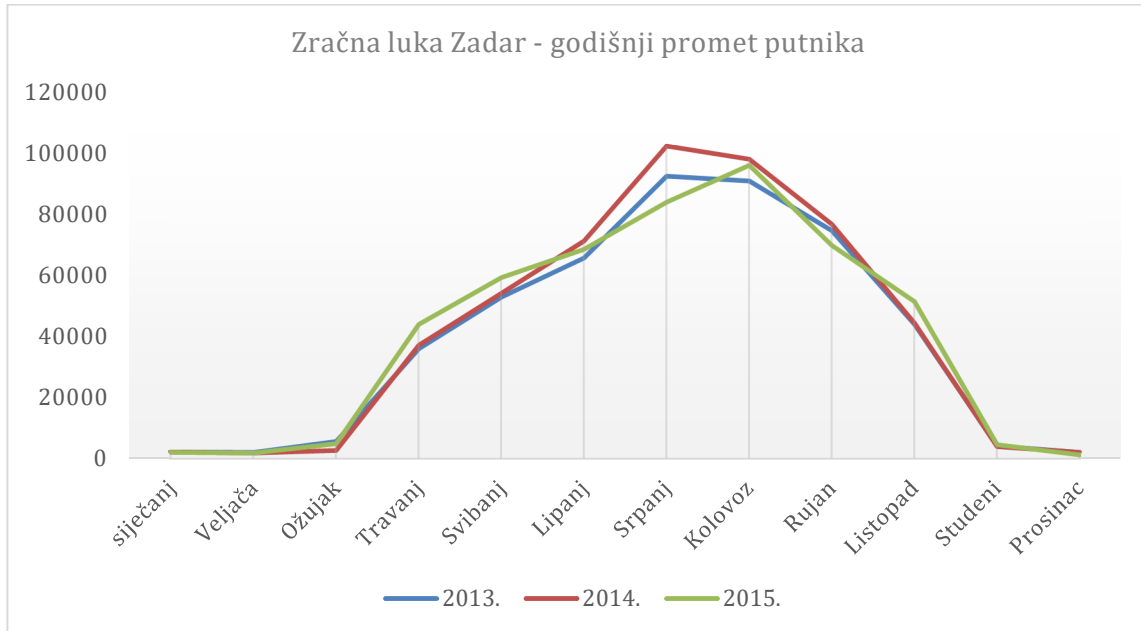


Slika 42. Godišnja distribucija putničkog prometa Zračne luke Split u periodu od 2013. – 2015. godine

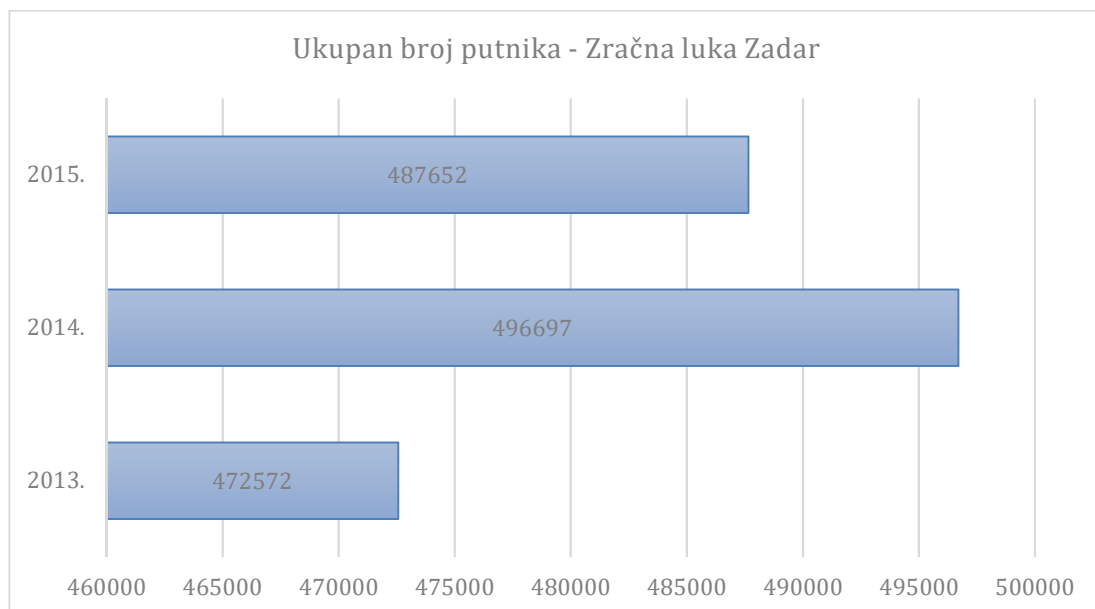


Slika 43. Ukupan godišnji broj putnika – Zračna luka Split (2013. - 2015.)

Zračna luka Split je zabilježila porast putničkog prometa od 11,57% u odnosu na prethodnu godinu dok je u Zračnoj luci Zadar zabilježen blagi pad od 1,87% (sl. 43 i sl. 45).



Slika 44. Godišnja distribucija putničkog prometa Zračne luke Zadar u periodu od 2013. - 2015. godine



Slika 45. Ukupan godišnji broj putnika - Zračna luka Split (2013. - 2015.)



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

4.6 BIKIKLISTIČKA MREŽA I USLUGE ZA MOBILNOST

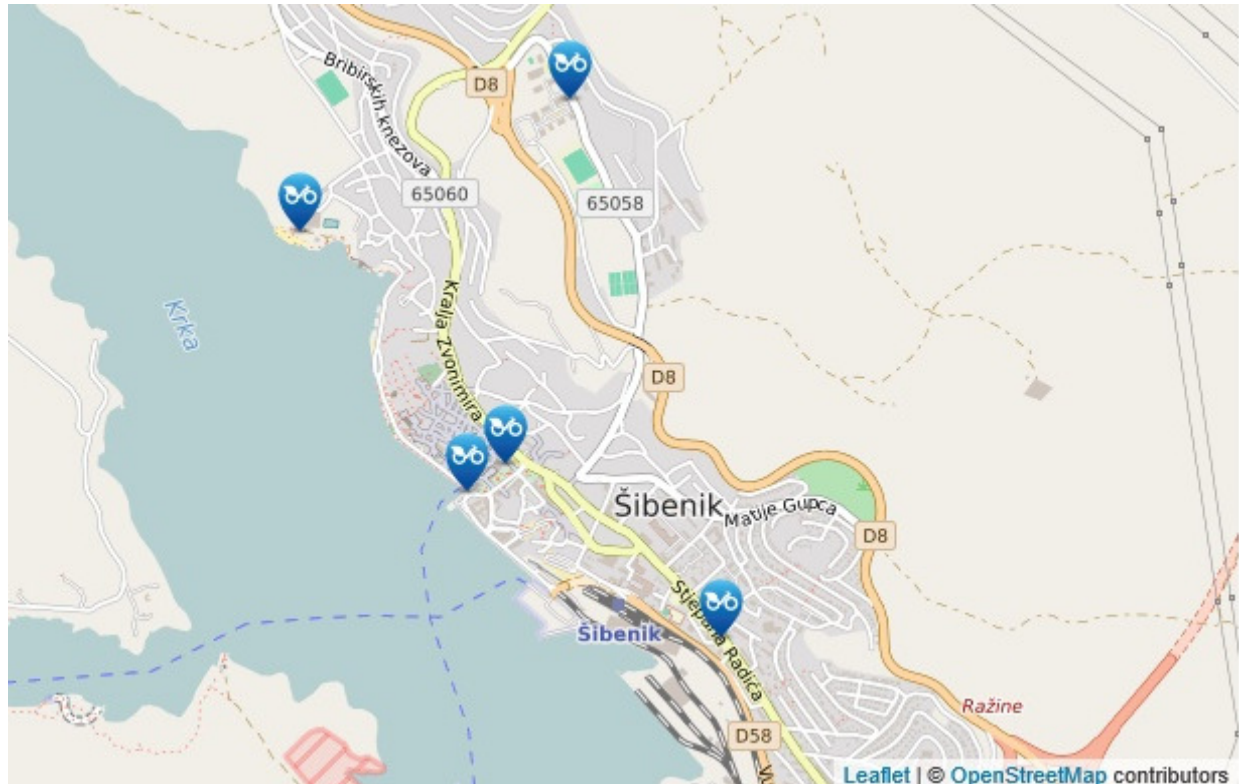
Korištenje bicikla kao ravnopravnog gradskog (ili prigradskog) prijevoznog sredstva u Šibeniku tek je u začetku. Prema rezultatima istraživanja kućanstava koje je provedeno tijekom ožujka 2016. godine, samo 17,2 % ispitanika iz svih naselja Grada Šibenika koristi bicikl kao prijevozno sredstvo, pri čemu javne gradske bicikle samo 0,6 % ispitanika. Posljedica toga je specifična morfološka struktura samog naselja, stanja postojeće biciklističke infrastrukture te postojećih navika stanovnika Grada koji za potrebe obavljanja svakodnevnih aktivnosti favoriziraju korištenje osobnog automobila, a potom ostalih oblika prijevoza. To se posebice odnosi na stanovništvo koje živi u naseljima izvan Šibenika u kojima je dominantno prijevozno sredstvo automobil.

4.6.1 BIKIKLISTIČKA MREŽA

Pilot projekt uvođenja sustava javnih bicikala u Gradu Šibeniku započeo je 2014. godine čime je Grad Šibenik postao prvi dalmatinski grad s ovom vrstom javnog prometa⁸. Trenutno je usluga ograničena na područje samog naselja Šibenik, a jedini koncesionar koji posjeduje infrastrukturu za razvoj ove vrste prometa na području Grada je tvrtka NextBike koja je postavila i opremila stajališta za bicikle na sedam lokacija, a to su: Gat Krka, Poljane, plaža Banj, Baldekin, Šubićevac, Brodarica te stajalište na otoku Žirju (sl. 46) (Nextbike Šibenik, 2016).

Uz postavljanje i opremanje stajališta, postavljeni su i uređaji za registraciju korisnika, izdavanje i povrat bicikala (sl. 47) (Nextbike Šibenik, 2016). U skladu s tim, usluga koristi suvremena tehnološka rješenja prilikom naplate na postojećim lokacijama ili putem aplikacije, web stranica ili NextBike infomaila.

⁸ Tijekom 2016. godine sustav javnih bicikala dobio je Zadar



Slika 46. Lokacije stajališta sustava javnih gradskih bicikala Nextbike u Gradu Šibeniku
Izvor podataka: Nextbike Šibenik, 2016

Godišnja članarina navedene usluge iznosi 79 kn, pri čemu standardni paket obuhvaća uslugu koja se prvih 30 minuta ne naplaćuje, dok svakih sljedećih 60 minuta korištenja košta 8 kn (manje od vozne karte I zona autobusa koja iznosi 10 kuna) (Nextbike Šibenik, 2016).

Prema podacima Nexbike-a Šibenik, pilot projektom je 2015. godine registrirano 1000 korisnika javnih bicikala što ukazuje na porast osviještenosti lokalnog stanovništva i turista o mogućnostima alternativne mobilnosti, bez obzira što postojeća mreža biciklističkih staza još uvijek nije razvijena (Nextbike Šibenik, 2016).



Slika 47 . Sustav javnih bicikla Grada Šibenika-stajalište Poljana
Izvor podataka: Nextbike Šibenik, 2016

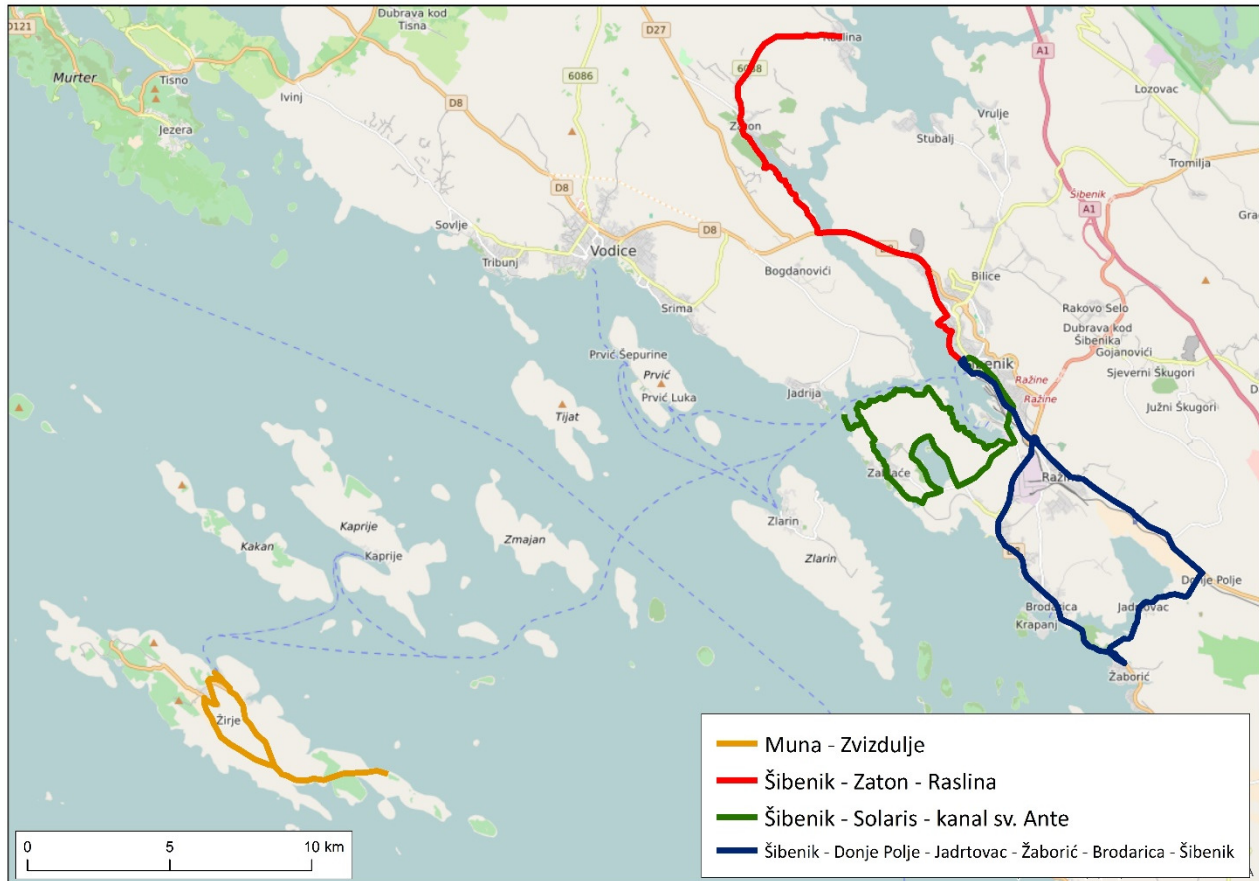
Generalno, postojeće stanje biciklističke infrastrukture ukazuje da je razvoj ovog oblika prijevoza na prostoru Grada u samim začecima. To se posebice odnosi na izgrađenost biciklističkih staza/putova, signalizaciju te ostalu popratnu infrastrukturu, posebice u izvan naseljima izvan Šibenika. Ipak, trenutno se izdvaja nekoliko ruta koje lokalno stanovništvo i turisti koriste za ovaj oblik prometa, pri čemu koriste postojeće cestovne prometnice koje su većinom vrlo opasne za bicikliste.

U pogledu dugoročnog razvoja urbane mobilnosti Grada najviše bi pažnje trebalo obratiti na one rute koje se odvijaju na postojećim gradskim i prigradskim cestovnim prometnicama koje trenutno nisu tehnički opremljene za potrebe razvoja biciklističkog prometa jer ne posjeduju posebnu traku za bicikliste. Iako su one trenutno neprilagođene potrebama biciklističkog prometa, one ipak čine potencijal koji bi se mogao realizirati kao neizostavni dio turističke ponude od kojeg bi korist imali i stanovnici i turisti koji posjećuju Grad. S obzirom na navedeno, trenutno se izdvaja nekoliko ruta koje bi se na šibenskom području mogle iskoristiti za razvoj biciklističkog prometa, a to su one prema Brodarici, Dubravi, Grebaštici, Jadrtovcu, smjeru Zatona te na otoku Žirju (tab. 7 i sl. 48.) (BikeandHike, 2016).

Tablica 7. Biciklističke rute na području Grada Šibenika

Trasa rute	Duljina staze (km)	Prosječno vrijeme prelaska od početne do završne točke (min)	Težina staze	Vrsta podloge makadam/asfalt (udio podloge u odnosu na cijelu duljinu staze)
Šibenik-Ražine-Donje polje-Jadrtovac-Brodarica-Šibenik	23,8	60	1/5	10%/90%
Šibenik-Mandalina-Velike Soline - Solaris-Zablance-Tvrđava sv. Nikole - Šetnica kroz kanal sv. Ante-Šibenik	23,3	90	2/5	10%/90%
Šibenik-Zaton- Raslina	14,1	60	2/5	0%/100 %
Muna- Zvizdulje (Žirje)	13,8	60	3/5	80%/20 %

Izvor podataka: BikeandHike, 2016



Slika 48. Biciklističke rute na području Grada Šibenika

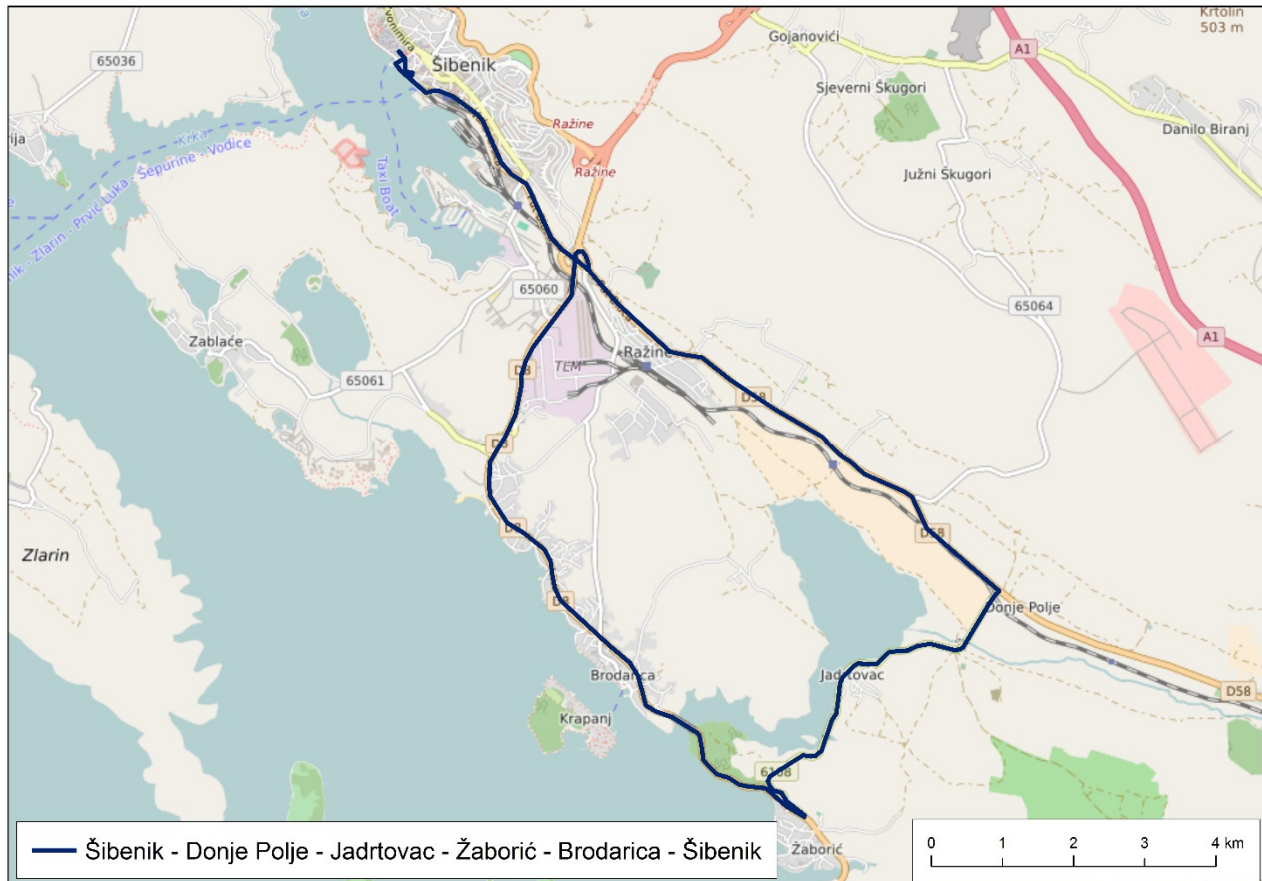
Izvor podataka: BikeandHike, 2016

Ukoliko obilježja postojećih ruta stavimo u kontekst povećanja urbane mobilnosti unutar područja Grada, uočava se kako se pojedini dijelovi mogu iskoristiti za potrebe daljnjeg razvoja biciklističke infrastrukture. Razlog tome je što su navedene rute gotovo u potpunosti cestovne (prevladava asfalt), nisu zahtjevne (ocjene 1/5 ili 2/5) te se mogu prevaliti unutar relativno kratkog vremena (unutar 90 minuta od prve do zadnje točke na ruti) što posebice vrijedi za nešto bliža prigradska naselja⁹.

Prva od ruta koja bi se mogla iskoristiti za razvoj biciklističkog prometa duljine je 23,8 km, a prolazi šibenskim gradskim ulicama (Vukovarska ulica i Put Bioca) do čvora Ražine, a potom nastavlja

⁹ Vrijeme putovanja bi se moglo smanjiti i korištenjem (nabavkom) pendeleka te sličnih bicikala koji nisu pokretani isključivo ljudskom snagom.

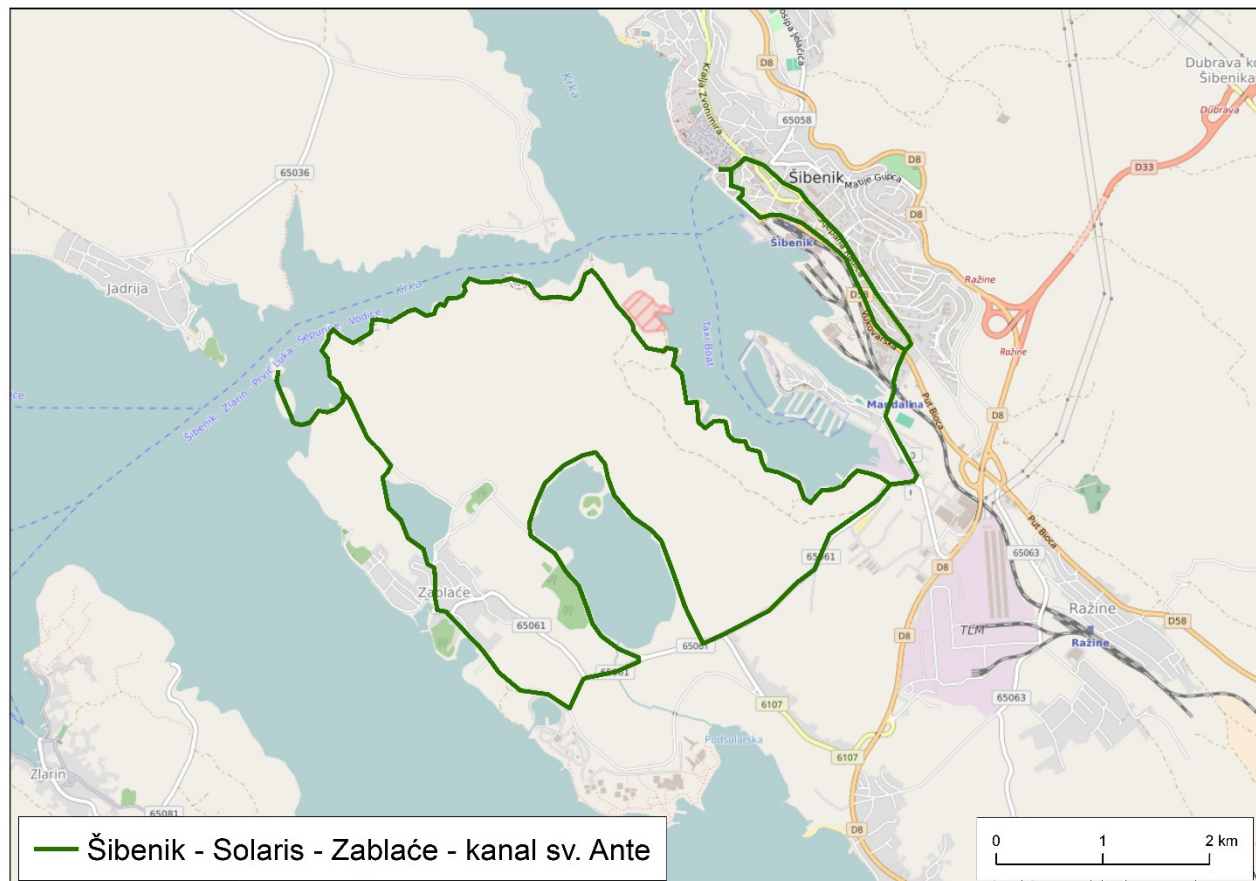
državnom cestom D58 i županijskom cestom (ŽC 6108) do Jadrtovca te kod Žaborića priključuje na Jadransku magistralu (Državna cesta D8) prema Brodarici (sl. 49).



Slika 49. Trasa rute Šibenik - Donje Polje - Jadrtovac - Žaborić - Brodarica - Šibenik

Izvor: BikeandHike, 2016

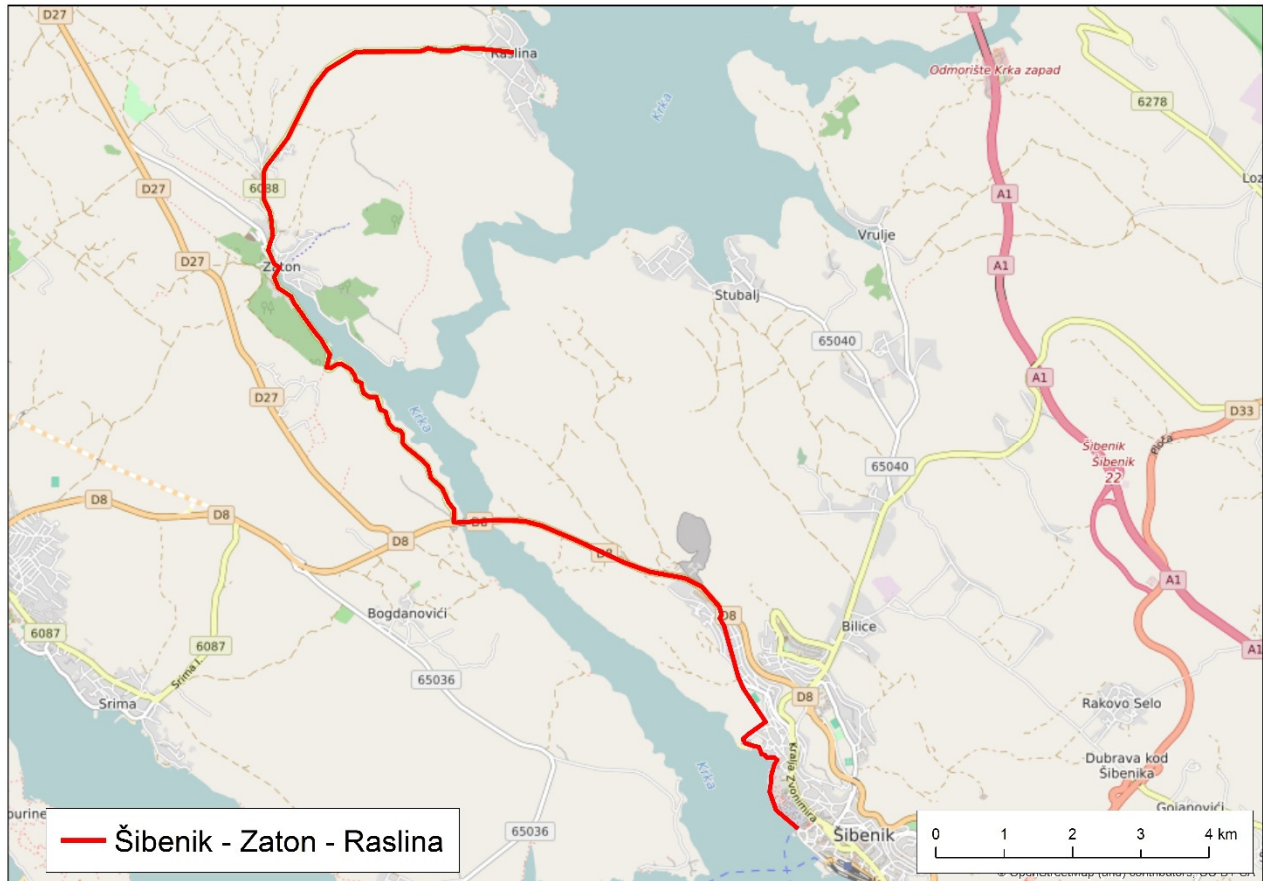
Druga ruta koja bi se mogla koristiti u pogledu unaprjeđenja biciklističkog prometa na području Grada prolazi šibenskim gradskim ulicama (Vukovarskom ulicom, ulicom Stjepana Radića te ulicom Vladimira Nazora) te se ulici Velimira Škorpika priključuje na lokalnu cestu (LC 65061) prema hotelskom kompleksu Solaris (Zablaću) (sl. 50).



Slika 50. Trasa rute Šibenik- Solaris – Zablacé - kanal Sv. Ante

Izvor podataka: BikeandHike, 2016

Posljednja ruta koja ima potencijal za izgradnju biciklističke infrastrukture je ona koja ide Jadranskom magistralom prema Zatonu i Raslini (sl. 51).



Slika 51. Trasa rute Šibenik- Zaton-Raslina

Izvor podataka: BikeandHike, 2016

Iako je državna cesta D8 vrlo opasna za bicikliste, posebice tijekom ljetnih mjeseci, ipak je za očekivati kako bi se u budućnosti pojedini dijelovi prometnica na zapadnom ulazu u naselje (ukoliko to dozvoljavaju postojeća tehnička izvedba prometnica i struktura ulica) mogli urediti za potrebe biciklista u skladu s važećim zakonskim prometnim propisima.

4.6.2 BIKIKLISTIČKI PARKING

Ova vrsta biciklističke infrastrukture obuhvaća sve vrste naprava za parkiranje bicikala (nosače, držače, stalke) te sustave za pohranu bicikala (spremnike i biciklističke stanice) koji omogućuju sigurno, pristupačno i uredno parkiranje bicikala što dugoročno doprinosi kvaliteti javnih prostora (Rupprecht-consult.EU, 2016). Postojeća biciklistička infrastruktura na području Grada je nedostatna jer većina površina koje se nalaze u blizini važnih gradskih javnih ustanova (škola, bolnica, domova



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

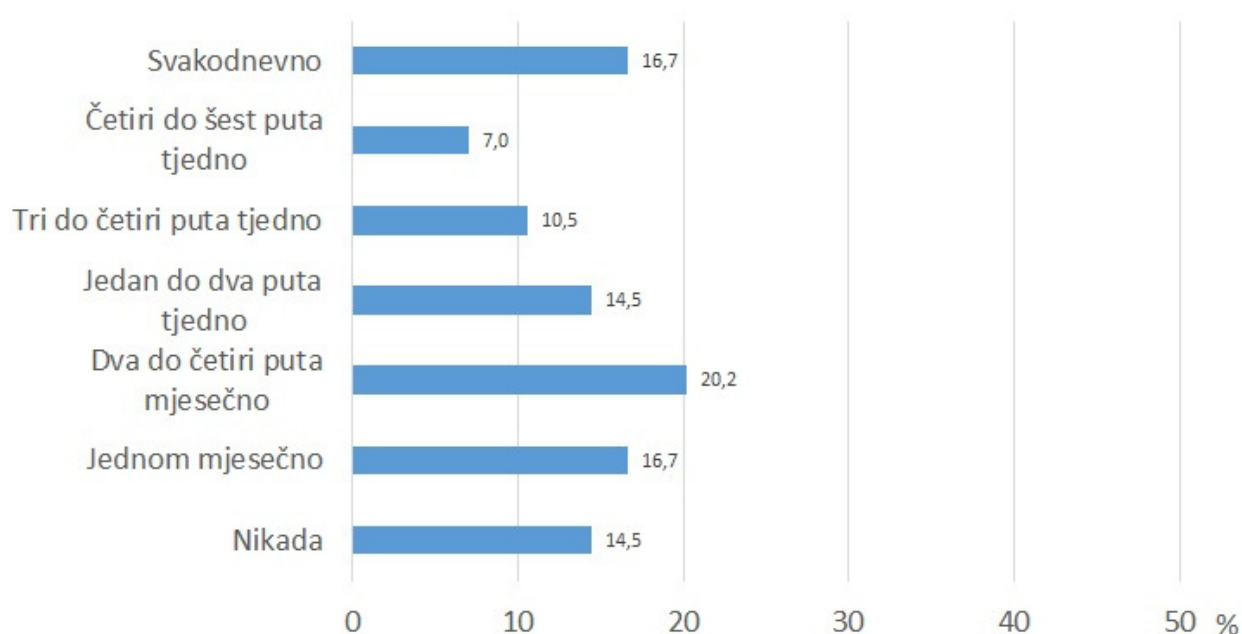
zdravlja, trgovina i sl.) nema osigurane minimalne uvjete za parkiranje bicikala. Kvaliteta postojećih parkirališta varira od lokacije do lokacije što uglavnom ovisi o starosti zgrade ispred koje se nalaze. Posebice, zabrinjava činjenica kako praksa uvođenja biciklističkih parkinga nije slučaj niti prilikom planiranja izvedbe objekata i popratne infrastrukture novih gospodarskih objekata (posebice supermarketa i trgovačkih centara).

4.6.3 INTERMODALNOST

Prometni terminali u blizini ulice Obala hrvatske mornarice, odnosno novootvoreni Gat Vrulje i Gat Krka čine potencijalni intermodalni čvor, odnosno mjesto na kojem dolazi do loma prometnog toka i omogućuje prelazak sa jednog transportnog sredstva na drugo. Ovdje se uz brodsku i trajektnu luku nalazi i autobusni te željeznički kolodvor (500 metara). To znači da na ovome mjestu postoje velike mogućnosti postizanja intermodalnog rješenja, križanja svih vrsta prometa: autobusnog, željezničkog, pomorskog te biciklističkog s mogućnošću uređenja *bike and ride* sustava. To znači kako bi se uvođenjem ovakvog sustava znatno povećale mogućnosti daljnje promocije bicikla kao ravnopravnog gradskog prijevoznog sredstva čime bi potencijalno mogli riješiti česta zagušenja u užem središtu grada (posebice tijekom turističke sezone).

4.7 PJEŠAČKI PROMET

Prema anketnom istraživanju koje je napravljeno za potrebe izrade Master plana održive mobilnosti grada Šibenika zaključeno je da stanovnici često pješače. Ispitanici su odgovarali na pitanje: „*Koliko ste često u zadnjih godinu dana pješačili (bez obzira na svrhu, 15 minuta bez zaustavljanja)?*“. Rezultati su prikazani na slici ispod (sl. 52).



Slika 52. Učestalost pješačenja prema anketiranju kućanstava 2016. godine

Svakodnevno pješači 16,7 % ispitanika. Na tjednoj razini pješači 32 % ispitanika, 36,9 % ispitanika pješači jednom do četiri puta mjesečno, a 14,5 % se izjasnilo da ne pješači nikada.

Ulicama Šibenika se tijekom sezone odvija intenzivan pješački promet, a postojeća morfološka struktura samog naselja znatno otežava pristupačnost glavnih turističkih atrakcija.

Najprometnije pješačke zone su povijesna gradska jezgra, područje gradske tržnice te područja važnijih gradskih znamenitosti kao turističkih atrakcija.

4.8 PROMET U MIROVANJU

Bez obzira što glavne gradske prometnice prolaze po njenom obodu, povijesna jezgra zbog nemogućnosti parkiranja i loših pješačkih komunikacija živi u svojevrsnoj prometnoj izolaciji. Ta situacija otežava život stanovnicima povijesne gradske jezgre te oni ne mogu obavljati ono što je u drugim dijelovima grada moguće, primjerice parkirati vlastiti automobil u relativnoj blizini kuće, dovesti građevinski materijal do kuće i sl. Osnovni problem koji se nameće je nedostatak parkirališnog prostora kao posljedica lošeg planiranja prometnih površina, odnosno prometa u mirovanju. Rješenjem problema parkiranja povijesna gradska jezgra bi dobila novu šansu za uzlet.

Gradski parking d.o.o. Šibenik, tvrtka u vlasništvu grada, upravlja s preko 1.500 parkirnih mjesta na 25 parkirališta raspoređenih po zonama (tab. 8). Od toga je 450 mjesta u funkciji samo tijekom ljetne sezone (lipanj - rujanj) za čiju svrhu koriste sezonsko parkiralište u Crnici, bivša zona TEF-a.

Tablica 8. Parkirališna mjesta pod upravom tvrtke Gradski parking d.o.o.

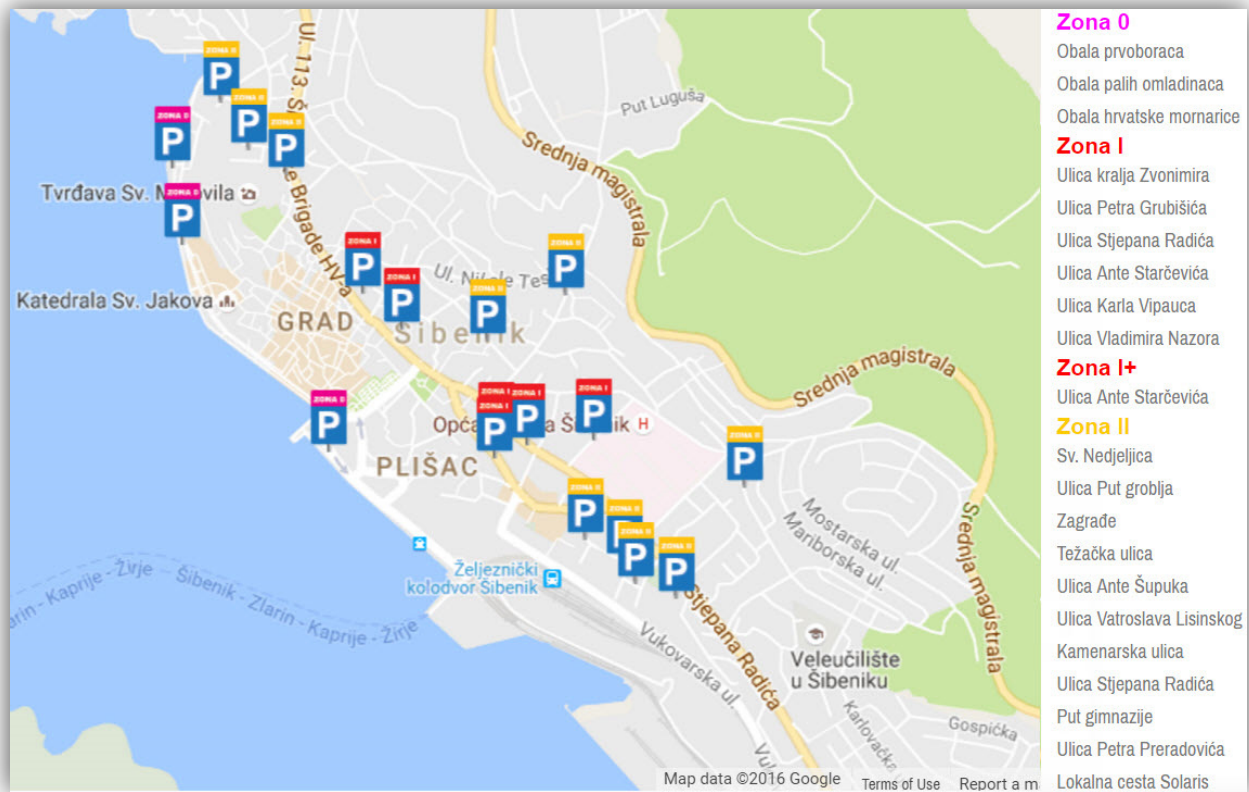
Tip parkinga	Ulični parking				Zatvoreni parking			UKUPNO
Zona	0	1	1+	2	A	B	C	sve zone
Br. parkirnih mjesta	158	159	17	372	392	90	38	1226

Izvor podataka: Gradski parking d.o.o.

4.8.1 Popis parkirališta i cijena parkiranja po zonama

- **ZONA 0** – parkirališta (sl. 53 i sl. 54):
 - Obala palih omladinaca
 - Obala prvoboraca
 - Obala Hrvatske mornarice

U navedenoj zoni cijena parkiranja iznosi 5,00 kn/satu tijekom godine, dok od 01.06. pa do 30.09. je udvostručena te iznosi 10,00 kuna/sat.



Slika 53. Parking zone u gradu Šibeniku – ulični parking

Izvor: gradski-parking.hr

- **ZONA I** - parkirališta:
 - Ulica Kralja Zvonimira (bivša Šarina pekara)
 - Ulica Petra Grubišića
 - Ulica Vladimira Nazora
 - Ulica Karla Vipauca
 - Ulica Stjepana Radića (do zgrade Suda)
 - Ulica A. Starčevića (sjever)

Cijena parkiranja u navedenoj zoni iznosi 5,00 kn/sat.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

-
- **ZONA I+** kojoj pripada parkiralište u Ulici Ante Starčevića gdje se parking naplaćuje 5,00 kn/sat
 - **ZONA II** - parkirališta:
 - Ulica Paška Trlaje i Ulica Ive Zaninovića (Sv. Nediljica)
 - Put Groblja
 - Zgrade
 - Težačka ulica,
 - Ulica Ante Šupuka (iza Robne kuće "CityLife" i ispred Tehničke škole),
 - Ulica Vatroslava Lisinskog,
 - Kamenarska ulica,
 - Ulica Stjepana Radića (Športska dvorana Baldekin),
 - Ulica Stjepana Radića (nogostup),
 - Ulica Stjepana Radića (oko Robne kuće Vidici),
 - Ulica Put Gimnazije,
 - Ulica Petra Preradovića,
 - Lokalna cesta Solaris

U zoni II cijena parkiranja iznosi 3,00 kn/sat.

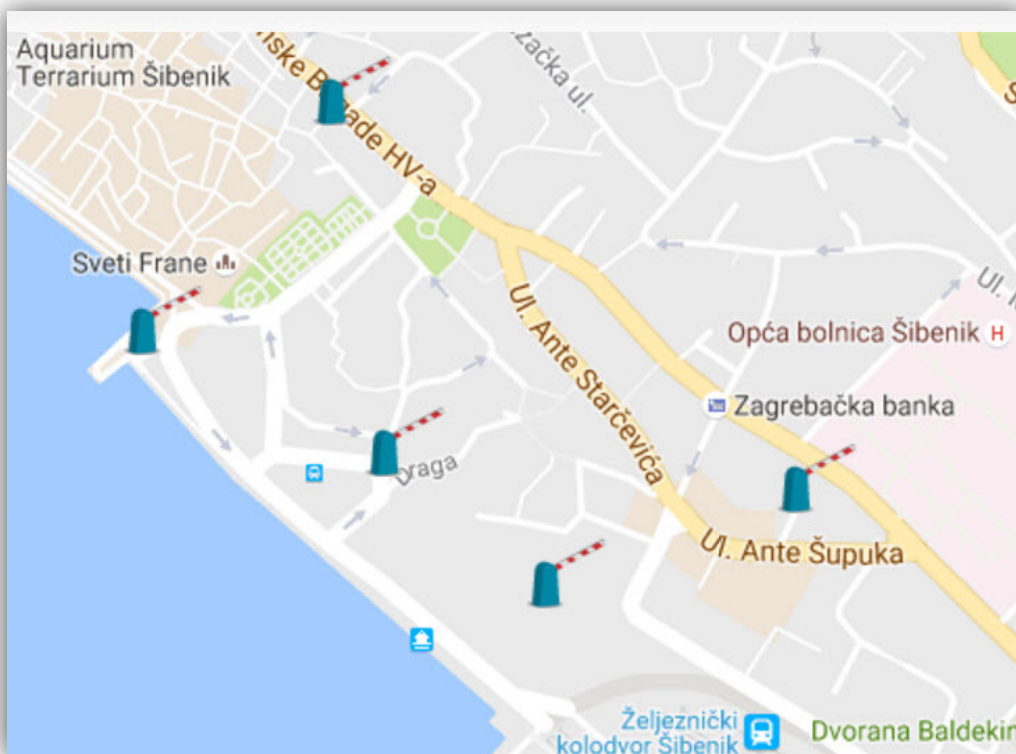
- **ZONA A** s pripadajućim parkiralištima:
 - Parkiralište „Draga”
 - Parkiralište „Željeznički kolodvor”
 - Ulica Stjepana Radića

Cijena parkiranja razlikuje se tijekom godine. U periodu od 01.06. do 20.09. iznosi 6,00 kn/sat dok je ostatak godine 5,00 kn/sat.

- Za **ZONU B**, kojoj pripada Parkiralište „Poljana”, i **ZONU C**, kojoj pripada parkiralište „Gat Krka”, vrijedi isti cjenik. Cijena parkiranja u razdoblju od 01.06. do 30.09. iznosi 10,00kn/sat s tim da se u vremenu od 24:00 h do 7:00 h plaća samo prvi sat parkiranja, a ostatak godine 5,00 kuna, s tim da se u vremenu od 21:00 h do 7:00 h plaća samo prvi sat parkiranja
- **Parkiralište za invalide** u Ulici Slobodana Macure koje je bez naplate
- **Sezonska parkirališta:** Parkiralište bazena u Crnici i TEF

Dnevna karta iznosi 20,00 kuna u periodu od 01.06. do 15.09., a ostatak godine parkirališta ne rade.

Tu pripada i parkiralište Solaris, koje u periodu od 01.07. do 31.08. naplaćuje parking 3,00kn/sat, a ostatak godine ne radi.



Slika 54. Parking zone u gradu Šibeniku – zatvoreni parking

Izvor: gradski-parking.hr



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

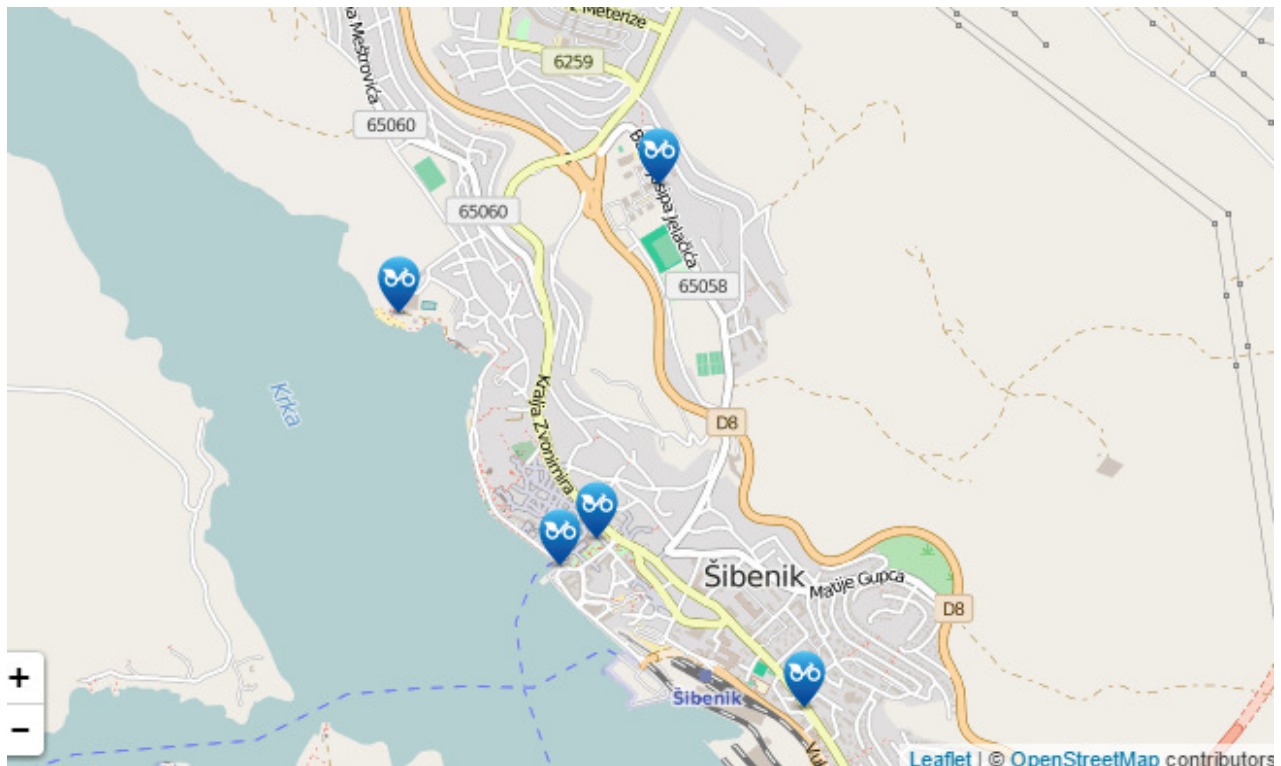
Europska unija

Na području grada Šibenika ne postoji javna garaža, te broj parkirališnih mjesta nije dostatan i nepovoljnog je prostornog razmještaja. Ulice u gradskim četvrtima poput Varoši, Crnice, itd. su zakrčene automobilima u mirovanju, pa zbog toga kroz neke dijelove grada dolazi do nemogućnosti intervencija hitnih službi. Trenutno je u fazi izrade projekt javne garaže na lokaciji postojećeg parkirališta „Poljana“, a generalnim urbanističkim planom predviđene su potencijalne lokacije za još tri javne garaže.

4.9 USLUGE DIJELJENJA PRIJEVOZNIH SREDSTAVA

4.9.1 BIKIKLISTIČKI PROMET

Od 2014. godine u Šibeniku je uspostavljen sustav javnih bicikala iako biciklistička mreža nije razvijena. Trenutno se u gradu nalaze 5 stajališta za bicikle na lokacijama: Gat Krka, Poljana, Baldekin, plaža Banj te Šubićevac (sl. 55). Detaljniji opis u poglavlju 4.6.



Slika 55. Lokacije biciklističkih stajališta u Šibeniku

Izvor: Nextbike.hr

4.9.2 TAKSI PRIJEVOZ

Na području Grada Šibenika registrirano je 40 autotaksi prijevoznika te 25 taksi stajališta. Za izdavanje dozvola zadužen je upravni odjel Grada Šibenika, a dozvole se izdaju na principu jedno vozilo-jedna dozvola. Prema dobivenim podacima (za koje ne postoji službena statistika) godišnje se preveze oko 24 000 osoba.

Procjena dugogodišnjih taksista i nadležnih službi je da se u zimskom periodu preveze oko 200 osoba dnevno, a u ljetnom 600. Također, procijenjeno je da je u zimskom periodu prosjek prijeđenih kilometara za vožnju oko 3 km, a ljeti oko 12 km. Cijena vožnje na području grada Šibenika ovisi o prijevozniku.

Privatna tvrtka, Taxi Cammeo, je u 2015. godini proširila svoje usluge i na grad Šibenik. Cijena vožnje iznosi 40 kn unutar 5km, odnosno za svaki sljedeći kilometar unutar grada 10kn više.

4.9.3 DOSTAVNA VOZILA

Nakon završenog pilot projekta dostave električnim vozilima u gradskoj jezgri, u sklopu projekta INTERMODAL, tvrtka Gradski parking d.o.o. je u travnju 2016. godine započela s obavljanjem nove koncesijske djelatnosti dostave robe stanovnicima i tvrtkama koji žive ili obavljaju djelatnost na području povijesne gradske jezgre Šibenika. Za vrijeme pilot projekta prikupljene su informacije o potrebama i navikama stanovništva na temelju kojih je izrađen pravilnik i cjenik usluga, odnosno definirane su potrebne karakteristike dostavnih vozila. Vozilo GOUPIL, koje obavlja usluge dostave, je električno radno vozilo niske razine potrošnje i nulte emisije štetnih plinova s dometom od 25 km (sl. 56).



Slika 56. Dostavno vozilo u povijesnoj jezgri Šibenika

Izvor: gradski-parking.hr

Glavna svrha djelatnosti je očuvanje povijesne gradske jezgre, sigurnost pješaka i podizanje kvalitete života stanovnicima gradske jezgre.

4.10 MREŽA ELEKTRIČNIH PUNIONICA

Iako je broj registriranih električnih vozila u Republici Hrvatskoj u kontinuiranom porastu najveći nedostatak ove vrste prijevoza je nedovoljan broj električnih punionica. Prvu električnu punionicu vozila u Šibeniku implementirana je Tehnička škola Šibenik 2015. godine iako dotad nije zabilježeno niti jedno registrirano električno vozilo na području Grada. Punionica služi i tranzitnom prometu.

Trenutno, mrežu električnih punionica na području Grada Šibenika čine ukupno tri punionice. Spomenuta punionica Tehničke škole te dvije punionice na adresi Ul. Jerka Šizgorića 1. U izgradnji su još dvije punionice na području hotelskog naselja Solaris (sl. 57).

Uz električnu punionicu vozila u Vodicama navedene punionice su jedine punionice na području Šibensko – kninske županije. Sljedeće najbliže punionice se nalaze u Biogradu na Moru sjeverozapadno, odnosno u Kaštelima jugoistočno od Šibenika.



Slika 57. Mreža električnih punionica na području Grada Šibenika
Izvor: puni.hr

4.11 PONUDA ZA PRIJEVOZ TERETA

Teretni promet ima jasnu međunarodnu komponentu jer povezuje luku Šibenik s kontinentom. Luka Šibenik povezana je cestovnom i željezničkom mrežom, koja se trenutno nalazi lošem infrastrukturuom stanju. Preko lučke infrastrukture ostvaruje se teretni promet unutar županijskog i šireg područja, dok je željeznički teretni promet uglavnom tranzitni s obzirom da luka Šibenik služi kao ulazna točka za međunarodni teretni promet prema srednjeeuropskim tržištima (sl. 58).



Slika 58. Luka Šibenik
Izvor: lukasibenik.hr

Razina teretnog prometa u luci Šibenik trenutno iznosi između 250.000 i 450.000 tona godišnje, što je nisko s obzirom na trenutne dostupne kapacitete i mogućnosti luke. U luci se nalaze tri terminala (tab. 9):

- ◇ terminal za pretovar fosfata – Dobrika,
- ◇ terminal za rasuti i generalni teret – Rogač i
- ◇ terminal za drvo.

Tablica 9. Kapaciteti terminala

Rb.	Terminal	Kapacitet terminala	Skladišni kapaciteti
1.	Terminal za pretovar fosfata - Dobrika	1.000.000 T/godišnje	110.000 T
2.	Terminal za rasuti i generalni teret - Rogač	800.000 T/godišnje	5.000 T
3.	Terminal za drvo	120.000 m ³ /godišnje	68.500 T

Izvor: lukasibenik.hr



Slika 59. Željeznički kolosijek u luci Šibenik

Izvor: lukasibenik.hr

Luka Šibenik ima glavnu ulogu kao logistički centar te zahtijeva učinkovitu vezu sa zaleđem. Daljnji razvoj i ulaganje u luku Šibenik je ključan za upravljanje povećanim količinama tereta i prevoženjem na kratke udaljenosti unutar Europske unije. Povezanost autocestom s glavnim koridorima već je ostvarena, dok je još potrebno učiniti mnogo toga kad je riječ o željezničkom prometu (sl. 59). Dodatno, veze s zračnim lukama Zadar i Split još uvijek nisu dovoljno kvalitetne.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

ZAHTJEVI ZA MOBILNOST

MASTER PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ŠIBENIKA

5 ZAHTJEVI ZA MOBILNOST

5.1 ČIMBENICI KOJI UTJEČU NA PROMETNU POTRAŽNJU

5.1.1 DINAMIKA STANOVNIŠTVA

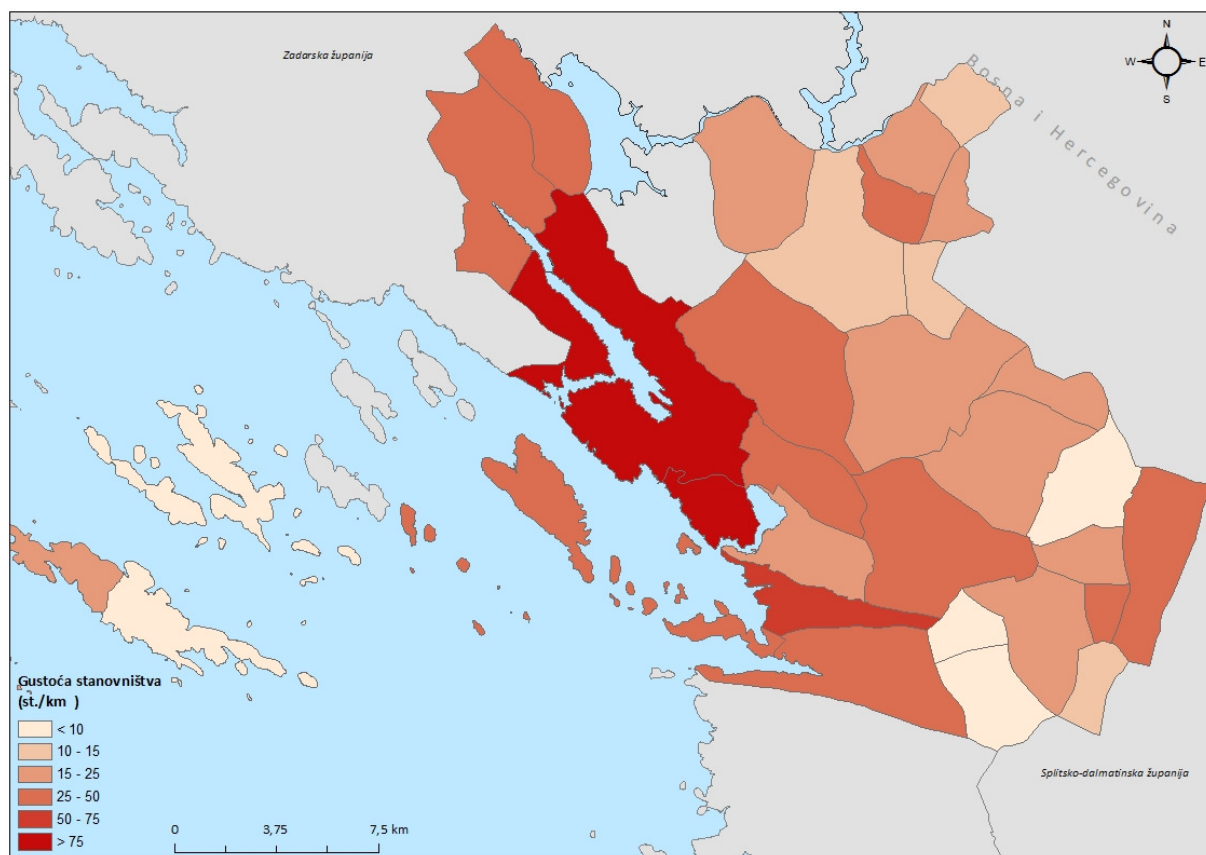
Prema posljednjem popisu stanovništva 2011. godine Grad Šibenik imao je 46.332 stanovnika što čini 42,4 % ukupnog stanovništva Šibensko-kninske županije. Od ukupno 46.332 stanovnika uvjerljivo najveći udio stanovništva živi u gradu Šibeniku (74 %) dok 26 % stanovništva živi u ostalom 31 naselju koja administrativno pripadaju Gradu Šibeniku (tab. 10). U 29 naselja koja imaju manje od 1.000 stanovnika živi tek oko 18 % stanovništva Grada dok u naseljima s više od 1.000 stanovnika (njih 3) živi čak 82 % ukupnog broja stanovnika što dokazuje neravnomjeran prostorni razmještaj stanovništva. Stanovništvo naselja Brodarice i Šibenika čine 80 % ukupnog broja stanovnika Grada Šibenika što ukazuje na obalnu i priobalnu orijentaciju stanovništva Grada.

Tablica 10. Prostorni razmještaj stanovništva Grada Šibenika 2011. godine

	Broj naselja	Broj stanovnika	Postotak stanovništva
0-100	7	446	0,96
100-500	17	4.045	8,73
500-1000	5	3.819	8,24
1000-5000	2	3.719	8,03
> 5000	1	34.302	74,04

Izvor podataka: Popis stanovništva 2011.

Kartografski prikaz gustoće naseljenosti Grada Šibenika potvrđuje navedene tvrdnje pa je tako na razini naselja najgušće naseljen grad Šibenik (777,8 stan/km²), a prati ga Brodarica s gustoćom naseljenosti od 418,8 stan/km² (sl. 60). Najmanja je pak gustoća naseljenosti zabilježena u naseljima u zaobalju pa tako čak 4 naselja imaju gustoću naseljenosti manju od 10 stan/km². Prosječna gustoća naseljenosti Grada Šibenika iznosi 114,5 stan/km² pri čemu je potrebno napomenuti da gustoću naseljenosti veću od prosjeka imaju samo već spomenuta naselja Šibenik i Brodarica.



Slika 60. Gustoća naseljenosti Grada Šibenika po naseljima 2011. godine

Izvor podataka: Popis stanovništva 2011.

Jedna od sastavnica općeg (ukupnog) kretanja broja stanovnika je prirodno kretanje stanovništva čije su glavne odrednice rodnost (natalitet) i smrtnost (mortalitet). Najčešće korišten pokazatelj rodnosti je stopa nataliteta koja predstavlja ukupan broj rođenih na 1.000 stanovnika nekog područja u određenom periodu. Opća stopa smrtnosti je s druge strane najjednostavniji pokazatelj smrtnosti, a pokazuje broj umrlih na tisuću stanovnika u određenom vremenskom razdoblju.

U razdoblju 2010. - 2015. god. prosječna stopa nataliteta Grada Šibenika iznosila je 8,3 ‰, dok je prosječna stopa mortaliteta iznosila 11,6 ‰ (tab. 11).

Prirodna promjena rezultat je razlike stopa nataliteta i mortaliteta i prema prevlasti jedne od tih dviju komponenti prirodna promjena može imati pozitivan ili negativan predznak odnosno može predstavljati prirodni rast ili prirodni pad stanovništva.

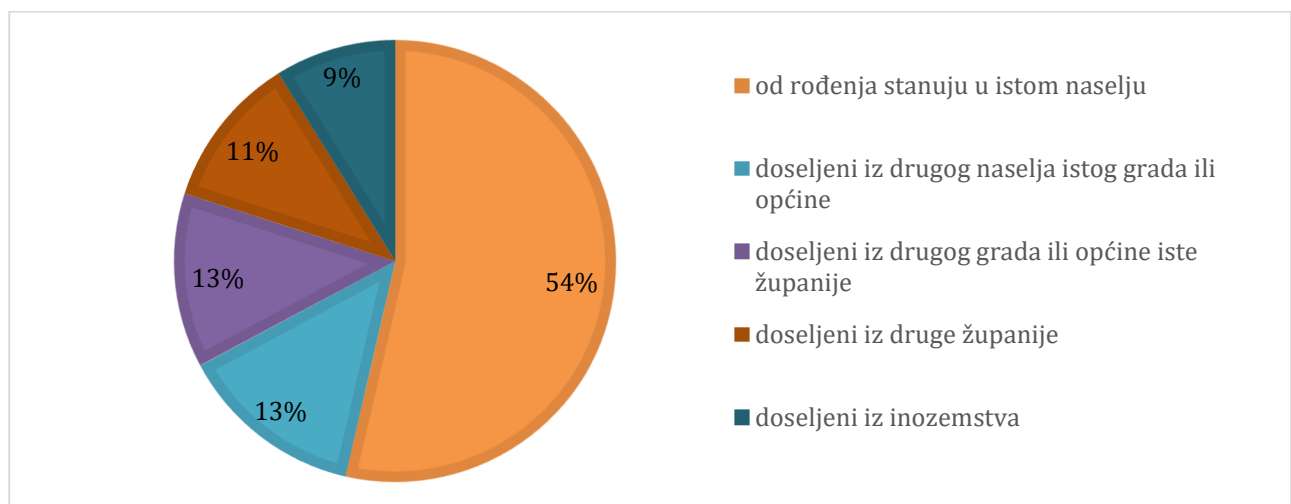
Tablica 11. Prosječne stope nataliteta, mortaliteta i prirodne promjene u Gradu Šibeniku u razdoblju 2010. – 2015.

	Stopa nataliteta	Stopa mortaliteta	Prirodna promjena
2010.	8,8	11,7	-3,0
2011.	8,3	10,4	-2,2
2012.	8,3	11,4	-3,2
2013.	7,9	11,3	-3,4
2014.	8,9	11,4	-2,5
2015.	7,7	13,5	-5,8

Izvor podataka: Državni zavod za statistiku, 2015

U promatranom razdoblju Grad Šibenik bilježi prirodni pad stanovništva čiji se razmjeri povećavaju iz godine u godinu. Prirodni pad stanovništva prisutan je i na razini Šibensko-kninske županije, ali ipak u nešto manjim razmjerima te iznosi 4,9 ‰. Izravna posljedica prirodnog pada stanovništva je smanjenje broja stanovnika, ali postoje još i neizravne posljedice koje nisu zanemarive poput starenja stanovništva, smanjenja kohorte radne snage, destabilizacija dobno-spolne strukture, smanjenje broja mladog stanovništva, itd.

Druga sastavnica općeg (ukupnog) kretanja stanovništva je prostorna pokretljivost stanovništva odnosno migracije. Više od polovice ukupnog stanovništva Grada Šibenika od rođenja stanuje u istom naselju, 37 ‰ stanovnika doselilo je iz drugog naselja Grada, Županije ili Republike Hrvatske dok se 10 ‰ stanovnika Grada Šibenika doselilo iz inozemstva (sl. 61).

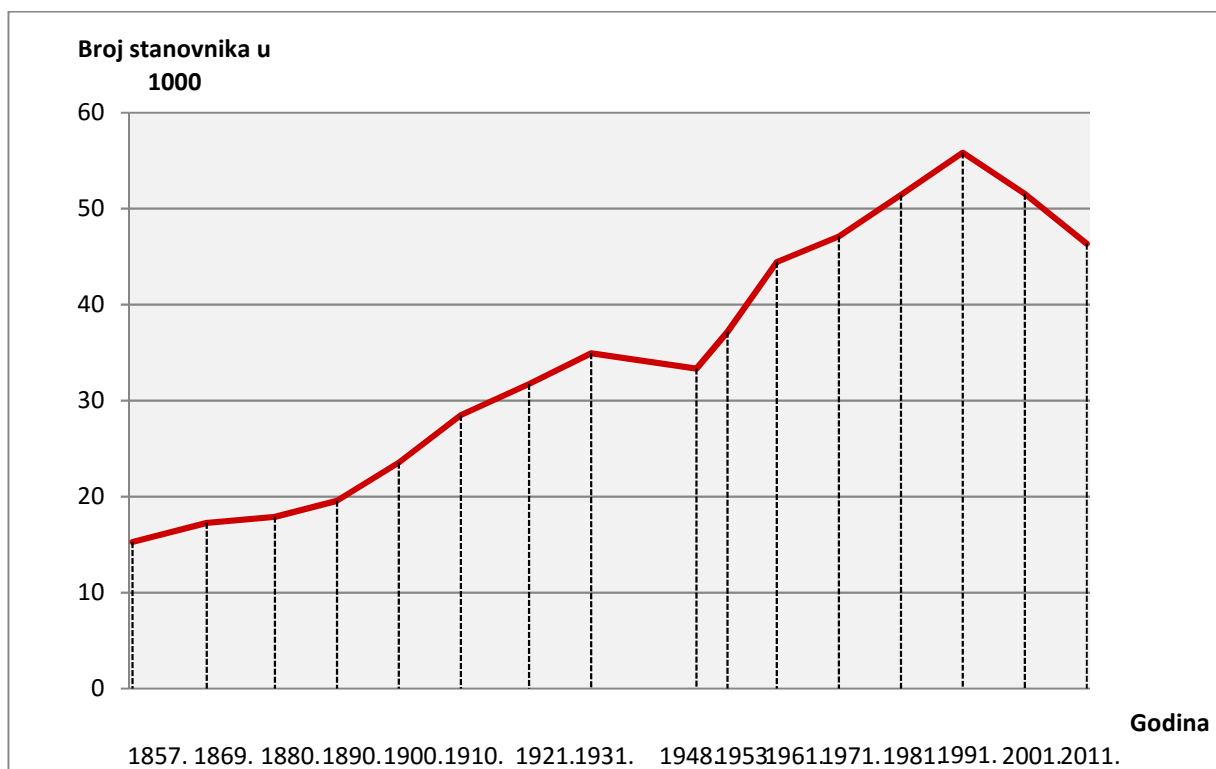


Slika 61. Migracijska obilježja stanovništva Grada Šibenika 2011. godine

Izvor podataka: Popis stanovništva 2011.

Broj stanovnika Grada Šibenika rastao je kontinuirano tijekom prvih sedam popisa stanovništva (za 128 %), a nakon blagog pada 1948. uslijed izravnih utjecaja Drugog svjetskog rata zbog urbano locirane industrijalizacije 1950-tih godina naglo povećava broj stanovnika (prosječni godišnji rast 2,19 %) tako da je imao veći prosječni rast od Splita (Jurić, Poljičak, 2015). Od 1970-tih godina slijedi sporija dinamika rasta kada Šibenik demografski zaostaje za susjednim gradovima (Zadrom i Splitom) što je rezultat smanjenog prirodnog prirasta i slabljenja preseljavanja iz sela u grad jer su ruralni krajevi do tada jako depopulirali te su na taj način presušili izvori potencijalnih migranta sa sela (sl. 62).

Popisom 1991. bilježi se najveći broj stanovnika (55.842) da bi pod utjecajem ratnih zbivanja 1990-tih i složenih demografskih posljedica doživio pad stanovnika od 7,7 %. U posljednjem međupopisnom razdoblju nastavlja se pad ukupnog broja stanovnika za 10,1 % za što razlog pronalazimo u jačem iseljavanju (mladih u reproduktivnoj dobi) uslijed teške gospodarske situacije (Jurić, Poljičak, 2015).



Slika 62. Kretanje broja stanovnika Grada Šibenika 1857. – 2011.

Izvor podataka: Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857.-2001., Popis stanovništva 2011.

Za bolje razumijevanje dinamičnih značajki stanovništva potrebni su ipak složeniji pokazatelji od općeg kretanja stanovništva, a koji mogu dati detaljniju sliku određenog prostora i razdoblja. Jedan od korisnih pokazatelja su tipovi općeg kretanja stanovništva koji pokazuju odnos i utjecaj prirodne promjene i migracije u nekom razdoblju (Nejašmić, 2005). Dva su osnovna tipa općeg kretanja

stanovništva: imigracijski i emigracijski od kojih se svaki tip dijeli na 4 podtipa koji se određuju prema intenzitetu emigracijskog ili imigracijskog obilježja te prema pozitivnoj ili negativnoj prirodnoj promjeni (Nejašmić, 2005). Grad Šibenik pripada tipu I₄ – vrlo slaba obnova imigracijom kojeg karakteriziraju negativna prirodna promjena kao i popisom utvrđeno kretanje stanovništva, ali je stopa popisom utvrđenog smanjenja broja stanovnika manja od stope prirodne promjene.

Sastav stanovništva prema spolu pokazuje brojčani odnos muškog i ženskog stanovništva pri čemu su velike neravnoteže sastava prema spolu uglavnom posljedica nenormalnih društvenih zbivanja poput rata, selektivne migracije prema spolu itd. (Nejašmić, 2005).

Pril analizi spolne strukture potrebno je naglasiti da postoji razlika u rađanju ženske i muške djece te se u prosjeku rađa 5-6 % više muške djece (diferencijalni natalitet), ali više stope mortaliteta muškaraca počinju već od rođenja i traju tijekom čitava života pa dominacija broja žena raste sa starošću (diferencijalni mortalitet) (Jurić, Poljićak, 2015). Osnovni pokazatelj sastava prema spolu je koeficijent maskuliniteta, odnosno feminiteta koji pokazuju broj muških na sto ženskih stanovnika, odnosno broj ženskih na 100 muških stanovnika. Koeficijent feminiteta u Gradu Šibeniku iznosi 106,8 što je veće od koeficijenta feminiteta Šibensko-kninske županije (104,1) (tab. 12). Posljedica je to činjenice da gradska naselja bilježe osjetan višak ženskog stanovništva što je izravna posljedica migracije selo-grad, ali i diferencijalnog mortaliteta budući da žene žive duže od muškaraca stoga se javlja prevlast žena u starijim dobnim skupinama (Nejašmić, 2005).

Tablica 12. Pokazatelji sastava stanovništva Grada Šibenika prema spolu i dobi 2011. godine

	Udjeli velikih dobnih skupina (%)			Indeks starosti	Koeficijent feminiteta
	0-14	15-65	65+		
Boraja	20,1	69,1	10,8	54,0	94,5
Brnjica	11,1	59,7	29,2	262,5	100,0
Brodarica	14,3	69,0	16,7	116,5	105,3
Čvrljevo	12,5	57,8	29,7	237,5	106,5
Danilo	11,2	63,8	25,0	223,8	98,9
Danilo Biranj	14,5	64,5	21,0	145,3	99,1
Danilo Kraljice	10,6	57,7	31,7	300,0	131,1
Donje Polje	14,2	70,8	15,0	105,3	113,6
Dubrava kod Šibenika	14,7	63,5	21,9	148,9	107,5
Goriš	6,8	63,3	29,9	440,0	119,4
Gradina	13,2	63,4	23,4	177,5	95,5



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Grebaštica	14,4	68,9	16,6	115,6	93,6
Jadrtovac	5,8	65,5	28,7	490,0	103,6
Kaprije	2,6	55,0	42,3	1600,0	80,0
Konjevrate	9,2	64,2	26,6	287,5	106,0
Krapanj	10,6	61,2	28,2	266,7	117,9
Lepenica	8,8	63,2	27,9	316,7	83,8
Lozovac	11,1	66,3	22,6	202,4	95,7
Mravnica	8,6	51,4	40,0	466,7	141,4
Perković	14,4	64,0	21,6	150,0	105,6
Podine	3,8	61,5	34,6	900,0	85,7
Radonić	11,4	63,3	25,3	222,2	92,7
Raslina	15,9	65,3	18,9	118,9	108,5
Sitno Donje	14,4	67,7	17,8	123,5	102,5
Slivno	7,3	59,1	33,6	462,5	111,5
Šibenik	14,1	67,5	18,4	130,5	108,3
Vrpolje	14,8	70,0	15,2	102,6	97,5
Vrsno	4,5	55,2	40,3	900,0	86,1
Zaton	10,2	67,3	22,5	220,0	99,2
Zlarin	6,3	53,9	39,8	627,8	104,3
Žaborić	12,1	65,6	22,3	184,5	106,5
Žirje	0,0	37,9	62,1	0,0	102,0
UKUPNO	13,8	67,0	19,2	139,4	106,8

Izvor podataka: Popis stanovništva 2011.

U dobnoj strukturi stanovništva Grada Šibenika 2011. godine prevladava dobna skupina 15-64 s 67 % , a posebnu pozornost treba obratiti na veći udio starog (65+) od mladog (0-14) stanovništva što direktno ukazuje na uznapredovali proces demografskog starenja stanovništva. Jedan od najpouzdanijih pokazatelja dobne strukture stanovništva, a time i procesa demografskog starenja (Jukić, Poljičak, 2015) je indeks starosti koji pokazuje brojčani odnos starih 65 i više i mladih 0-14 godina, a koji za Grad Šibenik iznosi 139,4 što je još uvijek manje od indeksa starosti Šibensko-kninske županije (154,5).

Visoki udio starog u ukupnom stanovništvu naselja Grada Šibenika utječe na potražnju za uslugama javnog prijevoza jer je provedenom anketom potvrđeno kako veći dio starog stanovništva okolnih naselja Šibenika ne posjeduje vozačku dozvolu niti automobil stoga zbog nedostatka izbora moraju



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

koristiti usluge međugradskog autobusnog prijevoza. Daljnje povećanje te dobne skupine uvjetovat će i povećanje potražnje za uslugama javnog prijevoza.

5.1.2 EVOLUCIJSKI OKVIR I STRUKTURA NASELJA

Grad Šibenik u razdoblju nakon Drugog svjetskog rata obilježen je procesima urbane transformacije budući da je „tijekom Drugog svjetskog rata u više navrata bio teško bombardiran što je ostavilo teške posljedice na urbanom tkivu grada“ (Poljičak, 2015; 71). Istodobno, s obnovom srušenih dijelova unutar stare urbane jezgre gradi se nova industrija na gradskom rubu i određuje smjer prostornog širenja grada. Najpoznatije tvornice TEF i TLM dalekosežno su utjecale na urbanu preobrazbu Šibenika nakon Drugog svjetskog rata. Procesi urbane industrijalizacije, urbanizacije te deagrarizacije i deruralizacije doveli su do preseljenja stanovništva u Šibenik što se nastavilo do 1990-ih godina (Poljičak, 2015). Industrijalizacija i urbanizacija jačale su tijekom 1970-ih i 1980-ih što je još više dovelo do izražaja urbanocentričnu razvojnu strategiju Šibenika. Iako je industrija bila monocentrična djelatnost, u tom razdoblju turizam postaje sve poželjnijom gospodarskom granom u priobalju. Turizam u narednim godinama okosnicom razvoja cijelog područja (i u čiju korist je išla propast spomenutih industrija) stoga se prostor mijenja u skladu s razvojnim potrebama i zahtjevima turizma. U Generalnom urbanističkom planu (GUP) grada Šibenika stoji kako je dio postojećih industrijskih djelatnosti stavljen izvan funkcije što se ponajviše odnosi na lokaciju TEF-a dok se industrijsko područje TLM-a polako transformira i preuzima druge gospodarske funkcije. Šibenik se razvio u najsnažnije središte rada Šibensko-kninske županije i „teško se snašao u tranzicijskom razdoblju i suočio s potrebom restrukturiranja klasičnih industrijskih grana, uz jaču orijentaciju na uslužne djelatnosti“ (Radeljak, 2012; 350). Kako je industrijska baza oslabila i zastarjela, na području Grada Šibenika pojavila se ozbiljna opasnost prevelike orijentacije na turističku djelatnost koja bi ovom prostoru donijela nove probleme.

Grad Šibenik izdužen je u potezu od Njivica do Mandaline i na jedinoj prometnici koja povezuje cijeli grad prolazeći njegovim središtem stvarale su se velike prometne gužve u žarišnim vremenskim točkama odlaska/povratka s posla, a koje su se znatno povećavale tijekom turističke sezone. Izgradnjom Šibenskog mosta na Jadranskoj magistrali '60-ih godina prošlog stoljeća rasteretio se dio gradskog prometa, međutim, u užem dijelu grada značajan problem i dalje su predstavljale prometne gužve kao i nedovoljan broj parkirališnih mjesta (Poljičak, 2015), a ti problemi i danas su jedno od obilježja gradskog prometa. Industrijalizacija i kasnije turistifikacija utjecale su na porast broja stanovnika obalnog područja jer su stanovnici iz zaleđa Šibensko-kninske županije kao i s otoka

naselili priobalni pojas gdje se osim Šibenika kao centralnog naselja razvijaju i okolna naselja poput Pirovca, Vodica, Primoštena, Brodarice, Jadrtovcia itd. (Bjelajac, 2008). Demografska analiza dokazala je demografsku jačinu grada Šibenika i priobalnih naselja, međutim buduća kretanja teško je predvidjeti s obzirom da ta naselja imaju veći broj stanovnika zahvaljujući imigraciji, a teško je srednjoročno ili dugoročno procijeniti kakva će biti migracijska kretanja u budućnosti. Projekcija stanovništva za 2020. i 2030. godinu (Demografski scenariji 2013) iznosi poražavajuće podatke o smanjenju broja stanovnika Županije za 7,5 % 2020. odnosno za čak 18,5 % 2030. godine u odnosu na 2013. godinu koja je uzeta kao baza projekcija. Negativni demografski procesi zasigurno će obilježavati i Grad Šibenik, ali u nešto manjim razmjerima budući da Grad Šibenik gubi stanovništvo po znatno nižim stopama od jedinica lokalne samouprave u zaleđu Županije.

Za potrebe analize izrađena je demografska projekcija Grada Šibenika matematičkom metodom linearne ekstrapolacije jer se očekuje da će budućnost sličiti prošlosti. Prema dobivenim rezultatima projekcija stanovništvo Grada Šibenika 2020. godine smanjit će se za 5,9 % u odnosu na 2011. godinu, a 2030. godine Grad Šibenik će imati čak 12,5 % stanovništva manje (tab. 13). Ukoliko se nastave sadašnji trendovi 2030. godine grad Šibenik imat će manje od 30.000 stanovnika dok će neka naselja u potpunosti ostati bez stanovnika (Vrsno). U 8 naselja će porasti broj stanovnika što se u većoj mjeri odnosi na priobalna naselja koja privlače stanovništvo zbog razvoja turizma.

Tablica 13. Projekcije stanovništva Grada Šibenika 2020., 2025. i 2030. godine

Naselja	Projekcija 2020.	Projekcija 2025.	Projekcija 2030.
Boraja	251	252	253
Brnjica	66	62	59
Brodarica	2.695	2.785	2.874
Čvrljevo	43	32	20
Danilo	339	319	298
Danilo Biranj	429	421	414
Danilo Kraljice	82	70	58
Donje Polje	298	315	332
Dubrava kod Šibenika	1.157	1.142	1.126
Goriš	121	106	92
Gradina	276	261	246
Grebaštica	977	999	1.021
Jadrtovac	143	128	112
Kaprije	230	253	276
Konjevrate	165	160	156
Krapanj	110	76	43
Lepenica	49	39	28
Lozovac	349	339	328
Mravnica	77	81	85
Perković	107	105	103
Podine	14	8	1

Radonić	74	71	68
Raslina	560	556	552
Sitno Donje	502	469	436
Slivno	96	88	80
Šibenik	31.820	30.441	29.062
Vrpolje	745	728	711
Vrsno	27	5	0
Zaton	870	810	750
Zlarin	291	295	299
Žaborić	547	585	623
Žirje	84	74	63
GRAD ŠIBENIK	43.594	42.073	40.552

Izvor: Izračun autora na temelju podataka Popisa stanovništva 2001. i 2011. godine

5.1.3 DOSTUPNOST KULTURNIH I PRIRODNIH TURISTIČKIH ATRAKCIJA

Kvalitetna organizacija prometnog sustava jedan je od ključnih faktora razvoja turističke djelatnosti. Sukladno tome, organizacija prometnog sustava Grada Šibenika u tom pogledu ima vrlo važnu ulogu u pružanju kvalitetne i efikasne podrške turističkoj djelatnosti (Šolman, 2010). Međutim, neravnomjerno razvijanje razvoja pojedinih prometnih grana na području Grada trenutno ukazuje na različitu dostupnost postojećih turističkih atrakcija. Sukladno Zakonu o zaštiti prirode (2013) na prostoru je Šibensko-kninske županije nalazi se cijelom ili dijelom površine trinaest zaštićenih područja od čega dva nacionalna parka, dva parka prirode, sedam značajnih krajobrazra i dva spomenika prirode (tab. 14).

Tablica 14. Zaštićena područja prirode u Šibensko-kninskoj županiji prema stanju iz 2014. godine

Kategorija zaštite	Zaštićena područja		
	Naziv područja	Godina proglašenja	Površina unutar Županije (km ²)
Nacionalni park	Kornati	1980.	218
	Krka	1985.	109
Park prirode	Velebit (dio)	1981.	8
	Vransko jezero (dio)	1999.	15
Spomenik prirode	Geološki slojevi u Staroj straži kod Knina	1961.	0,012
	Vrela rijeke Cetine	1972.	0,3
Značajni krajobraz	Krka - krajolik (gornji tok)	1948.	2,6
	Rijeka Krčić	1964.	2,8
	Žutsko-sitska otočna skupina	1967.	100,06



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

	Vodeni tok i kanjon Čikole	1967.	9,25
	Krka - krajolik (donji tok)	1968.	30,25
	Kanal-luka u Šibeniku	1974.	10,95
	Gvozdenovo-Kamenar	1974.	5,5

Izvor podataka: PPŠKŽ, 2014

Svi navedeni čine vrijedne prirodne resurse prema kojima je potrebno osigurati kvalitetnu prometnu dostupnost, uz poštivanje svih zakonskih odredbi zaštite okoliša. Ukoliko tome pribrojimo 237 kulturno – manifestacijskih resursa (kulturno – povijesna baština, lokaliteti vezani uz znamenite povijesne ličnosti, kulturne ustanove, hodočasnički lokaliteti i događaji) i 10 potencijalnih atrakcija i paraatrakcija (vodeni parkovi, wellness centri, golf igrališta, kockarnice i *shopping* centri) koje se nalaze na području Grada, to znatno povećava zahtjeve za kvalitetnim rješenjima u postizanju urbane mobilnosti (PPŠKŽ, 2016; Registar kulturnih dobara, 2016).

Prema provedenom anketnom istraživanju Instituta za turizam, turisti koji dolaze u Hrvatsku najčešće putuju cestovnim prometom (88,4 % ispitanika) dok je drugi najzastupljeniji oblik prometa zračni (10,9 %). Željezničkim prometom dolazi svega 0,2 %, a pomorskim 0,5 %. Dakle, cestovni promet je glavna prometna grana unutar hrvatskog prometnog sustava pa i šibenskog, dok ostale grane imaju nešto manji značaj za turizam, izuzev zračnog prometa koji ima visok porast broj dolazaka zbog uvođenja *charter* letova i linijskog prijevoza od strane niskotarifnih zrakoplovnih kompanija (TOMAS, 2015).

U pogledu dostupnosti kulturnih i prirodnih atrakcija na području Grada najveću ulogu ima autocesta A1 koja iako ne prolazi područjem Grada ima neizmjernu važnost na dostupnost atrakcija jer omogućuje brzo i kvalitetno putovanje s ostatkom Hrvatske i širom regijom. Uz autocestu, vrlo važnu ulogu imaju postojeće državne, županijske i lokalne ceste, a posebice Jadranska magistrala (D8) koja prolazeći kroz obalni dio omogućuje laku dostupnost priobalnih i obalnih atrakcija. Uz nju tu su i ceste D1 (Knin-Kijevo), D56 (Skradin-Drniš), D58 (Šibenik-Vrpolje) i D27 (Grabovci-Šibenski most) koje zajedno sa županijskim i lokalnim cestama čine razgranatu mrežu prometnica koje omogućuju dostupnost atrakcija u zaobalju.

S druge strane, dostupnost turističkih atrakcija željeznicom nije zadovoljavajuća jer je postojeća mreža slabo razgranata što ne doprinosi brzom i efikasnoj dostupnosti glavnih atrakcija. Uzrok tome je specifičan prometni put željeznice koja uglavnom prolazi podalje od središta glavnih naselja što znači da je dostupnost glavnim atrakcijama potrebno osigurati u kombinaciji s drugim oblicima prometa. U



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

pogledu dostupnosti atrakcija Grada zračnim prometom, ona još uvijek nije zadovoljavajuća jer trenutno ne postoji izravna povezanost javnim prijevozom između zračnih luka Zadar i Split s Autobusnim kolodvorom Šibenik. Iako postojeći trendovi ukazuju na porast interesa za destinacijama Grada i Županije koji je vidljiv u povećanju turističkih dolazaka, većina prirodnih i kulturnih atrakcija Grada nije dostupna javnim prigradskim autobusnim prijevozom.

U slučaju dostupnosti glavnih turističkih atrakcija javnim gradskim autobusnim prijevozom na području naselja Šibenik, one su dostupne u kratkom vremenu nakon zaustavljanja autobusa na postojećim stajalištima unutar kratkog vremena (cca 5-10 min). Tome pridonosi i relativno mala površina morfološki izgrađenog dijela samog naselja koje je moguće prevaliti unutar kratkog vremena. To znači da je naselje Šibenik pogodno za valorizaciju glavnih atrakcija kroz alternativne oblike urbane mobilnosti – pješice i biciklom.

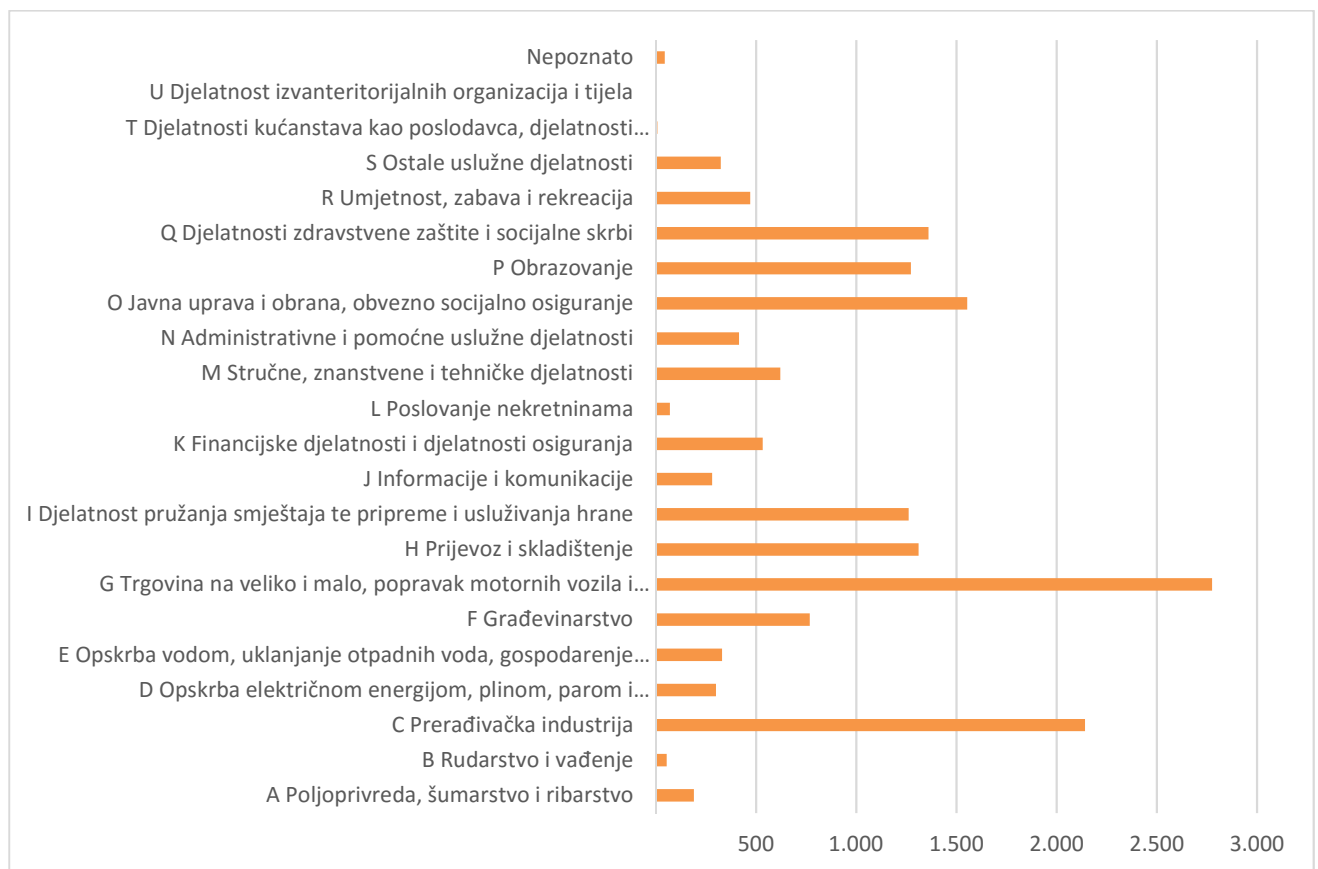
Dostupnost atrakcija ovim prijevoznim sredstvom na području naselja izvan Šibenika, ovisi o udaljenosti atrakcije i povezano je s osobnim razlozima odabira ovog prijevoznog sredstva za odlazak do željene atrakcije. Iako postojeća prometna mreža nije prilagođena potrebama biciklista, ona se neprestano razvija kroz razvoj biciklističkih ruta koje uključuju i zaustavljanje pokraj različitih prirodnih i kulturnih atrakcija.

Posljednji oblik prometa koji omogućuje valorizaciju turističkih atrakcija na području Grada je pomorski promet. Iz Gradske luke Šibenik trenutno prometuju dvije trajektne linije: Šibenik – Zlarin – Prvić Luka – Prvić Šepurine – Vodice i Šibenik – Zlarin – Obonjan – Kaprije – Žirje. Prosječno vrijeme putovanja na brodskoj liniji Šibenik – Vodice iznosi oko 75 minuta dok se do najudaljenijeg otoka u šibenskoj skupini otoka, Žirja, putuje oko 100 minuta.

Dakle, glavne su atrakcije na otocima dostupne ovisno o organizaciji postojećih linija, pri čemu su spomenuta vremena putovanja preduga za kvalitetnu turističku valorizaciju otočnih atrakcija. Iako je riječ o otocima manje površine koji se mogu obići u kratkom vremenu, pojedini dijelovi otoka nemaju zadovoljavajuću dostupnost što znatno otežava pristup glavnim atrakcijama. Ovaj je problem posebice izražen na otoku Žirju koje se ističe većim brojem uvala u kojem se nalaze manje zaselci koji su udaljeni od glavnog trajektnog pristaništa i do 20 min hoda.

5.1.4 DINAMIKA PROIZVODNJE I USLUGA

Analiza podataka popisa stanovništva 2011. o zaposlenima prema područjima djelatnosti pokazuje izrazitu prevlast djelatnosti trgovine na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikala (17,2 % svih zaposlenih) nakon koje slijedi prerađivačka industrija s 13,3 % (sl. 63).



Slika 63. Zaposleno stanovništvo Grada Šibenika prema sektorima djelatnosti 2011. godine

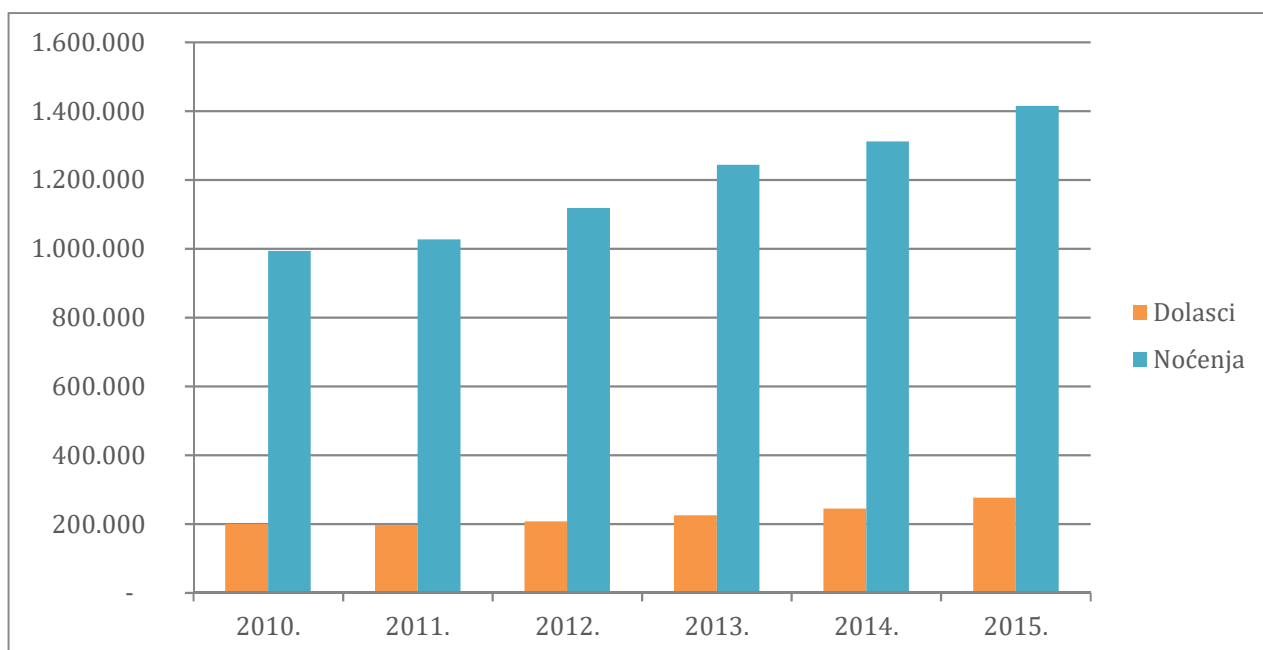
Izvor podataka: Popis stanovništva 2011.

U usporedbi s podacima popisa stanovništva 2001. godine vidljiv je preokret u udjelima promatranih sektora budući da je 2001. godine izrazitu prevlast imala prerađivačka industrija s 18,4 % ukupno zaposlenog stanovništva dok 2011. godine ima udio od 13,3 %. U odnosu na 2001. godinu porasli su udjeli zaposlenih u uslužnim djelatnostima: udio zaposlenih u sektoru trgovine na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikala 2001. godine iznosio je 14,1 %, a 2011. godine udio se povećao

na 17,2 % dok je sektor Hoteli i restorani¹⁰ 2001. godine imao 6,2 % ukupno zaposlenih, a njegov se udio 2011. godine povećao na 7,2 %.

Potvrda je to podataka iznesenih u prethodnom poglavlju o važnosti prerađivačke industrije u Šibeniku te preorijentaciju gospodarstva s prerađivačke industrije na turizam odnosno uslužne djelatnosti.

Važnost turizma u Gradu Šibeniku potvrđuju i podaci o turističkim kretanjima u razdoblju 2010.-2015. godine (sl. 64). Ukupan broj dolazaka i noćenja turista¹¹ u Gradu Šibeniku u konstantnom je porastu u promatranom razdoblju pa je tako 2015. godine ostvareno 38,2 % više dolazaka te čak 42,4 % više noćenja nego 2010. godine.



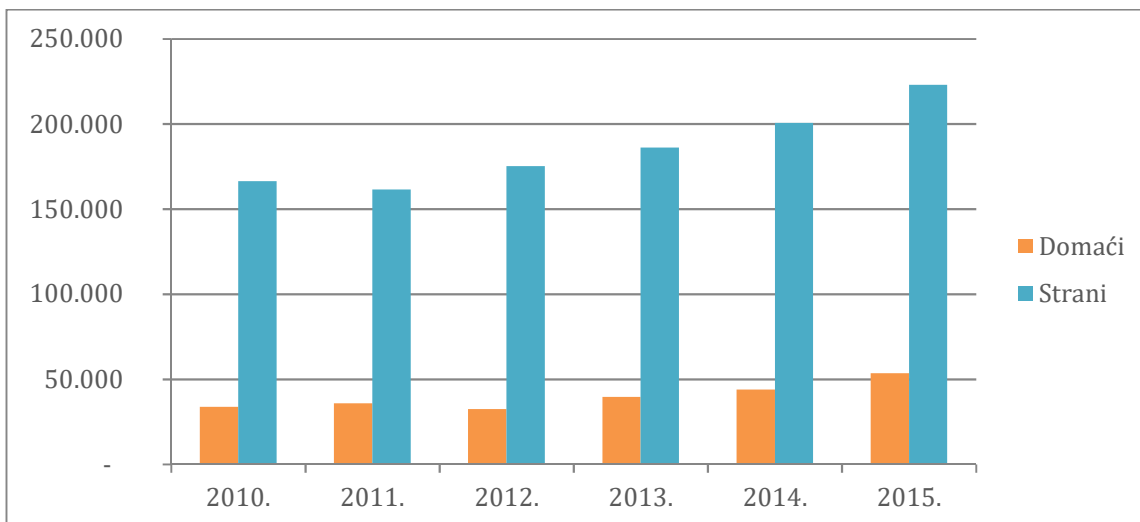
Slika 64. Dolasci i noćenja turista u Gradu Šibeniku u razdoblju 2010.-2015. godine

Izvor podataka: Državni zavod za statistiku, 2011-2016

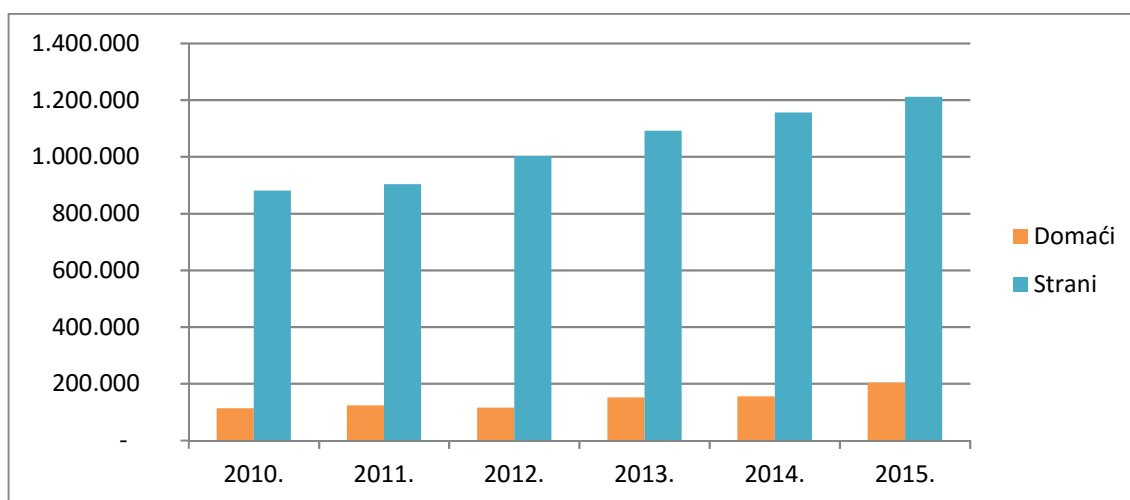
Analizom strukture dolazaka i noćenja evidentna je prevlast dolazaka i noćenja stranih turista koji su ostvarili 82,3 % svih ukupnih dolazaka odnosno 87,9 % ukupno ostvarenih noćenja u Gradu Šibeniku u promatranom razdoblju (sl. 65 i sl. 66).

¹⁰ U Popisu stanovništva 2011. djelatnost Hoteli i restorani preimenovana je u Djelatnost pružanja smještaja te pripreme i usluživanja hrane.

¹¹ Ostvarena noćenja u svim komercijalnim smještajnim objektima.



Slika 65. Struktura ostvarenih dolazaka turista u Grad Šibenik u razdoblju 2010. - 2015. godine
Izvor podataka: Državni zavod za statistiku, 2011-2016



Slika 66. Struktura ostvarenih noćenja turista u Grad Šibenik u razdoblju 2010. - 2015. godine
Izvor podataka: Državni zavod za statistiku, 2011-2016

Na temelju kontinuiranog porasta broja dolazaka i noćenja turista u promatranom razdoblju u Gradu Šibeniku može se pretpostaviti kako će se taj porast nastaviti i u budućnosti po istim ili sličnim stopama. Tako bi Grad Šibenik prema procjenama mogao 2025. godine zabilježiti 27,6 % više dolazaka te 29,8 % više noćenja u odnosu na 2015. godinu (tab. 15).



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Tablica 15. Turistička kretanja u Gradu Šibeniku 2015. godine i procjena za 2025. godinu

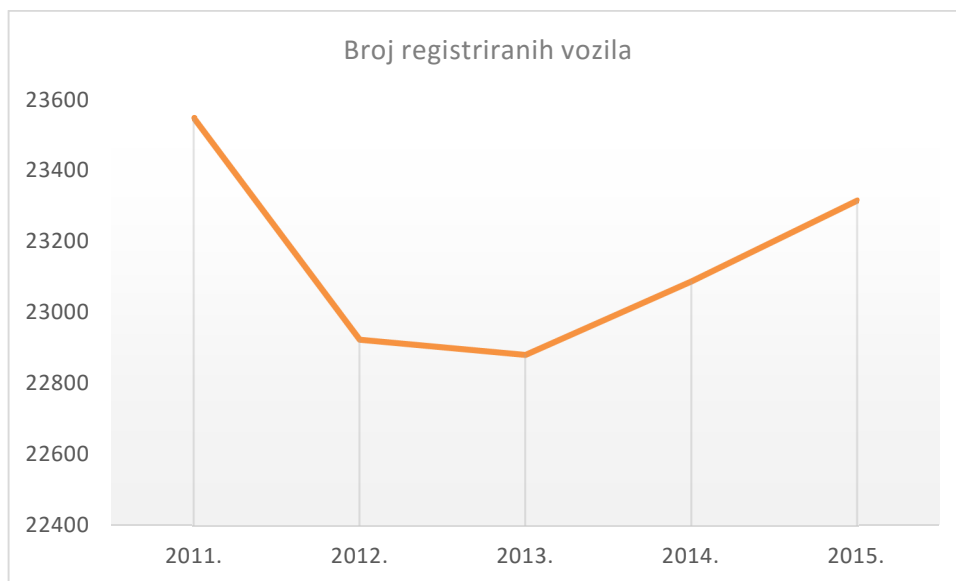
God.	Dolasci			Noćenja		
	Domaći	Strani	Ukupno	Domaći	Strani	Ukupno
2015.	53.459	223.064	276.523	203.307	1.211.733	1.415.040
2025.	73.100	279.763	352.863	293.668	1.542.818	1.836.486

Izvor: Izračun autora prema podacima Državnog zavoda za statistiku 2011-2016

5.2 OKVIR UKUPNE POTRAŽNJE

5.2.1 STUPANJ MOTORIZACIJA

Stupanj motorizacije u 2015. godini iznosio je 503 (ukupan broj registriranih vozila na 1000 stanovnika). Stupanj automobilizacije iznosi 390 (broj registriranih osobnih vozila na 1000 stanovnika). Broj registriranih vozila do 2013. godine je bio u opadanju, a zadnje dvije godine je zabilježen porast od 2%. U 2015. godini na području Grada Šibenika registrirano je 23 317 vozila što je približno jednako 2011. godini. Broj registriranih cestovnih vozila na području Šibenika od 2011. do 2015. godine prikazan je na slici ispod (sl. 67).

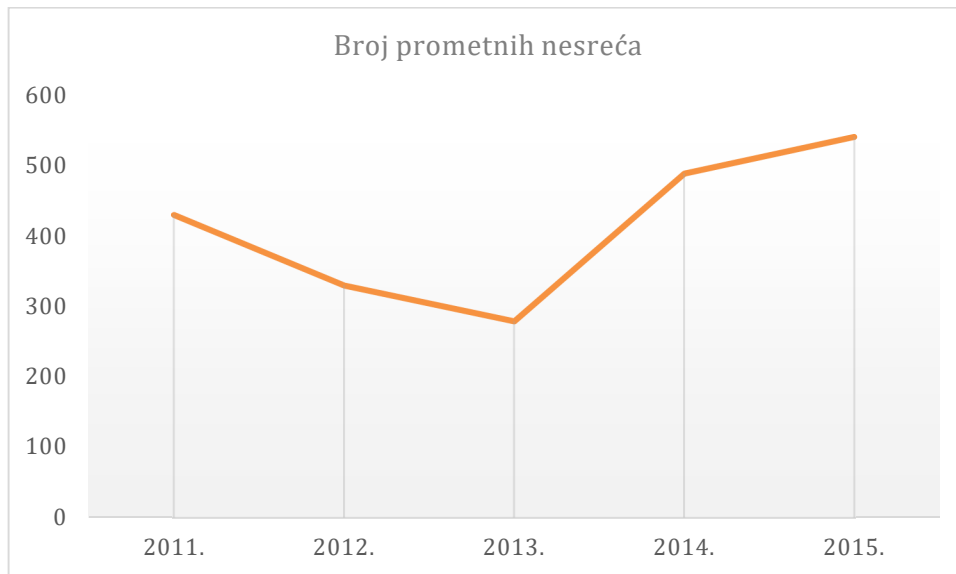


Slika 67. Broj registriranih vozila na području Grada Šibenika u zadnjih pet godina

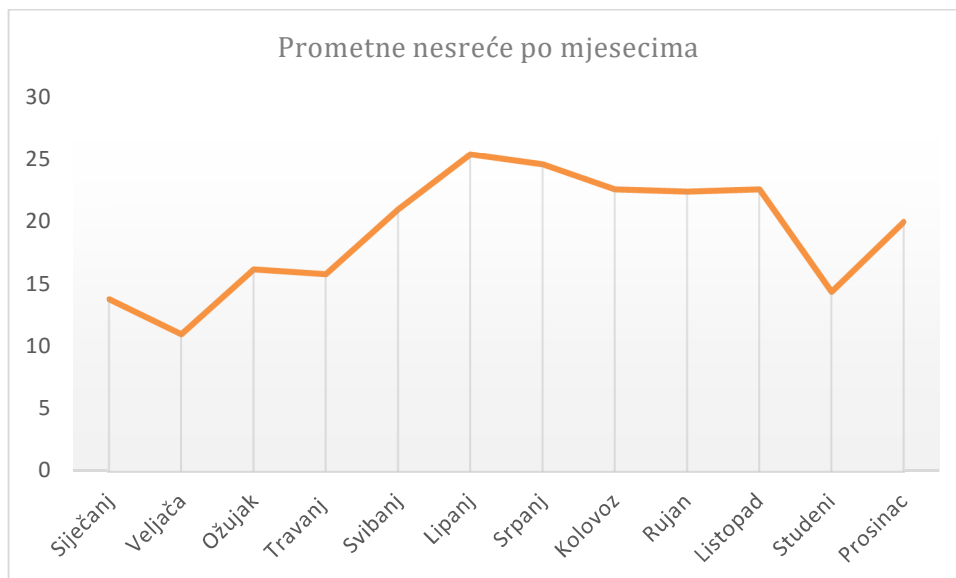
Od ukupnog broja registriranih vozila u 2015. godini udio osobnih vozila iznosi 78%, mopeda i motocikala 9%, a teretnih vozila 6%.

5.2.2 PROMETNA SIGURNOST I NESREĆE

Broj prometnih nesreća je u odnosu na 2013. godinu je u porastu od 48% (sl. 68 i sl. 69). Kao najčešći uzročnici prometnih nesreća su pogreške vozača, neprilagođena brzina, nepropisno pretjecanje ili obilaženje. Najveći broj nesreća na godišnjoj razini dogodi se u periodu od lipnja do listopada.



Slika 68. Broj prometnih nesreća na području Grada Šibenika u zadnjih godina



Slika 69. Prosječan broj prometnih nesreća po mjesecima u zadnjih pet godina

Prostorno raspodjela prometnih nesreća pokazuje da se na užem području Šibenika najveći broj nesreća dogodi na ulicama: Stjepana Radića, Velimira Škorpika, kralja Zvonimira, bana Josipa Jelačića...



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

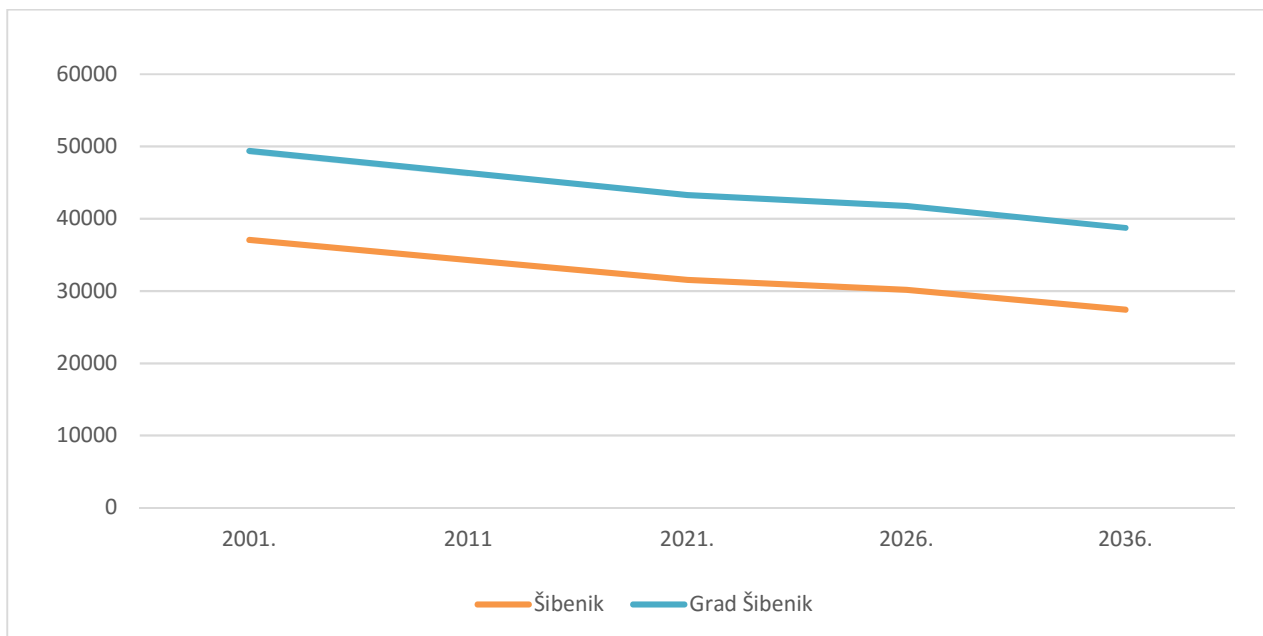
5.2.3 OČEKIVANA PROMETNA POTRAŽNJA U VREMENSKOM HORIZONTU 2021., 2026. i 2036. GODINA

U svrhu predviđanja očekivane prometne potražnje na području Grada Šibenika 2021., 2026. te 2036. godine (petogodišnji, desetogodišnji i petnaestogodišnji odmak), izrađena je procjena demografskih, turističkih i drugih gospodarskih kapaciteta.

a) Očekivana potražnja – lokalno stanovništvo

Kako bi se procijenila buduća prometna potražnja na području Grada Šibenika, potrebno je prije svega procijeniti buduće kretanje broja stanovnika kako bi se planirani zahvati mogli realizirati kroz aktivnosti postavljene Planom. Sukladno tome, pristupilo se izradi demografske projekcije pri čemu su korištene matematičke metode u određivanju hipotetičke stope promjene (porasta ili smanjenja) koja se određuje na osnovi promatranja kretanja ukupnog stanovništva u prošlom razdoblju (popisi stanovništva 2001. i 2011.) te koja varira kao funkcija vremena. Dakle, buduća prometna potražnja uvelike će ovisiti o ukupnom kretanju stanovništva koje će uostalom biti ovisno o složenim biološkim, društveno – gospodarskim i psihološkim čimbenicima koji će utjecati na njegove promjene. Bez obzira na izrazitu uvjetovanost matematičkih metoda nizom faktora koji umanjuju kvalitetu procjene, one u kratkoročnom i srednjoročnom daju relativno dobre rezultate. Na temelju toga izrađena je demografska projekcija kretanja broja ukupnog stanovništva Grada Šibenika metodom linearne ekstrapolacije koje polaze od pretpostavke da će buduća kretanja stanovništva biti nastavak dosadašnjih u zatvorenoj populaciji (bez utjecaja migracija). Sukladno tome, izrađena su tri scenarija budućeg ukupnog kretanja stanovništva Grada Šibenika za 2021., 2026. i 2036. godinu. To su scenariji visokog, srednjeg pada i niskog pada broja stanovnika koji nažalost odražavaju tešku demografsku budućnost Hrvatske koja se će se prema postojećim trendovima nastaviti i u budućnosti.

Scenarij „srednjeg pada“ predstavlja projekciju dobivenu metodom linearne ekstrapolacije na temelju prethodnih kretanja stanovništva ustanovljenih na posljednja dva popisa stanovništva (2001. i 2011.). Prema scenariju „srednjeg pada“ stanovništvo Grada Šibenika 2021. godine smanjit će se za 6,5 % u odnosu na 2011. godinu, dok će 2026. godine Grad imati čak 9,8 % stanovništva manje (sl. 70).



Slika 70. Projekcija ukupnog kretanja broja stanovnika naselja Šibenik i Grada Šibenika 2036. godine

Izvor podataka: Popis stanovništva, 2001; Popis stanovništva, 2011

Ukoliko se nastave sadašnji trendovi, 2036. godine Grad Šibenik imat će 16,4 % manje stanovnika, a koliko su trendovi nepovoljni ukazuje i činjenica da će neka naselja u potpunosti nestati (Vrsno i Podine). Pojedina naselja poput Boraje, Brodarice, Donjeg Polja, Grebašnice, Kaprija, Mravince, Zlarina i Žaborića će imati porast broja stanovnika što je ipak optimistična pretpostavka za planiranje buduće prometne potražnje (tab. 16).

Tablica 16. Kretanje broja stanovnika Grada Šibenika 2021., 2026. i 2036. godine prema scenariju „srednjeg pada“

Naselja	Broj stanovnika 2001.	Broj stanovnika 2011.	Projekcija 2021.	Projekcija 2026.	Projekcija 2036.
Boraja	247	249	251	252	254
Brnjica	79	72	65	62	55
Brodarica	2.355	2.534	2.713	2.803	2.982
Čvrljevo	87	64	41	30	7
Danilo	417	376	335	315	274
Danilo Biranj	457	442	427	420	405
Danilo Kraljice	128	104	80	68	44
Donje Polje	233	267	301	318	352

Dubrava kod Šibenika	1.216	1.185	1.154	1.139	1.108
Goriš	176	147	118	104	75
Gradina	333	303	273	258	228
Grebaštica	893	937	981	1.003	1.047
Jadrtovac	202	171	140	125	94
Kaprije	143	189	235	258	304
Konjevrate	182	173	164	160	151
Krapanj	237	170	103	70	3
Lepenica	89	68	47	37	16
Lozovac	389	368	347	337	316
Mravnica	62	70	78	82	90
Perković	115	111	107	105	101
Podine	39	26	13	7	-7
Radonić	85	79	73	70	64
Raslina	575	567	559	555	547
Sitno Donje	627	561	495	462	396
Slivno	126	110	94	86	70
Šibenik	37.060	34.302	31.544	30.165	27.407
Vrpolje	810	776	742	725	691
Vrsno	111	67	23	1	-43
Zaton	1.098	978	858	798	678
Zlarin	276	284	292	296	304
Žaborić	403	479	555	593	669
Žirje	124	103	82	72	51
Grad Šibenik	49.374	46.332	43.290	41.769	38.727

Izvor podataka: Popis stanovništva, 2001; Popis stanovništva, 2011

Temeljem kretanja stanovništva na prethodnim popisima stanovništva i scenarija „srednjeg pada“, izrađeni su scenariji „niskog pada“ i „visokog pada“ broja stanovnika koji su izračunati kao povećanje, odnosno smanjenje za 5 % od scenarija „srednjeg rasta“. kako bi se dobila preostala dva scenarija.

Na temelju povećanja trenda linearne ekstrapolacije stanovništvo Grada Šibenika će se smanjiti za 6,9 % 2021. godine. Trend pada, ali po nešto nepovoljnijoj stopi nego u prethodnom scenariju, nastavit će se i u 2026. godini kada će u Gradu Šibeniku živjeti 10,3 % manje stanovnika u odnosu na 2011. godinu,

odnosno 17,2 % manje u 2036. godini. U pogledu kretanja broja stanovnika pojedinih naselja Grada, situacija će također, biti nešto „nepovoljnija“ (tab. 17).

Tablica 17. Kretanje broja stanovnika Grada Šibenika 2021., 2026. i 2036. godine metodom linearne ekstrapolacije (scenarij „visokog pada“)

Naselja	Broj stanovnika 2001.	Broj stanovnika 2011.	Procjena 2021.	Procjena 2026.	Procjena 2036.
Boraja	247	249	251	252	254
Brnjica	79	72	65	61	54
Brodarica	2.355	2.534	2.722	2.816	3.004
Čvrljevo	87	64	40	28	4
Danilo	417	376	333	311	268
Danilo Biranj	457	442	426	418	403
Danilo Kraljice	128	104	79	66	41
Donje Polje	233	267	303	321	356
Dubrava kod Šibenika	1.216	1.185	1.152	1.136	1.104
Goriš	176	147	117	101	71
Gradina	333	303	272	256	224
Grebaštica	893	937	983	1.006	1.053
Jadrtovac	202	171	138	122	90
Kaprije	143	189	237	261	310
Konjevrate	182	173	164	159	149
Krapanj	237	170	100	64	-6
Lepenica	89	68	46	35	13
Lozovac	389	368	346	335	313
Mravnica	62	70	78	83	91
Perković	115	111	107	105	101
Podine	39	26	12	6	-8
Radonić	85	79	73	70	63
Raslina	575	567	559	554	546
Sitno Donje	627	561	492	457	388
Slivno	126	110	93	85	68
Šibenik	37.060	34.302	31.406	29.958	27.062
Vrpolje	810	776	740	722	687
Vrsno	111	67	21	-2	-49

Zaton	1.098	978	852	789	663
Zlarin	276	284	292	297	305
Žaborić	403	479	559	599	679
Žirje	124	103	81	70	48
Grad Šibenik	49.374	46.332	43.138	41.541	38.347

Izvor podataka: Popis stanovništva, 2001; Popis stanovništva, 2011;

Najpovoljniji scenarij budućeg razvoja ukupnog kretanja broja stanovnika Grada Šibenika vezan je uz odabir scenarija smanjenja negativnog trenda linearne ekstrapolacije za 5 %. Na temelju tako predloženog scenarija 2026. godine Grad Šibenik će imati 9,3 % manje stanovnika u odnosu na 2011. godinu, odnosno 15,6 % manje 2036. godine, dok će naselja u kojima je zamijećen porast stanovnika imati nešto veći rast u odnosu na prethodna dva scenarija što je „najpovoljniji“ demografski scenarij prema kojem se očekuje najmanje smanjenje broja stanovnika (tab. 18).

Tablica 18. Kretanje broja stanovnika Grada Šibenika 2021., 2026. i 2036. godine metodom linearne ekstrapolacije („scenarij niskog pada“)

Naselja	Broj stanovnika 2001.	Broj stanovnika 2011.	Procjena 2021.	Procjena 2026.	Procjena 2036.
Boraja	247	249	251	252	254
Brnjica	79	72	65	62	55
Brodarica	2.355	2.534	2.704	2.789	2.959
Čvrljevo	87	64	42	31	9
Danilo	417	376	337	318	279
Danilo Biranj	457	442	428	421	406
Danilo Kraljice	128	104	81	70	47
Donje Polje	233	267	299	315	348
Dubrava kod Šibenika	1.216	1.185	1.156	1.141	1.111
Goriš	176	147	119	106	78
Gradina	333	303	275	260	232
Grebaštica	893	937	979	1.000	1.042
Jadrtovac	202	171	142	127	97
Kaprije	143	189	233	255	298
Konjevrate	182	173	164	160	152

Krapanj	237	170	106	75	11
Lepenica	89	68	48	38	18
Lozovac	389	368	348	338	318
Mravnica	62	70	78	81	89
Perković	115	111	107	105	102
Podine	39	26	14	7	-5
Radonić	85	79	73	70	65
Raslina	575	567	559	556	548
Sitno Donje	627	561	498	467	404
Slivno	126	110	95	87	72
Šibenik	37.060	34.302	31.682	30.372	27.752
Vrpolje	810	776	744	728	695
Vrsno	111	67	25	4	-38
Zaton	1.098	978	864	807	693
Zlarin	276	284	292	295	303
Žaborić	403	479	551	587	660
Žirje	124	103	83	73	53
Grad Šibenik	49.374	46.332	43.442	41.997	39.107

Izvor podataka: Popis stanovništva, 2001; Popis stanovništva, 2011;

b) Očekivana potražnja – turizam

Postojeći trendovi smanjenja broja stanovnika i u najpovoljnijem scenariju će se nastaviti što znači da će uz planiranje buduće prometne potražnje biti potrebno razviti odgovarajuću demografsku i gospodarsku politiku kojom će se omogućiti revitalizacija barem većih naselja (centralnih). Međutim, bez obzira na nepovoljna demografska kretanja, ona će uvelike ovisiti o sezonskim kretanjima domaćih i stranih turista koji sve više biraju područje Grada i Županije kao poželjne destinacije. To znači da će planiranje budućih aktivnosti u postizanju održivih praksi urbane mobilnosti biti utemeljeno na pružanju kvalitetne usluge za postojeće stanovništvo (bez obzira na demografska kretanja) i turiste.

Promet u mirovanju unutar turističkih zona ima iznimno važnu funkciju s obzirom da je vlastiti automobil najčešće prijevozno sredstvo turista. Prema publikaciji „Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj“ (TOMAS, 2015) čak 64,2 % turista odabire vlastiti automobil kao prijevozno sredstvo dolaska u destinacije, a 88,4 % ih dolazi cestovnim prijevozom (uključujući vlastite automobile, autobuse i kamp-kućice). Iz navedenog je jasno zaključiti kako je promet u mirovanju od iznimne



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

važnosti za normalno funkcioniranje prometa unutar destinacije, a svakako utječe i na ukupno zadovoljstvo turista.

Prema Generalnom urbanističkom planu Grada Šibenika unutar grada Šibenika određen je standard kojim se određuje maksimalan parkirališni prostor unutar ugostiteljsko-turističkih zona Grada Šibenika za tip građevine „Smještajni objekti iz skupine hotela, motela“ koji iznosi jedno parkirališno mjesto na 50m² izgrađenog dijela zone. Sukladno postojećim podacima o površinama ugostiteljsko-turističkih zona u gradu Šibeniku utvrđeni su maksimalni kapaciteti za njihova parkirališta koji su usklađeni s maksimalnim kapacitetima kreveta, a izračunati su množenjem površine zona s koeficijentom maksimalne izgrađenosti ($k_{ig}=0,8$) (tab. 19). Najveći potencijalni parkirni kapacitet, sukladno veličini zone ima Solaris s ukupno 5.954 potencijalnih parkirnih mjesta. Iako je zona Solaris izgrađena, nema dostupnih podataka o trenutnom kapacitetu parkirališnih mjesta, no podatci o javnim parkirnim mjestima u blizini Solarisa ukazuju na njihov nedostatak. Njihov trenutni kapacitet iznosi svega 100 (Gradski parking Šibenik, 2016) što ne zadovoljava potrebe dolazećih turista. Zone Podsolarsko-Brodarica, Mandalina-Kuline i Martinska djelomično su izgrađene te također nemaju dostupnih podataka o broju postojećih parkirnih mjesta, kao ni broja postojećih kapaciteta kreveta, dok je zona Funtanova Glavica tek u planu i očekuje se izrada urbanističkog plana uređenja zone. Neizgrađene zone (Jadrija, Uvala Kaprije, Punta Oštrica, Obonjan, Jasenovo, Tratinska-Mikavica, Morinje) otvaraju velike mogućnosti za razvoj parkirališnih mjesta s obzirom na njihov maksimalni kapacitet, stoga je potrebno u njima sustavno i kontrolirano razvijati promet u mirovanju koji će poduprijeti potražnju turista. Valja naglasiti kako zone na otocima Žirju, Kaprijama i Zlarinu zajedno predstavljaju maksimalni kapacitet za 5.900 kreveta i 16.000 parkirnih mjesta, međutim potrebe za toliko gradnjom parkirališnih mjesta na njima nema jer bi prevelik obujam prometa u mirovanju na njima rezultirao opterećenjem infrastrukture i kapaciteta otoka. S obzirom kako se kapacitet parkirnih mjesta utvrđuje površinom, a ne brojem kreveta, na temelju dostupnih podataka izračunati su maksimalni prostorni kapaciteti parkirališnih mjesta za zone koje iznose ukupnih 36.642 parkirna mjesta. Trenutni maksimalni kapacitet broja parkirališnih mjesta gotovo dvostruko nadmašuje predviđeni maksimalni smještajni kapacitet stoga je nerealno očekivati njihovu potpunu izgradnju. Podatci o postojećem broju parkirnih mjesta su nedostupni za sve zone, no očekuje se povećanje potražnje za njima sukladno trendovima broja turističkih dolazaka.

Tablica 19. Postojeće i planirane turističke zone u gradu Šibeniku s dostupnim podacima o parkirnim mjestima unutar njih

Turistička zona	Naselje	Izgrađenost zone	Površina zone (ha)	Kapacitet (broj kreveta)		Kapacitet (broj parkirnih mjesta)	
				postojeći	max	postojeći	max
Solaris	Šibenik	izgrađeno	37,21	4.836	5.400	-	5.954
Podsolarsko-Brodarica	Brodarica	djelomično izgrađeno	10	-	1.000	-	1.600
Mandalina-Kuline	Šibenik	djelomično izgrađeno	3,3	-	600	-	528
Funtanova Glavica	Šibenik	u planu	2,5	-	-	-	400
Jadrija	Šibenik	neizgrađeno	13	0	800	-	2.080
Martinska	Šibenik	djelomično izgrađeno	5	0	250	-	800
Uvala Kaprije	Kaprije	neizgrađeno	15	0	1.000	-	2.400
Punta Oštrica	Zlarin	neizgrađeno	15	0	1.000	-	2.400
Obonjan	Zlarin	neizgrađeno	55	500	3.000	-	8.800
Jasenovo	Krapanj, Žaborić i Grebaštica	neizgrađeno	50	0	3.500	-	8.000
Tratinska-Mikavica	Žirje	neizgrađeno	15	0	900	-	2.400
Morinje	Jadrtovac	neizgrađeno	8	0	400	-	1.280
UKUPNO			229,01	5.336	17.850	-	36.642

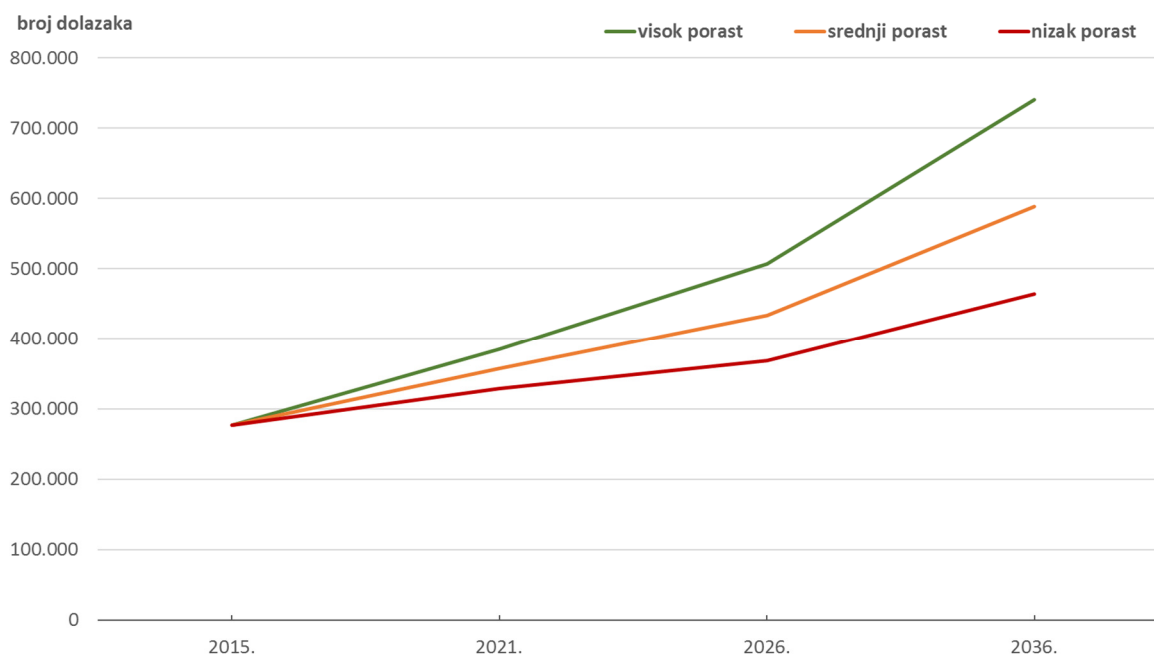
Izvor podataka: GUP Šibenik, 2012, 2016, UPU Mandalina-Kuline, 2012

Promet u mirovanju potrebno je planirati prema njihovoj potražnji sukladno projekciji turističkih dolazaka u budućim razdobljima. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku o broju turističkih dolazaka prethodnih godina, utvrđeni su trendovi visokog, srednjeg i niskog povećanja broja turista u gradu Šibeniku (tab. 20. i sl. 71). Srednji porast utemeljen je na linearnom trendu utvrđenom kretanjem broja turističkih dolazaka u razdoblju 2010.-2015. g. dok su viši i niži porast ekstrapolirani s razlikom od 10 % od utvrđenog linearnog trenda. Prema trendu visokog porasta, broj turističkih dolazaka do 2036. g. biti će uvećan za čak 267%, prema trendu srednjeg porasta (trenutni linearni trend) broj dolazaka dosegao bi 588.543, a stopa niskog dolaska uvjetovala bi 464.373 turističkih dolazaka. Sukladno navedenim podacima, utvrđuje se povećanje potražnje za brojem parkirališnih mjesta u budućem razdoblju što svakako ukazuje na potrebu razvoja prometa u mirovanju unutar i u blizini ugostiteljsko-turističkih zona.

Tablica 20. Kretanje broja turističkih dolazaka u razdoblju 2010.-2015. g. i projekcija broja dolazaka za referentne godine na temelju niske, srednje i visoke stope porasta.

Grad Šibenik		Broj dolazaka		
2010.		200.183		
2011.		197.355		
2012.		207.673		
2013.		225.606		
2014.		244.476		
2015.		276.523		
Projekcija	nizak porast	srednji porast	visok porast	
2021.	329.062	356.687	384.367	
2026.	368.550	433.973	507.364	
2036.	464.373	588.543	740.752	

Izvor podataka: Turizam u primorskim gradovima i općinama 2010. - 2015.



Slika 71. Projekcija broja turističkih dolazaka u Grad Šibenik za referentne godine 2021., 2026. i 2036.

Izvor podataka: Turizam u primorskim gradovima i općinama 2010.-2015.

Masovan promet u mirovanju može degradirati vizuru turističke destinacije i smanjiti atraktivnost cjelokupne destinacije što posljedično može negativno utjecati na turistički doživljaj i potencijalne turističke dolaske. Sukladno modernim trendovima zapadnoeuropskih zemalja, potrebno je razviti sustav unutar ugostiteljsko-turističkih zona koje neće utjecati na vizuru i atraktivnost zone i obližnjih



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

turističkih atrakcija, ali će znatno povećati kapacitete parkirališnih mjesta i na taj način omogućiti nesmetano funkcioniranje prometa u njima i okolici.

c) Scenariji razvoja planiranih gospodarskih zona na području Grada Šibenika

Za realizaciju budućih zahvata u prometnom sustavu Grada od vrlo će velike važnosti biti i realizacija predviđenih gospodarskih zona. Sukladno tome, napravljena je prognoza potencijalne realizacije postojećih gospodarskih zona koje su ugrađene u postojeću prostorno – plansku dokumentaciju tj. GUP Grada Šibenika i PPUG Šibenika.

Gospodarske zone su namjenski prostori koji se koriste za smještaj gospodarskih djelatnosti, pri čemu se grade kao izdvojena prostorna područja koja uz smještaj glavne aktivnosti (proizvodne i poslovne) imaju dobro razvijene infrastrukturne i prometne kapacitete. Imajući u vidu brojne nepoznanice prilikom planiranja zona i nemogućnosti točnog predviđanja budućeg društvenog i ekonomskog razvoja, Prostornim planom Šibensko – kninske županije dana je mogućnost da se PPUG-a postojeće i planirane gospodarske zone mogu proširivati, sukladno prostornim mogućnostima lokacije na kojoj se nalaze, uz zadovoljavanje uvjeta zaštite okoliša i prirode te posebnih propisa (IV. Izmjene i dopune PPUG Šibenika, 2015).

To znači da će dinamika izgradnje popratne prometne infrastrukture ovisiti o budućim gospodarskim i društvenim kretanjima koja će uvelike uvjetovati sve buduće planerske odluke oko namjene budućih zona. S druge strane, ne smije se zanemariti i uvjetovanost potencijalne realizacije i izgrađenosti kvalitetnom prometnom infrastrukturom koja može biti ključni pokretač gospodarskog razvoja.

Analizom poduzetih aktivnosti u planiranim i postojećim zonama, odnosno pripremljenosti prostorno-planske dokumentacije za proširenje (ili smanjenje) i gradnju novih, možemo pretpostaviti buduće scenarije njihove realizacije. Sukladno tome, predložena su tri scenarija koja su pretpostavljena na temelju ugrađenosti postojećih gospodarskih zona u prostorno – plansku dokumentaciju i njihovom smještaju uz postojeće prometnice.

Prema optimističnom scenariju, na području Grada će se realizirati u staviti u funkciju sve gospodarske zone koje će se privesti svrsi kroz izradu urbanističkih planova ili kroz PPUOG/GUP u kojima će se propisati uvjeti provedbe zahvata s detaljnošću propisanim za UPU. Sukladno tome, do kraja provedbe Master plana (2036. godine) očekuje se realizacija i puna izgrađenost gospodarskih zona Radonić, Dubrava, Sitno Donje, Jadrtovac i Zaton (Jekovača) (tab. 21). Pritom treba spomenuti da su zone Sitno Donje, Radonić i Jadrtovac proglašene zonama županijskog značaja što znači da će se provođenje

daljnjih aktivnosti realizacije koliko je god moguće podržati od strana nadležnih tijela Grada, Županije i resornih Ministarstava.

Tablica 21. Planirane gospodarske zone na području Grada Šibenika

Naselje	Zona	Površina zone (ha)		Status	Najbliža prometnica/e
		Postojeća	Planirana		
Šibenik	Vukovac zapad	12,88	4,58	planirana	D8
Jadrtovac	Jadrtovac	0	1,31	planirana	D8, ŽC 6108
Sitno Donje	Sitno Donje	51,26	51,26	planirana	A1, D33
Radonić	Radonić	39,35	39,35	planirana	DC 33, ŽC 6092
Dubrava	Dubrava	0	6,45	planirana	A1, D33, ŽC 6091
Zaton	Zaton Jekovača	0	15,37	planirana	D27, D8, ŽC 6088
UKUPNO		118,86	118,32		

Izvor podataka: IV. Izmjene i dopune PPUG-a Šibenika, 2015; HAK, 2016

U pogledu prometnog planiranja, za navedene je od iznimne važnosti njihov položaj uz glavne prometnice. U najoptimalnijem scenariju, prometna marginaliziranost ne bi bila nedostatak u realizaciji niti jedne od predviđenih zona. Dakle, položaj gospodarske zone u odnosu na glavne prometnice ne bi bio problem jer je pretpostavka da će, već zbog samog smještaja na prometnici, biti realizirane. Sukladno tome, u narednom razdoblju očekuje potpuna izgrađenost zona Sitno Donje i Radonić koje su smještene uz cestu D33 (UPU Podi, 2004). Preostale zone Vukovac zapad, Jadrtovac i Dubrava te Zaton Jekovača (izrađen UPU), također bi se realizirale i popunile nakon izrade potrebne prostorno – dokumentacije.

Zadovoljavajući scenarij u realizaciji planiranih zona obuhvatio bi racionalan odabir lokacija u kojima postoje mogućnosti njihovog preoblikovanja sukladno prostornim mogućnostima lokacije na kojoj se nalaze. Budući da se tijekom Izmjena i dopuna PPUG-a i GUP-a površine često utvrđuje nemogućnost rezervacije većih površina zbog neriješenih imovinsko – pravnih odnosa, u ovom scenariju očekuje se realizacija onih gospodarskih zona kod kojih će biti moguća prilagodba nakon daljnjeg utvrđivanja prostornih mogućnosti i potreba nakon rješavanja vlasničkih odnosa. To bi ujedno značilo i da bi



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

njihovo privođenje svrsi u ovom scenariju ovisilo o zadržavanju dinamike postojećeg planiranja, sukladno mogućnostima iz trenutnih izvora financiranja (gradski, županijski državni proračun te sredstva EU). To bi značilo da bi nadležna tijela zadužena za praćenje izmjena prostorno planskih dokumentacije (Zavod za prostorno uređenje ŠKŽ) te strateškog razvoja Grada navedene uvrstila u buduće razvojne projekte Grada Šibenika čime bi se ujedno omogućilo efikasnije planiranje potrebnih financijskih sredstava za njihovu realizaciju. U konkretnom slučaju, za potpunu izgrađenost gospodarskih zona Radonić i Sitno Donje postoji obvezna izrada Urbanističkih planova uređenja što znači da bi se njihova puna izgrađenost mogla postići u kratkoročnom ili srednjoročnom razdoblju provedbe Masterplana, sukladno interesu investitora. Pritom ne treba zanemariti činjenicu da ukoliko postoji njihov interes, potrebna prostorna planska dokumentacija bi se prema dosadašnjoj praksi mogla pripremiti u nešto kraćem roku. To znači da ukoliko bi se oni pojavili, realizacija i izgrađenost preostalih gospodarskih zona Dubrava, Vukovac zapad, Jadrtovac i Zaton Jekovača bi se u ovom scenariju mogla realizirati do kraja srednjoročnog razdoblja provedbe Master plana (2026. godine).

U pogledu uvjetovanosti realizacije gospodarskih zona blizinom glavnih prometnica, unutar ovako pretpostavljenog scenarija, realizirale bi se samo manji broj njih bez obzira na njihov smještaj uz prometnice od međunarodnog, državnog, županijskog ili lokalnog značaja.

Najnepovoljniji (tzv. pesimistični) scenarij budućeg razvoja gospodarskih zona na području Grada Šibenika dogodio bi se ukoliko bi se postojeći gospodarski i društveni uvjeti ne bi poboljšali što bi se odrazilo i na mogućnosti realizacije postojećih i planiranih gospodarskih zona. Ta bi pretpostavka značila produljenje vremenskih rokova planiranih zona zbog nedostatka zainteresiranih investitora i nemogućnosti dobivanja svih potrebnih suglasnosti oko rješavanja imovinsko – pravnih odnosa i nedostatka financijskih sredstava iz dostupnih izvora financiranja. Poseban problem, a koji je zamijećen kod planiranja nekih gospodarskih zona je mogućnost odustajanja od realizacije zbog smanjenog interesa. To se posebice odnosi na one gospodarske zone koje su planirane pod pretpostavkom izgradnje određene infrastrukture od čije se bi se realizacije odustalo, ili nije realna u skorijem vremenskom razdoblju. U slučaju uvjetovanosti buduće realizacije gospodarskih zona prometnom dostupnosti u ovom scenariju, tijekom provedbe Master plana ne bi se realizirale niti one gospodarske zone koje su planirane u blizini autoceste (A1) i blizini državnih prometnica (D8, D33, D27).



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

5.2.4 PUTNICI PREVEZENI USLUGAMA JAVNOG PRIJEVOZA

5.2.4.1 Autobusni javni prijevoz

Lokacija autobusnog kolodvora u neposrednoj je blizini željezničkog kolodvora i putničke luke. Osnovni nedostatak autobusnog kolodvora je nedovoljan broj perona za prihvat svih autobusa osobito u ljetnoj sezoni i u dnevnoj špici. Trenutne procjene ukazuju na nedostatak perona za dodatni prihvat putnika (ili autobusa) u prosjeku za 20-30% od raspoloživih kapaciteta. Osim perona, kao nedostatak se mogu navesti još i prilazna cesta do samog kolodvora, koja ne bi bila opterećena prometom kao što je to danas te parkirna mjesta za autobuse s pratećim sadržajima i infrastrukturom. Iako se autobusni kolodvor nalazi u neposrednoj blizini luke, željezničkog kolodvora i taksi stajališta, još uvijek postoje mogućnosti za unapređenje određenim sadržajima.

Za poboljšanje prometne ponude autobusni javni promet mora biti temelj razvoja održivog prometa Grada Šibenika. Uspješnost javnog prometa temelji se na dobro strukturiranim linijama s točnim voznim redovima po kojima prometuju autobusi. Linije javnog autobusnog prometa dobro pokrivaju prostor grada, no iskorišteno je tek oko 22% postojećih kapaciteta svih autobusa.

5.2.4.2 Brodski javni prijevoz

Brodski prijevoz grada Šibenika organiziran je trajektnim i putničkim linijama na četiri brodske linije. Prosječna starost brodova nacionalnog broдача Jadrolinije je 28 godina dok je starost Jadrolinijinih brodova koji plove u šibenskom akvatoriju preko 40 godina (brod Tijat 1955. g). Modernizacija flote i jačanje konkurentnosti unutarnje plovidbe neophodni su za razvoj otoka što se može postići osiguravanjem dovoljnog broja plovila u vlasništvu jedinica lokalne i regionalne samouprave osposobljenih za prijevoz putnika i roba.

5.2.4.3 Željeznički javni prijevoz

Gradsko područje presijeca magistralna pomoćna pruga Perković - Šibenik. Veza željezničkog prometa i gradskog područja ostvaruje se preko terminala - željezničkog kolodvora, čime je Šibenik uključen u magistralni željeznički promet.

Od ukupnog broja otpremljenih putnika u kolodvoru Šibenik 63% se odnosi na mjesečna putovanja učenika i studenata, 20% na mjesečna putovanja radnika dok su ostalo pojedinačna putovanja. Najmanje putnika se otpremi tijekom srpnja i kolovoza. Prosječni godišnji vršni sati su od 7h do 8h i od 13h do 14h.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Prema provedenim istraživanjima kućanstava koliko često koriste vlak kao prijevozno sredstvo u periodu od godine dana čak se 93% izjasnilo da uopće ne koristi, dok ih se manje od 1% izjasnilo da koristi vlak četiri do šest puta tjedno. Integracijom s ostalim vidovima javnog gradskog prometa i fokusom na korisnike usluga napravili bi se prvi koraci ka mogućem rastu broja korisnika.

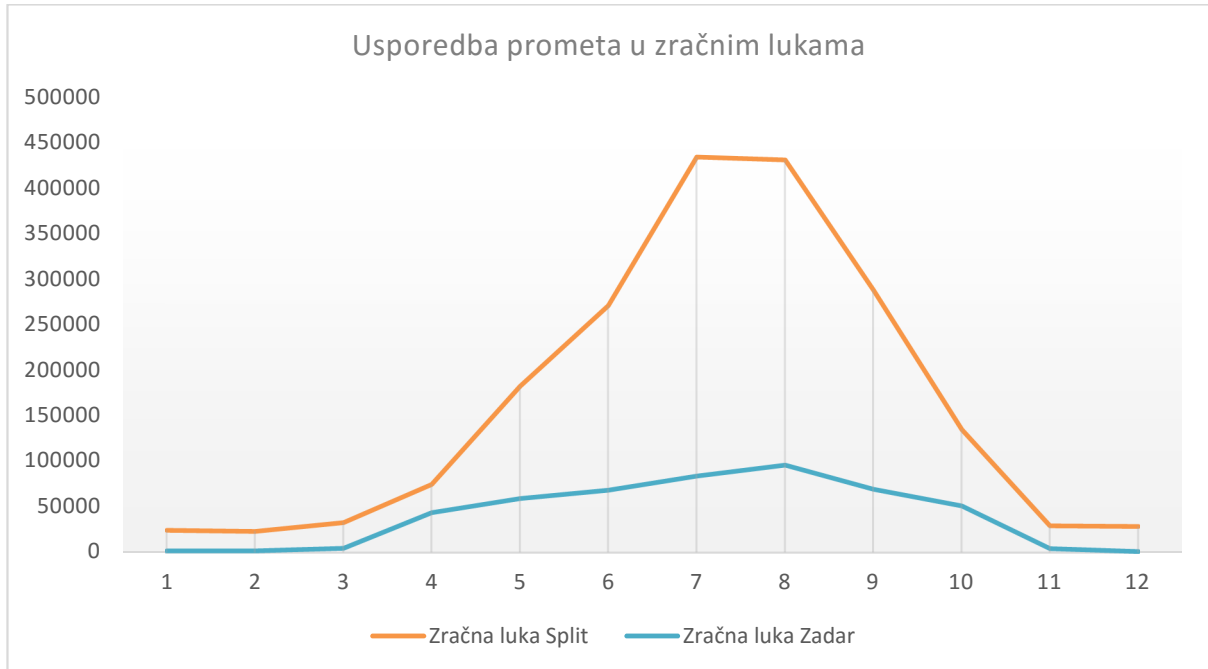
U nastojanju da se usluga željezničkog javnog prijevoza učini prikladnijom i atraktivnijom za korisnike, prijevoznik i nadležna tijela moraju osigurati visoku razinu usluge u sustavu javnog prijevoza. Poboljšanja u razini usluge mogu se postići samo jasnijim razumijevanjem prometnog ponašanja, te potreba i očekivanja korisnika. Stoga je mjerenje kvalitete usluge osnovna radnja u nastojanju da se identificiraju potencijalne prednosti i nedostaci postojećeg stanja željezničkog javnog prijevoza, što u konačnici rezultira mjerama u upravljanju prijevoznim procesom koje povećavaju zadovoljstvo korisnika.

5.2.5 PUTNICI PREVEZENI ZRAČNIM PRIJEVOZOM

Zračne luke Zadar i Split koje se nalaze u neposrednoj blizini Grada Šibenika bilježe kontinuiran rast prometa. Potražnja za uslugama zračnom prometa značajno raste u ljetnim mjesecima odnosno za vrijeme turističke sezone. Prema statističkim podacima Zračne luke Split za 2015. godinu čak 44% putnika u zračnom prometu registrirano je u srpnju i kolovozu, a 29% u lipnju i rujnu. Dakle, u periodu od lipnja do rujna odvija se 73% ukupnog godišnjeg prometa (sl. 72).

U istom periodu u zadarskoj zračnoj luci zabilježeno 65% putnika od ukupnog godišnjeg prometa. Iz podataka se također može zaključiti da je promet u Zračnoj luci Zadar ravnomjernije raspoređen u periodu od travnja do listopada nego u Zračnoj luci Split.

Zračni promet u Dalmaciji je u direktnoj međuovisnosti s turističkom ponudom. Iako je potražnja za uslugama zračnog prometa svake godine veća značajnije investicije u turizmu, kao i produženje turističke sezone, značajno će utjecati na porast potražnje ovog vida prometa.



Slika 72. Usporedba prometa u zračnim lukama Split i Zadar

5.2.6 EFEKTI ZAGUŠENJA CESTOVNE MREŽE

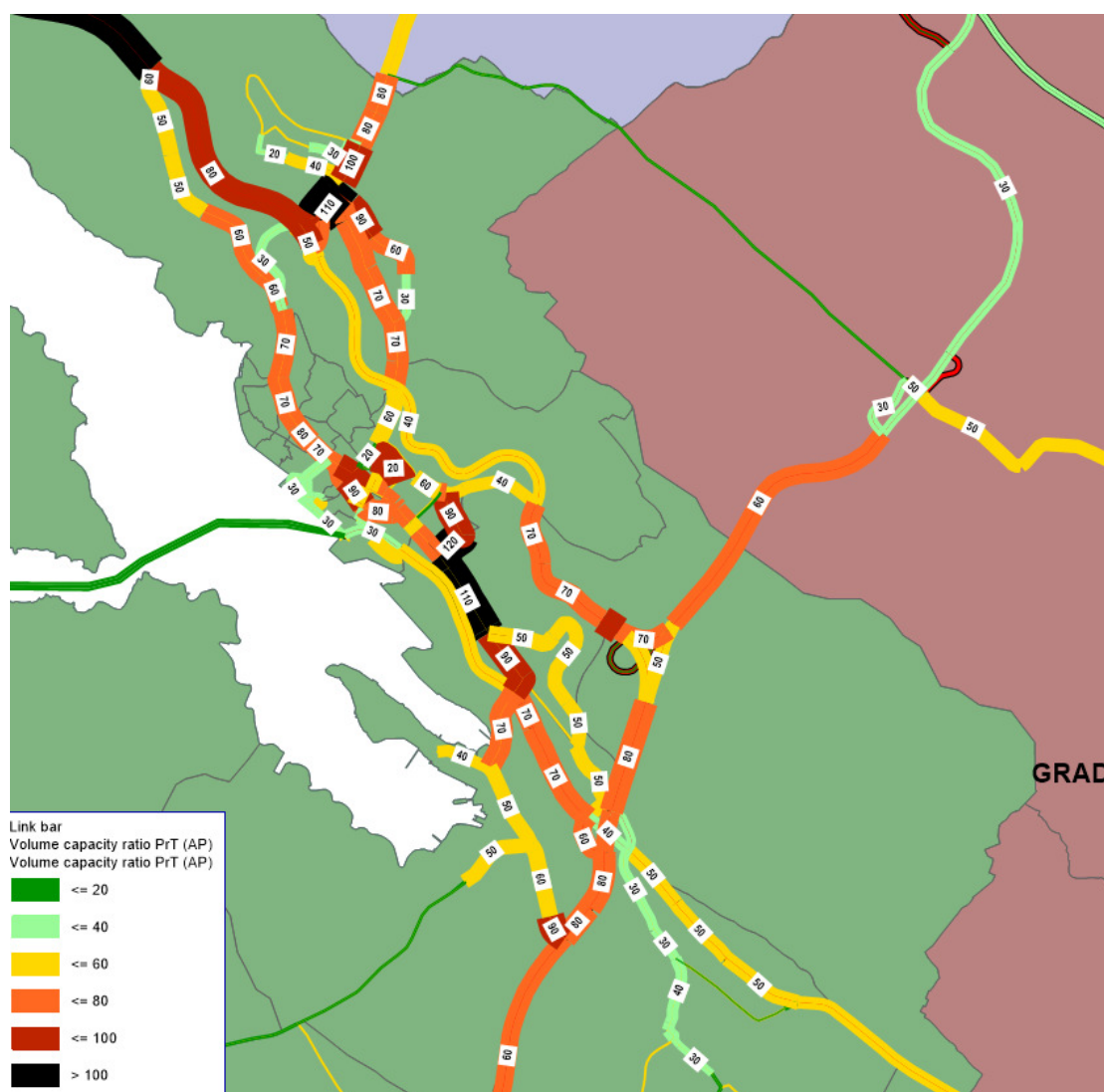
Kvaliteta putovanja utječe na urbani razvoj i gospodarstvo. Većina putnika i tereta počinje i završava svoje putovanje u urbanim područjima, a često prolazi i kroz nekoliko urbanih područja. Promet u gradovima je stoga vitalni element razvoja konkurentnog i održivog prometnog sustava. Da bi mobilnost bila održiva u gradovima i naseljima neophodno je uvođenje učinkovitog transportnog sustava, koji je inteligentan ukoliko omogućuje učinkovitu mobilnost ljudi i roba te slobodu kretanja, uz istovremeno minimaliziranje negativnih učinaka na zdravlje, prirodu, gospodarstvo i kvalitetu života (sl. 73).

Prometni zastoji reduciraju učinkovitost prometne infrastrukture, utječu na vrijeme putovanja, zagađenje zraka i potrošnju goriva-energenata. Moderna infrastruktura i multimodalna mobilnost stvara se pametnim upravljanjem i informatičkim sustavima koji će koristiti i povezivati sve izvore podataka za donošenje korisne informacije operaterima i sudionicima u prometu. Osnovi ciljevi politike mobilnosti su:

- olakšati kretanja ljudi i robe,
- omogućiti lak i pouzdan pristup informacijama o prometu korisnicima,
- osigurati dostupnost grada i ekonomski razvoj,

- reducirati ekološki i socio-ekonomski utjecaj prometa,
- poticanje eko prijevoza i urbanog planiranja.

Multimodalna usluga informiranja putnika u gradu pružiti će sveobuhvatnu informaciju o putovanju i načinima putovanja koju korisnik može dobiti prije planiranog putovanja ili za vrijeme putovanja. Informiranje u realnom vremenu putem interneta i pametnih telefona pomaže korisniku pri odabiru najučinkovitijeg načina putovanja s obzirom da je pravovremeno upoznat s više dostupnih mogućnosti.



Slika 73. Saturacija mreže za ljetni vršni sat



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Kontinuirani rast zagušenja u prometu potrebno je reducirati preraspodjelom udjela prijevoznih sredstava u gradu na način da se poveća broj korisnika javnog i eko prijevoza. Smanjenjem zagušenja poboljšati će se kvaliteta života u gradu, a smanjiti razine buke i emisija štetnih plinova.

Kao metoda upravljanja prometnom potražnjom u urbanim sredinama primjenjuje se ITS prometni menadžment koji mora u potpunosti uzeti u obzir potrebe i očekivanja svih lokalnih interesnih grupa uključujući stanovnike, poduzetnike i posjetitelje. Ciljevi uvođenja ITS u urbanim sredinama, svakako su:

- reduciranje zastoja u prometu,
- smanjenje potrošnje energije i emisije plinova,
- poboljšanje kvalitete života u gradu,
- povećanje učinkovitosti prometnog sustava,
- povećanje atraktivnosti javnog prijevoza,
- olakšavanje isporuke i prijevoza tereta,
- povećanje sigurnosti na cestama,
- učinkovito upravljanje parkiralištima.

Inteligentni transportni sustavi mogu biti snažno oruđe za podršku cjelokupnim ciljevima transportne politike grada na mnogo načina.

5.2.7 MODALNA RAŠČLAMBA

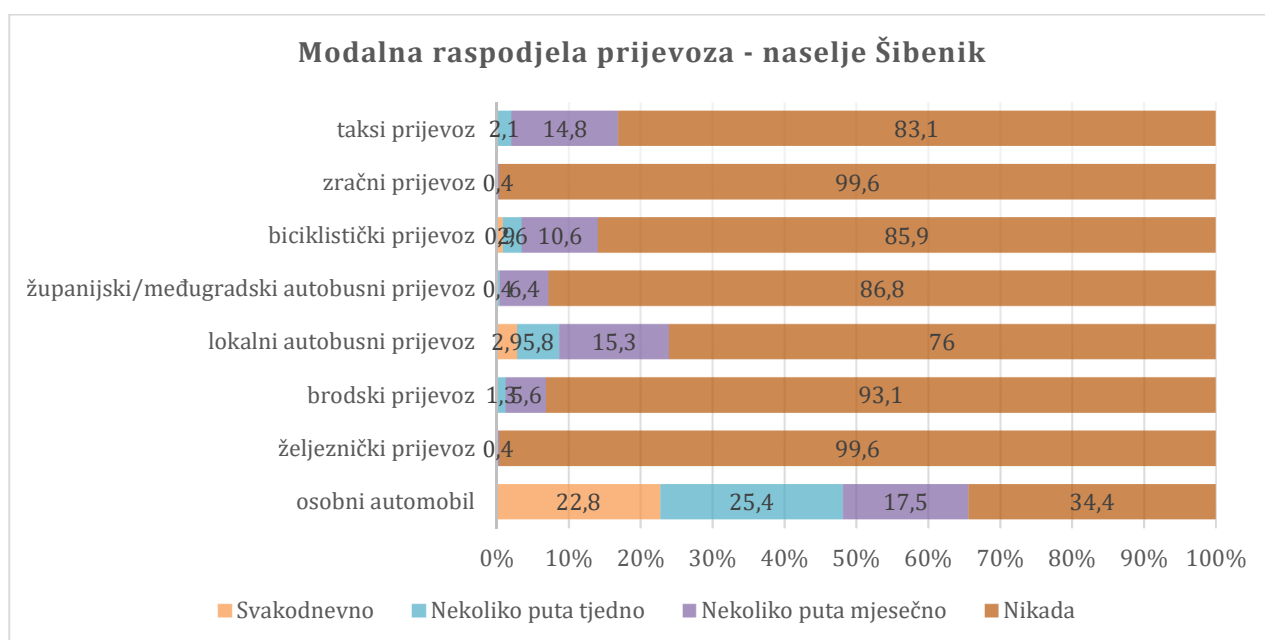
Na temelju ranije izvršenih istraživanja, čiji je cilj bio obuhvatiti navike ispitanika o uobičajenim načinima putovanja, sklonosti kod putovanja na posao, općim stavovima prema putovanjima i javnom prijevozu, biciklističkom prometu, brodskom prometu i putnim informacijama za dodijeljeni dan u tjednu, napravljena je analiza korištenja različitih usluga prijevoza, odnosno modalna raščlamba.

Slike u nastavku prikazuju udio korištenja usluga javnog i individualnog prijevoza koji formiran na osnovu odgovora ispitanika na pitanje: „Koliko ste u zadnjih godinu dana upotrebljavali određeno sredstvo?“ Analiza je izrađena za područje unutar naselja Šibenik te za naselja izvan Šibenika (sl. 74, sl. 75 i sl. 76).

Odgovori su grupirani u četiri kategorije: svakodnevno, nekoliko puta tjedno, nekoliko puta mjesečno i nikada. Izoliranjem odgovora „svakodnevno“ i „nekoliko puta tjedno“, koji obuhvaćaju najučestalije

migracije aktivnog stanovništva, dolazi se do zaključka kako je najzastupljenije prijevozno sredstvo osobni automobil te lokalni i regionalni autobusni prijevoz sa znatno manjim udjelom.

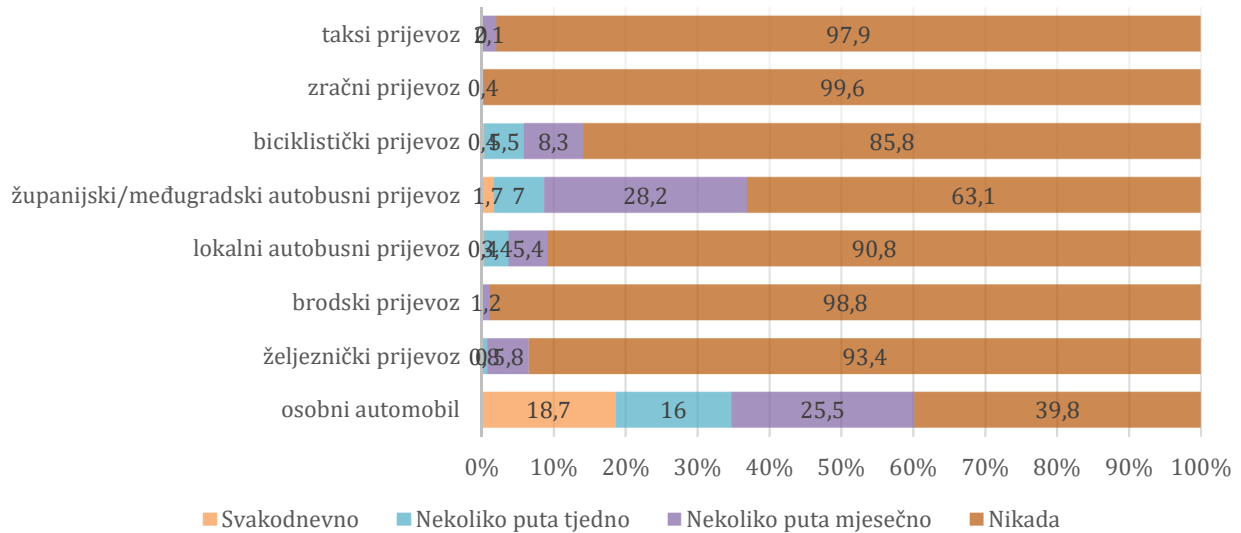
S druge strane odgovor „nikada“ je pokazatelj generalne nepopularnosti usluga cjelokupnog javnog prijevoza. Primjerice, u naselju Šibenik 76% ispitanika izjasnilo se da nikada ne koristi usluge javnog gradskog prijevoza odnosno, 15,3% ispitanika koristi javni gradski prijevoz tek nekoliko puta mjesečno.



Slika 74. Modalna raspodjela prijevoza - naselje Šibenik

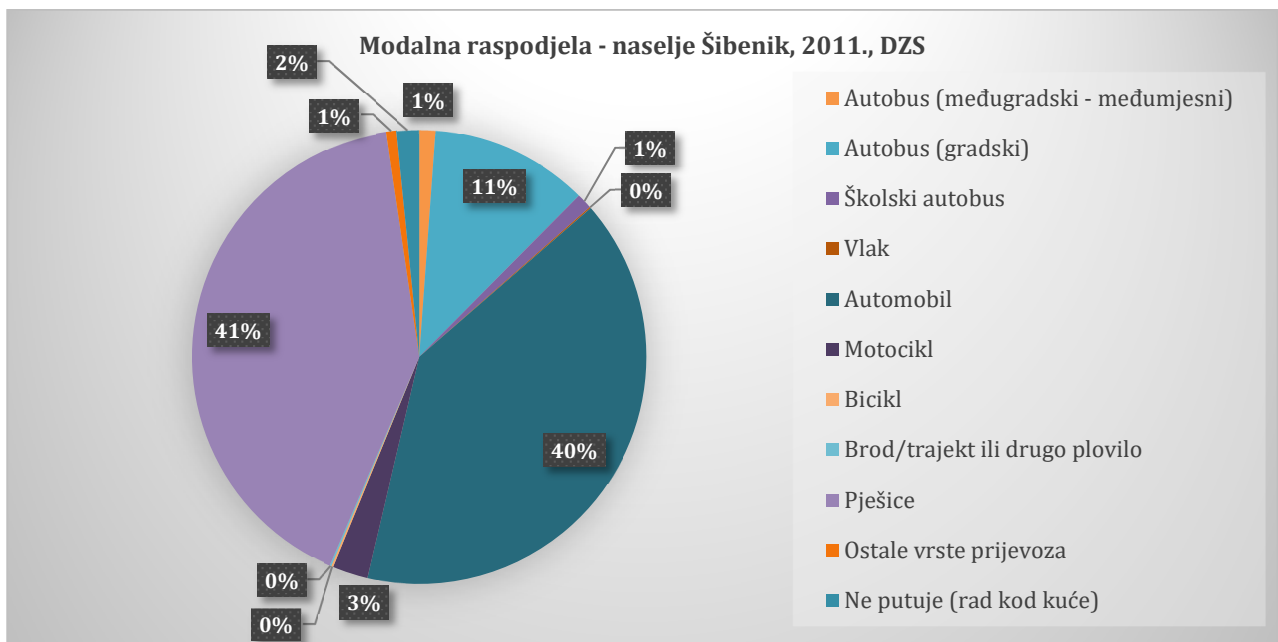
Izvor: Anketno istraživanje 2016.

Modalna raspodjela prijevoza - naselja izvan Šibenika



Slika 75. Modalna raspodjela prijevoza - naselja izvan Šibenik

Izvor: Anketno istraživanje 2016.



Slika 76. Modalna raspodjela - naselje Šibenik

Izvor: DZS 2011.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

5.2.8 POTRAŽNJA ZA MOBILNOŠĆU ROBE

Za razliku od putničkog, u teretnom prometu veličina potražnje za prijevoznim uslugama u najvećoj mjeri je funkcija veličine i sastava proizvodnje i potrošnje, te njihove prostorne disperziranosti. U današnje vrijeme mjesta proizvodnje dobara i usluga sve su udaljenija od mjesta njihove potrošnje, a proizvodni procesi usavršeni i iskorišteni do te mjere da se u njima ne mogu postići dodatne uštede. Prijevoz tereta u gradu Šibeniku većinom se obavlja cestovnim prijevozom, dok se u Europi poduzimaju sve moguće radnje kako bi se to promijenilo i glavina robe prevozila željeznicom. Svi trendovi upućuju na neravnomjernu raspodjelu prometa i dominaciju cestovnog prometa u teretnom prijevozu na štetu željeznice, ali i pomorskog prometa, što nije u skladu s europskom politikom održiva prijevoznog sustava. Strategija razvitka i modernizacije željezničkog prometa temelji se na potrebi zadovoljenja sveukupnih prometnih zahtjeva, pomorskoj orijentaciji, strategiji prostornog razvitka i opredjeljenju o uključivanju u europske integracije. Teretni promet ima jasnu međunarodnu komponentu jer povezuje luku Šibenik s kontinentom.

Luka Šibenik je povezana sa željezničkom mrežom koja je u lošem infrastrukturuom stanju. Željeznički teretni promet uglavnom je tranzitni s obzirom da luka služi kao ulazna točka za međunarodni teretni promet prema srednjeeuropskim tržištima. Kako bi se povećao intermodalni pomorsko-željeznički promet potrebno je razviti logističku intermodalnu platformu, s time da se ta platforma izgradi u samoj luci, što predstavlja razvojni potencijal i transformaciju lučkog sustava u suvremeni logistički i distribucijski gospodarski centar. Isto je potrebno i zbog uključivanja ishodišta opskrbnih lanaca u luci Šibenik koja konkurrira ostalim jadranskim lukama. Pristupanje Europskoj uniji stavilo je, kako republiku Hrvatsku, tako i grad Šibenik u položaj u kojem mora preuzeti vodeću ulogu za teretne veze u jugoistočnoj Europi i prema njoj. Europska prometna politika zahtijeva posebno razvijene teretne koridore koji su atraktivni za tržište zbog svoje pouzdanosti, ograničene zagušenosti te niskih operativnih i administrativnih troškova. Ti su koridori pozorno zamišljeni kako bi se optimizirala uporaba energije ograničavajući/minimizirajući učinke na okoliš kao što su emisije zagađivača. Izazov je osigurati strukturalne promjene kako bi se željeznici omogućilo da učinkovito konkurira i preuzme značajno veći udio tereta sa srednjih i velikih udaljenosti.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

SINTEZA REZULTATA

MASTER PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ŠIBENIKA



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

6 SINTEZA REZULTATA ANALZE STANJA

Završni korak sveobuhvatne analize stanja sadašnje i buduće prometne situacije je sinteza rezultata izrađena kroz SWOT analize. Za svaki prometni podsustav izrađena je detaljna analiza na osnovu svih prikupljenih podataka i provedenih istraživanja. SWOT tablice su prikazane u nastavku.

SWOT ANALIZA PROMETNOG SUSTAVA GRADA ŠIBENIKA – CESTOVNI PROMET

OKVIR	SEKTOR	RAZINA	PREDNOSTI	SLABOSTI
<p>PROMETNA INTEGRIRANOST GRADA ŠIBENIKA U REGIJI FUNKCIONALNOST JAVNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA PROMETNA MREŽA ZA OSOBNU MOBILNOST INTERMODALNOST I PAMETNI SUSTAVI UPRAVLJANJA</p>	<p>CESTOVNI PROMET</p>	<p>OPERATIVNA/ ORGANIZACIJSKA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dobar geostrateški položaj • Veličina grada • Turističko odredište s tradicionalnim mediteranskim značajkama • Morska luka je dobro povezana s cestovnom infrastrukturom • Velika potražnja, posebice u ljetnim mjesecima • Mobilnost zaposlenih • Kratke udaljenosti i vrijeme putovanja • Dominantni prijevozni način 	<ul style="list-style-type: none"> • Manjak investicija • Prometne gužve u centru grada i na državnoj cesti D8 • Nedostatna intermodalnost prometnog sustava • (<i>park and ride</i> i <i>park and boat</i> sustava) • Morfološki nepovoljno područje • Neadekvatna signalizacija • Nedostatak ITS sustava • Nedovoljna sigurnost u cestovnom prometu • Dominantni prijevozni mod u gradu • Nedostatak promocije i edukacije u prometu • Nedostatak integracije s ostalim modovima prometa • Nedostatak cjelokupnih statističkih podataka potrebnih za planiranje prometa
		<p>INFRASTRUKTURNA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Državna cesta DC8 prolazi kroz grad • Veza na autocestu A1 (Zagreb-Dubrovnik) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nedovoljno razvijena ulična mreža, nedostatak gradskih cesta i obilaznih cesta • Nedostatak povezanosti u smjeru sjever-jug • Djelom loši tehnički elementi prometne infrastrukture • Nedovoljna povezanost grada i DC 8 • Neusklađenost prometnih čvorova na DC8 (denivelirani – kombinirani - u razini) • Nedovoljna propusnost prometne mreže • Nedostatak parkirališnih mjesta u centru i starim dijelovima grada • Problemi s održavanjem cestovnog sustava • Nezadovoljavajuća veza s ostalim elementima • prometne infrastrukture
OKVIR	SEKTOR	RAZINA	PRILIKE	PRIJETNJE

<p>PROMETNA INTEGRIRANOST GRADA ŠIBENIKA U REGIJI FUNKCIONALNOST JAVNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA PROMETNA MREŽA ZA OSOBNU MOBILNOST INTERMODALNOST I PAMETNI SUSTAVI UPRAVLJANJA</p>	<p>CESTOVNI PROMET</p>	<p>OPERATIVNA/ ORGANIZACIJSKA</p> <ul style="list-style-type: none"> Bolja organizacija sustava parkiranja Stvaranje novih mogućnosti u prostornim planovima Povećan je sigurnosti cestovnog prometa Stalna edukacija sudionika u prometu Mogućnost povezivanja s drugim oblicima prometa (intermodalnost) Optimalizacija prometnog sustava Prikupljanje i analiza statističkih podataka potrebnih za planiranje prometa Smanjenje korištenja osobnih automobila u centru grada Sufinanciranje prometnih projekata iz EU fondova 	<ul style="list-style-type: none"> Smanjenje sigurnost u cestovnom prometu Problemi u vezi s prostornim planovima i neusklađenost kad su u pitanju potrebe cestovne infrastrukture Nedovoljna ulaganja u vozila i u smanjenje prosječne starosti vozila Imovinsko –pravni problemi kod realizacije infrastrukture (prostorna ograničenja) Prevelika potražnja i gužve u ljetnim mjesecima Nedostatak razvojnih strategija Povećanje vremena putovanja zbog uskih grla Nedovoljna ulaganja u postojeću cestovnu infrastrukturu Neadekvatno održavanja cestovnog sustava
		<p>INFRASTRUKTURNA</p> <ul style="list-style-type: none"> Prilika za razvoj multimodalnih prometnih točki Mogućnost smanjenja okolišnih rizika i onečišćenja Izgradnja planiranih koridora cesta i kvalitetno povezivanje grada s županijom i regionalnim centrima 	<ul style="list-style-type: none"> Negativni utjecaj emisije ispušnih plinova na životnu sredinu, okoliš te kulturnu baštinu Kontinuirani trend povećanja broja osobnih automobila Nedostatak investicija

SWOT ANALIZA PROMETNOG SUSTAVA GRADA ŠIBENIKA – POMORSKI PROMET				
OKVIR	SEKTOR	RAZINA	PREDNOSTI	SLABOSTI
<p>PROMETNA INTEGRIRANOST GRADA ŠIBENIKA U REGIJI FUNKCIONALNOST JAVNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA PROMETNA MREŽA ZA OSOBNU MOBILNOST INTERMODALNOST I PAMETNI SUSTAVI UPRAVLJANJA</p>	<p>POMORSKI PROMET</p>	<p>OPERATIVNA/ORGANIZACIJSKA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Visoka potražnja javnog pomorskog prometa u ljetnim mjesecima • Sačuvani morski okoliš • Bliskost otoka s kopnom • Postojeće sveučilište i obrazovana radna snaga • Dobar položaj luke – povezanost s cestovnim i željezničkim prometom 	<p><u>JAVNI POMORSKI PRIJEVOZ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nedovoljan broj linija prema otocima u toku cijele godine • Raspored linija nije u skladu s potrebama stanovništva (đaci, studenti, radnici...) • Raspored se ne poštuje u svakodnevnom radu • Nedostatak integracije tarifnog sustava svih oblika prijevoza • Nedostatak <i>park and ride</i> sustava • Mali kapacitet flote tijekom ljetnih mjeseci • Monopol jedne tvrtke koja se bavi javnim pomorskim prijevozom na koji se ne može utjecati s lokalne strane gdje nastaju potrebe za prijevozom • Nepostojanje pametnog sustava upravljanja i obavijesti • Nerazvijen koncept intermodalnih rješenja <p><u>INDIVIDUALNI POMORSKI PRIJEVOZ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Slaba kontrola i nekoherentna pravila koja reguliraju individualni pomorski prijevoz, posebice nautički sektor <p><u>TERETNI POMORSKI PRIJEVOZ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Neiskorišten kapacitet za teretni promet s obzirom na mogućnosti luke

<p>PROMETNA INTEGRIRANOST GRADA ŠIBENIKA U REGIJI FUNKCIONALNOST JAVNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA PROMETNA MREŽA ZA OSOBNU MOBILNOST INTERMODALNOST I PAMETNI SUSTAVI UPRAVLJANJA</p>	<p>POMORSKI PROMET</p>	<p>INFRASTRUKTURNA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Razvijena i u funkciji nova luka grada Šibenika • Razvijena mreža luka na otocima • Visoki kapaciteti terminala • Postojeća željeznička infrastruktura u luci 	<ul style="list-style-type: none"> • Flota je stara 40 godina (u odnosu na nacionalni prosjek 28) • Neadekvatna specifikacija flote za specifične mikroklimatske uvjete (vjetrovi) • Flota nije prilagođena osobama s posebnim potrebama (invaliditetom) • Nedostatak putničke infrastrukture (stanice, terminali) u gradu Šibeniku i na otocima • Neadekvatna infrastruktura za <i>park and ride</i> sustav, posebno u vršnim mjesecima • Nerazvijena intermodalna čvorišta <p><u>INDIVIDUALNI POMORSKI PROMET</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • manjak parkirnih mjesta (vezova) za individualni pomorski promet <p><u>TERETNI POMORSKI PRIJEVOZ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nepovoljna širina kanala, morske struje ne dozvoljavaju i/ili otežavaju ulazak velikih teretnih brodova
--	------------------------	------------------------	--	--

OKVIR	SEKTOR	RAZINA	PRILIKE	PRIJETNJE
PROMETNA INTEGRIRANOST GRADA ŠIBENIKA U REGIJI FUNKCIONALNOST JAVNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA PROMETNA MREŽA ZA OSOBNU MOBILNOST INTERMODALNOST I PAMETNI SUSTAVI UPRAVLJANJA	POMORSKI PROMET	OPERATIVNA/ ORGANIZACIJSKA	<ul style="list-style-type: none"> Očekivano otvaranje tržišta za tvrtke koje pružaju usluge javnog pomorskog prijevoza Razvoj ekološki održivog načina prijevoza - električni brodovi Veća iskoristivost kapaciteta terminala za teretni promet Glavna turistička atrakcija - Nacionalni park Krka dostupan putem mora 	<ul style="list-style-type: none"> Otvaranje tržišta vlada će regulirati nacionalnim propisima koji neće biti u skladu s lokalnim potrebama i specifičnostima (npr. društvena uloga javnog prijevoza) Porast negativnog utjecaja tradicionalnog pomorskog prometa na okoliš
		INFRASTRUKTURNA	<ul style="list-style-type: none"> Pristupačnost javnog prijevoza (grad) i prilika za razvoj intermodalnih prometnih čvorišta Mogućnost povećanja dostupnosti lukama na otocima Povećanje kapaciteta komunalnih vezova izgradnjom novih luka i rekonstrukcijom postojećih 	<ul style="list-style-type: none"> Izgradnja novih luka i rekonstrukcija postojećih može negativno utjecati na okoliš.

SWOT ANALIZA PROMETNOG SUSTAVA GRADA ŠIBENIKA – JAVNI GRADSKI PROMET

OKVIR	SEKTOR	RAZINA	PREDNOSTI	SLABOSTI
<p>PROMETNA INTEGRIRANOST GRADA ŠIBENIKA U REGIJI FUNKCIONALNOST JAVNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA PROMETNA MREŽA ZA OSOBU MOBILNOST INTERMODALNOST I PAMETNI SUSTAVI UPRAVLJANJA</p>	<p>JAVNI GRADSKI PROMET</p>	<p>OPERATIVNA/ORGANIZACIJSKA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tradicija prometnih tvrtki • Stručnjaci s iskustvom u javnom prometu • Veličina grada • Blizina terminala javnog gradskog i prigradskog prometa • Razvijeni projekt za urbani eskalator • Razvijeni sustav javnih bicikala • Dobra potražnja, posebice u ljetnim mjesecima • Relativno frekventne linije u vršnim satima • Mobilnost zaposlenih • Kratke udaljenosti i vrijeme putovanja u javnom gradskom prijevozu 	<ul style="list-style-type: none"> • Manjak investicija • Prometne gužve (područje tržnice) • Nedostatak prostora na autobusnom kolodvoru tijekom ljeta • Nepostojanje javne tvrtke za javni gradski prijevoz • Nedostatak koordinacije različitih tipova prijevoza • Neadekvatna signalizacija • Morfologija grada • Nedostatak povezanosti u smjeru sjever-jug • Nedostatak biciklističke infrastrukture • Slaba međuutočna povezanost • Nedostatak prostora za razvoj infrastrukture (ugibališta) • Relativno visoka cijena usluge • Nedostatak interesa stanovništva za ovaj oblik prijevoza • Nedostatak promocije i informiranosti korisnika • Raspored vožnje nije u potpunosti usklađen s potrebama stanovništva • Nedostatan broj linija u svakom dijelu grada • Manji broj linija nedjeljom • Nizak koeficijent iskorištenosti kapaciteta autobusa • Nepouzdan raspored vožnje na svim stajalištima • Nedostatak integracije modernog tarifnog sustava svih oblika prijevoza • Nedostatak cjelokupnih statističkih podataka potrebnih za planiranje prometa
		<p>INFRASTRUKTURNA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mreža autobusnih stajališta dobro je razvijena 	<ul style="list-style-type: none"> • Neoznačena autobusna stajališta • Velik broj neformalnih autobusnih stajališta • Neadekvatan vozni park (relativno star i okolišno neprihvatljiv) • Neudobnost autobusa za osobe s teškoćama • Energetski neučinkovit vozni park • Nedostatak putničke infrastrukture (lokacija stajališta, terminal)
OKVIR	SEKTOR	RAZINA	PREDNOSTI	SLABOSTI

<p>PROMETNA INTEGRIRANOST GRADA ŠIBENIKA U REGIJI FUNKCIONALNOST JAVNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA PROMETNA MREŽA ZA OSOBNU MOBILNOST INTERMODALNOST I PAMETNI SUSTAVI UPRAVLJANJA</p>	<p>JAVNI GRADSKI PROMET</p>	<p>OPERATIVNA/ ORGANIZACIJSKA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organizacija frekventnijih linija • Dobra suradnja sa sveučilištima • Formiranje javne tvrtke za javni gradski prijevoz • Daljnji razvoj sustava javnih bicikala • Postavljanje urbanog eskalatora • Povećana potražnja • Mogućnost povezivanja s drugim oblicima prometa (intermodalnost) • Razvoj ekološki prihvatljivijeg javnog prijevoza • Bolji pristup javnom prijevozu ljudima s teškoćama • Novi tarifni sustav i mogućnosti kupnje karata • Prikupljanje i analiza statističkih podataka potrebnih za planiranje prometa • Povećanje cijena goriva i smanjenje korištenja osobnih automobila • Sufinanciranje ulaganja iz EU fondova • Primjeri uspješne prakse u provođenju projekata urbane mobilnosti u mediteranskim gradovima 	<ul style="list-style-type: none"> • Smanjenje sigurnosti u javnom prijevozu • Nedostatak interesa privatnih tvrtki za organizaciju javnog prijevoza • Više cijene javnog prijevoza • Nedostatak potražnje, posebice u mjesecima izvan sezone • Prevelika potražnja i gužve u ljetnim mjesecima • Nedostatak razvojnih strategija • Nefitabilni javni prijevoz • Povećanje vremena putovanja zbog uskih grla
		<p>INFRASTRUKTURNA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pristupačnost javnog prijevoza (gradskog) i prilika za razvoj multimodalne prometne točke • Mogućnost smanjenja okolišnih rizika i onečišćenja • Sufinanciranje infrastrukturnih ulaganja iz EU fondova 	<ul style="list-style-type: none"> • Daljnje starenje i pogoršanje voznog parka • Kontinuirani trend povećanja broja osobnih automobila • Nedostatak investicija

SWOT ANALIZA PROMETNOG SUSTAVA GRADA ŠIBENIKA – ŽELJEZNIČKI PROMET

OKVIR	SEKTOR	RAZINA	PREDNOSTI	SLABOSTI
PROMETNA INTEGRIRANOST GRADA ŠIBENIKA U REGIJI FUNKCIONALNOST JAVNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA PROMETNA MREŽA ZA OSOBNU MOBILNOST INTERMODALNOST I PAMETNI SUSTAVI UPRAVLJANJA	ŽELJEZNIČKI PROMET	OPERATIVNA/ORGANIZACIJSKA	<ul style="list-style-type: none"> • Gestrateški položaj ulazne točke s Jadranskog mora • Dobra mreža povezanosti • Razvoj učinkovitog i okolišno prihvatljivijeg oblika prijevoza • Zakonodavni i institucionalni okvir u skladu sa zahtjevima EU • Novi sigurnosni željeznički akt • Dostupnost EU strukturnih fondova 	<ul style="list-style-type: none"> • Nizak intenzitet putničkog prometa. • Raspored vožnje nije u skladu s potrebama stanovništva • Raspored vožnje nije poštivan u svakodnevnim operacijama • Niska komercijalna brzina • Nekonkurentno u odnosu na cestovni i zračni promet u međunarodnom putničkom prometu zbog udaljenosti i povezanosti • Slaba željeznička povezanost u teretnom prometu • Ograničena mogućnost samofinanciranja • Isključen privatni sektor i lokalna vlast • Nedostatna investiranja
		INFRASTRUKTURNA	<ul style="list-style-type: none"> • Položaj glavne postaje – neposredna blizina autobusnog terminala i luke • Postojeća željeznička pruga kroz grad Šibenik – Ražine – Dalmare – Mandalina -Centar 	<ul style="list-style-type: none"> • Zastarjeli vozni park za teret i putnike • Zastarjela željeznička infrastruktura (tračnice, terminali, postaje) • Neadekvatna opremljenost terminala popratnim sadržajima i modernim sustavima informacija i obavijesti • Mali kapaciteti prijevoza

<p>PROMETNA INTEGRIRANOST GRADA ŠIBENIKA U REGIJI FUNKCIONALNOST JAVNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA PROMETNA MREŽA ZA OSOBNU MOBILNOST INTERMODALNOST I PAMETNI SUSTAVI UPRAVLJANJA</p>	<p>ŽELEJZNIČKI PROMET</p>	<p>OPERATIVNA/ ORGANIZACIJSKA</p> <ul style="list-style-type: none"> Pojačani promet iz luke Šibenik Viša potražnja kao rezultat bolje promocije i edukacije Utjecaj željezničkog prometa na regionalnu pristupačnost i socijalni razvoj Nove regionalne usluge za putnike Povećano korištenje željezničke linije Ražine – Dalmare – Mandalina – Centar kao linije javnog gradskog prijevoza Dostupnost EU strukturnih fondova Integracija intermodalnih rješenja i pametnog sustava upravljanja Razvoj okolišno održivog oblika prijevoza 	<ul style="list-style-type: none"> Niske investicije smanjuju privlačnost i funkcionalnost željezničkog prometa Visoki troškovi održavanja Upitnost učinkovitosti i isplativosti žičara u pješačkom prometu
		<p>INFRASTRUKTURNA</p> <ul style="list-style-type: none"> Uvođenje novih vrsta usluga za teret Uređenje željeznice i ponovno povezivanje s Unskom prugom Povećana količina teretnog prometa – smanjena zagušenost autoceste, smanjene emisije ispušnih plinova i negativan utjecaj na okoliš Izrada rješenja za pješački promet (žičare) 	<ul style="list-style-type: none"> Potreba za relevantnim javnim ulaganjima u infrastrukturu Lokalna vlast nema utjecaj na izgradnju nove i rekonstrukciju postojeće infrastrukture Izgradanja novih željezničkih koridora može imati negativan učinak na okoliš. Mogućnost negativnog učinka izgradnje žičara na zaštićena kulturna dobra



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

SWOT ANALIZA PROMETNOG SUSTAVA GRADA ŠIBENIKA – BICIKLISTIČKI PROMET

OKVIR	SEKTOR	RAZINA	PREDNOSTI	SLABOSTI
PROMETNA INTEGRIRANOST GRADA ŠIBENIKA U REGIJI FUNKCIONALNOST JAVNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA PROMETNA MREŽA ZA OSOBNU MOBILNOST INTERMODALNOST I PAMETNI SUSTAVI UPRAVLJANJA	BICIKLISTIČKI PROMET	OPERATIVNA/ORGANIZACIJSKA	<ul style="list-style-type: none"> Razvijeni sustav javnih bicikala Podrška gradskih vlasti za razvoj biciklističkog prometa Dobra potražnja, posebice u ljetnim mjesecima Prihvatljiva cijena usluge javnih bicikala Kratko vrijeme i udaljenosti putovanja 	<ul style="list-style-type: none"> Morfologija grada Velika površina šireg gradskog područja Slaba mogućnost izvedivosti uređenja nacionalne rute na prostoru Grada Nedostatak interesa i tradicije stanovništva za ovaj oblik prijevoza
		INFRASTRUKTURNA	<ul style="list-style-type: none"> Razvijen sustav stajališta javnih bicikala 	<ul style="list-style-type: none"> Nedostatak parkirališta i popratne infrastrukture diljem Grada (držači, nosači i stalci) Nedostatak prostora za gradnju biciklističkih staza/putova na postojećim prometnicama Nepostojanje sustava za pohranu bicikala Slaba ponuda smještajnih, ugostiteljskih i servisnih usluga namijenjenih cikloturistima

OKVIR	SEKTOR	RAZINA	PREDNOSTI	SLABOSTI
<p>PROMETNA INTEGRIRANOST GRADA ŠIBENIKA U REGIJI FUNKCIONALNOST JAVNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA PROMETNA MREŽA ZA OSOBNU MOBILNOST INTERMODALNOST I PAMETNI SUSTAVI UPRAVLJANJA</p>	<p>BICIKLISTIČKI PROMET</p>	<p>OPERATIVNA/ ORGANIZACIJSKA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Suradnja s javnim sektorom u promociji korištenja bicikala • Izrađen akcijski plan razvoja cikloturizma (Ministarstvo turizma) • Raspoloživost sredstava iz EU fondova za projekte vezane uz cikloturizam • Povećanje broja ruta, cikloturista i biciklista u Hrvatskoj • Daljnji razvoj sustava javnih bicikala • Porast potražnje • Porast <i>bike and bed</i> usluge • Porast broja dolazaka i noćenja u Županiju • Suradnja s turističkim sektorom • Male površine većine otoka • Porast potražnje tijekom ljetnih mjeseci • Mogućnost povezivanja s drugim oblicima prometa (intermodalnost) • Više cijene javnog prijevoza • Mobilnost zaposlenih 	<ul style="list-style-type: none"> • Porast broja automobila u središtu grada • Daljnje favoriziranje korištenja osobnog automobila kao glavnog prijevoznog sredstva za putovanja u Gradu • Nedovoljno korištenje EU fondova za razvoj ove vrste prometa • Smanjenje sigurnosti biciklista u prometu • Nedostatak potražnje, posebice u mjesecima izvan sezone • Povećanje vremena putovanja zbog uskih grla
		<p>INFRASTRUKTURNA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mogućnost razvoja <i>bike and ride</i> sustava • Osviještenost prijevoznika u brodskom i željezničkom prometu za prijevoz bicikla • Izrađen prijedlog nadopune mreže koridora biciklističkih ruta • Mogućnost smanjenja okolišnih rizika i onečišćenja kroz korištenje bicikla 	<ul style="list-style-type: none"> • Slab razvoj biciklističke infrastrukture

SWOT ANALIZA PROMETNOG SUSTAVA GRADA ŠIBENIKA – Prilog 8.6

OKVIR	SEKTOR	RAZINA	PREDNOSTI	SLABOSTI
PROMETNA INTEGRIRANOST GRADA ŠIBENIKA U REGIJI FUNKCIONALNOST JAVNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA PROMETNA MREŽA ZA OSOBNU MOBILNOST INTERMODALNOST I PAMETNI SUSTAVI UPRAVLJANJA	ZRAČNI PROMET	OPERATIVNA/ ORGANIZACIJSKA	<ul style="list-style-type: none"> • Visoka potražnja za zračnim prometom tijekom ljetnih mjeseci • Svijest gradskih vlasti i dionika o važnosti dobre pristupačnosti zračnim lukama • Definirana pretpostavka organizacije prometa hidroavionima • Predviđeni okviri za organizaciju interventnog zračnog prijevoza 	<ul style="list-style-type: none"> • Nedostatak javnih linija aerodrom – Šibenik – aerodrom • Prijevoz do aerodroma u potpunosti je organiziran od strane putničkih agencija i taksija • Nedostatak razvojnih projekata i studija o zračnom prijevozu hidroavionima i interventnim letjelicama
		INFRASTRUKTURNA	<ul style="list-style-type: none"> • Zračne luke u neposrednoj blizini - Split (45 km), Zadar (50km) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nedostatak voznog parka i putničke infrastrukture za organizaciju prijevoza putnika do aerodroma (lokacije postaja, terminali) • Nepostojanje adekvatne infrastrukture za interventne letove

OKVIR	SEKTOR	RAZINA	PREDNOSTI	SLABOSTI
<p>PROMETNA INTEGRIRANOST GRADA ŠIBENIKA U REGIJI FUNKCIONALNOST JAVNOG PRIJEVOZA NA PODRUČJU GRADA ŠIBENIKA PROMETNA MREŽA ZA OSOBNU MOBILNOST INTERMODALNOST I PAMETNI SUSTAVI UPRAVLJANJA</p>	<p>ZRAČNI PROMET</p>	<p>OPERATIVNA/ ORGANIZACIJSKA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utjecaj aerodroma na regionalnu pristupačnost i socijalni razvoj • Rast turizma – povećanje broja dolazaka • Prostorno-planskom dokumentacijom definirana pretpostavka organizacije prometa hidroavionima • Prostorno-planskom dokumentacijom predviđeni okvira za organizaciju interventnog zračnog prijevoza • Poboljšanje kvalitete života u svim područjima Grada Šibenika uvođenjem usluga brzog i direktnog zračnog prijevoza • Dostupnost zračnog prijevoza potiče razvoj manje pristupačnih područja – otoka • Integracija intermodalnih rješenja 	<ul style="list-style-type: none"> • Smanjenje potražnje za prometom u ostalom dijelu godine • Upitnost učinkovitosti i održivosti zračnog prijevoza hidroavionima na području Grada Šibenika • Uvođenje novih zračnih linija i letova mijenja prirodna staništa i postojeći ekosustav
		<p>INFRASTRUKTURNA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Funkcionalna infrastruktura za vezu sa zračnim lukama unaprjeđuje i popularizira korištenje usluge zračnog prijevoza i ostvaruje uvjete za dobru regionalnu i međunarodnu povezanost Grada Šibenika • Izgradnja hidroavionskih pristaništa i helidroma povećava pristupačnost svih područja Grada Šibenika • Izgradnja intermodalnih čvorišta 	<ul style="list-style-type: none"> • Rekonstrukcija postojećih pristaništa i izgradnja infrastrukture za prihvat hidroaviona može negativno utjecati na postojeću i ekosustav • Izgradnja helidroma i popratne infrastrukture nepovoljno utječe na postojeća prirodna staništa



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

STRATEŠKI OKVIR

MASTER PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ŠIBENIKA

7 STRATEŠKI OKVIR

7.1 VIZIJA

Urbana mobilnost Grada Šibenika treba biti pravedna – jednako dostupna svim stanovnicima bez obzira na mjesto stanovanja, prihvatljiva za okoliš i efikasna, inovativna i tehnološki napredna. Prometni sustav Grada Šibenika treba omogućiti mobilnost i bez posjedovanja osobnog automobila, što znači prvenstveno jačanje sustava javnog gradskog prijevoza na kopnu i otocima.

Dugoročni gospodarski razvoj Grada Šibenika nezamisliv je bez omogućavanja kvalitetne prometne usluge. Navedeno zahtjeva integralni pristup i uvažavanje svih razvojnih potreba i potencijala svake pojedinačne vrste prometa u Gradu. U skladu s tim, radi poboljšanja postojećeg prometnog sustava nužan je kvalitetan pristup rješavanju postojećih prometnih problema zasnovan na primjeni suvremenih prometnih praksi kojima se postiže veća dostupnost društvenih sadržaja što će u konačnici dovesti do povećanja kvalitete života na području Grada. Konačan rezultat je povećanje urbane mobilnosti stanovništva što će imati dugoročan efekt na razvoj svih društvenih i gospodarskih struktura.



Slika 77. Proces izrade Plana



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

7.2 RAZVOJNI CILJEVI

Cilj 1. Snažna prometna integriranost Šibenika u kontekstu funkcionalnih regija

Relevantnost

Prometni sustav Grada Šibenika integralni je dio državnog, županijskog tj. regionalnog sustava Južnog Hrvatskog primorja unutar kojeg se nalazi nekoliko većih urbanih područja (Zadar, Šibenik, Split i Dubrovnik) koja međusobno ovise o kvaliteti razvoja prometa, infrastrukture i usluga mobilnosti čime dolazi do preklapanja njihovih gravitacijskih utjecaja. To zahtjeva kompleksan pristup svim aktivnostima unaprjeđenja prometnog sustava za postizanje održive urbane mobilnosti na području Grada što će pridonijeti dostupnosti i pružanju kvalitetne i održive prometne usluge svih vrsta prometa. Navedeno će imati dugoročni efekt na postizanje funkcionalne sinergije u pružanju kvalitetne usluge prijevoza ljudi i roba u svakoj vrsti prometa prema postojećem stanju i prepoznatim potencijalima koji proizlaze iz strateškog usmjerenja na turizam i ostalih gospodarskih aktivnosti (industrija, ribarstvo i mediteranska poljoprivreda)

Očekivani načini ostvarenja

Povećanje prometne integriranosti Grada Šibenika u kontekstu definiranih funkcionalnih regija omogućit će se kroz identifikaciju potreba lokalne mobilnosti u svakoj pojedinoj vrsti prometa (cestovni, pomorski, željeznički, zračni i javni gradski) što će obuhvatiti unaprjeđenje infrastrukture, korištenje suvremenih tehnoloških rješenja u organizaciji i upravljanju prometa čime će se stvoriti održiv prometni sustav koji će omogućiti poboljšanje integriranog pristupa planiranja prometa na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini. Od posebnog interesa za ostvarenje ovog cilja je razvoj javnog gradskog i prigradskog prometa čime će potaknuti slabije korištenje automobilske prometa i povećati dostupnost okolice Šibenika koja se suočava s demografskim i gospodarskim poteškoćama. Takav promet u potpunosti će iskoristiti svoje razvojne potencijale te će biti fokusiran na ljude, pristupačnost, kvalitetu života, održivost, socijalnu jednakost, zdravlje i održivost okoliša.

Dosljednost

Poboljšanje dostupnosti urbanih područja te pružanje kvalitetne i održive usluge mobilnosti u prometu s fokusom na održivost i integraciju njegovih tehničkih, infrastrukturnih, operativnih i organizacijskih kapaciteta dio je integralnog koncepta postizanja održive urbane mobilnosti koji pripisuje Europska Komisija. Navedene smjernice ugrađene su u metodologiju izrade Strategije prometnog razvoja RH u kojima je definirana funkcionalna pripadnost područja Grada Šibenika regiji



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Sjeverna i srednja Dalmacija što znači da poboljšanje održive urbane mobilnosti u prometu Grada ima veliki značaj za ukupan gospodarski razvoj Šibensko-kninske županije, odnosno na postizanje učinkovitog i održivog prometnog sustava na teritoriju Republike Hrvatske.

Cilj 2. Jednaka dostupnost javnog prijevoza korisnicima u svim područjima Grada Šibenika

Relevantnost

Postojeći javni gradski prijevoz samo djelomično pokriva prostor naselja Šibenik, pri čemu dostupnost i kvaliteta prijevozne usluge opada udaljavanjem od središta grada. To znači da je značajan dio stanovništva Grada prometno marginaliziran u ostvarivanju kvalitetne prijevozne usluge. U skladu s tim, efikasan i dostupan javni prijevoz mora biti polazište za planiranje prometnog sustava Grada. Kako bi se to ostvarilo, nužno je uspostavljanje jasnog upravljačkog, organizacijskog i infrastrukturnog razvoja javnog prijevoza temeljenog na aktivnoj integraciji svake pojedine vrste prijevoza (multimodalnosti). S obzirom na navedeno, dostupnost i povećanje kvalitete javnog prijevoza ima vrlo važnu ulogu za stanovništvo i gospodarski razvoj Grada što će imati dugoročni efekt i na jačanje regionalnog razvoja Srednje Dalmacije, odnosno regije Sjeverna i srednja Dalmacija kao jedne od pet funkcionalnih regija koje je definirala Strategija prometnog razvoja RH.

Očekivani načini ostvarenja

Dostupnost javnog prijevoza temeljenog na inovativnim i ekološkim rješenjima omogućit će se kroz poboljšanje tehničkog, tehnološkog, organizacijskog, ekonomskog i ekološkog sustava. Poboljšanje tehničkog sustava omogućit će se kroz osuvremenjivanje voznog parka, modernizaciju kolodvorske (lučke) infrastrukture i informacijskog sustava. U tehnološkom smislu, poboljšat će se kvaliteta usluge koja se odnosi na točnost, učestalost, udobnost i redovitost prijevozne usluge dok će se organizacijskom smislu poboljšati organizacija linija i iskorištenost postojećih kapaciteta u svakoj pojedinoj vrsti prometa kroz korištenje suvremenih metoda u praćenju i planiranju prometnih potreba. Za povećanje dostupnosti javnog prijevoza veliki značaj ima i poboljšanje sustava naplate prijevozne usluge kroz osmišljavanje jednostavnih i financijski dostupnih tarifa i karata koje će biti prilagođene različitim kategorijama korisnika. Posljednji aspekt kojim će se omogućiti veća dostupnost usluge će biti vezan uz nabavu različitih vozila koja će u znatno smanjiti ili u potpunosti eliminirati korištenje fosilnih goriva, odnosno buku i vibracije. Navedenim će se kroz sinergijsko djelovanje u potpunosti omogućiti dostupna i kvalitetna usluga koja će biti dostupna svim skupinama stanovništva i njihovim specifičnim potrebama.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Dosljednost

Povećanje dostupnosti i broja korisnika u javnom gradskom prijevozu jedan je od temeljnih ciljeva Strategije prometnog razvitka RH unutar kojeg je predviđeno unaprjeđenje regionalne povezanosti u putničkom prometu kroz jačanje teritorijalne kohezije. Unutar njega definirane su ključne aktivnosti postizanja regionalne povezanosti na kopnu i moru što znači da se ostvarenje cilja u kontekstu Grada Šibenika može ostvariti samo kroz poboljšanje dostupnosti prometne usluge u otočnom, priobalnom i zaobalnom prostoru. Postojeći problemi dostupnosti prepoznati su i u već donesenim dokumentima prometnog razvoja na području Grada - Prometnoj studiji Grada Šibenika iz 2008. godine i Analizi primjene energetski učinkovitih sustava javnog prijevoza u Gradu Šibeniku 2014. godine.

Cilj 3. Urbani prostor kao zajedničko dobro: mreža za osobnu mobilnost

Relevantnost

Urbani prostor u svim segmentima mora integrirati prirodni i izgrađeni okoliš u jedinstvenu, međupovezanu i neraskidivu cjelinu koja predstavlja životni okoliš stanovništva grada. Za unaprjeđenje tog okoliša jedan od imperativa je stvaranje kvalitetno organiziranog prometnog sustava koji će omogućiti povećanje kvalitete života stanovništva. Provedenom analizom postojećeg prometnog sustava na području Grada Šibenika ustanovljeno je kako postojeći prometni problemi uvelike utječu na kvalitetu života stanovništva Grada što je povezano s još uvijek slabom održivosti postojećeg prometnog sustava, odnosno njegovih tehničkih, infrastrukturnih, operativnih i organizacijskih elemenata (posebice tijekom najvećih opterećenja tijekom ljetne sezone).

S obzirom na navedeno, prepoznati su problemi postojećeg prometnog sustava Grada Šibenika koji su vezani uz pojavu uskih grla i smanjenu sigurnost na pojedinim prometnicama Grada te nedovoljno razvijena infrastruktura alternativnih oblika urbane mobilnosti u biciklističkom, pješačkom, cestovnom i pomorskom prometu. U kontekstu samog naselja Šibenik to je specifična morfološka struktura samog naselja koja je uvjetovala razvoj glavnih gradskih prometnica koje se pružaju u smjeru istok-zapad koje primaju najveći dio prometnih tokova u naselju. Analizom je ustanovljeno kako se postojeći problemi dodatno pojačavaju tijekom ljetne sezone kada postojeće prometnice i popratna infrastruktura ne mogu podnijeti dodatni pritisak što ukazuje na nužnost osmišljavanja niza rješenja kojima će se omogućiti kvalitetna organizacija prometa.

Očekivani načini ostvarenja



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Zbog složenosti izvođenja regulacije i organizacije prometnih tokova na području Grada, uslijed nedostatka prostora omogućit će se prioriteta za provođenje aktivnosti, odnosno građevinski zahvati koje je potrebno izvršiti na postojećoj prometnoj mreži kao preduvjete za ostvarenje izgradnje infrastrukture i poboljšanja sustava. To znači postupanje u skladu s postojećom zakonskim i planskim odrednicama i uvjetima za ostvarenje planiranih zahvata u prostoru za svaku pojedinačnu vrstu prometa.

Dosljednost

Postavljene aktivnosti za poboljšanje cestovnog, pješačkog, biciklističkog i pomorskog prometa koji su prepoznati u ovom Master planu definirani su i u Strategiji prometnog razvoja RH u kojoj su postavljeni ciljevi razvoja koji se odnose na poboljšanje održivosti prometnog sustava i poboljšanje sposobnosti te pouzdanosti usluga pomorskih luka te identifikiranje i eliminaciju uskih grla u prometu. Razvoj biciklističkog, odnosno cikloturizma na području Grada slijedi smjernice koje su određene Akcijskim planom razvoja cikloturizma koji pripisuje Ministarstvo turizma.

Cilj 4. Integracija intermodalnog prijevoza i upravljanje mobilnošću prometa i roba

Relevantnost

Uspostava intermodalnog javnog gradskog prijevoza temeljenog na inovativnim i ekološkim rješenjima u Gradu Šibeniku je tek u začecima. Analizom stanja prometnog sustava Grada Šibenika ustanovljeno je kako je razvoj modernih intermodalnih rješenja i efikasno upravljanje mobilnošću prometa i roba u pogledu potrebne infrastrukture ne prati pozitivne prakse koje primjenjuju mediteranski gradovi. To se posebice odnosi na dugogodišnji problem koncentracije kolodvorskih i lučkih sadržaja unutar svega nekoliko kvadratnih kilometara u užem središtu Šibenika što nepovoljno utječe na kvalitetnu i efikasnu organizaciju prometa u naselju. Prema postojećim potrebama potrebno je izgraditi, rekonstruirati i dograditi nekoliko lokacija na kojima će se omogućiti uspostavljanje intermodalnih čvorišta, odnosno uvođenje novih sustava upravljanja i nadzora prometa. Postojeći sustav odvijanja prijevoza putnika i roba na području Grada karakterizira korištenje klasičnog sustava prometa koji još uvijek ne može u potpunosti odgovoriti na rastuće probleme zagušenja prometa, onečišćenja okoliša, učinkovitosti prijevoza, sigurnosti i zaštite ljudi i roba u prometu. Dakle, postojeći sustav uvelike ne proizvodi željene učinke povezane s ITS sustavima: sigurnost, učinkovitost protoka, proizvodnost i smanjenje troškova te koristi za okoliš. Time se ujedno otežava niti stvaranje potrebnog razvojnog učinka na razvoj društvenih i gospodarskih struktura. ITS sustavi Grada Šibenika neće biti



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

izdvojeni projekt i razvijati će na način da ITS bude komplementaran sa sličnim sustavima na razini funkcionalne regije i države,

Očekivani načini ostvarenja

Integriranje intermodalnog prijevoza i upravljanje mobilnošću prometa i roba vrlo je važan cilj u postizanju kvalitete urbane mobilnosti na području Grada. To znači da će se provesti aktivnosti izgradnje nove intermodalne infrastrukture (i čvorišta) s naglaskom na primjenu rješenja za smanjenje prometnih gužvi kroz uspostavu suvremenih *park and ride* i *bike and ride* rješenja te kvalitetna organizacija mobilnosti prometa i roba na lokacijama Grada gdje je potrebno osigurati veću i bržu dostupnost postojećim uslugama, odnosno interesnim točkama Grada. Navedeni cilj nastojat će se ostvariti kroz osmišljavanje koncepta intermodalnosti prilikom kojeg će se definirati rute, riješiti imovinsko pravni odnosi, definirati intermodalne točke, odnosno inkorporirati intermodalnost u postojeću infrastrukturu pri čemu će se koristiti okolišno prihvatljive prakse kojima će se unaprijediti održivost cjelokupnog prometnog sustava. Poboljšanje mobilnosti prometa i roba moguće je postići prepoznavanjem postojećih problema i implementacijom ITS sustava kojima će se omogućiti učinkovitiji prijevoz putnika i roba (problemi zagušenja), poboljšanje sigurnosti u prometu, udobnost, učinkovitost i zaštita putnika te smanjenje onečišćenja okoliša na području Grada. Sukladno tome, razvijanjem pametnih organizacijskih i operativnih sustava te pojedinačnim infrastrukturnim rješenjima povezanih s rješavanjem prepoznatih problema u cestovnom, brodskom, željezničkom, pješačkom i biciklističkom prometu omogućit će se učinkovitost, interoperabilnost, multimodalnost i koherentnost cijelog sustava upravljanja mobilnošću. U slučaju cestovnog prometa uvođenje pametnih sustava kojima se omogućuje kvalitetnija regulacija prometa (praćenje crnih točaka i automatsko brojanje prometa) te potrebna infrastruktura (parking, pametni semafori, hologramski znakovi) kako bi se odgovorilo na problem prometnog opterećenja u centru grada posebice tranzitnim prometom pri čemu se izdvajaju teretna vozila. U sklopu toga, regulacija će se prilagoditi i potrebama pješaka i biciklista (pametni semafori, signalizacija i sl.). Isto tako, pametni sustavi uvest će se u javni gradski i prigradski prijevoz u obliku uvođenja elektroničkog sustava naplate karata i automatskog brojanja putnika kojim će se omogućiti dugoročno praćenje mobilnosti prometa i povećati učinkovitost usluge.

Dosljednost

Ciljane aktivnosti uvođenja intermodalnosti u postojeći prometni sustav Grada, odnosno povećanje mobilnosti prometa i roba prepoznata je u Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine te u Bijeloj knjizi o razvoju jedinstvenog europskog prometnog područja iz 2011.g koja definira izradu Planova održive urbane mobilnosti kao temeljnih dokumenata



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

u kojima postizanje intermodalnih rješenja ima visok prioritet. Isto tako, mogućnosti stvaranja efikasnijeg prometnog sustava u sektoru intermodalnosti i ispunjavanje budućih potreba za mobilnošću definirane su i unutar specifičnih ciljeva Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020 te dokumentu nižeg reda koji se odnosi na predmetno područje- Program inovativnog javnog gradskog prijevoza Grada Šibenika 2014.-2020.

7.2.1 RAZVOJNI PRIORITETI I MJERE

CILJ 1. SNAŽNA PROMETNA INTEGRANOST ŠIBENIKA U KONTEKSTU FUNKCIONALNIH REGIJA

Tablica 22. Sažeti prikaz prioriteta, mjera te aktivnosti, projekata i programa za cilj 1

CILJ I	PRIORITETI	MJERE	APP (aktivnosti, projekti, programi)
SNAŽNA PROMETNA INTEGRANOST ŠIBENIKA U KONTEKSTU FUNKCIONALNIH REGIJA	1.1. Razvoj i unaprjeđenje usluge javnog cestovnog prijevoza na širem području Grada Šibenika	⇒ 1.1.1. Poboljšanje organizacije i regulacije prometa u zoni autobusnog kolodvora	<ul style="list-style-type: none"> • Utvrđivanje načina reorganizacije prometovanja određenih autobusnih linija s autobusnog kolodvora Šibenik • Uređenje zone autobusnog kolodvora za sigurnije i učinkovitije prometovanje
		⇒ 1.1.2. Uvođenje novih međuzupanijskih autobusnih linija	<ul style="list-style-type: none"> • Utvrđivanje potrebe za uvođenjem novih međuzupanijskih autobusnih linija • Reorganizacija postojećih i uvođenje novih linija međuzupanijskog prometa
		⇒ 1.1.3. Uvođenje izravnih autobusnih linija koje povezuju Grad i zračne luke Split i Zadar	<ul style="list-style-type: none"> • Utvrđivanje prihvatljivog tipa prijevoza, frekvencije, potrebnih kapaciteta i sl. • Odabir modela upravljanja • Natječaji za operatera
		⇒ 1.1.4. Uspostavljanje partnerstva za urbanu mobilnost na razini funkcionalne regije	<ul style="list-style-type: none"> • Suradnja prijevoznika, Grada i ostalih nadležnih tijela u pripremi projekata urbane mobilnosti
	1.2. Razvoj infrastrukture i usluga pomorskog prometa	⇒ 1.2.1. Rekonstrukcija postojećih luka i pristaništa nacionalnog značaja (novi putnički terminal)	<ul style="list-style-type: none"> • Podrška aktivnostima racionalizacije luka • Usklađivanje prostorno planske dokumentacije • Izrada projektne tehničke dokumentacije za

			izgradnju novog terminala (Gat Vrulje)
		⇒ 1.2.2. Unaprjeđenje Gradske luke Šibenik za potrebe putničkog prijevoza	<ul style="list-style-type: none"> • Opremanje luke popratnim sadržajima i uslugama • Podrška aktivnostima uspostavljanja plovni putova međunarodnog značaja: <ul style="list-style-type: none"> ○ Šibenik - plovni put Rijeka-Mediteran, ○ Šibenik-Zadar-Ancona, odnosno Šibenik-Ancona
	1.3. Unaprjeđenje usluge i mreže željezničkog prometa	⇒ 1.3.1. Izgradnja novih i modernizacija postojećih pruga	<ul style="list-style-type: none"> • Podrška u izradi dokumentacije za izgradnju pruga: <ul style="list-style-type: none"> ○ Gračac - Radučić - Oklaj - Pokrovnik - Perković - Šibenik/Split ○ Pruga za posebni promet – industrijski kolosijek (ind. Podi) • Elektrifikacija pruga • Usklađenost prostorno planske dokumentacije s planovima razvoja novih željezničkih koridora • Podrška aktivnostima modernizacije postojećih željezničkih pruga, kolodvora i stajališta
		⇒ 1.3.2. Poboljšanje usluge željezničkog prometa za dnevne migracije (frekventnije linije, povećanje kvalitete usluge i usklađivanje s ostalim oblicima prometa)	<ul style="list-style-type: none"> • Subvencioniranje cijene karte za željeznički promet • Podrška usklađivanju voznog reda s potrebama stanovništva • Podrška usklađivanju voznog reda s linijama drugih vrsta prometa
	1.4. Razvoj sustava zračnog prometa	⇒ 1.4.1. Uspostavljanje sustava interventnog zračnog prometa	<ul style="list-style-type: none"> • Podrška smještaju heliodroma na prostoru Grada Šibenika

			<ul style="list-style-type: none"> • Smještaj helidroma na otoku Žirju kao i interventni helidromi u Šibeniku i na otocima Zlarinu, Kaprijama i Žirju
		⇒ 1.4.2. Uspostavljanje sustava putničkog zračnog prometa u lučkom području	<ul style="list-style-type: none"> • Izgradnja potrebne infrastrukture u lučkom području za putnički zračni promet (terminali, prihvat hidroaviona) • Utvrđivanje prihvatljivog tipa prijevoza, frekvencije, potrebnih kapaciteta i sl. • Odabir modela upravljanja • Natječaji za operatera • Nadzor provedbe
	1.5. Unapređenje cestovne prometne povezanosti	⇒ 1.5.1. Izgradnja cestovne infrastrukture usmjerena na poboljšanje prometne povezanosti unutar funkcionalne regije	<ul style="list-style-type: none"> • Izrada dokumentacije za optimizaciju planirane cestovne infrastrukture: <ul style="list-style-type: none"> ○ Obilaznica Brodarice ○ Obilaznica Šibenika ○ Brza državna cesta Šibenik (luka Šibenik) – Drniš – Knin – granica BiH ○ cesta Rogoznica – Boraja – D58 ○ Rekonstrukcija državne ceste D8 (2+2) s raskrižjima ○ Ulica Put Gimnazije – Ulica bana Josipa Jelačića (Šubićevac) ○ Izgradnja deniveliranih križanja, kružnih tokova i slično
		⇒ 1.5.2. Poboljšanje organizacije i regulacije prometa	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminacija identificiranih uskih grla u prometnoj mreži • Uvođenje režimskog i jednosmjernog prometa u ljetnim mjesecima



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Prioritet 1.1. Razvoj i unaprjeđenje usluge javnog cestovnog prijevoza na širem području Grada Šibenika

Cilj

Poboljšanje tehničkog, tehnološkog, organizacijskog, ekonomskog i ekološkog sustava javnog cestovnog prijevoza na širem području Grada Šibenika.

Opravdanje

Autobusni kolodvor Šibenik je najvažniji objekt u prometnoj infrastrukturi Grada jer omogućuje stvaranje i korištenje transportne usluge, odnosno pruža uslugu prihvata i otpreme autobusa i putnika u gradskom, prigradskom i međunarodnom prometu. Trenutačno stanje kolodvorskih kapaciteta koji su izgrađeni 1972. godine, nisu u potpunosti prilagođeni korisnicima, posebice u razdoblju najvećih opterećenja koja nastaju tijekom ljetnih mjeseci. To se posebice odnosi na broj perona za prihvata autobusa osobito u ljetnoj sezoni, odnosno tijekom dnevnih vršnih opterećenja.

Analizom postojećeg voznog reda Autobusnog kolodvora Šibenik, ustanovljeno je postojanje većeg broja međuzupanijskih linija kojima se omogućuje povezivanje naselja Šibenik s ostalim dijelovima Hrvatske. Njih organizira veći broj autoprijevoznika koji učestalost polazaka i dolazaka prilagođavaju postojećoj potražnji i mogućnostima u vidu kvalitete voznog parka i vlastite prometne politike. Posljedica toga je činjenica da postojeća organizacija linija još uvijek nije prilagođena pružanju učestale i točne usluge što je posebice izraženo tijekom najvećih opterećenja koja se javljaju tijekom ljetnih mjeseci. Tada postojeća prometna mreža ne može primiti veliki priljev vozila što uvelike utječe i na brzinu i točnost dolaska autobusa na područje Grada. Sukladno tome očekuje se uvođenje dodatnih međuzupanijskih linija koje bi trebale omogućiti brzu i kvalitetnu povezanost svih dijelova Hrvatske (posebice funkcionalnih regija) čime bi se stvorile i pretpostavke za jačanje regionalnog razvoja, odnosno stvorio efekt koji bi utjecao na jačanje gospodarskog i društvenog razvoja Hrvatske.

U pogledu pružanja zračne usluge, na području Šibensko-kninske županije ne postoji niti jedna zračna luka pa je zbog toga zračni promet usmjeren na zračne luke Split i Zadar. Iako navedene zračne luke bilježe konstantan porast broja putnika od kojih znatan dio čine potencijalni turisti prema Gradu Šibeniku i Šibensko-kninskoj županiji, one još uvijek nisu kvalitetno prometno povezane javnim prijevozom s područjem Grada što potencijalno smanjuje pristupačnost ne samo turističkih, već i ostalih društvenih i gospodarskih resursa koje on posjeduje.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Posljednji aspekt koji je vrlo važan indikator kvalitete usluge javnog prijevoza na razini funkcionalne regije je suradnja između dionika koji pružaju prijevoznu uslugu. Uspostavljanje partnerstava kao jedno od temeljnih načela koji pripisuje MPPI za prijavu budućih projekata urbane mobilnosti do sada nije funkcioniralo zbog otežane koordinacije pružatelja usluga i ostalih nadležnih tijela kojih se tiče razvijanje javnog gradskog i prigradskog prijevoza. Sukladno tome, u narednom se periodu očekuje jačanje suradnje između svih relevantnih dionika koji do sad nisu imali efikasnu suradnju čime će se omogućiti kvalitetnije planiranje i provedba budućih aktivnosti.

Opis

Realizacija prioriteta ostvarit će se kroz pružanje podrške aktivnostima kojima će se poboljšati organizacija i regulacija prometa u zoni autobusnog kolodvora. Uz to, ispitat će se mogućnosti reorganizacije korištenja postojećih kapaciteta čime će se omogućiti kvalitetniji razvoj javnog gradskog, prigradskog i međuzupanijskog prijevoza na području Grada Šibenika. Drugom mjerom predviđeno je uvođenje novih te reorganizacija postojećih međuzupanijskih autobusnih linija, dok je trećom mjerom predviđeno pronalaženje efikasnog modela javnog prijevoza za povezivanje Grada sa zračnim lukama Split i Zadar. Posljednjom mjerom poduzet će se aktivnosti kojima će se uspostaviti partnerstva između dionika u pripremi budućih projekata urbane mobilnosti na razni Grada i funkcionalne regije.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.

Mjera 1.1.1. Poboljšanje organizacije i regulacije prometa u zoni autobusnog kolodvora

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Utvrđivanje načina reorganizacije prometovanja određenih autobusnih linija s autobusnog kolodvora Šibenik
- Uređenje zone autobusnog kolodvora za sigurnije i učinkovitije prometovanje



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Mjera 1.1.2. Uvođenje novih međuzupanijskih autobusnih linija

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Utvrđivanje potrebe za uvođenjem novih međuzupanijskih autobusnih linija
- Reorganizacija postojećih i uvođenje novih linija međuzupanijskog prometa

Mjera 1.1.3. Uvođenje izravnih autobusnih linija koje povezuju Grad i zračne luke Split i Zadar

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Utvrđivanje prihvatljivog tipa prijevoza, frekvencije, potrebnih kapaciteta i sl.
- Odabir modela upravljanja
- Natječaji za operatera

Mjera 1.1.4. Uspostavljanje partnerstava za urbanu mobilnost na razini funkcionalne regije

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Suradnja prijevoznika, Grada i ostalih nadležnih tijela u pripremi projekata urbane mobilnosti

Prioritet 1.2. Razvoj infrastrukture i usluga pomorskog prometa

Cilj

Razvoj infrastrukture i usluga u pomorskog prometa kojima će se omogućiti povećanje kvalitete života otočnog stanovništva te pružiti kvalitetna usluga ostalim korisnicima.

Opravdanje

Postojeći pomorski promet na području Grada Šibenika odvija se preko morskih luka od nacionalnog, županijskog i lokalnog značaja te luka posebne namjene; sportskih i nautičkih. One kao takve čine infrastrukturnu osnovu preko koje se ostvaruje povezivanje obalnog i otočkog dijela Grada, odnosno



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Županije. Trenutno najveće kapacitete posjeduje Luka Šibenik u kojoj se nalazi niz gatova veće operativne obale (Vrulje i Krka), dok luke županijskog i lokalnog značenja još uvijek imaju ograničene kapacitete koji mogu samo djelomično podnijeti povećanu potražnju. Bez obzira na veličinu operativne obale, Luka Šibenik ne posjeduje moderne popratne sadržaje koje mora imati luka otvorena za međunarodni, nacionalni i županijski promet. To se odnosi na čekaonicu i prodavaonicu karata te ostale popratne sadržaje koji bi omogućili stvaranje pretpostavki za daljnje povećanje putničkog prometa. Isto tako, nadležne institucije državnog značaja - Lučka uprava (gradska i županijska) i Lučka kapetanija nemaju vlastite prostore za rad što onemogućuje uštedu prostora i proračunskih sredstava. Sukladno tome, kao prioritet se nameće gradnja novog terminala čime bi se u organizacijskom, upravljačkom i infrastrukturnom smislu ostvarila višestruka korist za razvoj pomorskog prometa na nacionalnoj, županijskoj i lokalnoj razini.

Postojeći problemi razvoja kvalitetne prometne usluge u ovoj vrsti prometa vezani su uz sezonalnost usluge koju uvjetuje turistička potražnja, ali i iz samog smještaja Luke Šibenik koji se ne nalazi na otvorenom moru što znatno utječe na utječe na frekventnost regionalnog prometa, produljuje vrijeme plovidbe i onemogućuje kvalitetno povezivanje na glavne pomorske koridore. To se posebice odnosi na nepostojanje kvalitetne pomorske veze s ostalim lukama Hrvatske i Mediterana što smanjuje konkurentnost Šibenika kao važnog pomorskog središta. Najveća pomorska čvorišta Hrvatske koja većinu svog razvojnog potencijala realiziraju kroz razvoj turizma imaju sezonske linije prema najbližim emitivnim područjima (Italija) što znači da je u tom aspektu usluge Šibenik marginaliziran.

Opis

Ostvarenje prioriteta zamišljeno je kroz dvije komplementarne mjere koje će obuhvatiti rekonstrukciju postojećih luka za čije će se potrebe prethodno pružiti podršku za izradu potrebne tehničke dokumentacije, pri čemu se kao prioritet ističe ona za potrebe realizacije novog putničkog terminala na gatu Vrulje. Drugom mjerom je predviđeno pronalaženje optimalnog modela za uspostavljanje novih plovnih putova međunarodnog značaja Šibenik - plovni put Rijeka-Mediteran te Šibenik-Zadar-Ancona, odnosno Šibenik-Ancona te daljnje opremanje luke potrebnim sadržajima i uslugama čime će se povećati važnost Luke Šibenik kao važnog pomorskog čvorišta.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Mjera 1.2.1. Rekonstrukcija postojećih luka i pristaništa nacionalnog značaja (novi putnički terminal)

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Podrška aktivnostima racionalizacije luka i usklađivanje sa studijama na nacionalnoj razini
- Usklađivanje prostorno planske dokumentacije
- Izrada projektne tehničke dokumentacije za izgradnju novog terminala (Gat Vrulje)

Mjera 1.2.2. Unaprjeđenje Gradske luke Šibenik za potrebe putničkog prijevoza

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Opremanje luke popratnim sadržajima i uslugama
- Podrška aktivnostima uspostavljanja plovni putova međunarodnog značaja:
 - Šibenik - plovni put Rijeka-Mediteran,
 - Šibenik-Zadar-Ancona, odnosno Šibenik-Ancona



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Prioritet 1.3. Unaprjeđenje usluga i mreže željezničkog prometa

Cilj

Podizanje kvalitete željezničke infrastrukture te daljnja integracija željezničkog prometa u javni gradski i prigradski prijevoz Grada i Županije

Opravdanje

Željeznički promet na području županije nije dovoljno razvijen. Iako postojeća željeznička infrastruktura ukazuje na zastarjelost, lošu opremljenost i male kapacitete, analizom postojećeg stanja je ustanovljeno kako se više od 95 % mreže može koristiti za odvijanje neke vrste željezničkog putničkog prometa. Na području Grada najveću važnost ima željeznička pruga Perković-Šibenik koja u duljini od 22 km omogućuje povezivanje Šibenika sa zaleđem i ostatkom Hrvatske preko Ličke pruge. S obzirom da su postojeće željezničke pruge jednokolosiječne i neelektrificirane postavlja se pitanje održivosti pruge za postojeće korisnike jer se prugom radnim danom odvija samo 16 polazaka. Ipak, s obzirom na relativno dobru rasprostranjenost postojećih stajališta očekuje se kako će se određenim aktivnostima na poboljšanju postojeće željezničke infrastrukture i oživljavanju pruge Gračac-Radučić-Oklaj-Pokrovnik-Perković-Šibenik/Split omogućiti kvalitetniji razvoj ove vrste prometa koja će biti integralni dio prometnog sustava Grada.

Opis

Ostvarenje prioriteta predviđeno je kroz dvije mjere, a odnose se na podršku u pripremi dokumentacije za izgradnju novih i modernizaciju postojećih pruga, kolodvora i stajališta te povećano korištenje željezničkog prometa za dnevne migracije kroz provođenje efikasne prometne politike (subvencioniranje cijena karata i prilagođavanje voznog reda korisnicima i ostalim oblicima prometa) čime će se omogućiti porast kvalitete usluge koja će privući nove korisnike.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.

Mjera 1.3.1. Izgradnja novih i modernizacija postojećih pruga

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Podrška izradi dokumentacije za izgradnju pruga:



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

- Gračac - Radučić – Oklaj - Pokrovnik - Perković - Šibenik/Split
- Pruga za posebni promet – industrijski kolosijek (poduzetnička zona Podi)
- Elektrifikacija pruga
- Usklađenost prostorno planske dokumentacije s planovima razvoja novih željezničkih koridora
- Podrška aktivnostima modernizacije postojećih željezničkih pruga, kolodvora i stajališta

Mjera 1.3.2. Poboljšanje usluge željezničkog prometa za dnevne migracije (frekventnije linije, povećanje kvalitete usluge i usklađivanje s ostalim oblicima prometa)

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Subvencioniranje cijene karte za željeznički promet
- Podrška usklađivanju voznog reda s potrebama stanovništva
- Podrška usklađivanju voznog reda s linijama drugih vrsta prometa

Prioritet 1.4. Razvoj sustava zračnog prometa

Cilj

Stvaranje pretpostavki za razvoj helidroma i infrastrukture za prihvat hidroaviona čime će se omogućiti razvoj interventnog te putničkog zračnog prometa.

Opravdanje

Postojeću uslugu zračnog prometa na području Grada obilježava nepostojanje niti jedne zračne luke koja direktno služi potrebama Grada. Sukladno tome, postojeći je zračni promet usmjeren na zračnu luku Split u Kaštelima te zračnu luku Zadar koje su udaljene od naselja Šibenik oko 50-ak kilometara. Iako ove zračne luke imaju veliku važnost za povezivanje Grada s nizom udaljenijih destinacija, sve veću važnost u povezivanju otočnih, odnosno zaobalnih dijelova funkcionalne regije ima hidroavionska i helidromska usluga. One su posebice važne za povezivanje otoka jer omogućuju značajno brže putovanje u odnosu na trajekte i brodove. Međutim, bez obzira na pogodnosti one još uvijek infrastrukturnom i organizacijskom smislu nisu dovoljno razvijene za potrebe javnog gradskog prijevoza i pružanje hitnih intervencija. To se posebice odnosi na postojeći vozni park (helikoptere) koji nije primjeren potrebama prijevoza putnika. Hidroavionski promet na području Grada također još



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

uvijek nije uspostavljen. Analizom stanja uočen je problem osiguravanja potrebnih prostora za polijetanje i slijetanje hidroaviona jer zainteresirani koncesionari traže prometno najdostupnije lokacije unutar postojećih luka koje zbog postojećih zakonskih propisa te tehničkih obilježja samih luka nisu primjerene za sigurno odvijanje takve vrste prometa. Na temelju toga, realizacija slijetanja i polijetanja hidroaviona iz najveće luke na prostoru Grada - Luke Šibenik, nije omogućena zbog prevelike brzine tijekom slijetanja i polijetanja koja veća od dopuštene. Sukladno tome, očekuje se pronalaženje zajedničkog rješenja između nadležnih tijela i potencijalnih koncesionara kako bi se ova vrsta prometa uključila u prometni sustav Grada i funkcionalne regije.

Opis

Prioritet će se ostvariti kroz dvije mjere koje se odnose na uspostavljanje sustava interventnog i putničkog zračnog prometa kroz pružanje podrške za smještaj helidroma na predviđenim lokacijama te razvoj sustava putničkog prometa, odnosno popratne infrastrukture za razvoj putničkog zračnog prometa u lučkom području. Sinergijom mjera omogućit će se kvalitetnija komunikacija s kopnom, upotpuniti turistička ponuda te omogućiti veća sigurnost lokalnog stanovništva i turista prilikom hitnih intervencija.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.

Mjera 1.4.1. Uspostavljanje sustava interventnog zračnog prometa

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Podrška smještaju helidroma na prostoru Grada Šibenika
- Smještaj helidroma na otoku Žirju kao i interventni helidromi u Šibeniku, i na otocima Zlarinu, Kapriju i Žirju



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Mjera 1.4.2. Uspostavljanje sustava putničkog zračnog prometa u lučkom području

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Izgradnja potrebne infrastrukture u lučkom području za putnički zračni promet (terminali, prihvat hidroaviona)
- Utvrđivanje prihvatljivog tipa prijevoza, frekvencije, potrebnih kapaciteta i sl.
- Odabir modela upravljanja
- Natječaji za operatera
- Nadzor provedbe

Prioritet 1.5. Unapređenje cestovne prometne povezanosti

Cilj

Rješavanje postojećih problema u cestovnom prometu Grada Šibenika koji nastaju kao posljedica nedovoljne razvijenosti i međupovezanosti mreže, kapaciteta prometnica i nedovoljnog broja prometnih čvorova.

Opravdanje

Prostorom Grada Šibenika prolazi veći broj prometnica od državnog i županijskog značenja što ga čini vrlo važnim cestovnim čvorištem u prometnom sustavu Hrvatske. Pritom se ističe velika važnost autoceste A1 na koju se Grad priključuje preko čvora Šibenik. Uz autocestu, prostorom Grada prolaze državne, županijske i lokalne ceste koje omogućuju svakodnevnu povezanost cjelokupnog područja Grada. Višegodišnji problemi oko organizacije prometa na području Grada vezani su uz velika opterećenja državnih cesta D33, D58 i D8 koje prolazeći kroz područje naselja Šibenik preuzimaju ulogu gradskih ulica na koje se spajaju veći broj poprečnih ulica. To rezultira stvaranjem uskih grla na tj. velike saturiranosti prometnica koju ne prati efikasna prometna regulacija. Ovaj je problem uočen na lokacijama Meterize, Rokići i Brodarica gdje je evidentirana potreba za izgradnjom novih čvorova. Sukladno tome, ističe se potreba za poduzimanjem svih potrebnih aktivnosti oko pripreme potrebne dokumentacije, odnosno infrastrukturna ulaganja kojima će se izgraditi nove ili rekonstruirati postojeće prometnice, izgraditi čvorovi i kružni tokovi posebice oko važnijih turističkih mjesta.

Opis

Realizacija prioriteta zamišljena je kroz provođenje dvije mjere kojima će se pružiti podršku pripremi dokumentacije kako bi se omogućila realizacija planiranih zahvata što će omogućiti poboljšanje



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

prometne povezanosti unutar funkcionalne regije, dok će se drugom poboljšati organizacija prometa kroz identificiranje i uklanjanje uskih grla, odnosno reguliranje prometa kroz uvođenje ograničenja prometovanja u ljetnim mjesecima.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.

Mjera 1.5.1. Izgradnja cestovne infrastrukture usmjerena na poboljšanje prometne povezanosti unutar funkcionalne regije

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Izrada dokumentacije za optimizaciju planirane cestovne infrastrukture:
 - obilaznica Brodarice
 - obilaznica Šibenika
 - brza državna cesta Šibenik (luka Šibenik) – Drniš – Knin – granica BiH
 - cesta Rogoznica – Boraja – D58
 - rekonstrukcija državne ceste D8 (2+2) s raskrižjima
 - Ulica Put Gimnazije-Ulica bana Josipa Jelačića (Šubićevac)
 - Izgradnja deniveliranih križanja, kružnih tokova i slično

Mjera 1.5.2. Poboljšanje organizacije i regulacije prometa

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Eliminacija identificiranih uskih grla u prometnoj mreži
- Uvođenje režimskog i jednosmjernog u ljetnim mjesecima

CILJ 2. JEDNAKA DOSTUPNOST JAVNOG PRIJEVOZA KORISNICIMA U SVIM PODRUČJIMA GRADA ŠIBENIKA

Tablica 23. Sažeti prikaz prioriteta, mjera te aktivnosti, projekata i programa za cilj 2

CILJ II	PRIORITETI	MJERE	APP (aktivnosti, projekti, programi)
JEDNAKA DOSTUPNOST JAVNOG PRIJEVOZA KORISNICIMA U SVIM PODRUČJIMA GRADA ŠIBENIKA	2.1. Unaprjeđenje usluge javnog gradskog i prigradskog prijevoza prema otocima	⇒ 2.1.1. Razvoj policentričnog prometnog sustava	<ul style="list-style-type: none"> • Reorganizacija postojećih i uvođenje novih linija: <ul style="list-style-type: none"> ○ Šibenik – Žirje (via Jadrija, Zlarin, Kaprije) • Vodice – Brodarica (via Prvić, Zlarin, Jadrija, Zablaće, Solaris)
		⇒ 2.1.2. Uspostava modela održivog prijevoza tijekom cijele godine	<ul style="list-style-type: none"> • Optimizacija reda plovidbe prema potrebama otočnog i obalnog stanovništva te turističkoj potražnji • Podrška uvođenju novih linija brodskog prometa
		⇒ 2.1.3. Uvođenje novih linija javnog brodskog prometa i povećanje frekventnosti polazaka/dolazaka	<ul style="list-style-type: none"> • Uvođenje novih linija javnog brodskog prometa i povećanje frekventnosti polazaka/dolazaka • Uvođenje novih i/ili prilagodba postojećih linija brodskog prometa između otoka
	2.2. Razvoj lučke infrastrukture usmjeren na razvoj javnog prometa	⇒ 2.2.1. Rekonstrukcija i funkcionalna reorganizacija luka od regionalnog i lokalnog značaja za potrebe javnog prijevoza	<ul style="list-style-type: none"> • Podrška izradi dokumentacije za rekonstrukciju i izgradnju luka otvorenih za javni promet • Rekonstrukcija i izgradnja luka otvorenih za javni promet • Izgradnja punionica (električnih priključaka) za brodove • Rekonstrukcija pristaništa za prihvat postojećih i brzih plovila nove generacije

	2.3. Uvođenje ekološki prihvatljivih oblika javnog brodskog prijevoza	⇒ 2.3.1. Analiza postojećeg sustava javnog brodskog prijevoza	<ul style="list-style-type: none"> Istraživanje trenutnih kapaciteta i karakteristika javnog brodskog prijevoza
		⇒ 2.3.2. Nabava ekološki prihvatljive i energetske učinkovite flote	<ul style="list-style-type: none"> Zamjena zastarjelih plovila i nabava novih (električnih) plovila
	2.4. Poboljšanje javnog gradskog cestovnog prijevoza na području Grada	⇒ 2.4.1. Funkcionalna analiza i reorganizacija postojećeg sustava	<ul style="list-style-type: none"> Potporna reorganizaciji javnog gradskog i prigradskog prijevoza na prostoru Grada Uvođenje novih i reorganizacija postojećih linija u skladu s potrebama stanovništva i turista
		⇒ 2.4.2. Uspostavljanje održivog modela javnog gradskog i prigradskog prijevoza tijekom cijele godine	<ul style="list-style-type: none"> Optimizacija voznog reda prema potrebama stanovništva Optimizacija voznog reda prema turističkoj potražnji Povećanje frekventnosti polazaka linija
		⇒ 2.4.3. Uvođenje novih i/ili prilagodba postojećih linija u slabije povezanim dijelovima grada	<ul style="list-style-type: none"> Reorganizacija postojećih linija javnog gradskog prometa i uvođenje novih Povezivanje Šubičevca s centrom grada nakon izgradnje spojne ceste
	2.5. Optimizacija linija javnog gradskog prometa	⇒ 2.5.1. Uvođenje novih linija javnog gradskog prometa i povećanje frekventnosti polazaka/dolazaka	<ul style="list-style-type: none"> Utvrđivanje potreba za uvođenjem novih linija javnog gradskog prijevoza Prilagodba polazaka i dolazaka sa stvarnim potrebama svih stanovnika Usklađivanje polazaka i dolazaka različitih oblika javnog prometa
2.6. Poboljšanje infrastrukture javnog gradskog i prigradskog	⇒ 2.6.1. Izgradnja novih te obnova postojećih autobusnih stajališta	<ul style="list-style-type: none"> Infrastrukturno opremanje novih i postojećih stanica javnog prijevoza 	

	cestovnog prometa		
	2.7. Uvođenje okolišno prihvatljivih oblika javnog cestovnog prometa	⇒ 2.7.1. Poboljšanje postojećeg voznog parka kroz nabavu novih ekološki prihvatljivih vozila	<ul style="list-style-type: none"> • Nabava ekološki prihvatljivijih vozila (električnih, na plin i biogoriva) • Implementacija električnih punionica za autobuse i automobile
	2.8. Poboljšanje sustava signalizacije i informiranja u javnom gradskom i prigradskom prometu	⇒ 2.8.1. Uspostavljanje jedinstvene i jasne signalizacije različitih oblika javnog gradskog i prigradskog prometa	<ul style="list-style-type: none"> • Označavanje svih stanica • Postavljanje osnovnih informacija na stanice i povećanje vidljivosti usluga • Obilježavanje terminala i stajališta sa svim potrebnim informacijama vezanim za korištenje javnog prijevoza (karte i vozni redovi) • Postavljanje elektroničkih uređaja s informacijama o dolascima autobusa, brodova i vlakova
		⇒ 2.8.2. Provođenje kampanja kojima se promiče korištenje javnog gradskog i prigradskog prometa	<ul style="list-style-type: none"> • Radionice s predškolskom i školskom djecom • Prezentacije JGP-a
	2.9. Unaprjeđenje usluge taksi prijevoza	⇒ 2.9.1. Optimizacija i organizacija usluge taksi prijevoza	<ul style="list-style-type: none"> • Utvrđivanje najboljeg modela organizacije i pružanja usluga taksi prijevoza • Primjena optimalnog modela organizacije i pružanja taksi usluga
		⇒ 2.9.2. Poboljšanje infrastrukture za taksi prijevoz	<ul style="list-style-type: none"> • Uređenje taksi stajališta • Nabava novih (“<i>eco-friendly</i>”) taksi vozila



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Prioritet 2.1. Unaprjeđenje usluge javnog gradskog i prigradskog prijevoza prema otocima

Cilj

Poboljšanje usluge javnog brodskeg prometa kojom će se omogućiti sinergija u razvoju otoka što će omogućiti prevladavanje razvojnih poteškoća povezanih s nemogućnostima gospodarske diverzifikacije i nepovoljnim demografskim kretanjima.

Opravdanje

Postojeća usluga javnog brodskeg prometa pruža se kroz trajektne i brodske veze prema otocima Zlarinu, Kaprijama, Žirju i Krapnju. Analizom stanja ustanovljeno je kako stanovništvo Grada slabo koristi usluge javnog brodskeg prometa. Ova činjenica potvrđena je podacima Popisa stanovništva iz 2011. kojim je ustanovljeno kako brod/trajekt kao sredstvo putovanja na posao/školu koristi samo 0,39 % zaposlenih i osoba koje se školuju. Uzrok tome leži u organizacijskom, infrastrukturnom i ekonomskom aspektu usluge, odnosno postojećoj organizaciji linija i frekventnosti polazaka i odlazaka, tehničkim obilježjima same flote te cijeni usluge.

Posebice se ističe problem prilagodbe postojeće organizacije linija priobalnom stanovništvu jer sve linije isplivljavaju iz Gradske luke Šibenik prema otocima, dok samo jedna linija plovi prema ostalim županijskim centrima (Vodice). Međutim, puno izraženiji problem je marginaliziranost otočnog stanovništva u prometnom povezivanju s glavnim priobalnim centrima Šibensko-kninske županije što ne doprinosi stvaranju potrebne sinergije kojom bi se mogle riješiti gospodarske, a posebice demografske poteškoće s kojima se otoci susreću.

Problemi organizacije linija, odnosno njihove frekventnosti postoje tijekom cijele godine zbog nepostojanja učinkovitog modela koji će biti prilagođen pružanju kvalitetne cjelogodišnje usluge koja će biti ekonomski isplativa i koncesionaru i postojećim korisnicima. Postojeća je usluga u pogledu frekventnosti najučestalije osigurana u vrijeme jače potražnje kada su postojeći kapaciteti flote višestruko iskorišteniji u odnosu na ostatak godine. S druge strane, oni su vrlo slabo iskorišteni u razdoblju izvan sezone kada je potražnja znatno manja što je vidljivo i u smanjenoj frekventnosti linija. S obzirom na navedeno, postojeća se usluga realizira prema odluci postojećeg koncesionara koji odlučuje o učestalosti polazaka i organizaciji linija što uvelike utječe na uvjetovanost planiranja putovanja prema postojećim redovima plovidbe koji se uz sezonski vozni red razlikuju i tijekom pojedinih dana u tjednu što znatno otežava usklađivanje ostali oblicima prijevoza u Gradu.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Opis

Realizacija prioriteta ostvarit će se kroz dvije mjere kojima će se stvoriti policentričan prometni sustav čime će se omogućiti kvalitetnija povezanost otoka međusobno, ali i sa većim brojem priobalnih naselja Grada i Šibensko – kninske županije. Drugom mjerom predviđeno pronalaženje optimalnog rješenja organizacije redova plovidbe koji će se povoljnije prilagoditi potrebama lokalnog stanovništva i turista. Posljednjom mjerom provest će se aktivnosti kojima će se poboljšati organizacijski aspekt pružanja usluge u brodskom prijevozu Grada. To se odnosi na ispitivanje potreba uvođenja novih linija javnog broskog prometa nakon pripreme odgovarajuće dokumentacije. Isto tako, mjerom je predviđeno usklađivanje reda plovidbe s ostalim oblicima prometa te prilagođavanje polazaka i dolazaka prema stvarnim potrebama korisnika.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.

Mjera 2.1.1. Razvoj policentričnog prometnog sustava

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Reorganizacija postojećih i uvođenje novih linija:
 - Šibenik – Žirje (via Jadrija, Zlarin, Kaprije)
 - Vodice – Brodarica (via Prvić, Zlarin, Jadrija, Zablaće, Solaris)

Mjera 2.1.2. Uspostava modela održivog prijevoza tijekom cijele godine

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Optimizacija reda plovidbe prema potrebama otočnog i obalnog stanovništva te turističkoj potražnji
- Podrška uvođenju novih linija broskog prometa

Mjera 2.1.3. Uvođenje novih linija javnog broskog prometa i povećanje frekventnosti polazaka/dolazaka

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Uvođenje novih linija javnog broskog prometa i povećanje frekventnosti polazaka/dolazaka
- Uvođenje novih i/ili prilagodba postojećih linija broskog prometa između otoka



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Prioritet 2.2. Razvoj lučke infrastrukture usmjeren na razvoj javnog prometa

Cilj

Poboljšanje obalne infrastrukture postojećih luka županijskog i lokalnog značaja čime će se omogućiti kvalitetnija pomorska usluga i stvoriti uvjeti za njihovo efikasno i učinkovito korištenje.

Opravdanje

Postojeći javni pomorski promet na području Grada odvija se preko morskih luka od međunarodnog, nacionalnog, županijskog i lokalnog značaja. One kao takve čine infrastrukturnu osnovu za razvoj javnog pomorskog prometa pri čemu se ističu različitim tehničkim karakteristikama koje imaju važnu ulogu u pružanju usluge poput dužine operativne obale, dubine i broja vezova. MPPI prema dostupnim sredstvima državnog proračuna financira izgradnju, sanaciju i rekonstrukciju luka i pristaništa kako bi se unaprijedilo pomorsko povezivanje otoka kopnom i otoka međusobno što je povoljan temelj za realizaciju daljnjih aktivnosti. Postojeće stanje luka županijskog i lokalnog značaja ukazuje kako njihova prostorna i tehnička opremljenost nije u potpunosti prilagođena za odvijanje javnog prometa. To se posebice odnosi na sljedeće luke i pristaništa: Žirje, Kaprije, Obonjan, Zlarin, Prvić-Šepurine i Prvić- Luka, Raslina, Zaton, Mandalina, Krapanj, Brodarica – Maratuša, Grebaštica, Žaborić, Jadrija, Zablaće i Šibenik-Crnica te luke u sastavu gradske luke Šibenik (Martinska, TEF, Dolac, uvala. Sv. Petar i Dumboka). Za predmetne luke postojeće stanje ukazuje na potrebu provođenja daljnjih aktivnosti uređenja koje se odnose na sanaciju obale, obalnih zidova, rampi trajektnih pristaništa, povećanje mjesta za komunalni vez plovila i smještaj sidrišta čime bi se one prilagodile za prihvat postojećih i brzih plovila nove generacije.

Opis

Realizacija prioriteta ostvarit će se kroz jednu mjeru kojom će se zajednički omogućiti povećanje kvalitete lučke infrastrukture. Sukladno tome, pružit će se podrška izradi potrebne dokumentacije za rekonstrukciju i reorganizaciju luka od regionalnog i lokalnog značaja prilikom čega će se u obzir uzeti provođenje aktivnosti kojima će se postojeće luke prilagoditi plovidbi novih okolišno učinkovitih vrsta plovila.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Mjera 2.2.1. Rekonstrukcija i funkcionalna reorganizacija luka od regionalnog i lokalnog značaja za potrebe javnog prijevoza

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Podrška izradi tehničke dokumentacije za rekonstrukciju i izgradnju luka otvorenih za javni promet
- Rekonstrukcija i izgradnja luka otvorenih za javni promet
- Izgradnja punionica (električnih priključaka) za brodove
- Rekonstrukcija pristaništa za prihvat postojećih i brzih plovila nove generacije

Prioritet 2.3. Uvođenje ekološki prihvatljivih oblika javnog brodskog prijevoza

Cilj

Podizanje kvalitete usluge u brodskom prijevozu kroz nabavu ekološki i ekonomski isplativih plovila kojima će se omogućiti smanjenje vremena putovanja i omogućiti kvalitetnija povezanost između naselja Grada Šibenika.

Opravdanje

Analizom stanja utvrđeno je kako su postojeća vremena putovanja na trajektnim i brodskim linijama prema šibenskim otocima preduga što proizlazi iz tehničkih karakteristika postojeće flote, organizacije plovidbe i prostorne limitiranosti Luke Šibenik što znatno produžuje vrijeme plovidbe i utječe na kvalitetu prometne povezanosti. Prema postojećem redu plovidbe, vrijeme trajanja putovanja do kopnu najbližeg otoka Zlarina traje 40 minuta, dok se do najudaljenijeg otoka na liniji Šibenik-Zlarin-Kaprije-Žirje putuje oko 100 minuta. Sve navedeno ukazuje na nužnost bržeg povezivanja otoka s priobalnim centrima županije, ali i otoka međusobno što će se omogućiti kroz nabavu novih brzih i ekološki učinkovitijih vozila te izgradnju pristaništa koja će biti prilagođena bržoj usluzi.

Opis

Osvremenjivanje postojeće flote kroz nabavu ekološki i energetske učinkovitih plovila za efikasno pružanje usluge doprinijeti će realizaciji ovog prioriteta.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Mjera 2.3.1. Analiza postojećeg sustava javnog brodskog prijevoza

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Istraživanje trenutnih kapaciteta i karakteristika javnog brodskog prijevoza

Mjera 2.3.2. Nabava ekološki i energetske učinkovite flote

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Zamjena zastarjelih plovila i nabava novih (električnih) plovila

Prioritet 2.4. Poboljšanje javnog gradskog cestovnog prijevoza na području Grada

Cilj

Podizanje kvalitete usluge javnog gradskog cestovnog prijevoza čime će se omogućiti kvalitetnija povezanost Šibenika s ostalim dijelovima Grada i Županije.

Opravdanje

Analizom javnog gradskog i prigradskog cestovnog prijevoza ustanovljena je različita kvaliteta pružanja usluge. Postojeći koncesionar u potpunosti prilagođava uslugu postojećoj prometnoj potražnji, ali postoje velike mogućnosti reorganizacije usluge koja će biti održiva tijekom cijele godine i u potpunosti prilagođena stvarnim potrebama postojećih korisnika. To se posebice odnosi na problem frekventnosti linija javnog prigradskog prijevoza s obzirom na potražnju u pojedinim dijelovima dana, odnosno organizacija broja polazaka linija tijekom radnih dana i vikenda, kada pojedini dijelovi Grada nisu povezani sa Šibenikom, što ukazuje na mogućnost daljnjeg povećanja prometne marginaliziranosti (smjer Jadrtovac-Grebaštica, smjer Vrpolje-Danilo Kraljice te smjer Jadrinja). Dodatni problem stvara postojeća organizacija linija od kojih su neke kružne, a neke završne linije što stvara poteškoće prilikom planiranja putovanja jer se time otežava mogućnost točnog predviđanja dolaska autobusa. Stanovništvo koje u nemogućnosti izbora drugog prijevoznog sredstva koristi ovu vrstu usluge nije zadovoljno frekventnošću linija i ostalim aspektima pružanja postojeće usluge. Poseban problem su česte izmjene voznih redova koje se događaju u sezoni i izvan sezone kada su pojedine promjene trasa linija poznate samo lokalnom stanovništvu što zbunjuje ostale korisnike usluge.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Trenutna mreža javnog gradskog prijevoza koju koristi najveći dio stanovnika Grada obuhvaća sedam linija koje samo djelomično pokrivaju izgrađene dijelove grada, odvijajući se pritom na pravcima glavnih gradskih ulica duž kojih su organizirana i autobusna stajališta međusobno različitim udaljenosti. Uzimajući u obzir veličinu izgrađenog gradskog područja naselja Šibenik ustanovljeno je da se u blizini linijama javnog gradskog prijevoza nalaze većina interesnih točaka grada što nije prepoznato kao poticaj za njegovo korištenje u svrhu obavljanja svakodnevnih putovanja. Uz to, ističe se nepostojanje autobusnih linija prema pojedinim dijelovima Grada (Dolac, Varoš, Banj, Buale i Rokići) i nedovoljno kvalitetna povezanost pojedinih turističkih atrakcija (tvrđava i ostalih) unutar zadovoljavajućeg vremena koje je primjereno za veličinu samog naselja (5-10 minuta). Primjera radi, tvrđava Sv. Ivana udaljena je od najbližeg stajališta (Kuglana) 20 min što vrijedi i za tvrđavu Barone. Na nužnost pronalaženja adekvatnije organizacije javnog gradskog ukazuje i slaba iskorištenost postojećih kapaciteta autobusa javnog gradskog prijevoza (19 % u 2013. g., odnosno 22 % u 2014.)

Opis

Realizacija prioriteta očekuje se kroz provođenje dvije mjere kojima će se pružiti potpora reorganizaciji postojećih i uvođenje novih linija u javnom gradskom i prigradskom prijevozu. Nastavno na ovu mjeru, drugom će se provesti aktivnosti uvođenja efikasnijih voznih redova na linijama javnog gradskog i prigradskog prometa (taktni i sl.) koji će biti prilagođen dnevnim i sezonskim potrebama lokalnog stanovništva i turista. Posljednjom mjerom razmotrit će se uvođenje novih i prilagodba postojećih linija javnog gradskog autobusnog prijevoza prema slabije povezanim dijelovima Grada (Dolac, Varoš, Banj, Buale i Rokići te ostala naselja i zaseoci na administrativnom području Grada), kako bi povećala dostupnost usluge te smanjio broj marginaliziranih korisnika. Ovaj uvjet bit će uzet u obzir i nakon realizacije planiranih cestovnih prometnih zahvata, nakon kojih će se postojeće linije prilagoditi novim prometnicama.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Mjera 2.4.1. Funkcionalna analiza i reorganizacija postojećeg sustava

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Potpora reorganizaciji javnog gradskog i prigradskog prijevoza na prostoru Grada
- Uvođenje novih i reorganizacija postojećih linija u skladu s potrebama stanovništva i turista

Mjera 2.4.2. Uspostavljanje održivog modela javnog gradskog i prigradskog prijevoza tijekom cijele godine

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Optimizacija voznog reda prema potrebama stanovništva
- Optimizacija voznog reda prema turističkoj potražnji
- Povećanje frekventnosti polazaka linija

Mjera 2.4.3. Uvođenje novih i/ili prilagodba postojećih linija u slabije povezanim dijelovima grada

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Reorganizacija postojećih linija javnog gradskog prometa i uvođenje novih
- Povezivanje Šubičevca s centrom grada nakon izgradnje spojne ceste

Prioritet 2.5. Optimizacija linija javnog gradskog prometa

Cilj

Poboljšanje organizacijskog aspekta prometne usluge javnog gradskog i prigradskog prometa kroz povećanje frekventnosti linija što će imati pozitivan utjecaj na dostupnost interesnih odredišta korisnika na području Grada Šibenika i Šibensko-kninske županije.

Opravdanje

Organizacija postojećih oblika javnog gradskog i prigradskog prometa na području Grada ukazuje na nedostatak njihove povezanosti u svrhu pružanja kvalitetne prometne usluge. Na to ukazuje činjenica da svaka vrsta prijevoza (brod, vlak i autobus) ima vlastiti vozni red koji je međusobno slabo ili u potpunosti neusklađen s drugom vrstom prijevoza što korisnicima otežava planiranje putovanja, odnosno povećava vrijeme čekanja prijevoznog sredstva. Neusklađenost je zamijećena između planiranja javnog gradskog i prigradskog autobusnog prijevoza koji ne dijele zajednički kolodvorski prostor. Naime, polazište linija javnog prigradskog autobusnog prijevoza je Autobusni kolodvor



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Šibenik, dok ulogu najvećeg i najfrekventnijeg stajališta linija javnog gradskog prijevoza ima stajalište Tržnica koja je neformalno početna i završna stanica svih linija javnog gradskog prijevoza. Sukladno tome, organizacija voznih redova nije moguća zbog čestih gužvi koje nastaju u samom središtu grada. Slični problemi vrijede i za međusobno usklađivanje voznih redova javnog gradskog te ostalih oblika prometa – brodskog i željezničkog. Željeznički vozni red planiran je na temelju potreba postojećih korisnika, ali njegova je posebnost što su polasci planirani s prometovanjem vlakova na liniji Zagreb – Split što uvelike onemogućava stvaranje efikasnog modela za prelazak s jednog prometnog sredstva na drugo.

Opis

Poboljšanje frekventnosti linija autobusnog prometa na području Grada omogućit će se kroz jednu mjeru kojom će se omogućiti poboljšanje kvalitete usluge javnog gradskog i prigradskog prometa prema stvarnim potrebama korisnika – đaka, radnika, umirovljenika i ostalih. Poseban naglasak će se staviti na povećanje frekventnosti i točnosti autobusne usluge koja će se uskladiti s prometovanjem (plovidbom) ostalih oblika javnog gradskog, prigradskog i županijskog prijevoza - brodom i željeznicom.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.

Mjera 2.5.1. Uvođenje novih linija javnog gradskog prometa i povećanje frekventnosti polazaka/dolazaka

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Utvrđivanje potreba za uvođenjem novih linija javnog gradskog prijevoza
- Prilagodba polazaka i dolazaka sa stvarnim potrebama svih stanovnika
- Usklađivanje polazaka i dolazaka različitih oblika javnog prometa



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Prioritet 2.6. Poboljšanje infrastrukture javnog gradskog i prigradskog cestovnog prometa

Cilj

Unaprjeđenje infrastrukture javnog gradskog i prigradskog cestovnog prometa čime će se omogućiti povećanje kvalitete usluge.

Opravdanje

Analizom stanja uočeno je kako postojeće gradske linije pokrivaju veći dio morfološki izgrađenog dijela naselja Šibenik, a promet se pretežito odvija na pravcima glavnih gradskih ulica na kojima je izbrojano 100 aktivnih stajališta međusobno različitih udaljenosti od kojih je 60 bilo označeno, a 40 nije imalo nikakvu oznaku. Dakle, kvaliteta tehnološkog sustava koji se odnosi na stajališta i popratnu opremu na području naselja Šibenik ukazuje na nedostatak tehničke infrastrukture koja se odnosi na opremljenost stajališta odgovarajućim ugibalištem, podnom oznakom i nadstrešnicom.

Sličan je problem uočen na stajalištima linija javnog prigradskog prijevoza. Analizom je evidentiran znatan broj nejasno obilježeni i neopremljena stajališta ili nasumično određeni lokacija koje kao stajališta prepoznaju samo vozači i lokalno stanovništvo. Ovakvo stanje je evidentirano u manjim naseljima i zaseocima Grada u kojima se nalaze stanice kojima nedostaje barem jedan ili više elemenata osnovne tehničke opreme poput nadstrešnice, ugibališta, znaka ili podne oznake. Inicijalne aktivnosti poboljšanja tehnološkog sustava temeljenog na utvrđenim pravilima zabilježene su tek na nekoliko stajališta (npr. Kuglana, Tržnica i dr.) što znači da se postojeća infrastrukturna opremljenost ne odvija željenom dinamikom što zahtjeva provođenje daljnjih aktivnosti uređivanja.

Opis

Prioritet će se nastojati ostvariti kroz aktivnosti izgradnje novih i obnove postojećih stajališta javnog gradskog i prigradskog prometa koje će provoditi Grad Šibenik i Šibensko-kninska županija u suradnji s nadležnom tvrtkom koja pruža komunalne usluge.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Mjera 2.6.1. Izgradnja novih te obnova postojećih autobusnih stajališta

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Infrastrukturno opremanje novih i postojećih stanica javnog prijevoza

Prioritet 2.7. Uvođenje okolišno prihvatljivih oblika javnog cestovnog prometa

Cilj

Povećanje energetske učinkovitosti i razvoj održivih oblika prometovanja u javnom cestovnom prijevozu kroz nabavu energetske i okolišno učinkovitih vozila.

Opravdanje

Javni cestovni prijevoz na području Grada Šibenika još uvijek nije dovoljno energetski učinkovit što je vidljivo u vrlo slabom korištenju alternativnih pogonskih goriva. Postojeći vozni park javnog gradskog i prigradskog autobusnog prijevoza pretežito koriste fosilna goriva koja zagađuju okoliš i ne doprinose uštedama u potrošnji goriva. Analizom je ustanovljeno kako postojeći javni gradski autobusi koriste biodizel za svakodnevno odvijanje prometa što je tek početna faza u korištenju alternativnih pogonskih goriva. Tijekom 2016. godine započele su aktivnosti uvođenja ekoloških autobusa i autobusa manjih dimenzija na pojedine linije javnog gradskog prijevoza što je tek početak osuvremenjivanja voznog parka JGP-a. Budući da je riječ o tek nekoliko autobusa, postoji potreba za daljnjom obnovom voznog parka JGP-a kojim će se omogućiti prepoznatljivost Grada kao turističke destinacije koja provodi aktivnosti implementacije ekološki i energetski učinkovitih rješenja u javni gradski i prigradski prijevoz.

Opis

Unutar prioriteta predviđena je jedna mjera kojom će se u suradnji s nadležnim institucijama provesti aktivnosti nabavke energetske učinkovitih vozila i autobusa na električni pogon, plin i biogoriva, odnosno izgraditi infrastruktura koja će obuhvatiti izgradnju punionica i ostale popratne infrastrukture za poticanje energetske učinkovitosti u javnom cestovnom prijevozu.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Mjera 2.7.1. Poboljšanje postojećeg voznog parka nabavu ekološki prihvatljivih vozila

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Nabava ekološki prihvatljivijih vozila (električnih, na plin i biogoriva)
- Implementacija električnih punionica za autobuse i automobile

Prioritet 2.8. Poboljšanje sustava signalizacije i informiranja u javnom gradskom i prigradskom prometu

Cilj

Poboljšanje prepoznatljivosti usluge javnog gradskog prijevoza prema korisnicima kroz provođenje aktivnosti poboljšanja vizualnog identiteta i sustava komunikacije.

Opravdanje

Problem neinformiranosti postojećih korisnika o usluzi javnog gradskog prometa jedan je od glavnih razloga trenutnog njihovog nekorištenja za svakodnevna putovanja. On se posebice javlja tijekom turističke sezone kada turisti otežano dolaze do informacija o javnom gradskom prijevozu. Iako su inicijalne aktivnosti izrade vizualnog identiteta i sustava komunikacije tek započele, potrebna je jača inicijativa uređenja postojećeg sustava. Naime, postojeće stanje ukazuje na još uvijek neujednačen vizualni identitet i komunikacijsku opremu postojećih stajališta što znači da će za rješavanje ovih problema biti potrebno sustavno provođenje aktivnosti uređenja koje će odrediti gradske vlasti i koncesionar nakon utvrđivanja službenih čime će se nastaviti utvrđena standardizacija usluge. Ove su aktivnosti poduzete u vidu standardizacije usluge u javnom gradskom autobusnom prijevozu, dok u pogledu javnog gradskog prigradskog prijevoza, brodskog i željezničkog prijevoza standardizacija nije niti započela.

Opis

Realizacija navedenog prioriteta ostvarit će se kroz tri mjere koje se kojima će se omogućiti na vizualno označavanje svih stanica u skladu s utvrđenim vizualnim identitetom javnog gradskog i prigradskog prijevoza, odnosno kroz dizajniranje mapa gradskih linija, tablica/redova vožnje i signalizacijskog sustava. Posljednjom mjerom pružit će se podrška promociji korištenja javnog gradskog i prigradskog prometa kroz provođenje javnih rasprava, kampanja i održavanje radionica za što će se iskoristiti



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

budući projekti urbane mobilnosti u sklopu kojih će biti moguće financiranje troškova promidžbe i vidljivosti za projekt.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.

Mjera 2.8.1. Uspostavljanje jedinstvene i jasne signalizacije različitih oblika javnog gradskog i prigradskog prometa

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Označavanje svih stanica
- Postavljanje osnovnih informacija na stanice i povećanje vidljivosti usluga
- Obilježavanje terminala i stajališta sa svim potrebnim informacijama vezanim za korištenje javnog prijevoza (karte i vozni redovi)
- Postavljanje elektroničkih uređaja s informacijama o dolascima autobusa, brodova i vlakova

Mjera 2.8.2. Provođenje kampanja kojima se promiče korištenje javnog gradskog i prigradskog prijevoza

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Radionice s predškolskom i školskom djecom
- Prezentacije JGP-a

Prioritet 2.9. Unaprjeđenje usluge taksi prijevoza

Cilj

Poboljšanje infrastrukture i organizacije taksi usluge na području Grada Šibenika

Opravdanje

Analizom postojećeg stanja vezano uz pružanje ove vrste usluge ustanovljeno je kako taksi uslugu koristi vrlo mali broj stanovnika Grada (više od 80 % ispitanika koji su bili obuhvaćeni anketnim istraživanjem o navikama korištenja različitih prijevoznih sredstva na području Grada u naselju Šibenik izjavilo je kako u zadnjih godinu dana nikada nisu koristili taksi uslugu). To proizlazi iz



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

relativno male potražnje, ali i činjenice da većina stanovništva za obavljanje svakodnevnih potreba koristi osobni automobil. Ipak, potražnja za postojećom uslugom povećava se tijekom ljetne sezone kada, uglavnom turisti, traže ovu vrstu prijevozne usluge što znači da je za postojeće pružatelje usluge potrebno osigurati inicijalnu infrastrukturu. Daljnji koraci povezani s uspostavljanjem kvalitetnije organizacije usluge odvijat će se sukladno potražnji te je sukladno tome moguće i uvođenje novih i suvremenih rješenja u taxi sustavu prijevoza.

Opis

Ostvarenje prioriteta omogućit će se kroz uređenje i povećanje kapaciteta postojećih taksi stajališta, nakon čega će se sukladno potražnji revidirati sustav taksi prijevoza unutar kojeg će odrediti budući model organizacije i pružanja usluge.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.

Mjera 2.9.1. Optimizacija i organizacija usluga taksi prijevoza

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Utvrđivanje najboljeg modela organizacije i pružanja usluga taksi prijevoza
- Primjena optimalnog modela organizacije i pružanja taksi usluga

Mjera 2.9.2. Poboljšanje infrastrukture za taksi prijevoz

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Uređenje taksi stajališta
- Nabava novih ("eco-friendly") taksi vozila

CILJ 3. URBANI PROSTOR KAO ZAJEDNIČKO DOBRO: MREŽA ZA OSOBNU MOBILNOST

Tablica 24. Sažeti prikaz prioriteta, mjera te aktivnosti, projekata i programa za cilj 3

CILJ III	PRIORITETI	MJERE	APP (aktivnosti, projekti, programi)
URBANI PROSTOR KAO ZAJEDNIČKO DOBRO: MREŽA ZA OSOBNU MOBILNOST	3.1. Eliminiranje uskih grla u prometnom sustavu i unapređenje sigurnosti prometnog sustava	⇒ 3.1.1. Unaprjeđenje koordinacije i klasifikacija mreže postojećih prometnica	<ul style="list-style-type: none"> • Utvrđivanje kapaciteta postojećih prometnica i načina upravljanja prometom • Uvođenje pametnih sustava upravljanja i organizacije prometa
		⇒ 3.1.2. Izgradnja infrastrukture i organizacija prometa u mirovanju	<ul style="list-style-type: none"> • Izrada dokumentacije za uspostavljanje <i>park and ride</i> i <i>kiss and ride</i> sustava • Uspostava <i>park and ride</i> sustava • Uspostava <i>kiss and ride</i> sustava • Povećanje kapaciteta prometa u mirovanju: izgradnja parkirališta i garaža (na prostoru ispod glavnog gradskog trga Poljana, na prostoru sadašnjeg vatrogasnog doma, na području bivše pekare Krka, na području Drage – prema prethodno izrađenim projektnim dokumentacijama) • Izgradnja novih parkirališta na rubu grada • Povezivanje novih parkirališta izravnim linijama javnog prijevoza • Utvrđivanje lokacije za parkiranje turističkih autobusa • Osmišljavanje modela prijevoza od parkirališta na rubu grada prema tvrđavama i drugim atrakcijama (kombiji, pješačke

			staze, električni bicikli i dr.)
3.2. Razvoj lučke infrastrukture za individualni pomorski prijevoz	⇒ 3.2.1. Rekonstrukcija i obnova luka namijenjenih za individualni pomorski prijevoz	<ul style="list-style-type: none"> Izrada projektne tehničke dokumentacije za obnovu i gradnju novih luka županijskog i lokalnog značaja Usklađivanje prostorno planske dokumentacije 	
	⇒ 3.2.2. Uvođenje sustava za bolju pristupačnost lukama namijenjenim za individualni pomorski prijevoz	<ul style="list-style-type: none"> Uvođenje <i>park and sail</i> sustava i <i>park and boat</i> sustava (potencijalne lokacije Crnica i Mandalina) 	
3.3. Razvoj sustava pješačke mobilnosti	⇒ 3.3.1. Poboljšanje postojećih pješačkih zona	<ul style="list-style-type: none"> Podrška provođenju aktivnosti za unaprjeđenje pješačke infrastrukture na temelju detaljnih prostorno-prometnih istraživanja (elevatori, eskalatori, žičare, uspinjače i sl.). 	
	⇒ 3.3.2. Izgradnja i rekonstrukcija pješačke infrastrukture	<ul style="list-style-type: none"> Izgradnja pješačke infrastrukture uz glavne turističke atrakcije (elevatori, eskalatori, žičare, uspinjače i sl.) 	
3.4. Razvoj infrastrukture i sustava za biciklistički promet	⇒ 3.4.1. Izgradnja nove i poboljšanje postojeće biciklističke infrastrukture	<ul style="list-style-type: none"> Izgradnja i unaprjeđenje biciklističkih staza na postojećim prometnicama Izgradnja novih parkirališta javnih gradskih bicikala 	
	⇒ 3.4.2. Razvijanje novih biciklističkih ruta i staza	<ul style="list-style-type: none"> Gradnja biciklističkih staza uz postojeće i nove prometnice Uspostavljanje cikloturističkih ruta Postavljanje signalizacije na biciklističke staze Postavljanje biciklističkih odmorišta 	



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

			na rutama izvan naselja
		⇒ 3.4.3. Promoviranje korištenja bicikala	• Provedba kampanja za popularizaciju biciklizma i edukacija svih dionika u prometu

Prioritet 3.1. Eliminiranje uskih grla u prometnom sustavu i unapređenje sigurnosti prometnog sustava

Cilj

Smanjivanje preopterećenosti cestovne mreže Grada na kojima se pojavljuje prekoračenje kapaciteta prometnica te povećanje sigurnosti prometnog sustava kroz primjenu suvremenih sustava upravljanja prometom.

Opravdanje

Kvalitetno odvijanje prometa na području Grada trenutno onemogućuju tzv. uska grla koja onemogućuju brzo i efikasno odvijanje prometa u Gradu. Navedeni problemi postaju još izraženiji tijekom turističke sezone kada dodatni priljev vozila opterećuje glavne gradske prometnice koje imaju i ulogu glavnih gradskih ulica. Analizom stanja postojećih prometnica na području Grada utvrđena je preopterećenost cestovne mreže koja je vidljiva na glavnoj gradskoj prometnici koja longitudinalno prolazi kroz središte Šibenika (Stjepana Radića – Kralja Zvonimira –D33 za Drniš) te na glavnoj gradskoj prometnici ulice Kralja Zvonimira do ceste za Drniš. Na ovoj prometnici zabilježen je porast prosječnog ljetnog i godišnjeg prometa što znači da je potrebno sustavno rješavanje problema kroz režimsko ograničavanje, preusmjeravanje prometnih tokova za što će potrebno uvođenje najsuvremenijih sustava upravljanja prometom.

Budući da Grad Šibenik ima specifičnu morfološku strukturu i velike oscilacije u broju korisnika tijekom godine (turističke sezone) javlja se i problem organizacije prostora za promet u mirovanju. S obzirom na stanje postojećih javnih parkirališnih površina može se konstatirati da one nedostatne i za potrebe samog stanovništva gradskog i šireg područja, ali za potrebe turista. S obzirom da su locirane uglavnom unutar najužeg središnjeg dijela urbanog područja, one privlače veliki broj korisnika čime se stvaraju velike gužve jer taj najopterećeniji dio ne može primiti toliki broj vozila. Postojeći kapaciteti



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

obuhvaćaju oko 1.500 parkirnih mjesta od čega ih je gotovo trećina sezonskog karaktera. Uz to, na području Grada Šibenika ne postoji niti jedna podzemna garaža nad kojom bi se omogućilo rasterećenje prometa u mirovanju. Za poboljšanje situacije unutar užeg područja grada (posebice tijekom ljeta) potrebna je izgradnja novih parkirališta i garaža koje bi na odgovarajućim lokacijama prihvatile korisnike uz koje bi se omogućilo i uvođenje intermodalnih čvorišta na kojima bi se organizirao *park and ride* i *park and kiss* sustav.

Opis

Realizacija prioriteta ostvarit će se kroz dvije mjere koje će obuhvatiti unaprjeđenje koordinacije i klasifikaciju prometnica kroz evidentiranje postojećeg stanja sustava za upravljanje prometom što će biti temelj za poduzimanje daljnjih koraka u uspostavljanju pametnih sustava. Drugom mjerom predviđeno je provođenje aktivnosti kojima će se utvrditi lokacije za izgradnju i postavljanje potrebne infrastrukture za kvalitetniju organizaciju prometa u mirovanju (parkirališta za osobne automobile, pronalaženje lokacije za parkiranje turističkih autobusa *park and ride* i *kiss and ride sustav*).

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.

Mjera 3.1.1. Unaprjeđenje koordinacije i klasifikacija postojećih prometnica

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Utvrđivanje kapaciteta postojećih prometnica i načina upravljanja prometom
- Uvođenje pametnih sustava upravljanja i organizacije prometa

Mjera 3.1.2. Izgradnja infrastrukture i organizacija prometa u mirovanju

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Izrada dokumentacije za uspostavljanje *park and ride* i *kiss and ride* sustava
- Uspostava *park and ride* sustava
- Uspostava *kiss and ride* sustava



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

- Povećanje kapaciteta za promet u mirovanju: izgradnja parkirališta i garaža (na prostoru ispod glavnog gradskog trga Poljana, na prostoru sadašnjeg vatrogasnog doma, na području bivše pekare Krka, na području Drage – prema prethodno izrađenim projektnim dokumentacijama)
- Izgradnja novih parkirališta na rubu grada
- Povezivanje novih parkirališta izravnim linijama javnog prijevoza
- Utvrđivanje lokacije za parkiranje turističkih autobusa
- Osmišljavanje modela prijevoza od parkirališta na rubu grada prema tvrđavama i drugim atrakcijama (kombiji, pješačke staze, električni bicikli i dr.)

Prioritet 3.2. Razvoj lučke infrastrukture za individualni pomorski prijevoz

Cilj

Poboljšanje obalne lučke infrastrukture za potrebe lokalnog stanovništva te uvođenje *park and boat* sustava čime će se omogućiti kvalitetnije povezivanje kopnenog i otočnog dijela Grada.

Opravdanje

Postojeći pomorski promet na području Grada odvija se preko pomorskih luka namijenjenih za javni promet. One su u različitom stanju uređenosti što znači da nisu u potpunosti opremljene za potrebe odvijanja individualnog pomorskog prijevoza. To se posebice odnosi na izgrađenost obale te prilagodbu luka za vez plovila lokalnog stanovništva i ostalih korisnika. Analizom stanja pripremljenosti prostorno – planske dokumentacije ustanovljena je potreba za izradom nove ili dodatne kojom će se definirati uvjeti budućeg korištenja. Inicijalne aktivnosti započele su uređenjem uvale Vrnaža koje će poslužiti kao pilot projekt za provođenje daljnjih aktivnosti.

Prethodno izrađenom dokumentacijom za razvoj prometnog sustava Grada ustanovljena je mogućnost uvođenja modernih intermodalnih rješenja tj. *park and boat* i *park and sail* sustava na pojedinim gradskim lokacijama. Točnije, lokacije Crnica i Mandalina svojim prostornim kapacitetima predviđena su postati intermodalna čvorišta koje bi koristilo lokalno stanovništvo i turisti.

Opis

Realizacija prioriteta očekuje se kroz provođenje dvije mjere kojima će se omogućiti povećanje kvalitete usluge pomorskog prometa. Prvom je zamišljena rekonstrukcija i obnova luka nakon izrade potrebne projektno- tehničke dokumentacije dok je drugom predviđeno provođenje aktivnosti kojima će se omogućiti razvoj sustava za prelazak s ostalih prijevoznih sredstava na brod kroz razvoj novih



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

intermodalnih sustava. Sinergijom mjera postići omogućit će se razvoj infrastrukturnih kapaciteta te omogućiti kvalitetnija pristupačnost luka za lokalno stanovništvo i ostale korisnike.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.

Mjera 3.2.1. Rekonstrukcija i obnova luka namijenjenih za individualni pomorski prijevoz

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Izrada projektne tehničke dokumentacije za obnovu i gradnju luka županijskog i lokalnog značaja
- Usklađivanje prostorno planske dokumentacije

Mjera 3.2.2. Uvođenje sustava za bolju pristupačnost lukama namijenjenim za individualni pomorski prijevoz

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Uvođenje *park and sail* sustava i *park and boat* sustava (potencijalne lokacije Crnica i Mandalina)

Prioritet 3.3. Razvoj sustava pješačke mobilnosti

Cilj

Poboljšanje postojeće infrastrukture za odvijanje pješačkog prometa, a posebice uz najvažnije turističke lokacije na području Šibenika.

Opravdanje

Kako bi pješački promet bio atraktivan korisnicima potrebno je osigurati adekvatnu prometnu infrastrukturu koja će omogućiti sigurnost pješaka. Budući da se ulicama Šibenika tijekom sezone odvija intenzivan pješački promet, a postojeća morfološka struktura samog naselja znatno otežava pristupačnost glavnih turističkih atrakcija (posebice poprečnih veza), ustanovljeno je kako je u

Master plan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika: Početni izvještaj



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Šibeniku moguće uvođenje inovativnih rješenja poput žičare ili urbanog eskalatora kojima će se dodatno povećati atraktivnost postojećih turističkih resursa.

U skladu s prethodno navedenim, očekuje se unaprjeđenje pješačkog prometa na području Grada kroz uspostavljanje i uređivanje glavnih pješačkih pravaca koji bi svojim prometno-tehničkim karakteristikama zadovoljavali najvišu razinu sigurnosti pješačkog prometa. Osnovna funkcija takve mreže bila bi izravno povezivanje svih glavnih interesnih točaka grada (tvrđave, katedrala Sv. Jakova i dr.) čime bi se stvorili i glavni pristupni pravci za spajanje naselja Grada i gradskog središta.

U skladu s tim, očekuje se poduzimanje inicijalnih aktivnosti za ostvarenje predviđenih aktivnosti sukladno postojećim zakonskim obvezama u nadležnosti zainteresiranih korisnika (gradskih vlasti, investitora i ostalih aktera).

Opis

Ostvarenje prioriteta očekuje se kroz provođenje mjere koja je vezana uz definiranje potrebnih aktivnosti izgradnje novih prometnih sredstava (elevatori, eskalatori, žičare i uspinjače) te ostalih aktivnosti usmjerenih na izgradnju pješačke infrastrukture na području Grada.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.

Mjera 3.3.1. Poboljšanje postojećih pješačkih zona

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Podrška provođenju aktivnosti za unaprjeđenje pješačke infrastrukture na temelju detaljnih prostorno-prometnih istraživanja (elevatori, eskalatori, žičare, uspinjače i sl.)

Mjera 3.3.2. Izgradnja i rekonstrukcija pješačke infrastrukture

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Izgradnja pješačke infrastrukture uz glavne turističke atrakcije (elevatori, eskalatori, žičare, uspinjače i sl.)



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Prioritet 3.4. Razvoj infrastrukture i sustava za biciklistički promet

Cilj

Podizanje kvalitete biciklističke infrastrukture (staza/putova, parkirališta, signalizacije) na području Grada Šibenika što će omogućiti povećanje broja korisnika bicikla i promicati korištenje održivijih prijevoznih sredstava.

Opravdanje

Korištenje bicikla kao ravnopravnog gradskog (ili prigradskog) prijevoznog sredstva u Gradu Šibeniku tek je u začetku. Na to ukazuje uopće slabo korištenje bicikla kao prijevoznog sredstva, odnosno postojećeg sustava javnih gradskih bicikala na području naselja Šibenik, a pogotovo u ostalim naseljima gradskog područja. Slabo korištenje bicikla kao prijevoznog sredstva za putovanja unutar Grada povezano je s nizom poteškoća koji proizlazi iz neadekvatne biciklističke infrastrukture i neprepoznatljivosti bicikla kao mogućeg prijevoznog sredstva za putovanja unutar Grada. Uzrok tome su postojeća morfološka struktura samog naselja Šibenika (brežuljkasti i ravničarski dijelovi grada te uske ulice) te postojeće navike stanovnika koji tijekom svakodnevnih putovanja favoriziraju korištenje osobnog automobila. Infrastrukturni problemi vezani su uz nedovoljnu izgrađenost biciklističkih staza/putova, nedostatak kvalitetne signalizacije te ostale popratne infrastrukture, posebice u ostalim naseljima Grada. Ipak, porast svijesti o zdravom načinu života, uzlazni trendovi razvoja biciklističkog prometa te cikloturizma na europskom turističkom tržištu uočeni su i na području Grada gdje je definirano nekoliko ruta koje biciklisti koriste na postojećim državnim i županijskim cestama koje bi se mogle iskoristiti za daljnji razvoj (u smjerovima Jadrtočca, Brodarice i Zablaca). Sukladno tome, Grad Šibenik je u svrhu promicanja održivih oblika mobilnosti i turističke promocije destinacije proveo projekte koji su sufinancirani sredstvima Europske unije kojima se omogućilo stvaranje osnovnih uvjeta za daljnji razvoj ove vrste prometa na području Grada.

U skladu s navedenim, očekuje se provođenje daljnjih aktivnosti za omogućavanje razvoja osnovne biciklističke infrastrukture na prometnicama Grada gdje za to ne postoje prostorna i zakonska ograničenja.

Tijekom 2014. godine proveden je pilot projekt uvođenja sustava javnih bicikala u Grad Šibenik što se pokazalo uspješnim pa je u skladu s tim do danas uređeno sedam stajališta (Gat Krka, Poljane, plaža Banj, Baldekin, Šubićevac, Brodarica te stajalište na otoku Žirju) s popratnom infrastrukturom koja obuhvaća parkirališta i svu popratnu opremu te aparate za naplatu usluge. Budući da je tijekom 2015. g. registrirano oko 1.000 korisnika usluge, očekuje se kako će bez obzira na još uvijek sporadično korištenje usluge koju uvjetuje i sezonalnost potražnje doći do porasta osviještenosti lokalnog



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

stanovništva i turista o mogućnostima alternativne mobilnosti. Takvo stanje stvorit će i pozitivan efekt na rješavanje postojećih problema koji su povezani s nedostatkom biciklističkih staza i putova. S obzirom na navedeno, inicijalna infrastruktura postoji što znači da je potrebno raditi na daljnjoj promociji bicikla kao izrazito efikasnog prometnog sredstva kojim se mogu riješiti postojeći prometni problemi, posebice u Šibeniku. Najveće aktivnosti promocije trebaju biti usmjerene na mlade koji brže uče i lakše prihvaćaju inovacije što ih čini izuzetno povoljnom ciljanom skupinom za promicanje novih praksi u korištenju održivih oblika prijevoza pa time i bicikala.

Opis

Razvoj infrastrukture za biciklistički promet očekuje se realizirati kroz tri mjere. Prvo mjerom predviđena je izgradnja nove i poboljšanje postojeće biciklističke infrastrukture na postojećim prometnicama te gradnja novih parkirališta javnih gradskih bicikala. Drugom mjerom predviđeno je razvijanje novih biciklističkih i cikloturističkih ruta kroz izgradnju nove infrastrukture i popratne signalizacije što se posebice odnosi na izgradnju parkirališta i odmorišta uz postojeće i nove staze/rute. Posljednjom mjerom predviđeno je provođenje aktivnosti (javne rasprave, edukacije i promocije) kojima će se promicati korištenje bicikla kao ravnopravnog prijevoznog sredstva.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.

Mjera 3.4.1. Izgradnja nove i poboljšanje postojeće biciklističke infrastrukture

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Izgradnja i unaprjeđenje biciklističkih staza na postojećim prometnicama
- Izgradnja novih parkirališta javnih gradskih bicikala

Mjera 3.4.2. Razvijanje novih biciklističkih staza i ruta

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Gradnja biciklističkih staza uz postojeće i nove prometnice
- Uspostavljanje cikloturističkih ruta
- Postavljanje signalizacije na biciklističke staze



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

-
- Postavljanje biciklističkih odmorišta na rutama izvan naselja

Mjera 3.4.3. Promoviranje korištenja bicikala

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Provedba kampanja za popularizaciju biciklizma i edukaciju svih dionika u prometu

CILJ 4. INTEGRACIJA INTERMODALNOG PRIJEVOZA I UPRAVLJANJE MOBILNOŠĆU PROMETA I ROBA

Tablica 25. Sažeti prikaz prioriteta, mjera te aktivnosti, projekata i programa za cilj 4

CILJ IV	PRIORITETI	MJERE	APP (aktivnosti, projekti, programi)
INTEGRACIJA INTERMODALNOG PRIJEVOZA I UPRAVLJANJE MOBILNOŠĆU PROMETA I ROBA	4.1. Unapređenje prometnog sustava kroz poboljšanje organizacijskog i operativnog ustrojstva s ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava	⇒ 4.1.1. Uspostavljanje novog modela upravljanja mobilnošću prometa i roba; unaprjeđenje organizacijskih i operativnih postavki sustava i suradnje među mjerodavnim dionicima	<ul style="list-style-type: none"> • Uvođenje pametnih sustava upravljanja i organizacije prometa • Uvođenje sustava informacija i obavijesti korisnicima o stanju u prometu • Usklađivanje voznih redova različitih vrsta prometa • Redovito praćenje crnih točaka i njihovo rješavanje • Financijska održivost prometnog sustava
		⇒ 4.1.2. Smanjenje prometnog opterećenja u centru grada	<ul style="list-style-type: none"> • Primjena modela regulacije prometa prema prometnoj potražnji i prometnom opterećenju • Formiranje jasno označenih pješačkih staza prema glavnim turističkim atrakcijama
		⇒ 4.1.3. Izmještanje tranzitnog prometa izvan grada	<ul style="list-style-type: none"> • Izgradnja obilaznice Šibenik • Uvođenje sustava restrikcije prometa u centru grada
		⇒ 4.1.4. Poboljšanje pristupačnosti, funkcionalnosti i atraktivnosti usluga javnog prijevoza korisnicima	<ul style="list-style-type: none"> • Usklađivanje/integracija različitih tipova javnog prijevoza • Uspostava elektroničkog sustava kupnje i naplate karata • Jedinствена karta za sve tipove prometa (<i>multiticketing</i>) • Prilagođavanje cijene imovinskom statusu korisnika • Povećanje brzine putovanja na glavnim linijama javnog gradskog prijevoza
		⇒ 4.1.5. Poboljšanje sustava upravljanja prometom za potrebe pješaka i biciklista	<ul style="list-style-type: none"> • Uvođenje pametnih sustava upravljanja i organizacije prometa • Uvođenje sustava informacija i obavijesti

			korisnicima o stanju u prometu
4.2. Implementacija ITS sustava i uspostavljanje intermodalnih čvorišta	⇒ 4.2.1. Uvođenje inteligentnog prometnog sustava	<ul style="list-style-type: none"> • Uvođenje pametnih sustava upravljanja i organizacije prometa u cilju: <ul style="list-style-type: none"> ○ reduciranje zastoja u prometu, ○ smanjenje potrošnje energije i emisije plinova, ○ poboljšanje kvalitete života u gradu, ○ povećanje učinkovitosti prometnog sustava, ○ povećanje atraktivnosti javnog prijevoza, ○ olakšavanje isporuke i prijevoza tereta, ○ povećanje sigurnosti na cestama, ○ učinkovito upravljanje parkiralištima • unapređenje sigurnosti prometnog sustava • Uvođenje samovozećih automobila 	
	⇒ 4.2.2. Nadogradnja infrastrukture postojećeg sustava u intermodalni sustav temeljena na ekološkim i inovativnim rješenjima	<ul style="list-style-type: none"> • Utvrđivanje optimalnih lokacija intermodalnih čvorišta na području Grada Šibenika • Izgradnja intermodalnih čvorišta • Nova čvorišta privatnog (automobilskog) i javnog (autobusnog i brodskog) prometa • Izgradnja čvorišta za javni gradski pomorski prijevoz na otoku Zlarinu i u gradu Šibeniku 	
	4.3. Unaprjeđenje upravljanja teretnim prometnom	⇒ 4.3.1. Uvođenje višenamjenskih staza i zona za javni i privatni teretni prijevoz	<ul style="list-style-type: none"> • Utvrđivanje rješenja za organizaciju prijevoza tereta na području Grada Šibenika • Uvođenje zona za razmjenu tereta

		⇒ 4.3.2. Reorganizacija prijevoza tereta u povijesnoj gradskoj jezgri	<ul style="list-style-type: none"> • Utvrđivanje rješenja za organizaciju prijevoza tereta u povijesnoj jezgri Šibenika • Uvođenje restrikcija za vozila povećane tonaže i kapaciteta u gradsku jezgru • Reorganizacija prometnih tokova u gradskoj jezgri • Uvođenje vremenske zabrane prometovanja za dostavna vozila • Nabava električnih vozila (automobila i kamiona i bicikala) za prijevoz tereta
	4.4. Uspostavljanje sustava za dugoročno praćenje mobilnosti prometa	⇒ 4.4.1. Stvaranje statističke baze u suradnji sa koncesionarima javnog prijevoza	<ul style="list-style-type: none"> • Prijava projekta za nabavu programskih alata i sustava
		⇒ 4.4.2. Uvođenje sustava za automatsko brojanje putnika	<ul style="list-style-type: none"> • Nabava programskih alata i ugrađivanje opreme za automatsko brojanje putnika u autobuse, vlakove i brodove na temelju dnevne, mjesečne i sezonske potražnje

Prioritet 4.1. Unapređenje prometnog sustava kroz poboljšanje organizacijskog i operativnog ustrojstva s ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava

Cilj

Povećanje efikasnosti postojećeg prometnog sustava kroz poboljšanje tehničkih, tehnoloških, organizacijskih, ekonomskih i ekoloških kapaciteta čime će omogućiti kvalitetnije upravljanje mobilnošću prometa i roba te povećati sigurnost i udobnost putovanja.

Opravdanje

Kvalitetno odvijanje prometa na području Grada trenutno onemogućuju velika opterećenost postojećih prometnica tranzitnim prometom (posebice teretnim) te priljev velikog broja vozila duž glavnih gradskih prometnica. Problemi postaju još izraženiji tijekom ljeta kada postojeće ceste na području Grada postaju saturirane jer ne mogu primiti višestruko veći priljev vozila od predviđenog kapaciteta. Poseban problem javlja se i u samom središtu Šibenika u kojem je organizacija prometa



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

vrlo otežana zbog tipične morfološke strukture (uske ulice i nemogućnost uspostavljanja kvalitetnog prometnog povezivanja u smjeru sjever-jug). S druge strane, ističu se vrlo vrijedni lokaliteti na širem području naselja (tvrđave i dr.), u blizini kojih nema organiziranih rješenja za odvijanje prometa u mirovanju, ali i kvalitetne regulacije prometnih tokova za neometano odvijanje pješačkog, biciklističkog i autobusnog prijevoza što uvelike onemogućuje valorizaciju postojećih atrakcija.

Sve navedeno ukazuje na slabo korištenje informacijsko –tehnoloških rješenja s ciljem kvalitetnijeg upravljanja pojedinim segmentima prometnog sustava. To se odnosi na nemogućnost preusmjeravanje prometa sa opterećenih raskrižja na manje opterećena, omogućavanje paljenja i gašenja zelenih valova i provođenje analize cjelokupnog prometa kako bi se dobila i veća protočnost. Posljedično, takav sustav ne omogućava sigurnost najbrojnijim sudionicima u prometu - pješacima, ali i biciklistima.

Vrlo važan segment u poboljšanju postojećeg prometnog sustava jest poboljšanje usluge javnog prijevoza korisnicima u vidu uvođenja pametnog sustava javnog gradskog prijevoza. Uočeni problemi proizlaze iz samog poslovanja postojećih pružatelja usluga koji zajednički ne mogu pružiti kvalitetnu uslugu čime se ne doprinosi poboljšanju pristupačnosti i atraktivnosti usluge. U tom pogledu postojeći je sustav nepripremljen za integriranje različitih tipova javnog prijevoza zbog neusklađenosti voznih redova postojećih prijevoznika što ukazuje na slabu koordinaciju i suradnju prilikom planiranja postojeće usluge. Slično vrijedi i u slučaju naplate usluge koja je u potpunosti prilagođena kupnji karte za jedno prijevozno sredstvo što zahtjeva uvođenje pametnih sustava kojima će se omogućiti učinkovito planiranje putovanja putem *web* servisa, mobilnih aplikacija i aparata za naplatu.

Opis

Ostvarenje prioriteta omogućit će se kroz pet mjera. Prvom je predviđen niz aktivnosti kojima će se omogućiti uspostavljanje novog modela upravljanja mobilnošću prometa i roba kroz uvođenje pametnih sustava za upravljanje i organizaciju prometa. Drugom mjerom predviđeno je provođenje aktivnosti za smanjivanje prometnog opterećenja u centru grada. Ovo mjerom predviđeno je i pronalaženje odgovarajućeg rješenja za organizaciju prometa u mirovanju te uspostavljanje i jasno označavanje pješačkih zona u blizini vrijednih gradskih atrakcija koje se nalaze izvan samog centra grada. Sukladno tome, očekuje se osmišljavanje modela kojim će se poboljšati mobilnost duž glavnih gradskih ulica koji će obuhvatiti parkiranje na parkiralištima na rubu grada te dolazak do željene atrakcije pješice, biciklom ili organiziranim prijevozom u vozilima manjih kapaciteta i dimenzija prikladnih prometovanju šibenskim gradskim ulicama.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Sljedeća mjera predviđa premještanje tranzitnog prometa izvan grada kroz izgradnju nove obilaznice i uvođenje restrikcija za prometovanje centrom grada.

Aktivnosti sljedeće mjere usredotočit će se na poboljšanje pristupačnosti, funkcionalnosti i atraktivnosti usluga javnog prijevoza kroz uvođenje pametnih sustava naplate i podizanja kvalitete usluge, dok će se posljednjom mjerom uvesti pametni sustavi za upravljanje prometom pješaka i biciklista.

Mjera 4.1.1. Uspostavljanje novog modela upravljanja mobilnošću prometa i roba; unapređenje organizacijskih i operativnih postavki sustava i suradnje među mjerodavnim dionicima

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Uvođenje pametnih sustava upravljanja i organizacije prometa
- Uvođenje sustava informacija i obavijesti korisnicima o stanju u prometu
- Usklađivanje vozničkih redova različitih vrsta prometa
- Redovito praćenje crnih točaka i njihovo rješavanje
- Financijska održivost prometnog sustava

Mjera 4.1.2. Smanjenje prometnog opterećenja u centru grada

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Primjena modela regulacije prometa prema prometnoj potražnji i prometnom opterećenju
- Formiranje jasno označenih pješačkih staza prema glavnim turističkim atrakcijama

Mjera 4.1.3. Izmještanje tranzitnog prometa izvan grada

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Izgradnja obilaznice Šibenik
- Uvođenje sustava restrikcije prometa u centru grada

Mjera 4.1.4. Poboljšanje pristupačnosti, funkcionalnosti i atraktivnosti usluga javnog prijevoza korisnicima

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Usklađivanje/integracija različitih tipova javnog prijevoza



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

-
- Uspostava elektroničkog sustava kupnje i naplate karata
 - Jedinstvena karta za sve tipove prometa (multiticketing)
 - Prilagođavanje cijene imovinskom statusu korisnika
 - Povećanje brzine putovanja na glavnim linijama javnog gradskog prijevoza

Mjera 4.1.5. Poboljšanje sustava upravljanja prometom za potrebe pješaka i biciklista

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Uvođenje pametnih sustava upravljanja i organizacije prometa
- Uvođenje sustava informacija i obavijesti korisnicima o stanju u prometu



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Prioritet 4.2. Impelementacija ITS sustava i uspostavljanje intermodalnih čvorišta

Cilj

Uspostava intermodalnog javnog gradskog prijevoza temeljenog na učinkovitim tehnološkim, organizacijskim i ekološkim rješenjima te implementacija ITS sustava kojim će se omogućiti kvalitetnije upravljanje prometom na području Grada.

Opravdanje

Nakon provedene analize opterećenosti postojećih prometnica i izgrade prometnog modela postojećeg stanja na prometnicama Grada Šibenika ustanovljene su potrebe rješavanja postojećih problema kroz poboljšanje tehničkih i organizacijskih uvjeta odvijanja prometa koji obuhvaćaju izgradnju cestovne infrastrukture (kružnih tokova, deniveliranih križanja, proširenih kolnika), primjenu suvremenih operativnih i organizacijskih uvjeta upravljanja svim vrstama prometa u Gradu (posebice cestovnog i javnog gradskog). To će se omogućiti kroz uvođenje ITS sustava kojima će u potpunosti omogućiti poboljšanje odvijanja prometa, učinkovitiji prijevoz putnika i roba, poboljšanje sigurnosti u prometu, udobnost i zaštita putnika i manje onečišćenje okoliša. Poseban izazov implementaciji ovog sustava jest ustanovljena posebnost prostorne organizacije ulica tj. interne prometne mreže ulica u naseljima Grada koju čini sustav glavnih mjesnih ulica, sabirnih ulica i drugih ulica nižeg ranga koje spajaju pojedina stambena s glavnim prometnim koridorima cesta višeg ranga.

Organizacija postojećih oblika javnog gradskog i prigradskog prometa na području Grada ukazuje na nedostatak njihove povezanosti u svrhu pružanja kvalitetne prometne usluge. Suvremene prakse rješavanja ovog problema ostvarive su kroz uspostavljanje intermodalnog javnog prijevoza i popratne infrastrukture kojom se omogućava jednostavno planiranje i usklađivanje svih vrsta javnog prijevoza te postizanje komplementarnosti prijevoznih sredstava. Sukladno tome, evidentirano je nepostojanje intermodalnih čvorišta te slabo umrežavanje i interakcija različitih prijevoznih sredstava što iziskuje definiranje budućeg intermodalnog čvorišta. Za te se potrebe treba iskoristiti koncentracija postojećih kolodvorskih (autobusni i željeznički kolodvor) i lučkih sadržaja (Gradska luka Šibenik) u užem središtu Šibenika. Intermodalna čvorišta se potencijalno mogu formirati i na lokacijama susretanja postojećih parkirališta i linija javnog gradskog i prigradskog prijevoza (autobusnog i brodskog) čime bi se olakšalo povezivanje na razini Grada i funkcionalne regije.

Opis

Ostvarenje prioriteta realizirat će se kroz dvije mjere koje obuhvatiti uspostavljanje novih intermodalnih čvorišta, nadogradnju infrastrukture postojećeg sustava u intermodalni sustav



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

temeljena na ekološkim i inovativnim rješenjima, dok će se drugom uvesti ITS sustav kojim će se omogućiti razvoj naprednih i održivih tehnoloških rješenja u svrhu povećanja sigurnosti i učinkovitosti prometnog sustava Grada. Aktivnosti će obuhvatiti informiranje o putovanju, sustav za hitne slučajeve, optimiziranje gradskog prijevoza, poticanje učinkovite integracije, interoperabilnosti i međusobne povezanosti između različitih prometnih sustava.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.

Mjera 4.2.1. Uvođenje inteligentnog prometnog sustava

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Uvođenje pametnih sustava upravljanja i organizacije prometa u cilju:
 - reduciranja zastoja u prometu
 - smanjenja potrošnje energije i emisije plinova
 - poboljšanje kvalitete života u gradu
 - povećanja učinkovitosti prometnog sustava
 - povećanja atraktivnosti javnog prijevoza
 - olakšavanja isporuke i prijevoza tereta
 - povećanja sigurnosti na cestama
 - učinkovitog upravljanja parkiralištima
- Unaprjeđenje sigurnosti prometnog sustava
- Uvođenje samovozećih automobila

Mjera 4.2.2. Nadogradnja infrastrukture postojećeg sustava u intermodalni sustav temeljena na ekološkim i inovativnim rješenjima

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Utvrđivanje optimalnih lokacija intermodalnih čvorišta na području Grada Šibenika
- Izgradnja intermodalnih čvorišta
- Nova čvorišta privatnog (automobilskog) i javnog (autobusnog i brodskog) prometa
- Izgradnja čvorišta za javni gradski pomorski prijevoz na otoku Zlarinu i u gradu Šibeniku



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Prioritet 4.3. Unaprjeđenje sustava upravljanja teretnim prometom

Cilj

Unaprjeđenje infrastrukturnih, organizacijskih i upravljačkih kapaciteta za upravljanje teretnim prometom, posebice u gradskoj jezgri Šibenika.

Opravdanje

Analizom prometnog sustava Grada uočen je problem odjeljivanja teretnog i putničkog prometa koji je posebice izražen u užem centru naselja Šibenik. Opterećenost glavnih gradskih prometnica teretnim prometom posebice je izražen tijekom ljetnih mjeseci kada se stvaraju zastoji koji onemogućuju efikasno odvijanje prometa. U užem centru naselja Šibenik koncentrirana je većina interesnih točaka i ostalih važnih usluga što privlači velik broj dostavnih i ostalih teretnih vozila čime se onemogućava kvalitetna organizacija prometa. Kako bi se riješio problem organizacije prijevoza tereta na glavnim gradskim prometnicama potreban je kompleksan pristup kojim će se omogućiti provođenje efikasnih logističkih rješenja kojima će se riješiti prepoznati problemi.

Opis

Realizacija prioriteta ostvarit će se kroz provođenje dvije mjere koje obuhvaćaju najsuvremenija rješenja u organizaciji prijevoza tereta. Sukladno tome, prvom mjerom zamišljeno je uvođenje novih površina za teretni prijevoz (staze i zone) na najproblematičnijim lokacijama nakon utvrđivanja rješenja kojim će se predložiti optimalni oblik organizacije. Drugom mjerom predviđena je reorganizacija sustava za prijevoz tereta u povijesnoj jezgri, također nakon odabira optimalnog rješenja za postizanje učinkovite organizacije prometa. Nastavno na njezine strateške odrednice postojeće prometnice i ostali parkirališni prostori će se prilagoditi mogućnostima prihvata vozila pri čemu će se težiti korištenju onih vrsta vozila koja su svojim kapacitetima prikladna (mali kamioni, bicikli, mini automobili i sl.) za prometovanje gradskom jezgrom.

Aktivnosti/programi/projekti su predloženi temeljem izrađene analize i dostupnih studija, ali nisu jedine aktivnosti koje se mogu provoditi u sklopu prepoznatih mjera već su moguće dodatne aktivnosti ukoliko se dodatnim studijama i istraživanjima dokaže potreba za istima.

Mjera 4.3.1. Uvođenje višenamjenskih staza i zona za javni i privatni teretni prijevoz



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Utvrđivanje rješenja za organizaciju prijevoza tereta na području Grada Šibenika
- Uvođenje zona za razmjenu tereta

Mjera 4.3.2. Reorganizacija prijevoza tereta u povijesnoj gradskoj jezgri

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Utvrđivanje rješenja za organizaciju prijevoza tereta u povijesnoj jezgri Šibenika
- Uvođenje restrikcija za vozila povećane tonaže i kapaciteta u gradsku jezgru
- Reorganizacija prometnih tokova u gradskoj jezgri
- Uvođenje vremenske zabrane prometovanja za dostavna vozila
- Nabava električnih vozila (kamiona, automobila i bicikala) za prijevoz tereta

Prioritet 4.4. Uspostavljanje sustava za dugoročno praćenje mobilnosti

Cilj

Unaprjeđenje sustava za upravljanje i nadzor prometa kroz korištenje suvremenih tehnološko-informacijskih rješenja u praćenju postojeće prometne potražnje.

Opravdanje

Glavni koncesionari i ostali pružatelji usluga javnog gradskog prijevoza na području Grada povremeno i sporadično prate brojnost korisnika postojećih linija javnog gradskog i prigradskog prijevoza. Prilikom brojanja kao glavni izvor koristi se i broj prodanih dnevnih, mjesečnih i godišnjih karata što čini donekle kvalitetnu bazu za procjenu ukupne prodaje karata, ali ne i za procjenu korištenja svake linije, odnosno kvalitativne podatke o razmjeni putnika prilikom putovanja. Postojeće metode praćenja ne omogućuju kvalitetno planiranje potražnje u javnom gradskom i prigradskom prometu jer one još uvijek nisu automatizirane niti zasnovane na korištenju suvremenih rješenja u brojanju korisnika što onemogućava ažurnost prilikom izrade voznih redova tj. organizacija usluge koja će biti usklađeni s potrebama korisnika.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Opis

Za ostvarenje ovog prioriteta predviđeno je provođenje dvije mjere kojima će se omogućiti stvaranje statističke baze za automatsko brojanje korisnika javnog prometa koji će biti i početna točka planiranja usklađenog voznog reda tj. budućih intermodalnih rješenja za više vrsta prijevoza u Gradu. Drugom mjerom predviđeno je uvođenje sustava za automatsko brojanje putnika (autobusi, vlakovi, brodovi) kojim će se omogućiti praćenje mjesečne i sezonske potražnje za pojedinim prijevoznim sredstvom.

Mjera 4.4.1. Stvaranje statističke baze u suradnji sa koncesionarima javnog prijevoza

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Prijava projekta za nabavu programskih alata i sustava

Mjera 4.4.2. Uvođenje sustava za automatsko brojanje putnika

Popis potencijalnih aktivnosti/programa/projekata:

- Nabava programskih alata i ugrađivanje opreme za automatsko brojanje putnika u autobuse, vlakove i brodove na temelju dnevne, mjesečne i sezonske potražnje



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

SCENARIJ „UČINI SVE“

MASTER PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ŠIBENIKA



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

8 SCENARIJ „UČINI SVE“

Uvod

Master plan održive urbane mobilnosti je planski dokument koji će odgovarati na potrebe regionalnog i lokalnog razvoja prometa kroz integrirani skup infrastrukturnih, organizacijskih, operativnih i regulatornih mjera.

Master plan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika izrađuje se kroz projekt INTERMODALNI URBANI EKOLOŠKI SUSTAV JAVNOG PRIJEVOZA AUTOBUSIMA I BRODOVIMA – URBECO koji je sufinancirala Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj. Uz Grad Šibenik partneri na projektu su Grad Vodice i Šibensko-kninska županija. Ukupan iznos projekta je 1.031.608.00 HRK od čega Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture iz Operativnog programa Promet financira 876.866.80 HRK (85%), a Grad Šibenik sudjeluje sa 154.741,20 HRK (15 %).

Naručitelj Master plana je GRAD ŠIBENIK, Trg palih branitelja domovinskog rata 1, 22000 Šibenik, a Izvršitelj Zajednica ponuditelja URBANEX d.o.o., Boktuljin put 26, 21000 Split i PROMEL PROJEKT d.o.o., Budmanijeva 5, 10000 Zagreb. Partneri konzorcija su tvrtke koje u području svoje ekspertize imaju međunarodno, regionalno i lokalno iskustvo te kvalifikacije potrebne za ostvarivanje ciljeva projekta.

Proces izrade Master plana sadrži istraživanja i prikupljanje podataka, izradu prometnog modela, određivanje ciljeva i definiranje mjera za njihovo postizanje te provedbeni plan.

U dodatku II Master plana opisan je multimodalni prometni model analiziranog područja.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

RAZVOJ PROMETNOG MODELA

MASTER PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ŠIBENIKA



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

8.1 Razvoj prometnog modela

Za analizu trenutačne situacije prometnog sustava, utvrđivanje glavnih problema u prometu i procjenu budućih prometnih tokova izrađen je multimodalni prometni model za Grad Šibenik.

Svrha prometnog modela je u analizi postojeće situacije prometnog sustava i utvrđivanju uskih grla u trenutačnom vremenskom obzoru i budućnosti (scenarij trendova).

Za izradu modela korišten je jedan od najboljih alata na području prometnog modeliranja VISUM od tvrtke PTV iz Njemačke. Radi se o softveru koji radi na bazi GIS-a i potpomognut je nizom algoritama za prometnu generaciju, dodjelu i analizu.

PTV VISUM ima sljedeće značajke:

- ⇒ interakcije između različitih načina prijevoza
- ⇒ Integrirani model potražnje (standardni 4 koraka, baziran na aktivnostima)
- ⇒ dostupan na hrvatskom jeziku
- ⇒ tehnička kompatibilnost s nacionalnim prometnim modelom Hrvatske koji je razvijen s PTV VISUM softverom
- ⇒ intuitivan i jednostavan za korištenje, grafičko korisničko sučelje
- ⇒ GIS sučelje
- ⇒ sučelje prema bazama podataka i sustava Microsoft Office
- ⇒ razni grafički i tablični alati za analizu rezultata modela za sve 4 faze izračuna
- ⇒ kompatibilan s dodatkom drugih modula (HBEFA, RLS-90)
- ⇒ upravljanje scenarijima

Sastavnicu modela čini model ponude, model potražnje i model utjecaja. Model se sastoji od četiri karakteristična koraka (četverostupanjski model):

- ⇒ Model generiranja putovanja,
- ⇒ Model distribucije putovanja,
- ⇒ Model modalne (načinske) raspodjele,
- ⇒ Model dodjele putovanja.

Kvaliteta modela izravno ovisi o kvaliteti ulaznih podataka.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Temeljni podaci su:

- ◇ prometno zoniranje,
- ◇ prometna mreže,
- ◇ podaci o prometnoj potražnji
- ◇ podaci o prometnoj ponudi (cestovni i javni prijevoz, linije, rute, itd).

8.1.1 Podaci

8.1.1.1 Korištenje i namjena prostora

Korištenje zemljišta ili socio-ekonomski podaci su temeljni podaci za prometni model uz pomoć kojih se izračunava potražnja. Ovi podaci su osnova za izračun izvora i cilja putovanja. Putovanja se uvijek generiraju unutar tzv prometnih zona i privlače prometnim zonama. Prometna zona je najmanja geografska jedinica koja se koristi u prometnom modelu a predstavlja teritorij modeliranog područja. Korištenje zemljišta ili socio-ekonomski podaci potrebni su na razini prometne zone prometnog modela.

Podaci potrebni na razini prometnih zona:

- ◇ stanovništvo, ukupan broj i rasprostranjenost stanovništva te podjelu na grupe stanovništva s stanovišta homogenog prometnog ponašanja,
- ◇ tržište rada, radna mjesta,
- ◇ objekti obrazovanja: škole, sveučilišta, itd uz naznaku broja učenika / studenata),
- ◇ trgovački objekti: supermarketi i trgovine za redovne / dnevne potrebe, drugim trgovinama
- ◇ turizam (kapaciteti, dolasci, noćenja),
- ◇ motorizacija: broj motornih vozila na 1.000 stanovnika,
- ◇ raspodjela dohotka po stanovniku.

Za prikupljanje opisanog korištenja zemljišta ili socio-ekonomskih podataka na razini prometnih zona u Gradu Šibeniku korišteni su sljedeći izvori podataka:

- ◇ popis stanovništva 2011. (kontingenti, učenici / studenti, zaposlenici),



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

- ◇ tržište rada (radna mjesta),
- ◇ obrazovne institucije (škole, sveučilišni fakulteti),
- ◇ trgovački objekti,
- ◇ turistički kapaciteti.

Podaci koji opisuju stanovništvo su prikupljeni od Državnog zavoda za statistiku, kao rezultat popisa stanovništva 2011. godine.

Podaci o tržištu rada postoje u dvije odvojene baze podataka, Financijska agencija je vlasnik baze podataka koju financira iz vlastitih sredstava, dok Ministarstvo financija raspolaže bazom podataka subjekata koji se financiraju iz državnog proračuna. Podaci o turizmu dobiveni su iz Turističke zajednice Grada.

8.1.1.2 Istraživanja

Za potrebe projekta i prometnog modela provedena su i istraživanja:

- ◇ anketa kućanstva za dobivanje parametara mobilnost na području Grada Šibenika
- ◇ kordonska anketa na ulazno izlaznim koridorima u zonu istraživanja
- ◇ brojanje prometa na najfrekventnijim raskrižjima
- ◇ brojanje putnika u javnom prijevozu

Dobiveni podaci korišteni su u različitim fazama stvaranja modela, njihova važnost pogotovo dolazi do izražaja kod kalibracije i validacije modela.

Opširnije o provedenim istraživanjima nalazi se u dodatku I.

8.1.1.3 Podaci o prometnoj mreži

Za generiranje mreže u prometa modelu Grada Šibenika, korišteni su sljedeći izvori podataka:

- ◇ podatke iz nacionalnog prometnog modela,
- ◇ otvorene Street Map (OSM) podatke kao osnovu za prometne mreže,
- ◇ Državna geodetska uprava (DGU)- GIS baza podataka za prometne zone.

Karakteristike svakog transportnog moda su zatim dodijeljene mreži korištenjem službenih podataka prikupljenih od dionika odgovornih za taj sustav infrastrukture:

- ◇ Hrvatske ceste d.o.o.- GIS baza podataka se koristi za dodjeljivanje karakteristika državne cestovne mreže,



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

-
- ◇ karakteristike željeznička mreža su dodijeljeni pomoću Izvješće o mreži izdane od HŽ Infrastrukture,
 - ◇ župnijske autobusne linije i vozni redovi prikupljeni su iz Županije (Službene dozvole/koncesije),
 - ◇ gradske autobusne linije –Autotransport d.o.o. Šibenik,
 - ◇ podaci o pomorskom prometu (brodovi i luke), uključujući rasporede, broj prevezenih putnika i vozila su prikupljeni od Agencije za obalni linijski pomorski promet.

8.1.2 Stvaranje modela

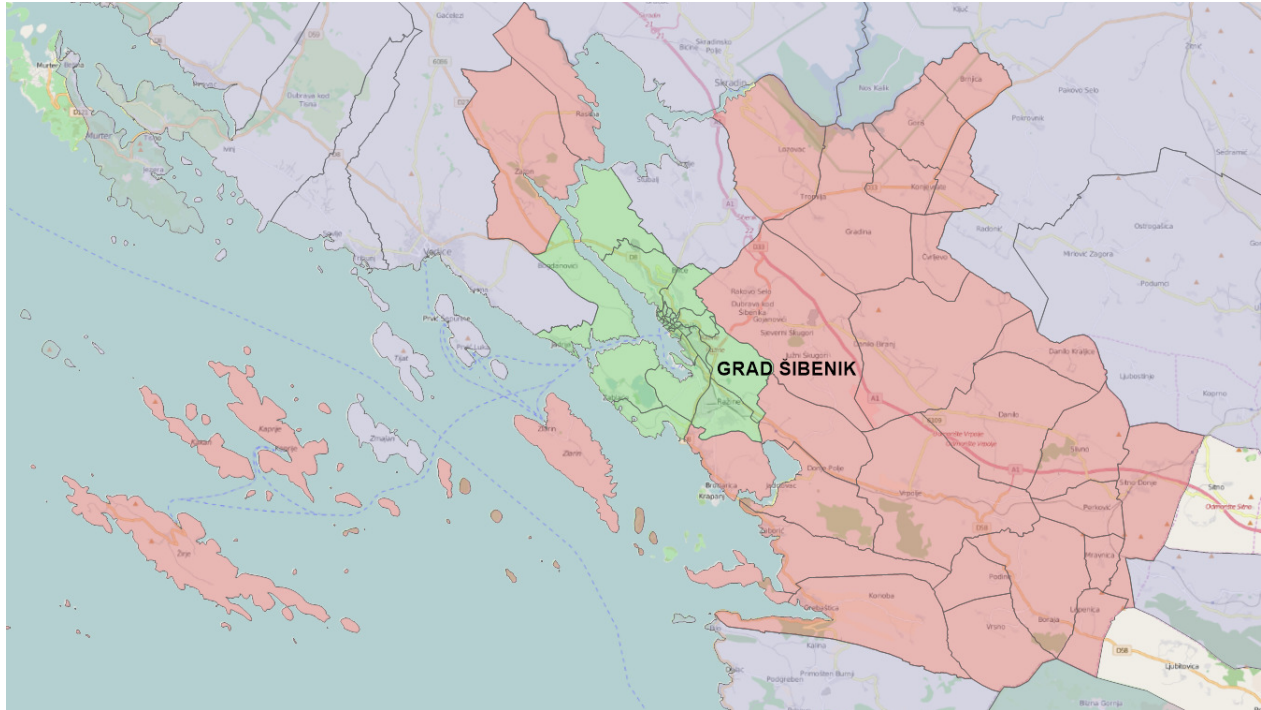
8.1.3 Prometne zone

Prometna zona je entitet modela koja predstavlja točku (područje) stvaranja, odnosno privlačenja putovanja.

Zoniranje područja istraživanja razvijeno je na način da se postigne dobra kvaliteta i ujednačenost prometnog modela. Unutarnji zoning baziran je na administrativnim granicama naselja, odnosno na razini statističkog kruga. Vanjski zoning je usklađen s nacionalnim prometnim modelom. U posebne zone izdvoji će se sve specifične lokacije što se tiče utjecaja na promet (zračne luke, morske luke , itd.)

U Gradu Šibeniku definirane su 62 zone. Naselje Šibenik koje je gušće naseljeno od ruralnih dijelova obuhvata podijeljeno je na 31 statistički krug, dok je ostali dio Grda zoniran na temelju naselja (31 naselja).

Definirane su dodatne zone koje povezuju područje istraživanja s okolnim prostorom, te zadržane zone Županije dobivene od nacionalnog modela.



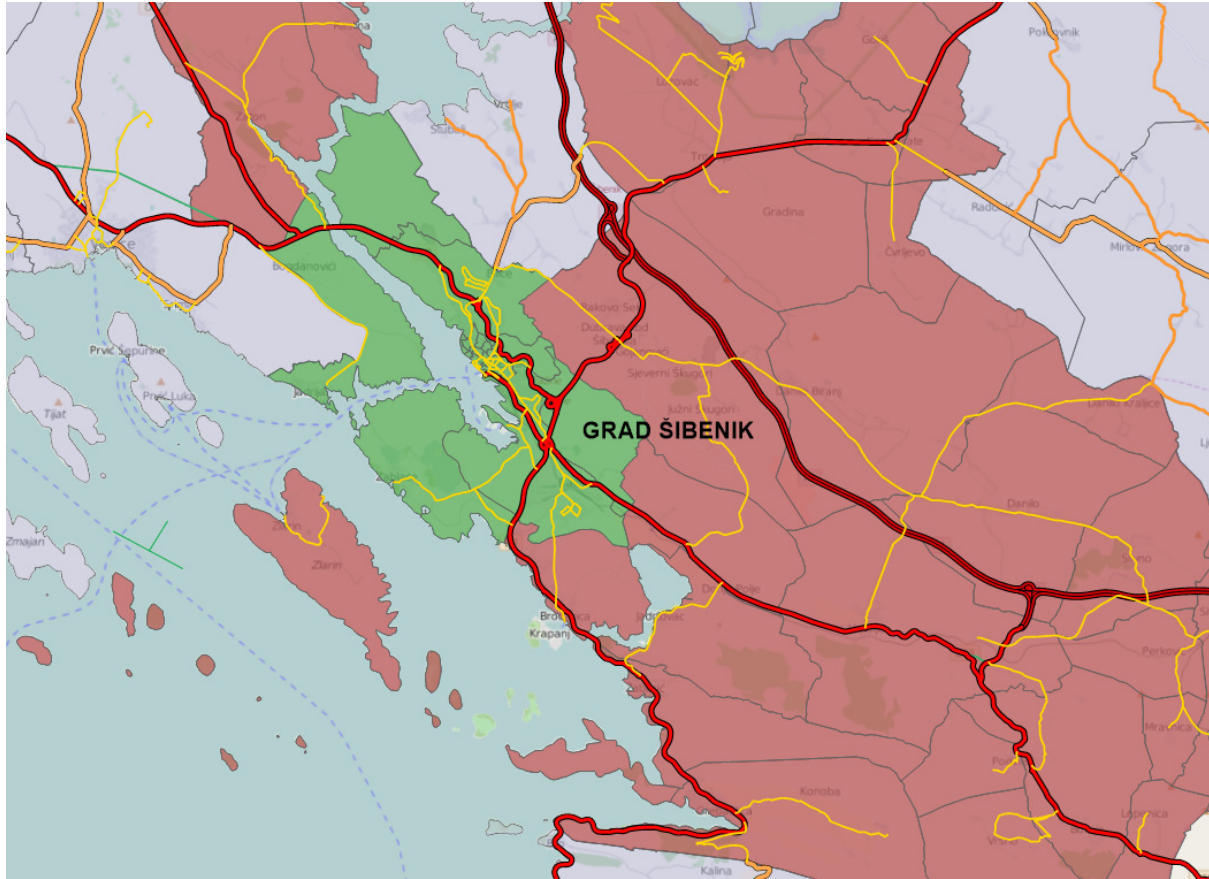
Slika 78. Zoning sistem

8.1.4 Prometna mreža

U modelu je uključena sva prometna mreža na području istraživanja:

- ◇ cestovna mreža (autocesta, državne, županijske, gradske i lokalne ceste) s atributima (brzina, duljina, širina, ograničenja, itd.)
- ◇ željezničke pruge od značaja za međunarodni, regionalni i lokalni prijevoz s atributima (vuče, brzine, interoperabilnosti, uvjetima - ograničenja i karakteristike pouzdanost, iskorištenost kapaciteta, vozni park, operatora i sigurnost);
- ◇ javni prijevoz – rute za gradske, međugradske i županijske autobusne linije, linije trajektnog prijevoza,
- ◇ intermodalni objekti u putničkom prometu.

Kao izvor mreže korišteni su različiti podaci od prostornih planova, podataka Državne geodetske uprave sve do OSM-a (Open Street Map). Mreža je kodirana prema funkcionalnoj kategorizaciji u Hrvatskoj. Softverski alat podržava kreiranje 99 tipova spona (linkova).



Slika 79. Prometna mreža

U modelu su definirane sve linije javnog prijevoza, kao i pripadajući redovi vožnji.

Mreža JGP-a koju koristi najveći dio stanovnika Grada obuhvaća sedam linija, a to su:

- ◇ linija 1 Tržnica – Vidici – Njivice - Tržnica
- ◇ linija 2 Tržnica - Meterize -Tržnica
- ◇ linija 3 Tržnica - Šubićevac -Tržnica
- ◇ linija 4 Tržnica-Ražine-Tržine
- ◇ linija 5 Tržnica-Brodarica-Tržnica
- ◇ linija 6 Šibenik (Autobusni kolodvor) – Solaris – Zablaće – Solaris -Tržnica
- ◇ linija 7 Mandalina - Bilice -Tržnica - Mandalina

Županijski i prigradski autobusni promet Grada Šibenika organiziran je kroz veći broj linija koje zajedno čine razgranatu mrežu linija kojima se osigurava pružanje prijevozne usluge na području



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Grada i Županije. Analizom postojećeg voznog reda glavnog koncesionara na području županije - Autotransporta d.o.o., izdvojene su 24 linije od kojih se njih 8 smatra prigradskim linijama, budući da prolaze administrativnim područjem Grada.

- ◇ 8 Šibenik-Jadrtovac-Grebaštica-Brnjača
- ◇ 9 Šibenik-Vrpolje-Bedrice-Danilo Kraljice
- ◇ 10 Šibenik-Vrpolje-Boraja-Lepenica-Vrsno
- ◇ 11 Šibenik-Podlukovnik-Dubrava-Perković-Sitno
- ◇ 12 Šibenik-Tromilja-Lozovac
- ◇ 13 Šibenik-Konjevrate-Goriš-Brnjica
- ◇ 14 Šibenik-Zaton-Raslina
- ◇ 15 Šibenik-Jadrija

U modelu su definirane 53 linije prigradskog prometa, 12 gradskih linija s ukupno 114 ruta. Identificirana i locirana su sva stajališta javnog prijevoza (96) te definirano 794 vozna reda.



Slika 80. Linije javnog prijevoza s stajalištima (plavo)



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

8.2 Model potražnje

8.2.1 Općenito

Model potražnje sastoji se od dva podmodela:

- ◇ unutarnji model potražnje
- ◇ eksterni model potražnje

Unutarnji model razvije je na području istraživanja (Grad Šibenik) uz pomoć standardne metodologije izrade modela kroz generaciju, distribuciju, izbor sredstva i dodjelu prometa na mrežu.

Eksterni model dobiven je na temelju terenskog istraživanja tj. provođenja kordonske anketa na svim ključnim ulazima/izlazima iz područja istraživanja. Ovaj model sadrži putovanja koja imaju izvor ili cilj izvan područja istraživanja i putovanja koja prolaze kroz područje istraživanja (tranzitna putovanja).

Model putovanja je izrađen za različite vremenske intervale:

- ◇ prosječni radni dan izvan sezone
- ◇ vikend u sezoni
- ◇ vršni sat za radni dan izvan sezone
- ◇ vršni sat u vikendu u sezoni

Model sadrži sve relevantne modove putovanja:

- ◇ osobna vozila
- ◇ javni prijevoz (autobus, vlak)
- ◇ pomorki prijevoz (trajekt)

Za izradu modela potražnje korišteni su podaci socio - ekonomski podaci dostupni iz statistički izvora nadopunjeni su istraživanjem na terenu (anketa kućanstava). Sljedeći atributi (podaci) su korišteni prilikom kreiranja modela.

- ◇ stanovništvo;



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

- ◇ broj zaposlenih;
- ◇ broj učenika osnovnih škola;
- ◇ broj srednjoškolaca;
- ◇ broj studenata;
- ◇ motorizacija
- ◇ površine trgovačkih područja
- ◇ turistički kapaciteti s brojem noćenja

Osim socio-ekonomskih podataka korišteni su podaci o mobilnosti dobiveni istraživanjem na terenu.

8.2.2 Metodologija

Model putovanja sadrži prva tri koraka u standardnom četverokoračnom modelu:

- ◇ generiranje putovanja
- ◇ distribuciju putovanja
- ◇ izbor sredstva
- ◇ dodjela na mrežu

Rezultat prva tri koraka u izradi modela su matrice putovanja koje su baza za izradu četvrtog koraka tj. dodjele prometa na mrežu.

Generacija i privlačnost uglavnom ovisi o prometnim navikama i prostornim socioekonomskim strukturama. Atrakcija ovisi djelomično i o mreže (zone veće dostupnosti imaju veću privlačnost). Distribucija ovisi o prostornoj društveno-ekonomskoj strukturi, navikama mobilnosti i mreži. Izbor sredstva putovanja posebno ovisi o prometnoj ponudi i prostornoj strukturi. Sintetički prometni model razvijen na opisani način omogućuje izračun prometnih promjena usljed promjena u bruto domaćem proizvodu, stupnju motorizacije, stanovništva, radnim mjestima, prometnoj mrežu.

8.2.2.1 Generiranje putovanja

Za simulaciju putovanja stanovništvo je segmentirano u podskupine koje imaju relativno homogenu ponašanje s pet glavnih svrha putovanja:

- ◇ posao



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

-
- ◇ obrazovanje
 - ◇ šoping
 - ◇ razonoda
 - ◇ ostalo

U modelu su modelirane sljedeće izvorno-ciljne grupe putovanja :

- ◇ kuća - posao,
- ◇ kuća - obrazovanje,
- ◇ kuća - šoping,
- ◇ kuća-razonoda
- ◇ kuća- ostalo
- ◇ posao-kuća
- ◇ obrazovanjw-kuća,
- ◇ razonoda-kuća
- ◇ ostalo-kuća
- ◇ posao-ostalo
- ◇ ostalo-posao
- ◇ ostalo-ostalo

Za svaku od dvanaest izvorno-ciljnih grupe, broj dnevnih putovanja po osobi je utvrđen (iz istraživanja kućanstava).

U sezonskom modelu, svrha obrazovanje ne postoji ali umjesto nje dolaze turistička putovanja.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

8.3 Model bazne godine i prognozni model

Izrađen je model s dnevnim putovanjima i model s vršnim satom (satni model) u sezoni i izvan sezone. Rezultati modela bazne godine korišteni su u prvoj fazi za kalibraciju i provjeru modela, tj za podešavanje parametara modela na vanjske empirijskih vrijednosti (broj putovanja, distribucija putovanja duljine po skupinama stanovništva) i za usporedbu rezultata modela s različitim empirijskim podacima (brojači prometa).

Razvoj modela bazne godine od presudne je važnosti za razvoj transportnog modela, samo se bazni model može usporediti s empirijskim podacima i prema tome, bazni model čini temelj cijelog modela: opći odnosi između vanjskih parametara, parametri modela i pripadajućih izlaznih parametara opisano je ovdje, uspoređen i provjeren od empirijskih podataka. Ovaj temeljni model onda se može koristiti za prognozu i za "što-ako" analizu, odnosno određivanje utjecaja unutarnjih i vanjskih promjena na transportni sustav, i za baznu godinu, ali i za planske godine.

Prema tome, model bazne godine je važan alat za analizu trenutnih nedostataka i temelj za razvoj strategija, mjera, aktivnosti i projekata za ublažavanje utvrđenih problema ili da uputi transport u smjeru koji će rezultirati povoljnijim uvjetima ili manje štetnim utjecajem, ovisno o stvarnim politikama i direktivama prijevoza.

8.4 Kalibracija i validacija modela

U naprednom društvu, prometni model predstavlja jedan od ključnih temelja za donošenje odluka o prijevozu i prostorne politike, o ulaganjima u infrastrukturu, o obliku i dimenzijama cesta itd. Stoga je važno da su rezultati modela pouzdani. Pouzdanost i vjerodostojnost su ključne karakteristike dobrih i korisnih prometnih modela. Potrebna preciznost modela postiže se kalibracije, dok se pouzdanosti i vjerodostojnosti dokazuje kroz validaciju.

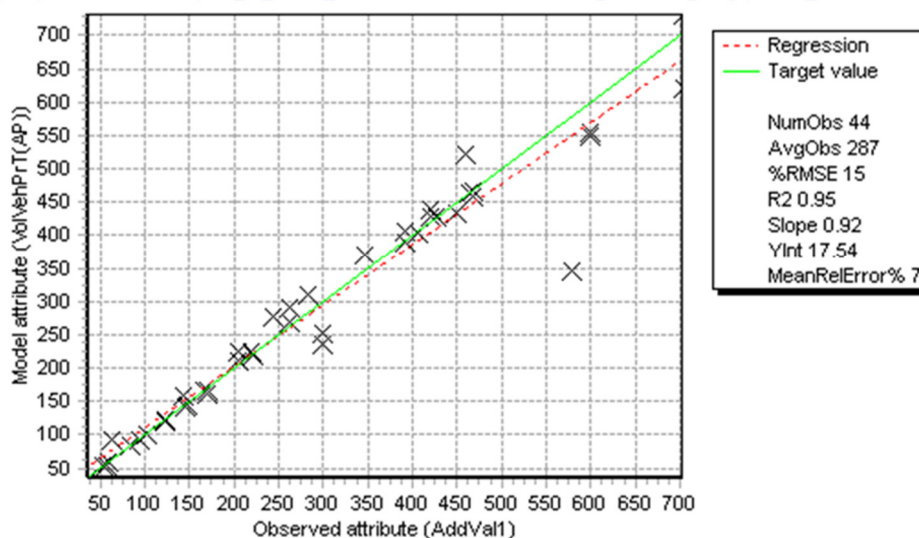
Kalibracija i validacija su dva vrlo važna koraka, međusobno neovisni:

- ◇ Kalibracija je postupak detaljnije definicije parametara modela, tako da će rezultati modela odgovarati promatranim uvjetima u studijskim područjima što je više moguće.
- ◇ Validacija je provjera i potvrda valjanosti i upotrebljivosti od kalibriranog modela, kao i vjerodostojnost njegovih predviđanja,

S obzirom na volumen prometa, validacija je izrađena u skladu s ova četiri kriterija:

- ◇ prevezenim kilometrima,
- ◇ analizom korelacije,
- ◇ statistička analiza GEH vrijednosti na svim dijelovima, kordona i kontrolne linije.

lysis, Network: Masterplan_SI_NTMC_SibenikSub-2016-07-20-zoning -JP-intergracijapromet_MP



Slika 81. Kalibracija modela



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

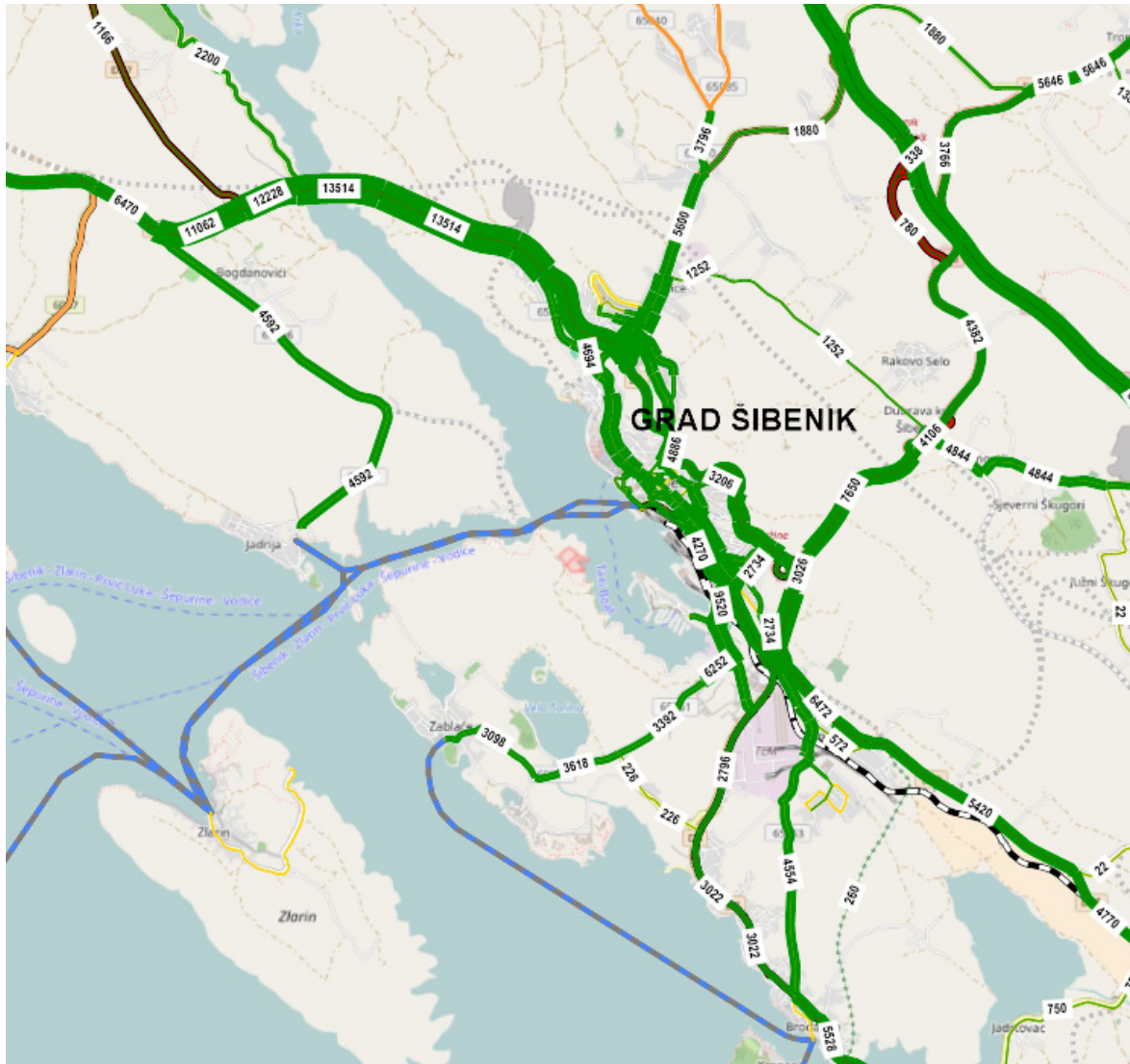
Europska unija

8.5 Rezultati prometnog modela

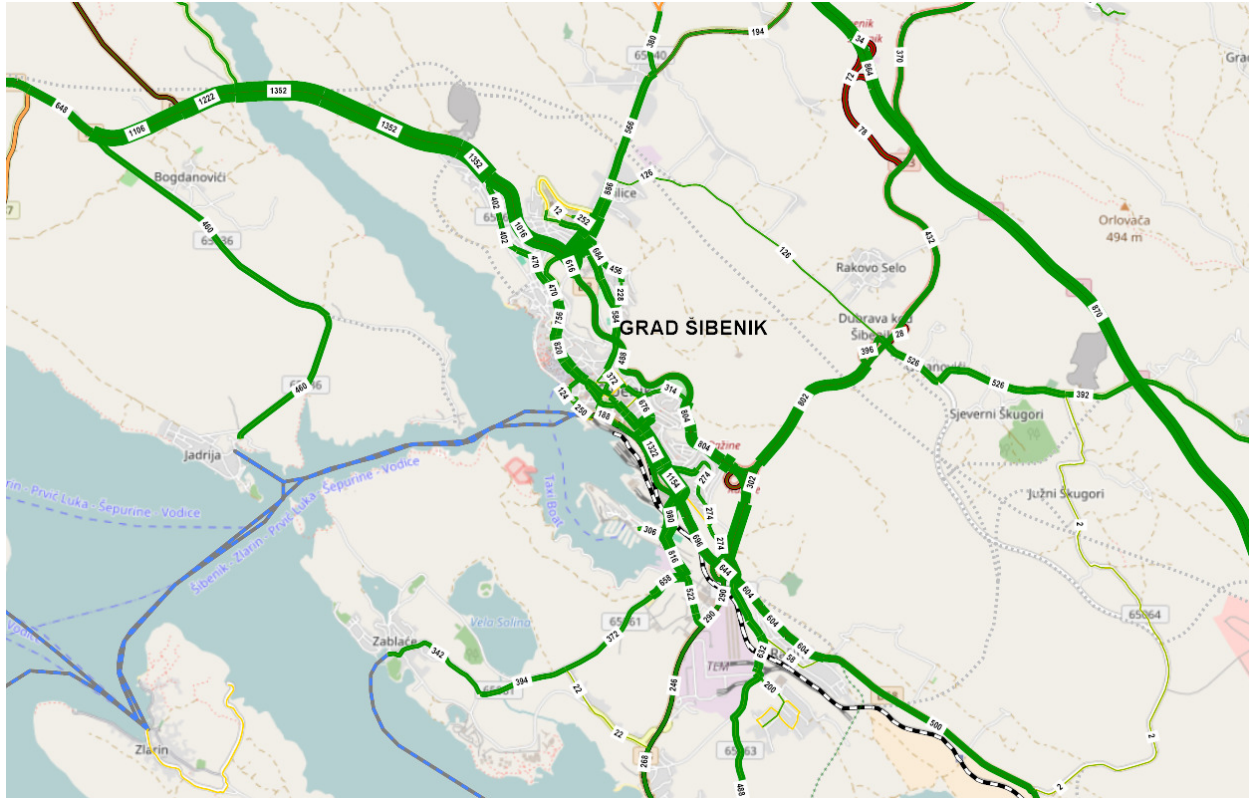
VISUM nudi široku paletu izlaznih podataka (npr. indikatori, potražnje, indikatori mreže, indikatori okoliša) koji se mogu pohraniti i prikazati izravno u VISUM-u, ali i u drugom GIS softveru. Kalibriran i potvrđen model je bitan alat za analizu trenutnog stanja prometnog sustava te pruža temelj za stvaranje budućih scenarija i provođenje budućih troškova i koristi-analize. U širokom rasponu rezultata modela, za svaku dionicu/liniju/koridor/zonu model će prikazati podatke o:

- ◇ potražnji u prometu po vrsti prijevoznog sredstva i kategoriji korisnika,
- ◇ vremenu putovanja za individualni prijevoz,
- ◇ vremenu putovanja za javni prijevoz,
- ◇ generaliziranim troškovima za individualni prijevoz,
- ◇ generaliziranim troškovima za javni prijevoz,
- ◇ putničkim kilometrima po vrsti prijevoznog sredstva,
- ◇ putničkim satima po vrsti prijevoznog sredstva,
- ◇ emisijama koje generira promet.

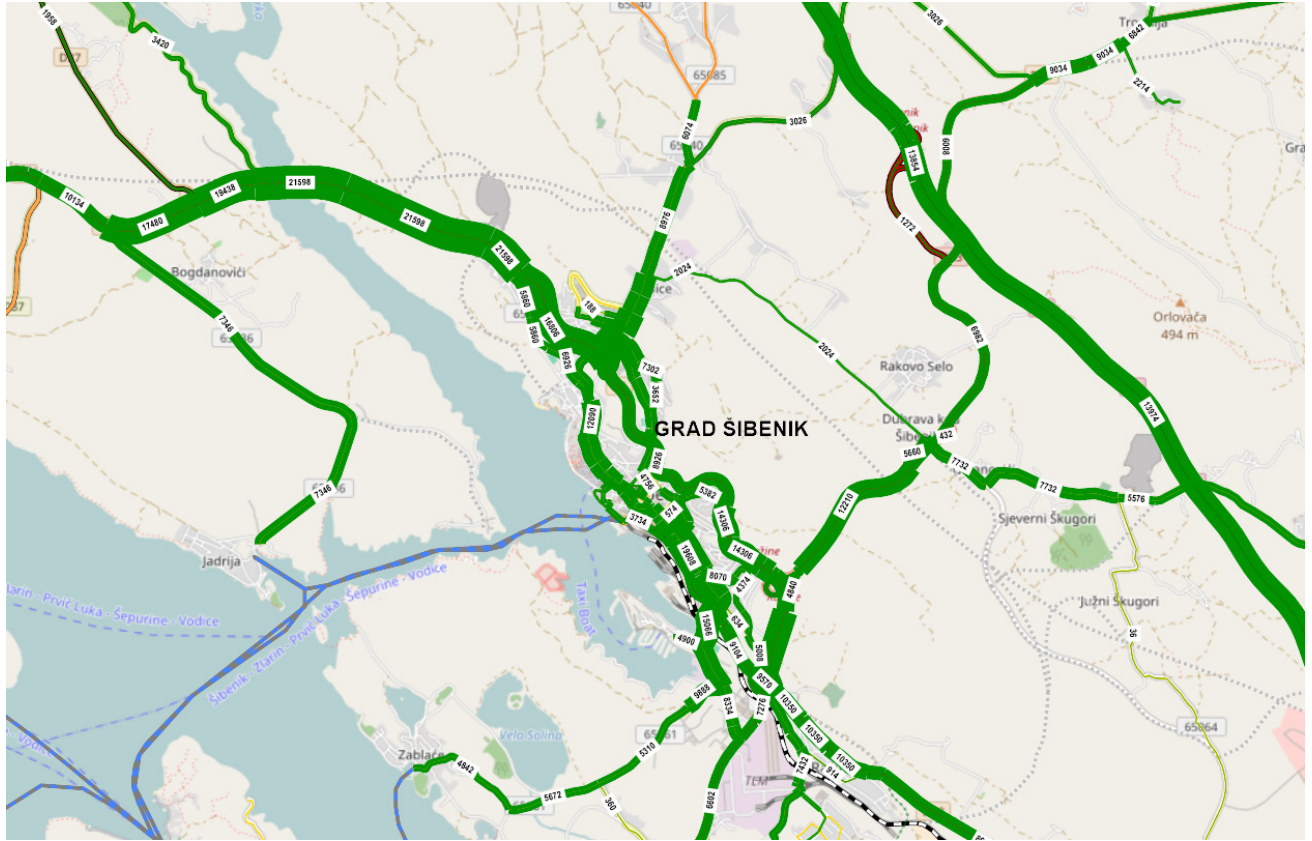
U nastavku su prikazani izlazni rezultati modela za prometna opterećenja na mreži koja se iskazuju ili vozilima na sat (voz/h) ili vozilima na dan (voz/dan) ovisno o kojem modelu se radi.



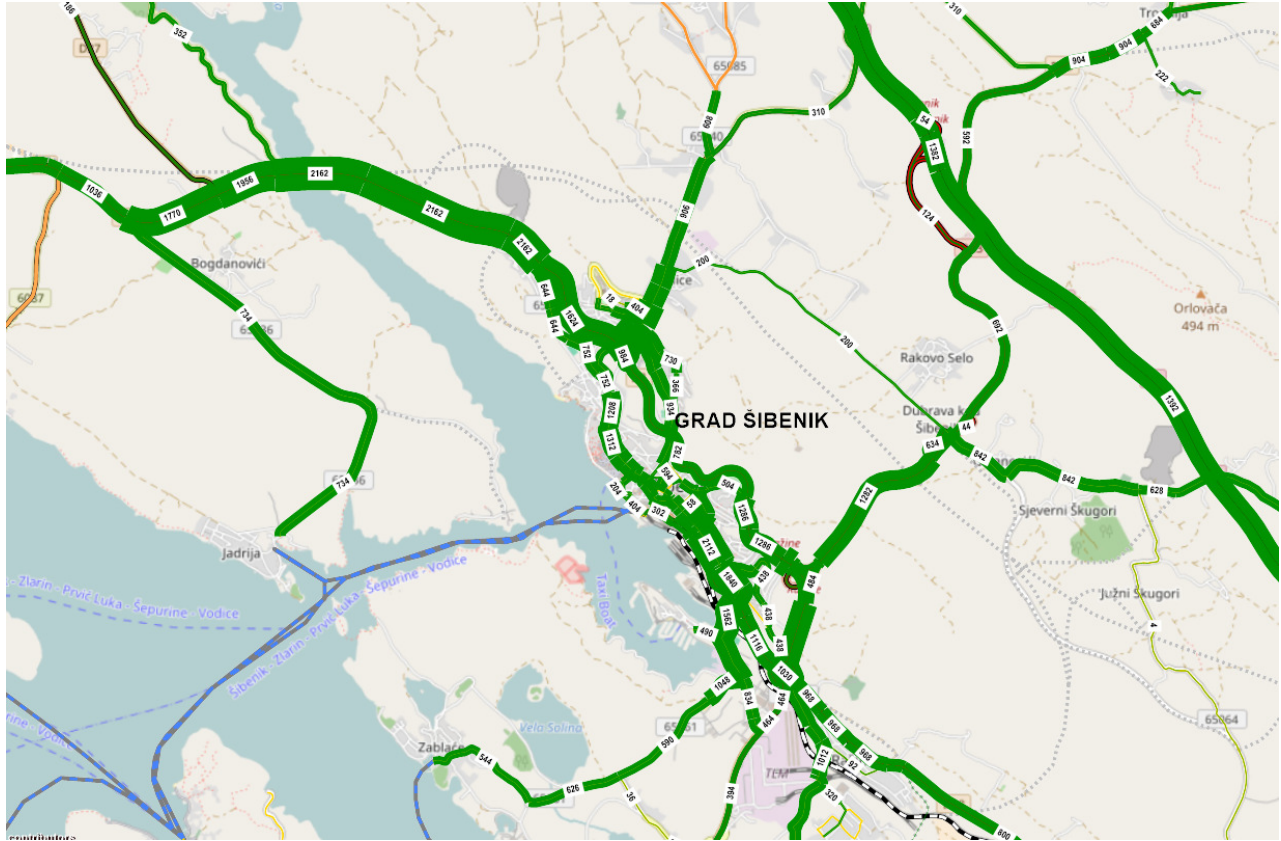
Slika 82. Dnevno prometno opterećenje- vanezone-2015. godina



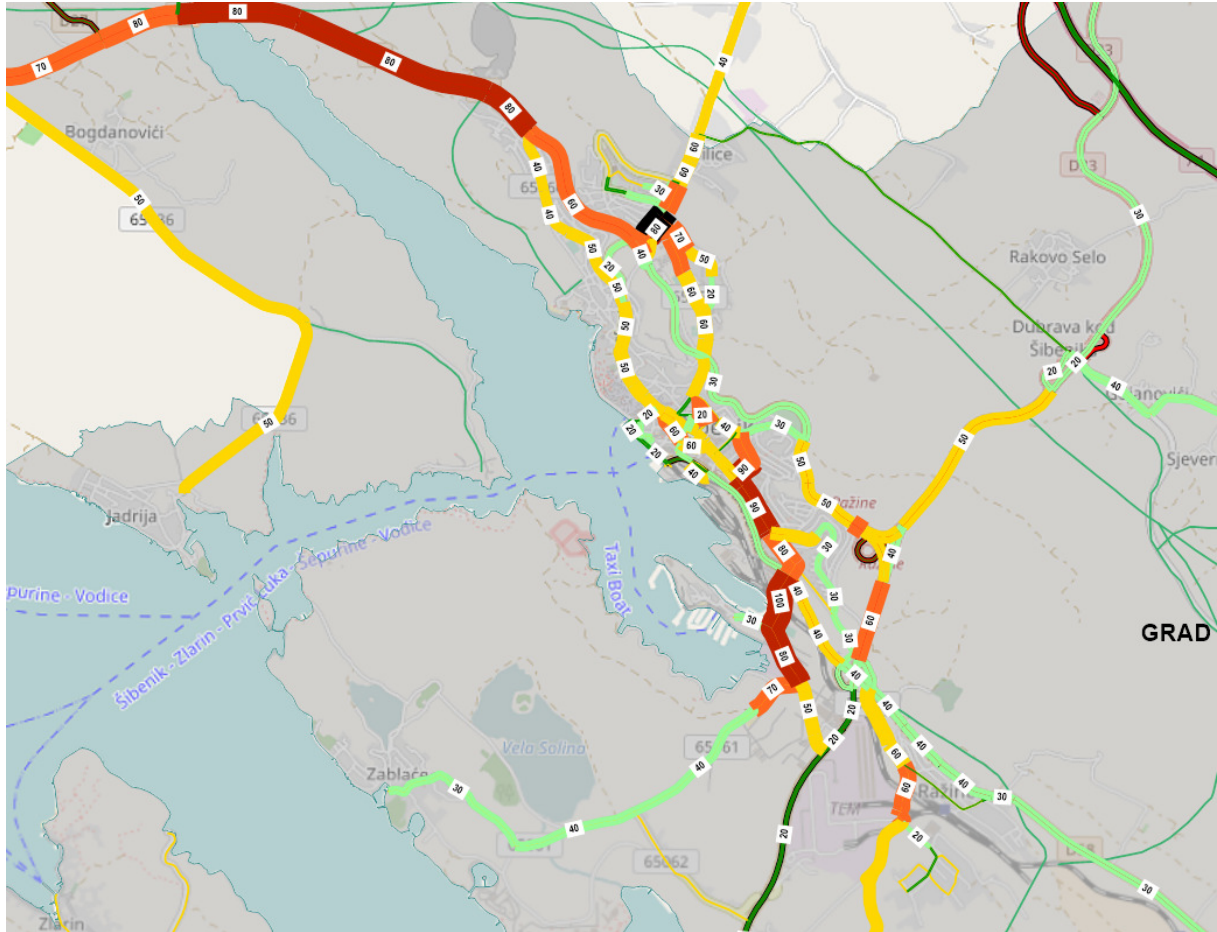
Slika 83. Satno prometno opterećenje –vansezona-2015. godina



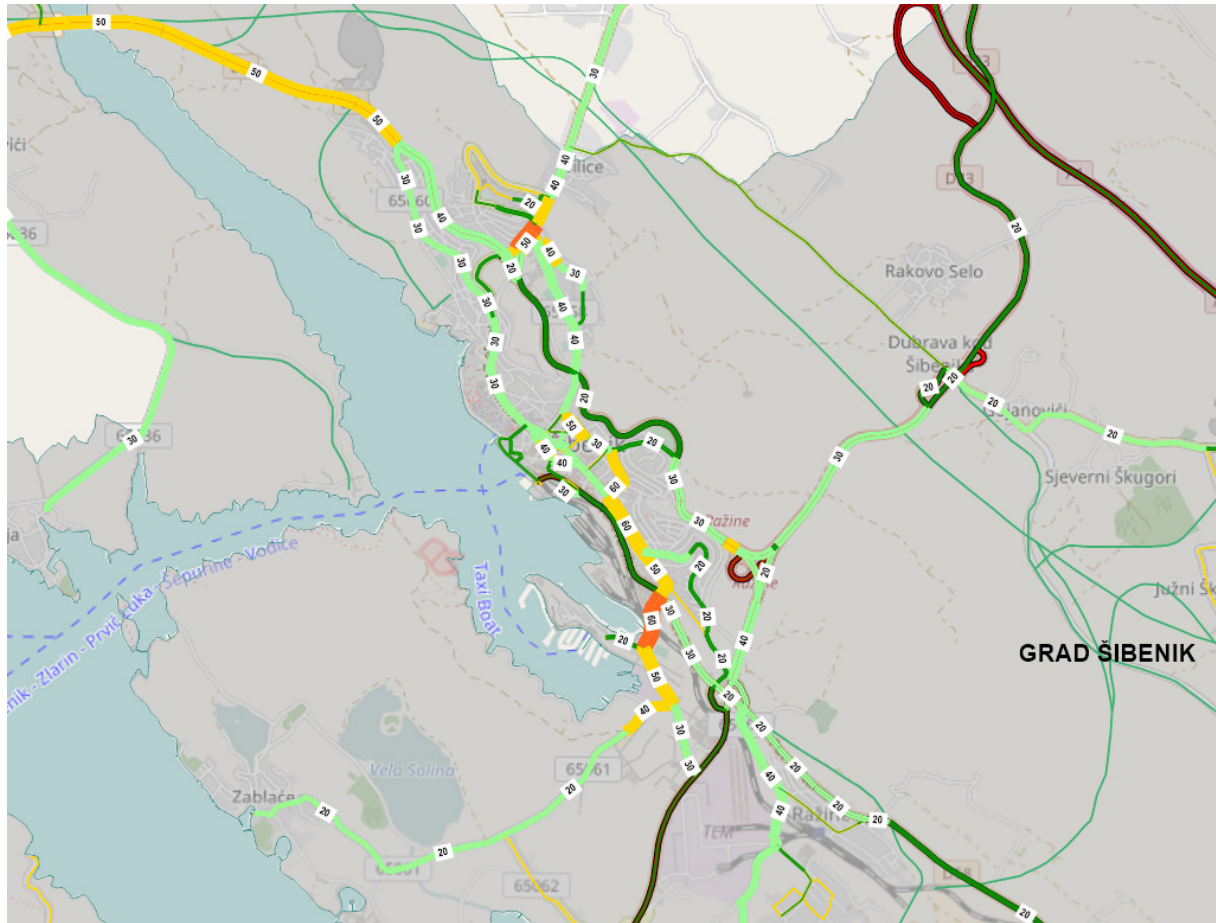
Slika 84. Dnevno prometno opterećenje- sezona-2015. godina



Slika 85. Satno prometno opterećenje –sezona-2015. godina



Slika 86. Saturacija prometa-sezona-2015.godina



Slika 87. Saturacija prometa-vansezone-2015.godina



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

8.6 Izrada scenarija „učini minimalno“ za 2021., 2026. i 2036. godinu

Analiza scenarija je jedan od osnovnih i najučestalijih alata u prometnom planiranju. Temelji se na razvoju baznog scenarija koji se još naziva scenarij „učini minimalno“. Scenarij „učini minimalno“ podrazumijeva izvršenja već potvrđenih projekata. Može se opisati kao kombinacija najvažnijih varijabli, rangiranih od pesimističnih preko realnih do optimističnih vrijednosti.

U prometnom planiranju jedan scenarij je obično kombinacija mjera mreže (nova ili nadograđena infrastruktura, poboljšanje usluge javnog prijevoza, promjene politike parkiranja...) i varijabla potražnje (broj stanovnika, struktura ekonomije, rast BDP-a...). Priprema scenarija „učini minimalno“ je proces u kojem se blisko surađivalo s Naručiteljem i relevantnim dionicima u prometu. Također, napravljena je analiza prometnog sustava u budućnosti (za godine 2021.,2026. i 2031.), u slučaju da ne bude nikakvih promjena u prometnom sustavu.

Na nivou prometne mreže scenarij uključuje sve standarde intervencije održavanja i projekte koji su trenutno u izgradnji, sukladno s nacionalnim prometnim modelom, a na nivou potražnje glavne socio-ekonomske promjene, korištenje zemljišta, itd. Analiza uzima u obzir potencijalne diskontinuitete i relevantna planirana ulaganja u ostalim sektorima (obrazovanje, zdravstvo, turizam, industrija, logistika...) u zoni obuhvata Master plana.

Nadalje, scenarij „učini minimalno“ uključuje već odobrene mjere i mjere koje su u procesu izvršenja.

Zaključno, izrađena su tri scenarija kao kombinacija osnovne mreže i tri scenarija potražnje.

◇ STANDARDNI ZAHVATI ODRŽAVANJA I PROJEKTI U IMPLEMENTACIJI

Podaci o održavanju prometne infrastrukture i projektima koji su u implementaciji biti će direktni rezultat analize trenutnog stanja te input koji će se zahtijevati od nadležnih službi.

- ◇ UNAPRJEĐENJA UTVRĐENA U STRATEGIJI PROMETNOG RAZVOJA RH
- ◇ SCENARIJI BUDUĆE PROMETNE POTRAŽNJE (VISOKI/SREDNJI/NISKI)

Prema projektnom zadatku, glavni cilj ovog dijela su projekcije socio-ekonomskih varijabli koji se kao input modela potražnje ranije razvijene. Općenito, neke od socio-ekonomskih varijabli koje će se uzeti u obzir su: rata zaposlenosti, BDP, stanovništvo, posjedovanje automobila, struktura kućanstava...



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Koristeći službene prognoze spomenutih varijabli razviti će se tri moguća scenarija: visoki, srednji i niski. Najvjerojatniji scenarij će biti srednji scenarij. Druga dva scenarija su generirana ovisno o porastu ili padu očekivanog rasta socio-ekonomskih varijabli.

Glavni izvori podataka za razvoj prognoza će biti statistički podaci, službene prognoze te prometno planiranje i vezane studije. Međutim, najčešće nedostaju službene dugoročne projekcije za većinu socio-ekonomskih varijabli. To će nadomjestiti iskustvo konzorcija u prethodnim projektima.

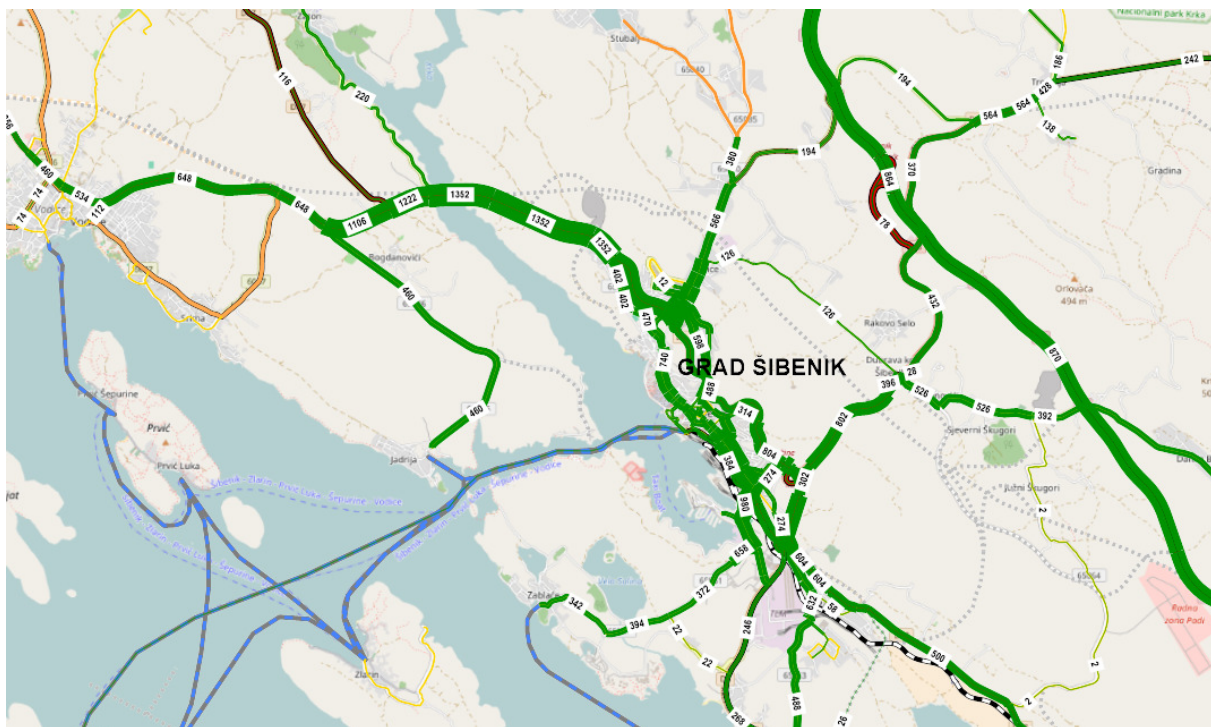
Broj i struktura stanovništva s utjecajem tržišta rada je najpouzdanija varijabla jer je rezultat postojećih statističkih podataka (dobna struktura, natalitet). Očito, najdinamičnije su migracije.

Vrlo važno je opisati izvore i vrijednosti spomenutih varijabli na transparentan način.

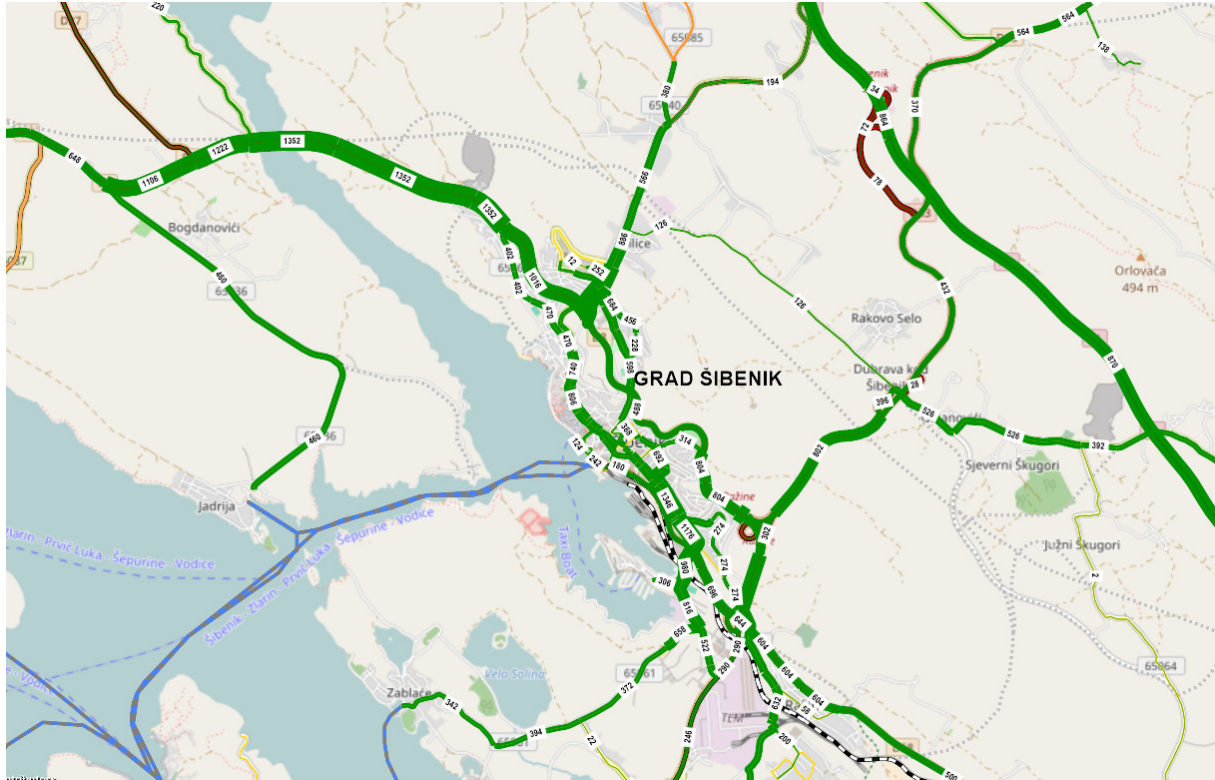
8.6.1 Model učinka razvoja potražnje za 2021., 2026. i 2036. godinu

Struktura prometnog modela omogućava direktno modeliranje svih varijabli mreže i potražnje u procesu kalkulacija.

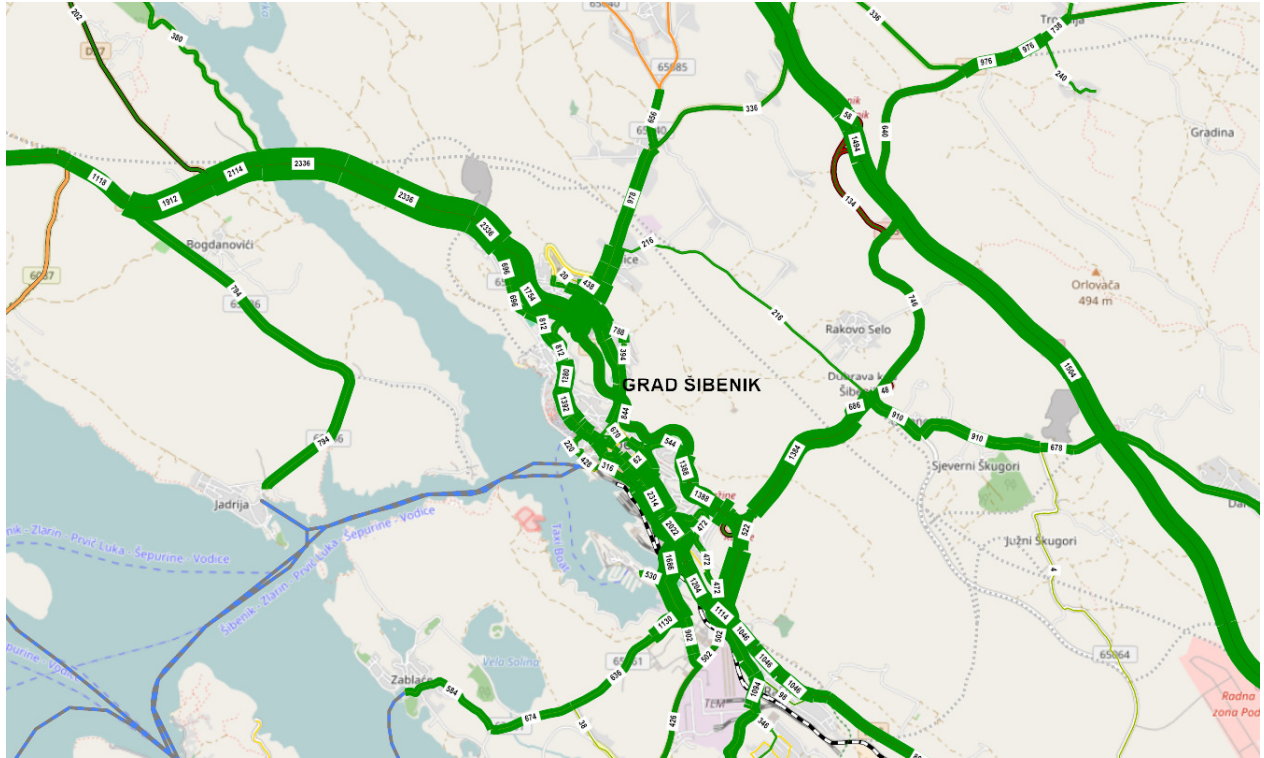
U nastavku su prikazani izlazni rezultati modela za scenarij „učini minimalno,“ - prometna opterećenja na mreži koja se iskazuju ili vozilima na sat (voz/h) ili vozilima na dan (voz/dan) ovisno o kojem modelu se radi za različite planske godine.



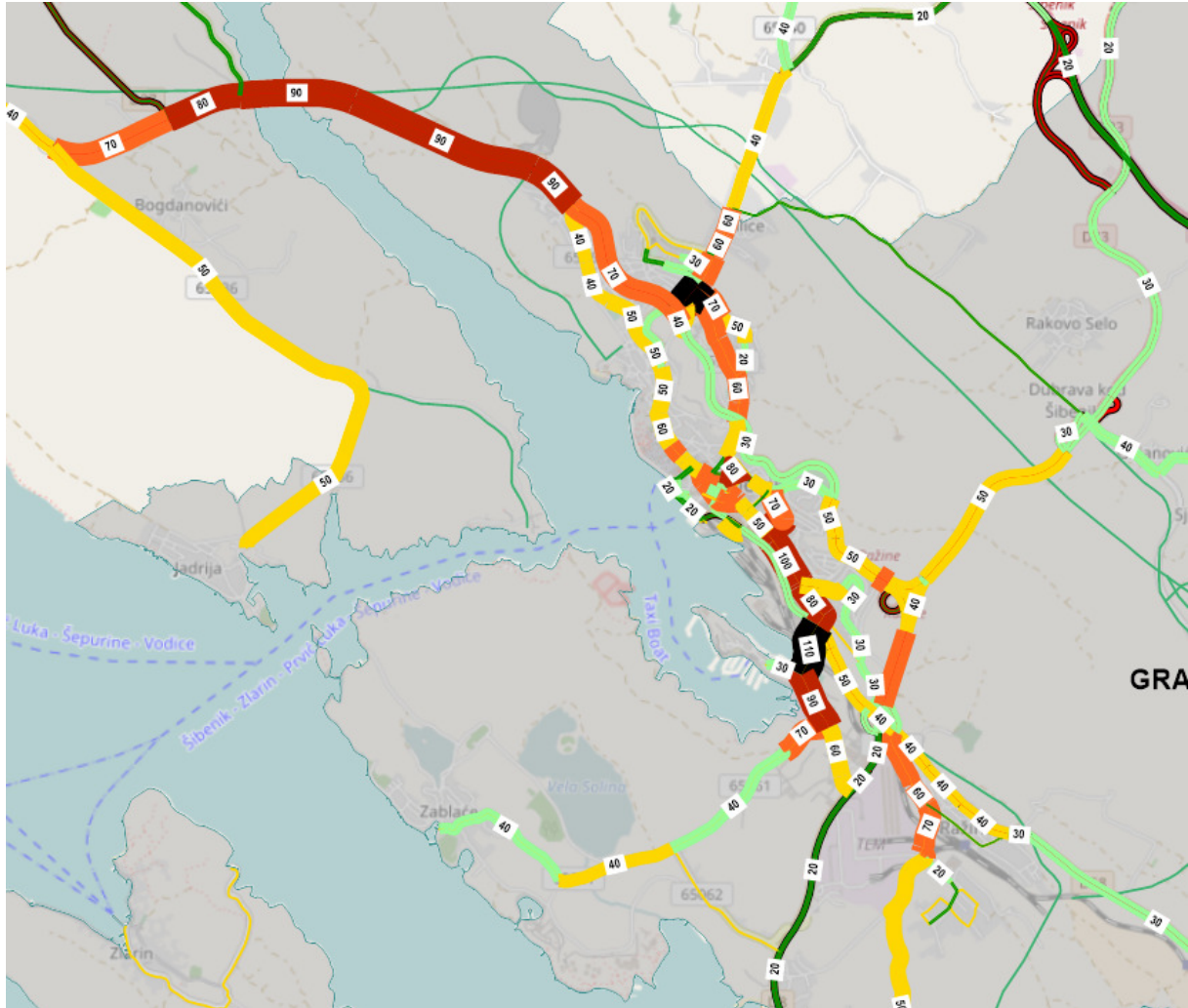
Slika 88. Scenario-do-minimum-2015 godina- satno prometno opterećenje -sezona



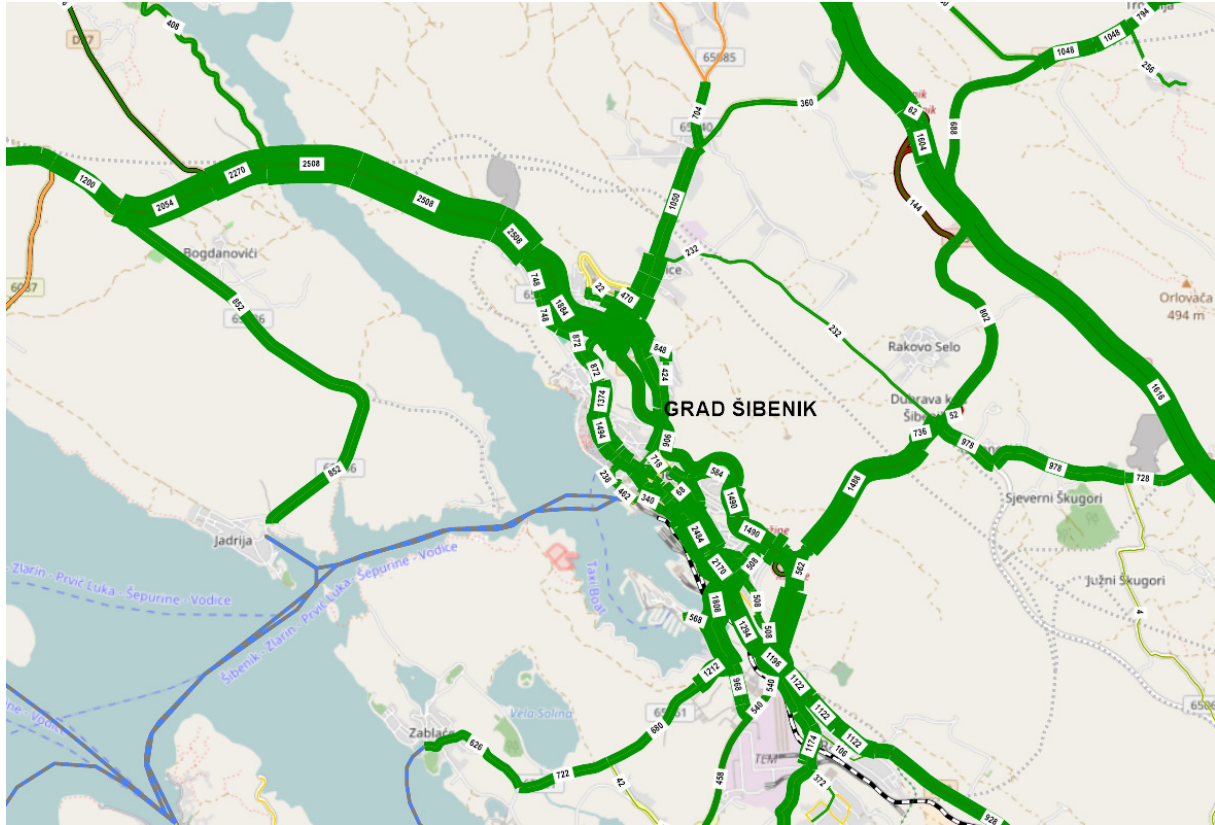
Slika 89. Scenario-do-minimum-2015 godina- satno prometno opterećenje-vansezone



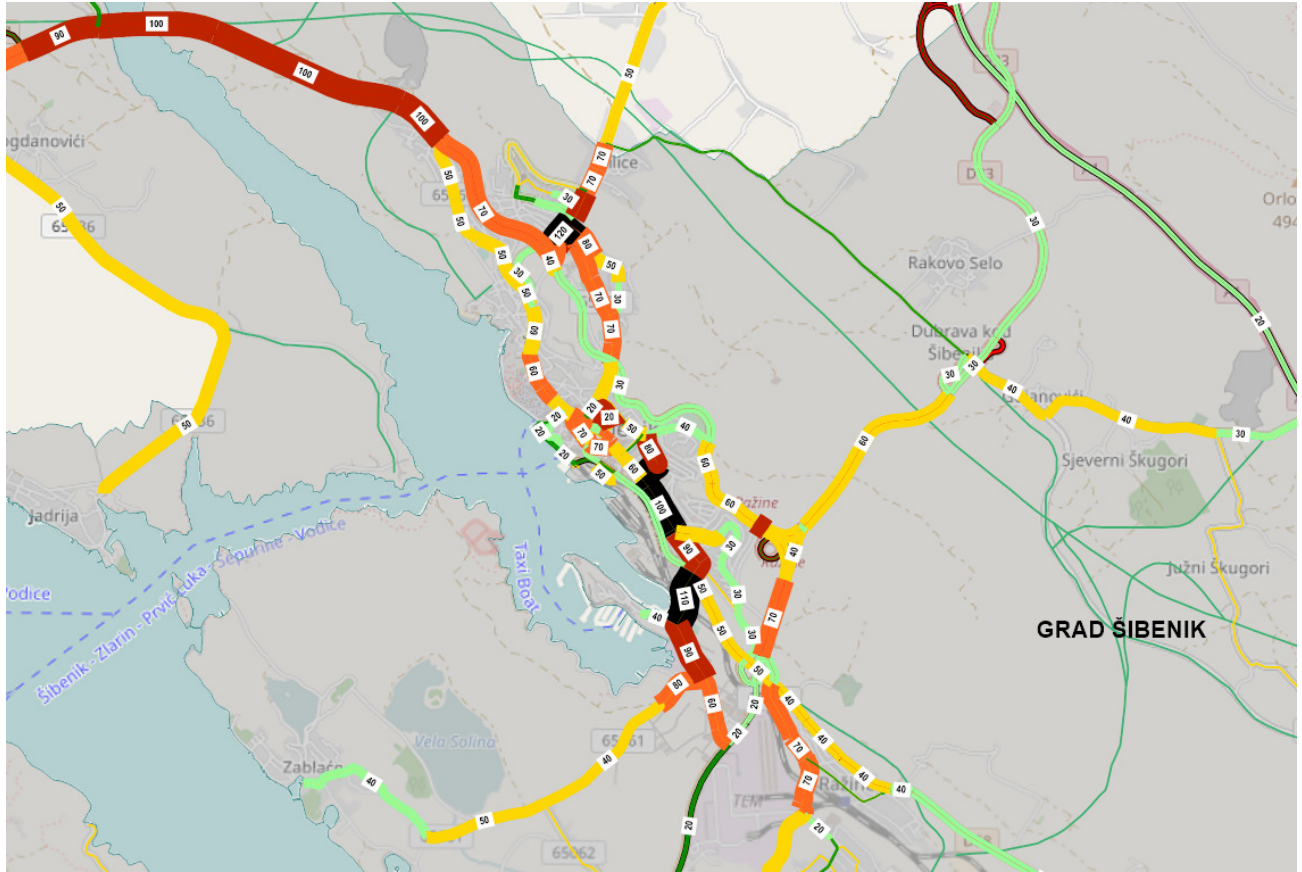
Slika 90. Scenario-do-minimum-2021. godina- satno prometno opterećenje -sezona



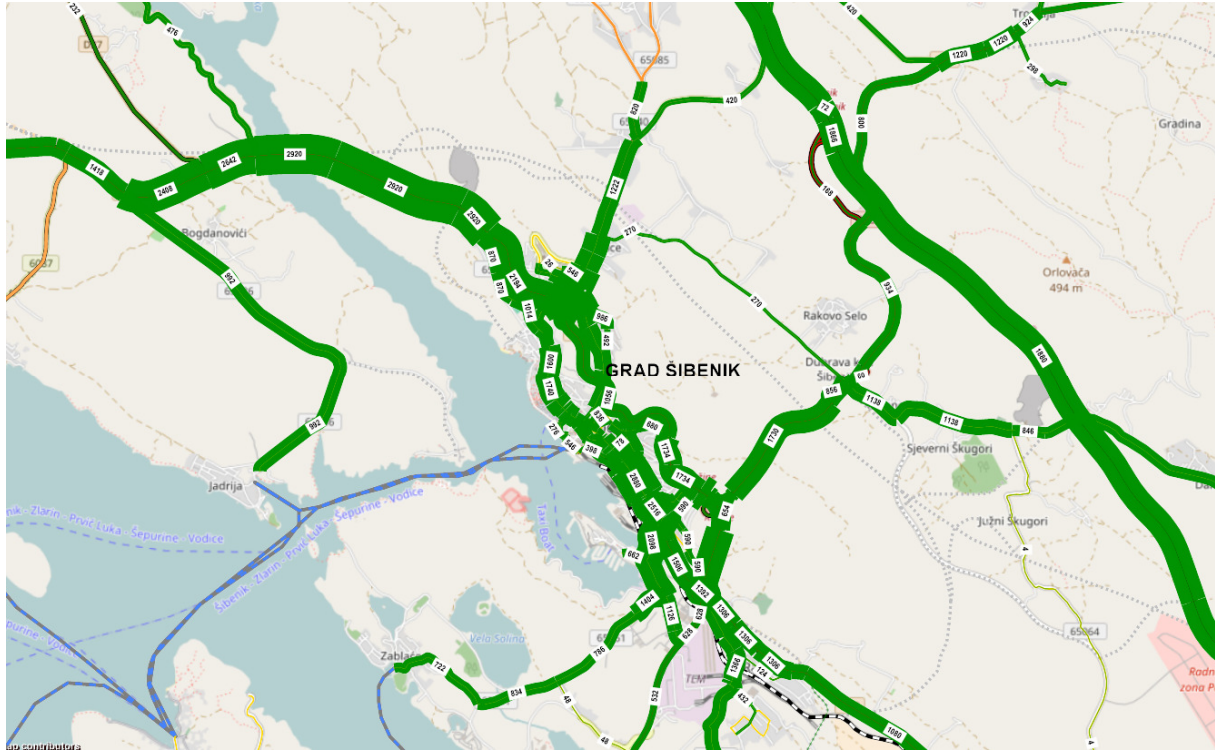
Slika 91. Saturacija - Scenario-do-minimum-2021. godina- satno prometno opterećenje -sezona



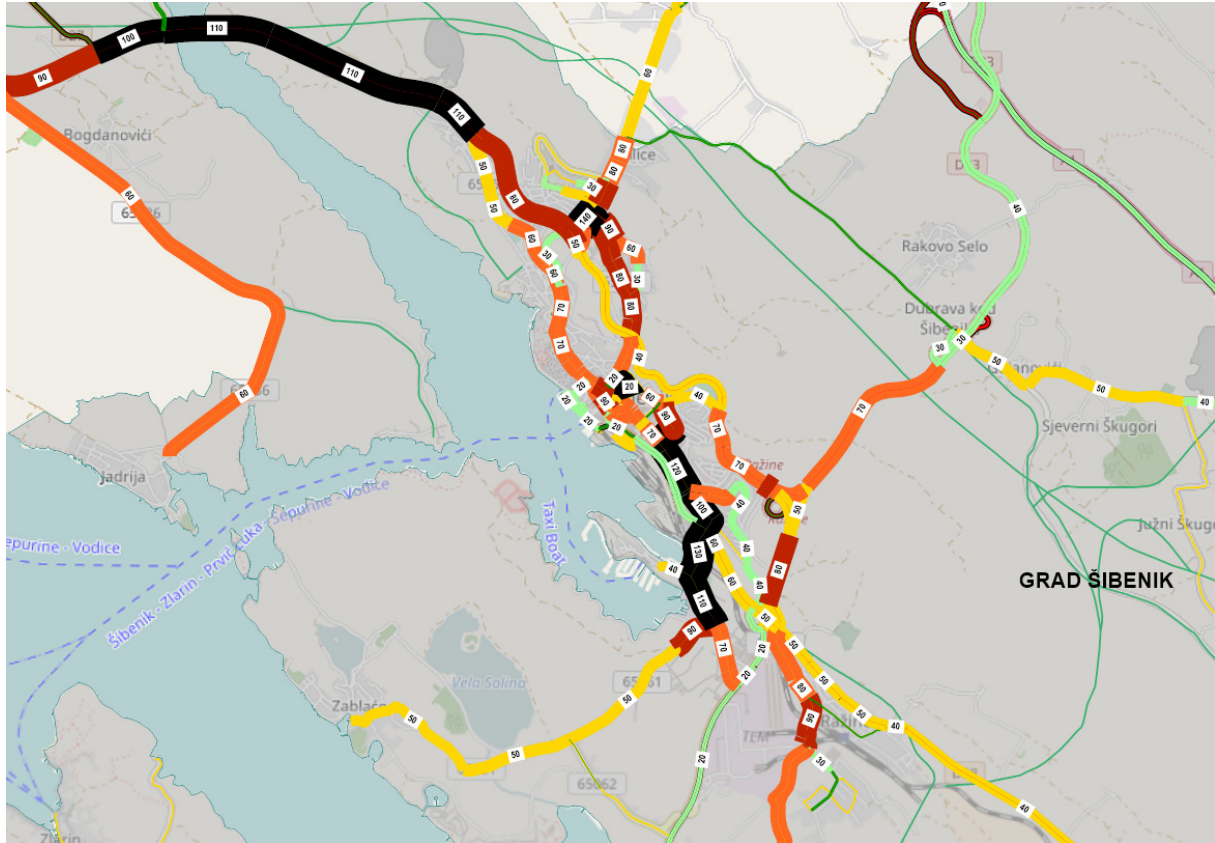
Slika 92. Scenario-do-minimum-2026. godina- satno prometno opterećenje -sezona



Slika 93. Saturacija - Scenario-do-minimum-2026. godina- satno prometno opterećenje –sezona



Slika 94. Scenario-do-minimum-2036. godina- satno prometno opterećenje -sezona



Slika 95. Saturacija - Scenario-do-minimum-2036. godina- satno prometno opterećenje -sezona



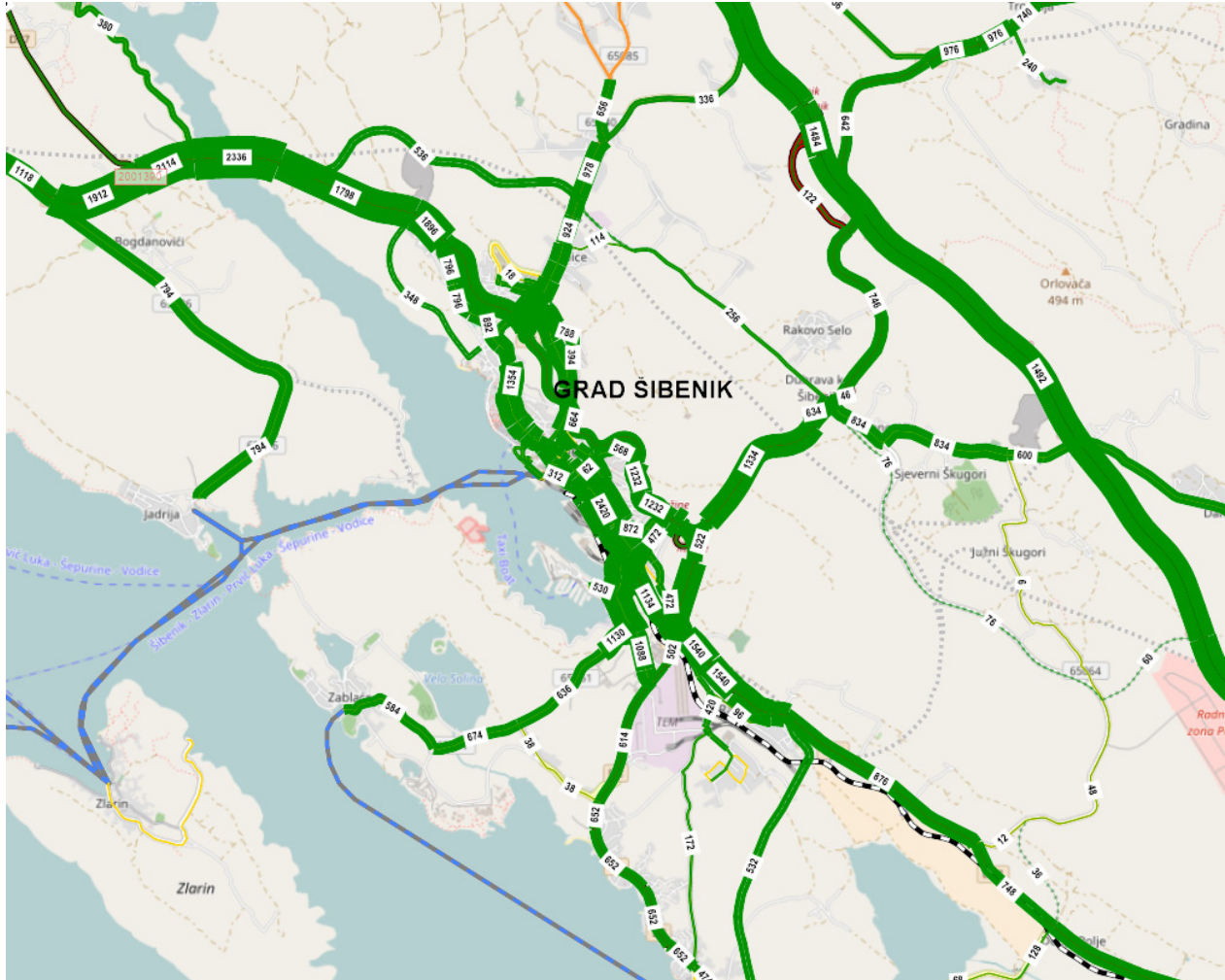
Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

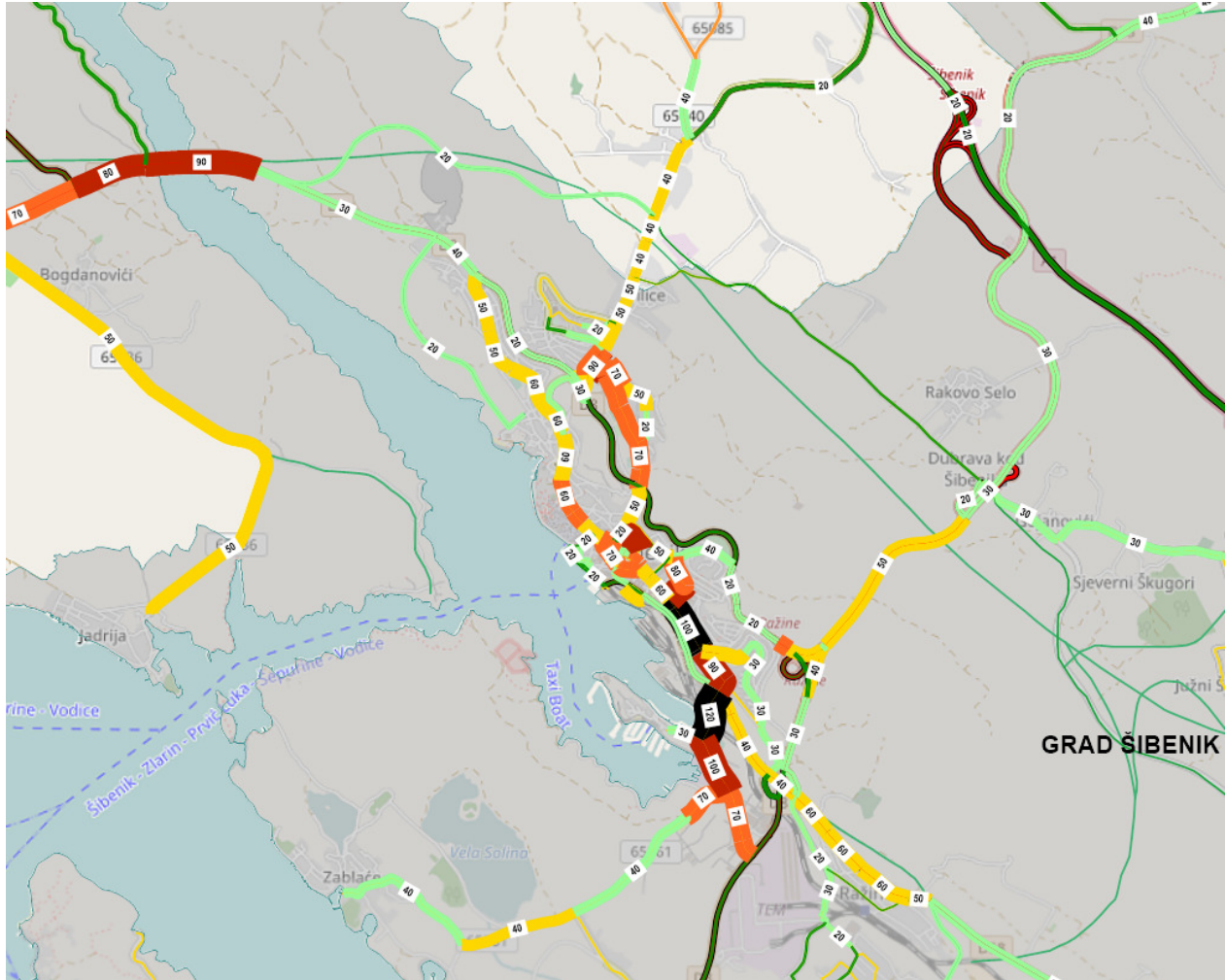
8.7 Modeliranje scenarija „učini sve“

Mjere koje su definirane kao poželjne uključiti će se u scenarij pod nazivom „učini sve“ i modelirati u prometnom modelu što će omogućiti utvrđivanje okvirne vrijednosti strateških ključnih pokazatelja uspješnosti. Ovisno o rezultatima ponavljati će se preliminarna procjena alternativnih skupina mjera kako bi se uključila nova mjera, sve do postizanja ciljnih vrijednosti odabranih KPI-ova. Modeliranje će se izvršiti u povezanosti sa Strateškom procjenom utjecaja na okoliš prema načelima definiranim u projektnom zadatku:

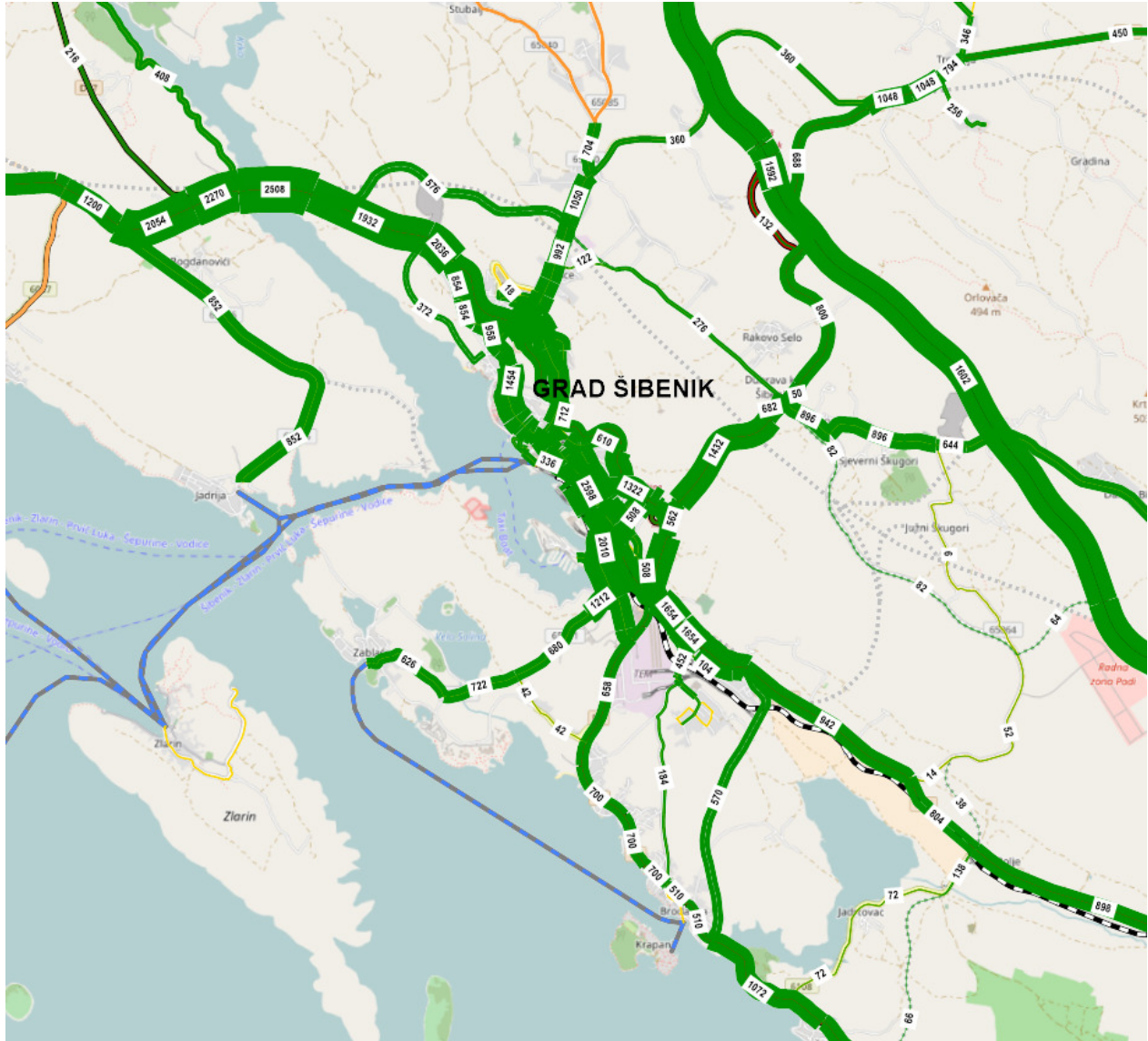
- ◇ za one mjere koje već imaju odgovarajuću i odobrenu studiju izvedivosti, karakteristike bi trebale biti u skladu s ishodima te studije;
- ◇ za mjere koje još nemaju odgovarajuću definiciju iz studije izvedivosti, u prvom navratu tehnička bi svojstva trebala odgovarati minimumu koji proizlazi iz preliminarne procjene „projektiranja“ na temelju dostupnih podataka (npr. odabir prometnog sustava i osnovni elementi uspješnosti na temelju dostupnih podataka o očekivanom protoku itd.).



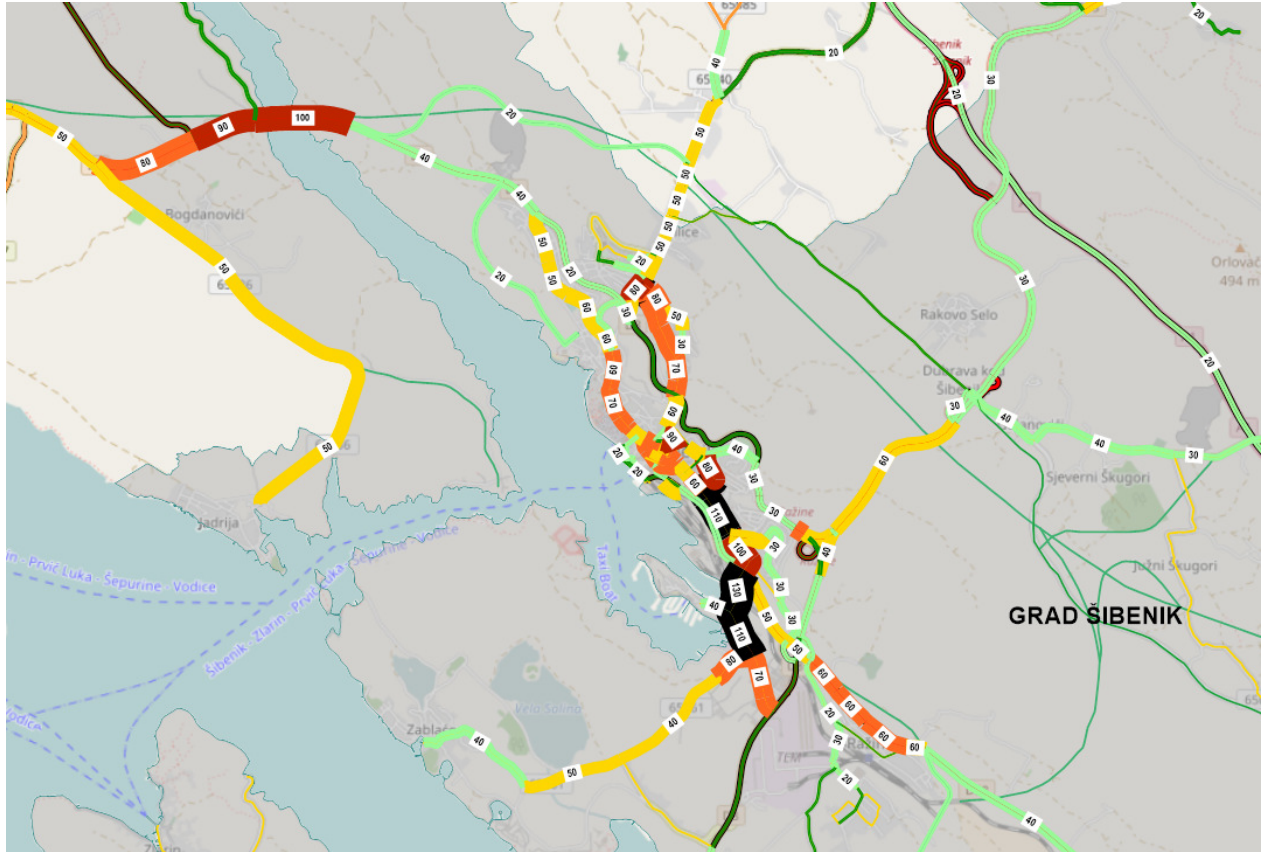
Slika 96. Scenario-„učini sve“ -2021. godina- satno prometno opterećenje –sezona



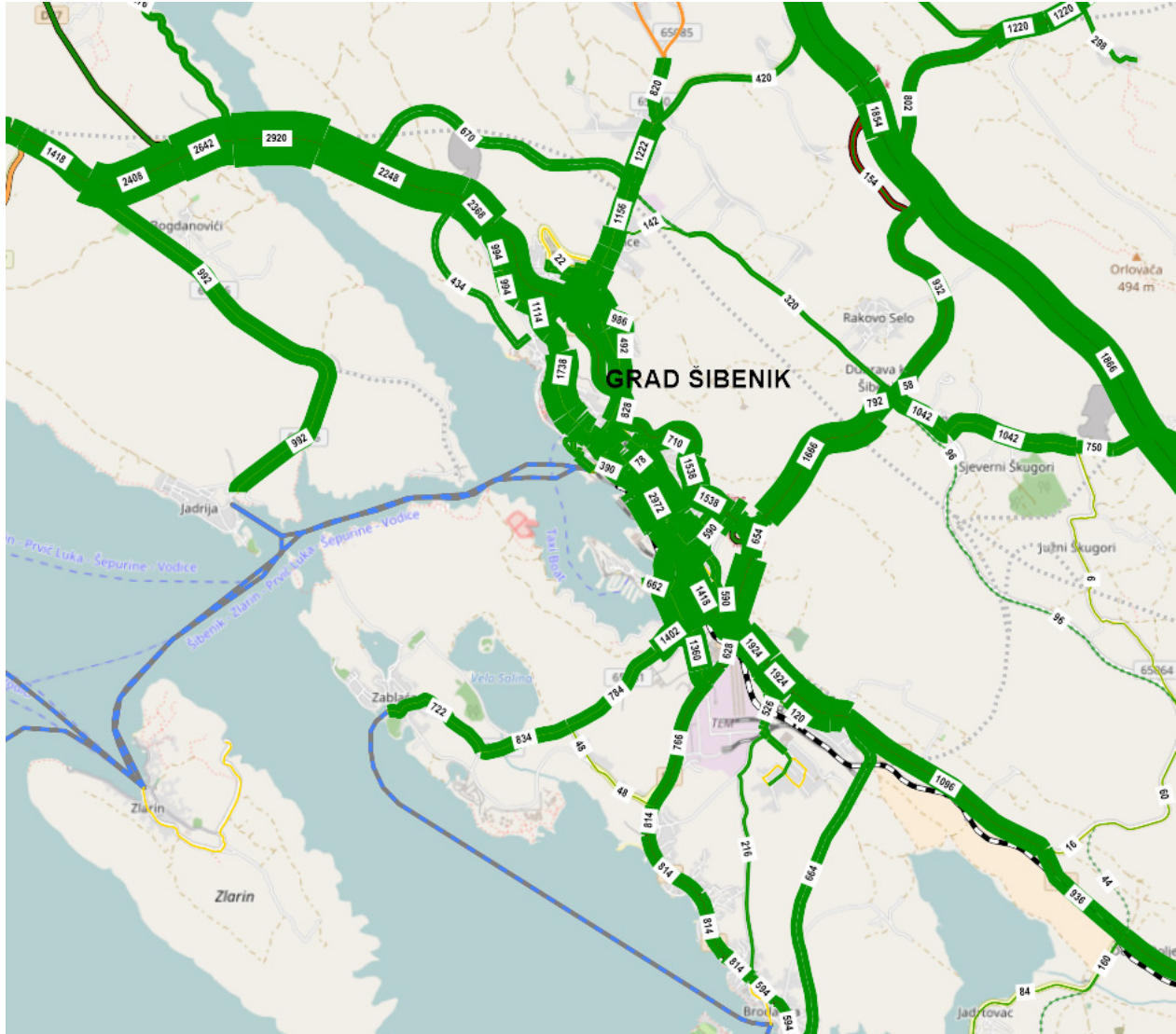
Slika 97. Saturacija - scenario-„učini sve“ -2021. godina- satno prometno opterećenje -sezona



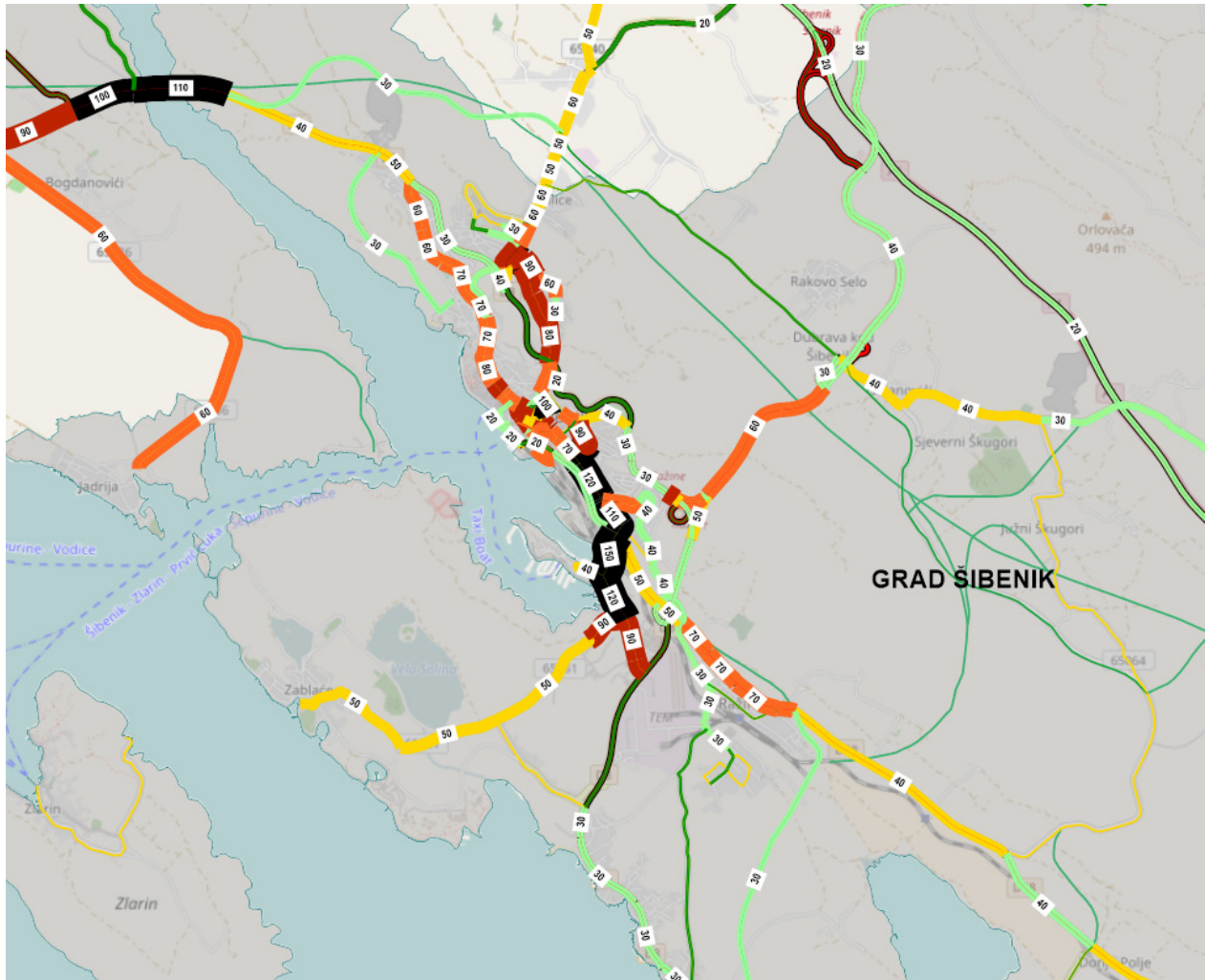
Slika 98. Scenario-„učini sve“ -2026. godina- satno prometno opterećenje -sezona



Slika 99. Saturacija -scenario-„učini sve“ -2026. godina- satno prometno opterećenje -sezona



Slika 100. Saturacija - scenario-„učini sve“ -2036. godina- satno prometno opterećenje -sezona



Slika 101. Saturacija - scenario-„učini sve“ -2036. godina- satno prometno opterećenje -sezona



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

8.8 Dostava modela naručitelju i obuka korisnika

Izrađivač je Naručitelju dostavio:

- ◇ razrađen, provjeren i kalibriran prometni model u digitalnom obliku koji postaje vlasništvom Naručitelja,
- ◇ korisnički softver za prometni model s licencom (zajedno s jasnim zahtjevima za hardver i uputama za održavanje hardvera i softvera) koji postaje vlasništvo Naručitelja,
- ◇ korisnički priručnik za prometni model.

Kroz korisnički priručnik razrađen je način pokretanja modela i rukovanja. Također će se prikazati osnovni elementi i parametri modela i to parametri potražnje i ponude te načini generiranja i promjene matrice i prometne mreže.

Prometni model je dostavljen naručitelju zajedno s potrebno licencom i hardverom i uputama za održavanje.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

PLAN PROVEDBE

MASTER PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ŠIBENIKA



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

9 PLAN PROVEDBE

DOKUMENT:

	Provedbeni plan
Period:	studeni - prosinac 2016.
Naziv:	Master plan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika
Naručitelj:	Grad Šibenik
Izvršitelj:	URBANEX d.o.o., PROMEL PROJEKT d.o.o.
CPV oznaka:	71242000-6
Vrijednost ugovora:	901.250,00 kn
Verzija:	1
Autor:	I. Katurić, S. Simov
Datum izrade:	14.12.2016.
Zadnja izmjena:	19.4.2017.

Sadržaj ove publikacije isključiva je odgovornost konzorcija URBANEX d.o.o. / PROMEL PROJEKT d.o.o. i ni na koji način se ne može smatrati da odražava gledište Europske unije.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

9.1 Uvod

Provedbeni plan Masterplana održive urbane mobilnosti Grada Šibenika (Plan) dokument je kojim se razrađuje provedbe i nadzor provedbe Plana te kojim se ocjenjuje ostvareni napredak u predviđenom periodu implementacije. U skladu s tim, tijekom provedbe Plana, nositelj izrade (Grad Šibenik) će pratiti:

- stupanj ostvarenja utvrđenih ciljeva, prioriteta i mjera
- ostvarene učinke na razvoj, učinkovitost i uspješnost korištenja financijskih sredstava iz različitih izvora financiranja za realizaciju aktivnosti i budućih projekata
- sudjelovanje i doprinos partnerstva svih uključenih dionika na razvoj aktivnosti i budućih projekata
- učinkovitost rukovođenja i organizacije provedbe
- vidljivost Plana u javnosti

Detaljna razrada Plana provedbe obuhvaća određivanje nadležnih tijela i definiranje detaljnog plana daljnjeg razvoja mjera te scenarij provedbe strategije koji u obzir uzima zajedničko provođenje svih mjera tijekom razdoblja provedbe. Nakon toga, predložen je vremenski tijek za nadogradnju planskih postavki te predložen završni skup ključnih pokazatelja uspješnosti (KPI) za ostvarenje Ciljeva. Tako postavljen okvir omogućio je izradu Programa praćenja provedbe za kratkoročno (do 2021. g.), srednjoročno (do 2026. g.) i dugoročno razdoblje (do 2031. g.).

Uz to, procijenjeni su rizici provedbe predviđenih mjera za svaku pojedinačnu vrstu prometa te ocijenjeni kapaciteti sustava za pripremu i provedbu projekata u koji su uključeni sljedeći dionici:

- nadležna tijela državne uprave
- regulatorna tijela u sustavu nadzora i korištenja proračunskih sredstava
- pružatelji prometne usluge (koncesionari i ostali prijevoznici)
- ostali dionici na tržištu prometnih usluga

U procesu provedbe Masterplana održive urbane mobilnosti kao i prilikom njegovog godišnjeg usklađivanja, Grad Šibenik će surađivati s jedincima lokalne samouprave u neposrednoj blizini, regionalnom samoupravom, državnom upravom te svim ostalim potencijalnim dionicima koji bi mogli



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

sudjelovati u financiranju provedbe Plana. Pritom treba spomenuti kako je provedba Planom definiranih ciljeva, prioriteta i mjera uvjetovana dinamikom i brzinom gospodarskih promjena kako na regionalnom tako i nacionalnom planu. To ujedno znači da su potencijalni projekti koji će se pripremati na temelju predloženih aktivnosti, u različitim fazama pripreme kako tehničke tako i projektne dokumentacije, odnosno u različitim fazama zrelosti za potencijalno prijavljivanje i dobivanje financijskih sredstava iz EU Fondova. Navedeni faktori su tijekom provedbe plana bili jedan od kriterija odabira poželjnih mjera za provedbu Plana, sve u skladu s prethodno definiranim scenarijima razvoja.

Da bi provođenje mjera bilo u skladu s temeljnim strateškim dokumentima iz sektora prometa (Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. – 2030. godine) i postavkama Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. - 2020., prilikom procjene KPI-a za predviđeni scenarij konzultirani su upravo navedeni dokumenti i pokazatelji učinaka navedeni u njima.

Uporište za sve daljnje aktivnosti provođenja mjera, odnosno sufinanciranje provedbe predviđenih projekta su Smjernice koje je odredilo Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture:

- projekt mora imati uporište u strateškim dokumentima iz sektora prometa na nacionalnoj razini (Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2014. – 2030.)
- biti usklađen s Operativnim programom iz kojeg se financira
- biti utemeljen u strateškom dokumentu niže razine (Plan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika)
- imati izrađenu odgovarajuću ekonomsko - tehničku dokumentaciju (studiju izvodivosti – Feasibility Study, analizu troškova i koristi – Cost Benefit Analysis i dr.)
- imati izrađenu odgovarajuću tehničku dokumentaciju (idejni, glavni, izvedbeni projekt)
- imati zadovoljene sve zakonski određene procedure vezane za zaštitu okoliša i prirode (Procjena utjecaja na okoliš zahvata, Strateška procjena utjecaja na okoliš itd.)
- imati ishođene sve zakonom zahtijevane akte kojima se odobrava provedba projekta (npr. građevinska dozvola)
- ispunjavati i druge zahtjeve ovisno o karakteru i veličini projekta (npr. sklopljen sporazum između dionika projekta, razriješeno pitanje državnih potpora i sl.)



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

9.1. Detaljni plan daljnjeg razvoja mjera

Cilj 1

Tijekom izrade Plana održive urbana mobilnosti određeno je pet prioriteta kojima će se omogućiti jačanje integriranosti Šibenika u kontekstu funkcionalnih regija. Svaka od mjera će kroz pojedinačne aktivnosti omogućiti ostvarenje prioriteta koji zajednički čine okvir za provedbu poboljšanja cjelokupnog prometnog sustava Grada do kraja razdoblja provedbe Plana. Budući da je riječ o podsustavima koji obuhvaćaju pojedinačne aktivnosti iz cestovnog, pomorskog, javnog gradskog, željezničkog i zračnog prometa što znači da provođenje budućih aktivnosti predstavlja izrazito kompleksan proces u postizanju vizije cilja.

Mjera 1.1.1. Poboljšanje organizacije i regulacije prometa u zoni autobusnog kolodvora

Provedbom ove mjere poduzet će se aktivnosti kojima će se istražiti potencijalna potreba za reorganizaciju prometovanja određenih autobusnih linija s Autobusnog kolodvora Šibenik te poboljšanje regulacije prometa u njegovoj blizini. Daljnje aktivnosti ovisit će o financijskim i organizacijskim mogućnostima Grada koji je ujedno i vlasnik kolodvora da uz pomoć ostalih zainteresiranih partnera i nadležnih tijela provede reorganizaciju prometovanja linija JGP-a ili JPP-a. U skladu s tim, planirane aktivnosti koje se odnose na mogućnosti financiranja pripreme projektne dokumentacije i potencijalnog zahvata odredit će se prema planiranim proračunima Grada, ŠKŽ i nadležnog Ministarstva koje će ocijeniti potrebe provođenja daljnjih aktivnosti. Realizacija aktivnosti je planirana do 2021. g.

Mjera 1.1.2. Uvođenje novih međuzupanijskih autobusnih linija

U svrhu kvalitetnije povezanosti Grada Šibenika s ostatkom Hrvatske, tj. ostalim funkcionalnim regijama posebnom je mjerom predviđeno uvođenje novih međuzupanijskih linija. Sukladno tome, tijekom provedbe mjere očekuje se utvrđivanje postojećeg stanja povezanosti Grada s ostalim prometnim čvorištima Hrvatske što će imati dugoročne koristi na održivost pružanja usluge u ovom sektoru prometa, odnosno na kvalitetnije povezivanje funkcionalnih regija Hrvatske određenih Strategijom prometnog razvitka Hrvatske 2014.-2030. godine. Budući da ovu vrstu usluge pruža veći broj autoprijevoznika to predstavlja izazov prilikom planiranja daljnjih aktivnosti. Međutim, dinamika provedbe trebala bi se ostvariti do kraja kratkoročnog razdoblja strategije (2021. g.) budući da kvalitetno povezivanje javnim prijevozom ima visoko uporište u dokumentima prometnog razvoja Hrvatske.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Mjera 1.1.3. Uvođenje izravnih autobusnih linija koje povezuju Grad i zračne luke Split i Zadar

Povezanost područja Grada sa zračnim lukama Split i Zadar trenutno se ostvaruje organiziranim prijevozom koji nude privatni autoprijevoznici. Povoljni turistički rezultati i konkurentnost destinacije Grada Šibenika i Šibensko – kninske županije raste iz godine u godinu što znači da u vrijeme povećane potražnje treba osigurati kvalitetnu uslugu prijevoza. U skladu s tim, u narednom periodu očekuje se poduzimanje inicijalnih aktivnosti za organizaciju redovite sezonske linije između gradske luke Split i Zadar te AK Šibenik. One će uključiti izradu utvrđivanje prihvatljivog tipa prijevoza (autobusi i kombiji), frekventnosti i potrebnim kapacitetima, odabir modela upravljanja, provođenje natječaja za glavnog koncesionara. Uključeni dionici koji će sudjelovati u ovoj aktivnosti su Grad Šibenik, Autotransport d.o.o. i ostali autoprijevoznici te Zračne luke Split i Zadar. Krajnji rok provedbe mjere utvrditi će se naknadno nakon iniciranja pregovora između spomenutih tijela i programiranja njihovih proračuna kako bi se odredila dinamika potrebnih aktivnosti. Realizacija aktivnosti je planirana do 2019. g.

Mjera 1.1.4. Uspostavljanje partnerstva za urbanu mobilnost na razini funkcionalne regije

Ovom mjerom zamišljeno je uspostavljanje partnerstava za urbanu mobilnost koje ima visoku važnost u realizaciji budućih projekata na razini funkcionalne regije Sjeverna i Srednja Dalmacija. Budući da je riječ o prostoru u kojem je planiranje održivih prometnih rješenja ima visok prioritet u regionalnom razvoju i kvaliteti života lokalnog stanovništva, očekuje se kako će se na temelju partnerstava omogućiti iznalaženja prihvatljivih rješenja za pripremu ili provedbu aktivnosti postavljenih unutar Masterplana. Dosadašnja suradnja nadležnih tijela u pronalaženju zajedničkih strateških ciljeva i prioriteta na razini jedinica lokalne i regionalne samouprave ukazala je na velike mogućnosti poboljšanja zastupljenosti interesa svih dionika. Provođenje ovih aktivnosti očekuje se tijekom cijelog razdoblja provedbe Masterplana jer formiranje partnerstva ima veliku važnost u pripremi budućih projekata urbane mobilnosti te se formalizira kroz akt Partnerskog sporazuma kojim se dionici projekata obvezuju na partnerstvo sa zajedničkim ciljem realizacije projekta. Time se osigurava zastupljenost interesa svakog dionika i opću posvećenost iznalaženju svima prihvatljivih rješenja za identificirane probleme. Realizacija aktivnosti je planirana do 2021. g.

Mjera 1.2.1. Rekonstrukcija postojećih luka i pristaništa nacionalnog značaja (novi putnički terminal)

Na području Grada ističe se veći broj luka otvorenih za javni prijevoz nacionalnog, županijskog i lokalnog značaja čija racionalizacija ima visok prioritet u rješavanju problema odvajanja teretnog,



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

putničkog, trajektnog i nautičkog prometa. U skladu s tim, tijekom provedbe Master plana očekuje se provođenje potrebnih aktivnosti oko racionalizacije luka i njezino usklađivanje sa studijama na nacionalnoj razini. U njezinoj izradi sudjelovat će svi relevantni dionici koji će predložiti i pripremiti svu potrebnu prostorno – plansku i tehničku dokumentaciju za pripremu projekata. Pritom će najviši prioritet imati realizacija novog putničkog terminala na gatu Vrulje čijom će se gradnjom omogućiti unaprjeđenje infrastrukturnih i organizacijskih kapaciteta Luke Šibenik što će imati višestruku korist za gospodarski razvoj Grada. Budući da je projekt u visokoj fazi pripremljenosti očekuje se kako će se realizirati tijekom kratkoročnog razdoblja provedbe Master plana (najkasnije do kraja 2021. godine).

Mjera 1.2.2. Unaprjeđenje Gradske luke Šibenik za potrebe putničkog prijevoza

Provedbom ove mjere poduzet će inicijalne aktivnosti i pružiti podrška pripremi sve potrebne studije dokumentacije za ponovno uspostavljanje trajektne linije Šibenik – Zadar – Ancona, odnosno uključivanje Šibenika na plovni put Rijeka – Mediteran. Sukladno tome, dokumentacijom će se utvrditi postoji li opravdanost i isplativost uvođenja novih trajektnih linija kojima će se ojačati položaj Gradske luke Šibenika kao važne mediteranske luke. Isto tako, očekuje se daljnje opremanje luke potrebnim sadržajima i uslugama, posebice nakon realizacije putničkog terminala kojim će se stvoriti uvjeti za njihov smještaj. Dakle, sinergijom aktivnosti tijekom provedbe Master plana omogućit će jačanje uloge Luke Šibenik kao vrlo važnog pomorskog čvorišta u međunarodnom, nacionalnom i lokalnom kontekstu. Budući da razvoj nove lučke infrastrukture ima visok prioritet u ostvarenju kvalitetne usluge pomorskog prometa očekuje se da će ove aktivnosti omogućiti izravno pridonijeti ključnim pokazateljima uspješnosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2030. godine koja je kao jedan od ciljeva postavila unaprjeđenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama kroz unaprjeđenje pristupačnosti u međunarodnom putničkom prometu na velike udaljenosti te unutar Republike Hrvatske. Realizacija aktivnosti je planirana do 2026. g.

Mjera 1.3.1. Podrška izgradnji novih i modernizacija postojećih pruga

Razrada planiranih aktivnosti na modernizaciji postojećih pruga i ostale infrastrukture od interesa za Grad uslijedit će nakon izrade novog modela financiranja koji će odrediti glavno prijevozničko poduzeće HŽ – putnički prijevoz. Sukladno tome u narednom razdoblju uvest će se novi model financiranja čime će se omogućiti kontrola prihoda i rashoda po linijama i vlakovima. U kontekstu predloženih aktivnosti unutar mjere, gradnja novih pruga (Gračac – Radučić – Radučić - Oklaj – Pokrovnik – Perković – Šibenik/Split i Jadranska željeznica) ne očekuje se realizirati u kratkoročnom razdoblju provedbe jer navedeno restrukturiranje poslovanja još traje, a navedene aktivnosti nisu



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

prioritet. Veći prioritet ima realizacija pojedinačnih korekcija trasa, rekonstrukcija kolodvora, prijelaza i druga poboljšanja radi povećanja protočnosti i sigurnosti prometa čime će se ujedno omogućiti efikasnije uključivanje željeznice u buduće projekte intermodalnosti. Ukoliko se pokaže opravdanost potražnje, nakon izrade potrebne dokumentacije, omogućit će se izgradnja pruge za posebni promet s industrijskim kolosijekom od gospodarske zone Podi kojom će se ona povezati s prugom Šibenik – Perković. Pritom, ne treba zanemariti uvjetovanost daljnjih aktivnosti sređivanjem imovinsko pravnih odnosa i zemljišnih knjiga prilikom planiranja koridora što može utjecati na daljnju dinamiku provedbe mjere. Realizacija aktivnosti je planirana do kraja razdoblja provedbe Plana (2026.).

Mjera 1.3.2. Poboljšanje usluge željezničkog prometa za dnevne migracije (frekventnije linije, povećanje kvalitete usluge i usklađivanje s ostalim oblicima prometa)

Nastavno na prethodnu mjeru, željeznički promet na području Grada nema dovoljno izraženu ulogu pouzdanog prijevoznog sredstva koje lokalno stanovništvo može koristiti za obavljanje svakodnevnih putovanja. Ovom mjerom predviđeno je poboljšanje financijskog i organizacijskog aspekta postojeće usluge koje se može inicirati u puno kraćem razdoblju, usporedno s planiranjem velikih infrastrukturnih zahvata. Aktivnosti koje su predviđene za realizaciju u narednom periodu odnose se na kvalitetnije planiranje polazaka te pronalaženja rješenja za prilagodbu cijene usluge za postojeće korisnike. Navedeno će zahtijevati postizanje inicijalne suradnje HŽ-a i Grada te ostalih prijevoznika kako bi se u narednom periodu stvorio efikasan model organizacije planiranja prometa u Gradu. Realizacija aktivnosti je planirana do 2026. g.

Mjera 1.4.1. Uspostavljanje sustava interventnog zračnog prometa

Navedenom mjerom provest će se aktivnosti za smještaj helidroma na otoku Žirju i na Pokrovniku te izgraditi interventni heliodromi Šibeniku i Kninu te na otocima Zlarinu, Kapriju i Žirju. Detaljni uvjeti smještaja odredit će se narednim izmjena i dopuna PPUO/G unutar i izvan građevinskih područja nakon čega će krenuti s prikupljanjem ostale potrebne dokumentacije za planirane zahvate. Sukladno navedenom, daljnja provedba mjere očekuje se u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju provedbe Master plana (do 2021. godine) nakon utvrđivanja planiranih aktivnosti.

Mjera 1.4.2. Uspostavljanje sustava putničkog zračnog prometa u lučkom području

Tijekom provedbe ove mjere, očekuje se provođenje daljnjih aktivnosti na razvoju infrastrukture za prihvat hidroaviona. U skladu s tim, izradit će se utvrdit će se optimalne lokacije za smještaj novih pristaništa za hidroavione ukoliko se za to pokaže interes i opravdanost. Pritom se očekuje



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

pronalaženja dogovora između Grada i JLS -a s potencijalnim koncesionarom oko odabira lokacije za smještaj pristaništa. Prilikom toga, navedena nadležna tijela dati će suglasnost za javnu površinu, pri čemu će ukoliko se za to pokaže potreba izraditi daljnja tehnička dokumentacija. Mogućnost realizacije predviđenih aktivnosti jedan je od načina omogućavanja bržeg i efikasnijeg prijevoza između kopna i otoka za što će biti potrebno poduzeti daljnje inicijative koje bi trebale podržati svi dionici koji mogu pridonijeti razvoju ove vrste prometa. Realizacija aktivnosti predviđena do 2019.g.

Mjera 1.5.1. Izgradnja cestovne infrastrukture usmjerena na poboljšanje prometne povezanosti unutar funkcionalne regije

Navedenom mjerom predviđeno je izgradnja dvije obilaznice (oko Brodarice i Šibenika) te realizacija gradnje dvije ceste: Šibenik – Drniš – Knin – granica BiH te ceste Rogoznica – Boraja – D58. Tijekom razdoblja provedbe očekuje se izrada Studije izvodljivosti i popratne dokumentacije koja će omogućiti procjenu opravdanosti gradnje brze ceste što znači kako se do 2020. godine očekuje početak realizacije gradnje. Osim toga, u narednom periodu očekuje se prikupljanje dokumentacije za izgradnju obilaznice Grada Šibenika koja bi išla od Šibenskog mosta prema Bilicama, Dubravi i Ražinama koja bi se kod Žaborića nadovezala na Jadransku magistralu (D8). Isto vrijedi i za realizaciju obilaznice oko Brodarice kojom će se riješiti problem zagušenja koji se javlja tijekom ljetnih mjeseci. Dinamika provedbe aktivnosti navedenih prometnica realizirat će se nakon pripreme tehničke dokumentacije i ispunjavanja svih ostalih zakonskih akata ovisno o karakteru i veličini svakog pojedinačnog zahvata.

Mjera 1.5.2. Poboljšanje organizacije i regulacije prometa

Navedenom mjerom nastavit će se eliminacija identificiranih uskih grla u prometnoj mreži grada. To se posebice odnosi na rješavanje zagušenja na tri čvora: Rokići, Meterzize i Njivice. Tijekom 2016. g. očekuje se početak radova na rekonstrukciji čvora Meterzize prilikom kojeg će se izgraditi dva kružna toka, proširiti državne ceste te nadvožnjak iznad njih. Za čvor Rokići postoji glavni i izvedbeni projekt te se u narednom periodu očekuje prikupljanje potpune dokumentacije za dobivanje građevinske dozvole. Tijekom 2016. g. riješeni su imovinsko – pravni odnosi, odnosno otkup zemljišta što znači da nakon izrade Studije utjecaja na okoliš mogu početi radovi na rješavanju i ovog uskog grla. Rješenje čvora u Njivicama u narednom periodu ovisit će isključivo o urbanističkim uvjetima i potrebama Grada. Nakon izrade idejnog rješenja koje će odobriti Hrvatske ceste, uslijedila bi izrada daljnje dokumentacije, dobivanje potrebnih dozvola, rješavanje imovinsko – pravnih odnosa i u konačnici izgradnja. U narednom periodu očekuje se slične aktivnosti na rješavanju čvora Vidici te izrada idejnog rješenja za prometnice koje vode prema Solarisu i Mandalini. Daljnje aktivnosti obuhvatit će uvođenje



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

poboljšanje regulacije prometa kroz uvođenje jednosmjernog i režimskog prometa tijekom ljetnih mjeseci čime će se odgovoriti na probleme organizacije prometa zbog pojačanog priljeva vozila (posebice tranzitnih) u uže središte grada. Budući da planirane aktivnosti imaju visoko uporište u postavljenim ciljevima Strategije razvoja prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2030. godine kao očekuje se kako će se predviđene aktivnosti realizirati u kratkoročnom razdoblju provedbe Master plana (do 2021.godine) te se u skladu s potrebama revidirati.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Cilj 2

Drugim ciljem Master plana definirane su mjere povećanja dostupnosti javnog prijevoza korisnicima na području Grada te je osmišljen niz aktivnosti koje su temeljene na prethodno izrađenim studijama te utvrđenim strateškim potrebama nakon provedenih istraživanja i izradi scenarija za stvaranje integriranog JGP-a. U skladu s tim, očekuje se da će institucije i svi relevantni akteri koji su uključeni u proces realizacije konkretnih aktivnosti unutar razdoblja provedbe Master plana aktivno surađivati na ostvarenju definiranih aktivnosti. U skladu s tim, realizirat će se unaprjeđenje organizacijskih i infrastrukturnih kapaciteta postojećeg javnog gradskog brodskog i autobusnog prometa u suradnji s glavnim koncesionarima Jadrolinijom, Autotransportom d.o.o. i ostalim prijevoznicima koji će u suradnji s Gradom i Županijom, odnosno njihovim službama (Lučka uprava Šibenik, Lučka Uprava ŠKŽ i Županijska uprava za ceste) i javnim tvrtkama zajednički provesti pripremiti okvir za realizaciju mjere. Pritom će zatražiti bespovratna sredstva EU fondova pri čemu će im pomoć Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture te Agencija za mobilnost i programe EU.

Mjera 2.1.1. Razvoj policentričnog prometnog sustava

Tijekom razdoblja provedbe Master plana provest će se aktivnosti uvođenja efikasnijeg i učinkovitijeg modela povezivanja šibenskih otoka s kopnom. Predloženo je uvođenje tri nove linije (Šibenik – Žirje (via Jadrija, Zlarin, Kaprije), Vodice – Brodarica (via Prvić, Zlarin, Jadrija, Zablaće, Solaris), Šibenik – NP Krka (Skradin)) koje će u narednom periodu omogućiti kvalitetniju povezanost otočnih naselja međusobno, odnosno otočnih naselja s priobalnim naseljima. Time će se riješiti problem efikasnosti pružanja usluge koja proizlazi iz zastarjele flote, malih putnih brzina te odluke prijevoznika da sva otočna putovanja završavaju u Šibeniku. Studijom isplativosti je dokazana različita potražnja za prijevoznom uslugom u razdoblju tijekom sezone i izvan sezone, dok je financijskom analizom ustanovljeno kako ovaj model ima opravdanost na godišnjoj razini, bez obzira na gubitke i malu potražnju u razdoblju izvan sezone. Tijekom razdoblja provedbe očekuje se izrada projektnih prijedloga koji se planiraju financirati iz Europskih strukturnih i investicijskih fondova za razdoblje 2014. – 2020.

nakon određivanja glavnog koncesionara i utvrđivanja prihvatljivih aktivnosti za sufinanciranje prema postojećim Operativnim programima. Realizacija aktivnosti planirana je do 2021. g.

Mjera 2.1.2. Uspostava modela održivog prijevoza tijekom cijele godine

Postojeća usluga javnog brodskog prometa trenutno ne pruža brzo i efikasno povezivanje otoka s kopnom. Odlukom glavnog prijevoznika Jadrolinija d.o.o. ukinut je veći broj polazaka što doprinosi daljnjoj marginalizaciji otočnih naselja. Dugoročni izazov rješavanja ovog problema je pronalaženje



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

modela održivog prijevoza kojim će se uvesti optimizacija voznog reda prema potrebama otočnog i priobalnog stanovništva, odnosno uvesti efikasan model organizacije voznog reda u vrijeme najveće turističke potražnje. U skladu s tim, očekuje se suradnja predstavnika gradskih mjesnih odbora, nadležne Uprave te Jadrolinije d.o.o. i LNP d.o.o. u pronalaženju dugoročno efikasnog rješenja kojim će se uvesti češće i redovite linije te time ujedno stvoriti uvjeti za usklađivanje voznog reda brodskog prometa s ostalim oblicima JGP-a. Realizacija aktivnosti planirana je do 2019. g.

2.1.3. Uvođenje novih linija javnog brodskog prometa i povećanje frekventnosti polazaka/dolazaka

Nastavno na prethodnu mjeru ovom je predviđeno pronalaženje modela održivog prijevoza kojim će se ispitati mogućnost uvođenja novih linija koji će omogućiti kvalitetnu povezivanje otoka međusobno te više priobalnih naselja. U skladu s tim, očekuje se uvođenje češćih i redovitijih linija između te usklađivanje njihovih redova plovidbe s ostalim oblicima JGP-a. Realizacija aktivnosti planirana je do 2019. g.

Mjera 2.2.1. Rekonstrukcija i funkcionalna reorganizacija luka od regionalnog i lokalnog značaja za potrebe javnog prijevoza

Ovom mjerom Master plana predviđena je rekonstrukcija postojećih luka i pristaništa za potrebe regionalnog i županijskog prometa. Nakon izrade provođenja aktivnosti prostorne i organizacijske racionalizacije luka, nadležno Ministarstvo će kao glavni pokretač aktivnosti vezanih za izgradnju/sanaciju/ rekonstrukciju postojećih otočnih i priobalnih luka i pristaništa u narednom razdoblju predlagati projekte koje će provoditi nadležne Lučke uprave uz pomoć Županije i Grada. Navedene aktivnosti omogućit će postupno povećanje operativnih obala i operativnih površina sa sadržajima koji u cjelini omogućuju funkcioniranje Gradskog sustava luka. Osim toga, ovime će se omogućiti veća sigurnost prometa plovila i ljudi u akvatoriju Grada, dok se narednim fazama izgradnje očekuje uređenje popratnih prostora kroz izgradnju pratećih objekata, prometnica i infrastrukturnih sadržaja. Nastavno na prethodnu mjeru, ovom su predviđeni infrastrukturni radovi na izgradnji punionica (električnih priključaka) za nove brodove i prilagodbe postojećih pristaništa za prihvat budućih brzih plovila. Prilikom provedbe aktivnosti povezanih s malim infrastrukturnim radovima unutar postojećih luka i nabavom plovila biti će potrebno obrazložiti odgovarajućom dokumentacijom (po potrebi UPU) i provedenim analizama. U skladu s tim, očekuje se potpuna realizacija aktivnosti, budući da su one prihvatljive u postojećem OP „Konkurentnost i kohezija“ (2014. -2020), pri čemu se



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

očekuje potpuna mogućnost financiranja punionica koje se trenutno mogu financirati samo kao pilot – projekti. Realizacija aktivnosti planirana je do 2019. g.

Mjera 2.3.1. Analiza postojećeg sustava javnog brodskog prijevoza

Ovom mjerom predviđena je daljnja analiza stanja postojećeg sustava javnog prijevoza kako bi se omogućio kvalitetniji i održiviji razvoj ove vrste prijevozne usluge koja će biti u potpunosti održiva i prilagođena potrebama lokalnog stanovništva i turista. U skladu s tim, očekuje se izrada potrebnih dokumenata kojima će se ispitati trenutni kapaciteti i karakteristike javnog brodskog prometa na području Grada. Realizacija aktivnosti planirana je do 2019. g.

Mjera 2.3.2. Nabava ekološki prihvatljive i energetske učinkovite flote

Tijekom razdoblja provedbe Master plana očekuje se nabava novih ekološki učinkovitijih plovila što će se realizirati na temelju već izrađene Studije izvodljivosti, odnosno Analize troškova i koristi. Sukladno tome, očekuje se provođenje daljnjih aktivnosti oko pripreme sve potrebne dokumentacije za nabavu četiri brža i ekološki prihvatljiva broda katamaranskog tipa (na hybridni pogon) na električni pogon. Na temelju toga, u dugoročnom razdoblju očekuje se povećanje broja energetske učinkovitih plovila većih putnih brzina što će omogućiti skraćivanje vremena putovanja između otočnih naselja međusobno te priobalja dok bi dugoročni efekt ovih rješenja bila ravnopravna uključenost otočnih naselja u javni gradski prijevoz Grada. Tijekom razdoblja provedbe očekuje se izrada projektnih prijedloga koji se planiraju financirati iz Europskih strukturnih i investicijskih fondova za razdoblje 2014. – 2020. nakon određivanja glavnog koncesionara i utvrđivanja prihvatljivih aktivnosti za sufinanciranje prema postojećim Operativnim programima. Pritom će se kontaktirati resorna uprava u Ministarstvu pomorstva, prometa i infrastrukture, a zatim i Sektor za fondove Europske unije istog Ministarstva, koji će u suradnji sa prometnim stručnjacima - suradnicima Europske komisije, istražiti mogućnosti financiranja projekata. Realizacija aktivnosti planirana je do 2019. g.

Mjera 2.4.1. Funkcionalna analiza i reorganizacija postojećeg sustava

Pokrivenost prostora Grada linijama JPP-a ukazuje na činjenicu da je dio stanovništva Grada marginaliziran u smislu dostupnosti prijevozne usluge. Budući da postojeća mreža gradskih i prigradskih linija samo djelomično pokriva prostor Grada, uvijek postoje mogućnosti za poboljšanje kvalitete usluge kroz uvođenje novih i/ili prilagodbu postojećih linija pojedinim dijelovima Grada. U skladu s tim, u narednom periodu očekuje se suradnja glavnih prijevoznika s gradskim i lokalnim vlastima te lokalnim stanovništvom o potrebama i načinima financiranja uvođenja novih ili prilagodbe



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

postojećih linija u svrhu povezivanja slabije povezanih dijelova Grada. Realizacija ove mjere trebala bi omogućiti veću efikasnost usluge i iskorištenost linija, odnosno omogućiti veću pokrivenost Grada JGP i JPP. U skladu s navedenim, u kratkoročnom periodu očekuje se identifikacija slabije povezanih dijelova dijelova Grada i provođenje konkretnih aktivnosti uvođenja ili prilagodbe postojećih linija potrebama stanovnika. S obzirom da je za provođenje ove mjere potrebna puna suradnja Grada, koncesionara i lokalnog stanovništva očekuje se da se realizacija aktivnosti provede u kratkoročnom razdoblju provedbe Master plana. Realizacija aktivnosti planirana je do 2021. g.

Mjera 2.4.2. Uspostavljanje održivog modela javnog gradskog i prigradskog prijevoza tijekom cijele godine

Provedba ove mjere imat će dugoročan efekt na postizanje kvalitetnije i efikasnije organizacije JGP i JPP na području Grada. Postojeća organizacija JGP-a djelomično je prilagođena vlastitim korisnicima što je povezano s internim odlukama postojećih prijevoznika koji redove vožnje planiraju na temelju kriterija koji najčešće ne odgovaraju njihovim potrebama. U skladu s tim, očekuje se suradnja Grada i glavnog autoprijevoznika s korisnicima čime će se utvrditi optimalan vozni red što će ujedno stvoriti uvjete za usklađivanje voznih redova svih vrsta prometa. Realizacija navedene mjere trebala bi se omogućiti u kratkoročnom fazi provedbe Plana. Realizacija aktivnosti planirana je do 2021. g.

Mjera 2.4.3. Uvođenje novih i/ili prilagodba postojećih linija u slabije povezanim dijelovima grada

Provedbom ove mjere omogućit će se reorganizacija postojećih linija javnog gradskog prometa i uvesti nove. Sukladno tome, razmotrit će se uvođenje novih linija u slabije povezanim dijelovima grada poput Doca, Kvanja, Banja, Buala i Rokića. Sukladno suradnji Grada Šibenika, postojećeg koncesionara i lokalnog stanovništva poduzet će se daljnje aktivnosti oko izmjena postojeće prometne mreže za što će se osigurati odgovarajući kapaciteti autobusa. Realizacija aktivnosti planirana je do 2018. g.

Mjera 2.5.1. Uvođenje novih linija javnog gradskog prometa i povećanje frekventnosti polazaka/dolazaka

Nastavno na prethodnu mjeru, ovom će se poduzeti potrebne aktivnosti za uvođenje novih linija u javnom gradskom prometu u skladu s potrebama lokalnog stanovništva i turista, a sve u skladu s prethodno izrađenom dokumentacijom nakon koje će se krenuti s promjenama i usklađivanjem voznih redova (redova plovidbe). Konkretno aktivnosti obuhvatit će pronalaženje odgovarajućeg voznog reda svake pojedine vrste prometa kojim će se inicirati i razvoj intermodalnosti, odnosno učinkovit prelazak s jednog prijevoznog sredstva na drugo. To znači da se u narednom periodu očekuje potpuno



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

usklađivanje voznih redova svih vrsta JGP-a u Gradu – autobusnog, brodskog i željezničkog. To znači da će postojeći pružatelji usluga (Jadrolinija d.o.o., Autotransport d.o.o. i HŽPP) u suradnji s Gradom aktivno sudjelovati na organizaciji voznih redova kojima će se smanjiti vrijeme čekanja korisnika prilikom prelaska s jednog prijevoznog sredstva na drugo. Realizacija aktivnosti planirana je do 2018. g.

Mjera 2.6.1. Izgradnja novih te obnova postojećih autobusnih stajališta

Ovom mjerom predviđen je nastavak aktivnosti izgradnje novih i obnove postojećih stajališta. To se odnosi na infrastrukturno opremanje stanica kroz gradnju potrebne tehničke opreme (podne oznake, nadstrešnice i ugibaldišta) u skladu s već definiranim standardima označavanja JGP-a i JPP-a. Budući da su aktivnosti, već započele, očekuje se povećanje dinamike što znači kako bi se pojedine aktivnosti mogle realizirati tijekom prvog razdoblja provedbe Masterplana.

Realizacija aktivnosti planirana je do 2021. g.

Mjera 2.7.1. Poboljšanje postojećeg voznog parka kroz nabavu novih ekološki prihvatljivih vozila

Uvođenje okolišno održivih praksi u sustav javnog gradskog prijevoza ima visok prioritet u povećanju energetske učinkovitosti buduće prometnog sustava Grada. Sukladno tome, tijekom provedbe Master plana provest će se aktivnosti nabave eko vozila u autobusnom prijevozu. Dinamika provedbe aktivnosti najprije će ovisiti o izradi tehničkih specifikacija i ostale popratne dokumentacije potrebne kako bi se ove aktivnosti pripremile za sufinanciranje iz fondova EU. Budući da financiranje ovih aktivnosti ima visoku prihvatljivost u OP-u Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. očekuje se potpuna suradnja prijavitelja i nadležnih tijela u pripremi i provedbi projekata. Realizacija aktivnosti planirana je do 2021. g.

Mjera 2.8.1. Uspostavljanje jedinstvene i jasne signalizacije različitih oblika javnog gradskog i prigradskog prometa

Ovom mjerom će se u narednom periodu nastaviti s uređivanjem stanica JGP i JPP prijevoza. Inicijalne aktivnosti započele su studijom „Analiza primjene energetske učinkovitih sustava javnog prijevoza u



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

gradu Šibeniku“ kojom je određen vizualni identitet JGP -a. S obzirom na uređenost, u Gradu Šibeniku identificirane su tri vrste stajališta: službena, neslužbena i potencijalna. Inicijalne aktivnosti realizacije ove mjere, koje uključuju kreiranje vizualnog identiteta javnog gradskog prijevoza, dizajniranje tablica/redova vožnje, dizajniranje signalizacijskog sustava već su započele na nekim stajalištima (Kuglana i Tržnica), dok se potpuna realizacija mjere očekuje u kratkoročnom razdoblju provedbe Master plana prilikom čega će biti potrebno izdvojiti dodatna sredstva iz proračuna Grada, ali i bespovratnih sredstava EU (projekt prihvatljiv u OP Konkurentnost i kohezija“ 2014. – 2020.). Važnost realizacije ovih aktivnosti u što kraćem razdoblju u interesu je svih uključenih dionika, posebice onih koji su zaduženi za turističku promociju Grada što znači da je nužna provedba aktivnosti u svrhu pružanja kvalitetne prometne usluge i turistima i lokalnom stanovništvu. Realizacija aktivnosti planirana je do 2021. g.

Mjera 2.8.2. Provođenje kampanja kojima se promiče korištenje javnog gradskog i prigradskog prometa

Nastavno na posljednju mjeru, u JGP Grada biti će potrebno provesti daljnje aktivnosti promocije i informiranja lokalnog stanovništva o korištenju JGP. Osim aktivnosti uređivanja stanica, buduće aktivnosti vezane uz ovu mjeru mogu biti dio projekta za koji se mogu dobiti bespovratna sredstva EU jer osim navedenih infrastrukturnih radova, projektom je omogućeno i financiranje troškova promidžbe i vidljivosti projekta (prihvatljivost sufinanciranja unutar OP „Konkurentnost i kohezija“ 2014. – 2020. u sklopu kojeg se očekuje održavanje većeg broja radionica, promocija i ostalih aktivnosti povezanih s podizanjem. U skladu s tim, očekuje se priprema projekta kojim će se poboljšati komunikacijski sustav JGP s njegovim korisnicima što će omogućiti povećanje svijesti o korištenju JGP i stvoriti temelj za postizanje povećanja broja korisnika u narednom razdoblju. Realizacija aktivnosti planirana je u kratkoročnom razdoblju provedbe plana (do 2021. g.).

Mjera 2.9.1. Optimizacija i organizacija usluge taksi prijevoza

Ovo mjerom provest će se aktivnosti oko iznalaženja odgovarajućeg modela pružanja taksi usluge na području Grada. Sukladno tome, za potpunu provedbu mjere biti će potrebno identificirati ključne probleme s kojima se susreću pružatelji usluge za što će biti potrebno ostvariti punu suradnju s nadležnim gradskim tijelima. Realizacija aktivnosti planirana je do 2021. g.

Mjera 2.9.2. Poboljšanje infrastrukture za taksi prijevoz

Detaljni plan aktivnosti ove mjere obuhvatit će uređenje taksi stajališta čime će se stvoriti preduvjeti za pružanje kvalitetnije usluge. S obzirom da je riječ o vrsti usluge čija potražnja uvelike ovisi sezonskoj



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

potražnji (u sezoni i izvan sezone), nakon pronalaženja odgovarajućih površina te smještaja parkinga inicirat će se aktivnosti oko nabave novih taksi vozila (*eco friendly*) u suradnji s zainteresiranim pružateljima usluge. Realizacija aktivnosti planirana do 2021. g.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Cilj 3

Cilj 3 prepoznaje važnost kvalitetne organizacije prometa na području naselja Šibenik kojim se želi postići povećanje urbane mobilnosti lokalnog stanovništva kroz provođenje aktivnosti kojima bi se riješili problemi organizacije prometne mreže i izgradili nedostajući infrastrukturni kapaciteti u cestovnom, brodskom, pješačkom i biciklističkom prometu. Ukoliko se u narednom periodu pristupi sustavnom rješavanju svih konkretnih aktivnosti biti će potrebno provesti inicijalne aktivnosti pripreme tehničke i projektne dokumentacije. To će značiti da će trajanje pripreme budućih aktivnosti ovisiti o financijskim mogućnostima nadležnih javnih tijela i zainteresiranih partnera da podrže aktivnosti pripreme u suradnji s Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture i Agencijom za mobilnost i programe EU.

Mjera 3.1.1. Unaprjeđenje koordinacije i klasifikacija mreže postojećih prometnica

Provedbom ove mjere nastojat će se riješiti identificirani problemi cestovnih prometnica koji onemogućuju kvalitetno funkcioniranje prometne mreže Grada. Radi se o rekonstrukciji državne ceste D8 s raskrižjima i proširenje na drugog kolnika od Vodica do Brodarice, izgradnji većeg broja deniveliranih križanja, kružnih tokova (Mandalina i Brodarica) te izgradnji spojne ceste naselja Šubićevac s centrom naselja. Aktivnosti svakog pojedinačnog zahvata uslijedit će nakon izrade idejnog rješenja koje će odobriti Hrvatske ceste, nakon čega će uslijediti izrada daljnje dokumentacije, dobivanja potrebnih dozvola, rješavanja imovinsko –pravnih odnosa i u konačnici izgradnje. Uz veće zahvate, provest će se i manji pojedinačni zahvati kojima će se omogućit planiranje obilaznica manjih naselja kod kojih, zbog uskih postojećih cestovnih koridora, nije moguće rekonstrukcijom kolnika postići tehničku izvedbu koja udovoljava sigurnosti prometa. Aktivnosti će obuhvatiti i manje ispravke na pojedinim dijelovima državnih, županijskih i lokalnih cesta radi poboljšanja tehničkih elemenata. Uz to, istražiti će se mogućnosti realizacije kvalitetnih prometnih rješenja u komunikaciji sjever – jug što predstavlja dugogodišnji problem odvijanja prometa na najopterećenijim gradskim prometnicama. Predviđena financijska sredstva planirana za navedene zahvate određivat će se prema godišnjim proračunima i planovima nadležnih javnih tijela - Grada Šibenika, Šibensko – kninske županije i Hrvatskih cesta. Realizacija aktivnosti planirana je do 2026. g.

3.1.2. Izgradnja infrastrukture i organizacija prometa u mirovanju

Tijekom provedbe Plana predviđena je izgradnja infrastrukture i organizacije prometa u mirovanju. Provedba mjere uključuje pronalaženje odgovarajućeg rješenja za uspostavljanje novih intermodalnih čvorišta u obliku *park and ride* i *park and kiss* sustava za što će se prethodno pokrenuti izrada odgovarajućih dokumenta za njihovu realizaciju. Isto tako, provedba nameće ispitivanje mogućnosti



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

za realizacijom novih parkirališta (garaža) kako bi se riješio problem parkiranja u Gradu, posebice u Šibeniku. Provedbom daljnjih aktivnosti naglasak će biti stavljen na povezivanje parkinga s postojećim (novim) linijama javnog gradskog prijevoza te osmišljavanje kvalitetnog modela za povezivanje najopterećenijih lokacija kroz korištenje održivijih oblika povezivanja. Budući da financiranje ovih aktivnosti ima visoku prihvatljivost u OP-u Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. te u budućim projektima kojima se promiče održiva urbana mobilnost očekuje se potpuna suradnja nadležnih tijela (Grada, prijevoznika i Uprava) u pripremi i provedbi projekata. Realizacija aktivnosti planirana je do 2023. g.

Mjera 3.2.1. Rekonstrukcija i obnova luka namijenjenih za individualni pomorski prijevoz

Ovom mjerom predložene su aktivnosti uređenja luka namijenjenih individualnom pomorskom prijevozu. Važnost provođenja ove mjere Master plana leži u činjenici nedostataka prostranih, modernih i funkcionalnih komunalnih lučica, odnosno luka otvorenih za javni promet lokalnog i županijskog značaja koje su prilagođene potrebama lokalnog stanovništva. Budući da pojedinačni zahvati u tim lukama uvelike ovise o dostupnim financijskim sredstvima, daljnja dinamika realizacije navedenih aktivnosti (priprema dokumentacije) biti će određena mogućnostima financiranja od strane Županije, Grada i Lučke uprave ŠKŽ. Kao primjer daljnje provedbe mjere poslužit će recentno uređenje uvale Vrnaža u kojoj je tijekom 2016. g. započelo uređivanje obale i izgradnja vezova za brodice lokalnog stanovništva. Realizacija aktivnosti planirana je do 2023. g.

3.2.2. Uvođenje sustava za bolju pristupačnost lukama namijenjenim za individualni pomorski prijevoz

Nastavno na prethodnu mjeru, na lokacijama Crnica i Mandalina predviđen je i razvoj *park and boat* i *park and sail* sustava čime će navedene lokacije postati intermodalna čvorišta na kojima će se lomiti tokovi cestovnog, brodskog i autobusnog prometa. Budući da su ova i prethodna mjera prihvatljive za financiranje unutar OP „Konkurentnost i kohezija“ 2014. -2020. očekuje se kako će Grad i ostala nadležna tijela provesti inicijalne aktivnosti potrebne za osmišljavanje i prijavu projekta za sufinanciranje iz fondova Europske unije. Realizacija aktivnosti planirana je do 2021. g.

Mjera 3.3.1. Poboljšanje postojećih pješačkih zona

Provedbom ove mjere osigurat će se podrška za pripremu projekata kojima će se unaprijediti pješačke zone na području Grada, posebice Šibenika. Sukladno navedenom, provest će se istraživanja za razvoj selektivnih oblika komuniciranja kroz izradu različitih tehničko-tehnoloških studija za kretanje



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

pješaka (elevatori, dizala, pontoni, pješačke pasarele, eskalatori, žičare, uspinjače i sl.). Glavni inicijator budućih aktivnosti bit će Grad Šibenik koji će zajedno s zainteresiranim dionicima iz privatnog i javnog sektora pripremiti svu potrebnu dokumentaciju za provedbu budućih projekata kojima će se omogućiti daljnja valorizacija prepoznatljivih gradskih atrakcija. Realizacija mjere očekuje se u srednjoročnom periodu provedbe Plana pri čemu se najranije može realizirati urbani eskalator Dolac – Sv. Mihovil za čiju realizaciju projektni prijedlog već postoji. Daljnje provedbene aktivnosti obuhvatit će izradu Studije i ostale potrebne dokumentacije za izgradnju žičare Tvrđava Sv. Mihovil – Tvrđava Sv. Ivan – Šubićevac kojom bi se omogućila daljnja turistička valorizacija tvrđave te ujedno razvio novi oblik sustava javnog prijevoza. Realizacija aktivnosti planirana je do 2026. g.

Mjera 3.3.2. Izgradnja i rekonstrukcija pješačke infrastrukture

Provedbom ove mjere osigurat će se izgradnja i rekonstrukcija potrebne pješačke infrastrukture kako bi se valorizirale prepoznatljive turističke atrakcije na području Grada. Kako bi se osigurale nove pješačke komunikacije, provest će se aktivnosti kojima će se osigurat propusnost i dostupnost urbanih i topografskih čvorišta na području Šibenika kojeg karakterizira specifična morfologija koja utječe na smanjenu dostupnost pojedinih gradskih atrakcija (utvrde i ostali vrijedni lokaliteti). Realizacija mjere očekuje se u srednjoročnom periodu provedbe Plana pri čemu se najranije se nakon izrade dokumentacije najranije može početi s realizacijom urbanog eskalatora Dolac – Sv. Mihovil Daljnje provedbene aktivnosti obuhvatit izgradnju žičare Tvrđava Sv. Mihovil – Tvrđava Sv. Ivan – Šubićevac kojom bi se omogućila daljnja turistička valorizacija tvrđave te ujedno razvio novi oblik sustava javnog prijevoza. Uz navedeno, očekuje se održavanje postojećih i izgradnja novih pješačkih zona za što će biti potrebna suradnja između Grada i nadležnih Uprava koje će prema dostupnim financijskim sredstvima i kapacitetima razvijati novu infrastrukturu. Realizacija aktivnosti planirana je do 2026. g.

Mjera 3.4.1. Izgradnja nove i poboljšanje postojeće biciklističke infrastrukture

Razvoj biciklističke infrastrukture na području Šibenika ima visok prioritet u postizanju veće urbane mobilnosti lokalnog stanovništva i turista. Kako bi se to ostvarilo, Grad Šibenik će u suradnji s Hrvatskim cestama i ostalim dionicima zainteresiranima za unaprjeđenje biciklističke infrastrukture provesti aktivnosti kojima će se omogućiti kvalitetan razvoj ovog podsektora prometa. Tijekom provedbe Master plana očekuje se izrada većeg broja studija i projekata kojima će se omogućiti gradnja biciklističkih staza na postojećim prometnicama (ukoliko za to ima dovoljno prostora) te osigurati kvalitetnija valorizacija postojećih cikloturističkih ruta na području Grada. Provođenje navedenih



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

aktivnosti prihvatljive su za pripremu i provedbu projekata čije je financiranje omogućeno OP „Konkurentnost i kohezija 2014. -2020.“ što znači kako se realizacija mjere očekuje u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju provedbe Master plana. Posebnom mjerom tijekom provedbe Master plana, nastojat će se omogućiti opremanje postojećih biciklističkih staza i cikloturističkih ruta. Dinamika provođenja ovih aktivnosti ovisit će o mogućnostima realizacije izgradnje staza i ruta te će se u skladu s tim provoditi daljnje aktivnosti pojedinačnih manjih zahvata duž staza i ruta poput izgradnje manjih stanica i parkinga za što će biti potrebno pripremiti svu potrebnu tehničku dokumentaciju te zadovoljiti sve zakonske određene procedure zaštite okoliša (Strateška procjena utjecaja na okoliš) i provedbe projekata (građevinska dozvola). Mogućnosti financiranja ovih aktivnosti tijekom provedbe Plana ovisit će o narednim financijskim planovima Grada Šibenika, Šibensko – kninske županije, Županijske uprave za ceste koji će kao nositelji ili projektni partneri podržati provođenje budućih aktivnosti za provođenje mjere čija se realizacija očekuje tijekom kratkoročnog (na postojećim stazama i rutama) i srednjoročnog razdoblja (na budućim stazama i rutama) provedbe Master plana. Ovom mjerom predviđeno je daljnje promicanje i poticanje korištenja sustava javnih gradskih bicikala. Obzirom da inicijalna infrastruktura za daljnji razvoj postoji (uređeno sedam lokacija), očekuje se kako će postojeći sustav tijekom provedbe Master plana dodatno proširiti kroz izgradnju novih stanica što će imati utjecaj i na postupno povećanje broja korisnika. U skladu s tim, očekuje se učinkovita suradnja Grada Šibenika i postojećeg pružatelja usluga u aktivnostima unaprjeđenje postojeće usluge. Realizacija aktivnosti planirana je do 2021. g.

Mjera 3.4.2. Razvijanje novih biciklističkih ruta i staza

Nastavno na prethodnu mjeru, sljedećom će se provesti aktivnosti izgradnje signalizacije i opremanja postojećih biciklističkih staza i cikloturističkih ruta. Dinamika provođenja ovih aktivnosti ovisit će o mogućnostima realizacije izgradnje staza i ruta te će se u skladu s tim provoditi daljnje aktivnosti vizualnog označavanja postojećih te novih staza i ruta. Mogućnosti financiranja ovih aktivnosti tijekom provedbe Plana ovisit će o narednim financijskim planovima Grada Šibenika, Šibensko – kninske županije, Županijske uprave za ceste koji će kao nositelji ili projektni partneri podržati provođenje budućih aktivnosti za provođenje mjere čija se realizacija očekuje tijekom kratkoročnog (na postojećim stazama i rutama) i srednjoročnog razdoblja (na budućim stazama i rutama) provedbe Master plana. Realizacija aktivnosti planirana je do 2021. g.

Mjera 3.4.3. Promoviranje korištenja bicikala

Usporedno s provođenjem narednih aktivnosti izgradnje biciklističke infrastrukture i vizualnog označavanja postojećih novih ruta i staza, na području Grada provest će se kampanje kojima će se



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

promovirati korištenje bicikla kao ravnopravnog prijevoznog sredstva. U skladu s tim, nadležni će dionici (Grad Šibenik, Šibensko – kninska županija, MUP i ostali dionici) provesti različite promotivne i edukativne aktivnosti kojima će se postupno razviti svijest o mogućnostima korištenja bicikla za svakodnevna putovanja što će imati efekt na povećanje zdravlja lokalnog stanovništva (turista) i zaštitu okoliša. Provedba ovih aktivnosti prihvatljiva za financiranje unutar budućih projekata urbane mobilnosti kroz OP „Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.“ kojim se uz osnovne elemente projekta (izgradnja infrastrukture i sl.) omogućuje i financiranje troškova promidžbe i vidljivosti za projekt što ukazuje na visoku mogućnost ostvarenja predviđenih aktivnosti. Realizacija aktivnosti planirana je do 2019. g.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Cilj 4

Posljednjim ciljem Master plana zamišljeno je provođenje aktivnosti integracije intermodalnog prijevoza i upravljanje mobilnošću prometa i roba. Ukoliko se predložene mjere stave u kontekst unaprjeđenja upravljačkog, organizacijskog i infrastrukturnog razvoja intermodalnih rješenja u Gradu biti će potrebno razviti institucionalnu sposobnost za pripremu projekata te upravljanje i apsorpciju sredstava u skladu s pravilima i procedurama koja pripisuju nadležna tijela.

Mjera 4.1.1. Uspostavljanje novog modela upravljanja mobilnošću prometa i roba; unaprjeđenje organizacijskih i operativnih postavki sustava i suradnje među mjerodavnim dionicima

Ovom mjerom predviđeno je unaprjeđenje sigurnosti prometnog sustava kojim će se u skladu s dinamikom rješavanja crnih točaka u Gradu osigurati efikasan sustav praćenja. Analizom postojeće organizacije prometa identificiran je veći broj problematičnih lokacija u Gradu koje je potrebno sanirati i ukloniti, posebice na ulazu u samo naselje Šibenik. Isto tako, unutar same strukture Šibenika postoji veći broj točaka (posebice u komunikaciji sjever – jug) na kojima se povećava rizik od prometnih nesreća. U skladu s tim, tijekom provođenja ove mjere poboljšat će se stanje sigurnosti u prometu kroz sanaciju i otklanjanje crnih točaka u prometu što će se omogućiti kroz prikupljanje i sistematizaciju podataka u suradnji s nadležnim tijelima (Grada Šibenika, Šibensko – kninske županije, MUP-a Županijske uprave za ceste, Hrvatskih cesta i Hrvatskih autocesta) na provođenju daljnjih aktivnosti.

Provedbom ove mjere će se u narednom periodu pokušati unaprijediti suradnja između svih dionika koji sudjeluju u kreiranju prometnih politika na području Grada. To se posebice odnosi na podizanje efikasnosti usluge u javnom gradskom i prigradskom prometu u kojem će pružatelji usluga u brodskom, autobusnom i željezničkom prometu (Autotransport d.o.o., Jadrolinija d.o.o., HŽ i ostali prijevoznici) uspostaviti efikasan model organizacije voznih redova čime će se unaprijediti postojeća usluga. Ovom mjerom predviđeno je podizanje financijske održivosti sustava javnog gradskog prometa za čije će se potrebe izraditi Studijska analiza ponude i potražnje te organizacije linija JGP-a. Sukladno tome, tijekom provođenja mjere provest će se detaljna analiza troškova pružanja usluge u javnom gradskom i prigradskom prijevozu (autobusnom, pomorskom i željezničkom) kojim će se omogućiti postupno povećanje iskorištenosti postojećih kapaciteta te definirati okvir za provođenje daljnjih potrebnih koraka kako bi postojeći prometni javni prometni sustav bio što financijski isplativiji. Budući da je nedovoljna financijska održivost prepoznata kao jedan od glavnih razvojnih izazova koji



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

se obrađuju u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014. – 2030. aktivnosti će se provoditi tijekom cijelog razdoblja provedbe Master plana.

Mjera 4.1.2. Smanjenje prometnog opterećenja u centru grada

Unapređenje prometnog sustava kroz organizacijsko i operativno ustrojstvo, s ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava jedan je od prioriteta kojim će se tijekom provedbe pokušati riješiti prepoznati prometni problemi na području Grada. Budući da u užem centru Šibenika postoji problem zagušenosti prometnica koji onemogućuje efikasnu organizaciju javnog gradskog prometa i prometa u mirovanju, provedbom ove mjere predviđena je primjena odgovarajućeg modela regulacije prometa prema prometnoj potražnji i prometnom opterećenju i formiranje jasno označenih pješačkih staza prema glavnim turističkim atrakcijama uvođenje restrikcija prometa u centru grada.

U skladu s tim, očekuje se suradnja svih relevantnih aktera koji sudjeluju u kreiranju prometne politike Grada – gradske vlasti, Hrvatske ceste i Županijska uprava za ceste koji će zajednički raditi na uspostavljanju novog modela regulacije prometa. Budući da postojeći prometni model predviđa znatno smanjivanje dotoka vozila u središte Grada, očekuje se kako će se za potpuno provođenje mjere pripremiti projekt koji će biti sufinanciran iz sredstava EU nakon pripreme potrebne ekonomsko – tehničke, tehničke dokumentacije te zadovoljenja svih ostalih uvjeta. Realizacija aktivnosti planirana je do 2021. g.

Mjera 4.1.3. Izmještanje tranzitnog prometa izvan grada

Postojeći prometni sustav na području Šibenika dugoročno je opterećen tranzitnim prometom koji onemogućuje efikasnu organizaciju prometa u samom naselju. Dugogodišnji problem saturacije glavnih gradskih prometnica koji je posebice izražen tijekom ljetnih mjeseci još uvijek nije riješen uspostavljanjem kvalitetnog prometnog modela preraspodjele prometnih tokova. Kako bi postojeći prometni sustav postigao optimalnu učinkovitost, provest će se aktivnosti proširenja postojećih prometnica i izgraditi nove (Šibenska obilaznica) čime će se omogućiti smanjivanje opterećenosti postojećih prometnica. Budući da su inicijalne aktivnosti rasterećivanja prometne mreže započele izgradnjom novih čvorova (Meterize i Rokići), tijekom provedbe Plana očekuje se uvrštavanje planirane obilaznice u proračune Grada i Županije čime će se provesti inicijalne aktivnosti prikupljanja dokumentacije za realizaciju mjere. Realizacija aktivnosti planirana je do 2036. g.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Mjera 4.1.4. Poboljšanje pristupačnosti, funkcionalnosti i atraktivnosti usluga javnog prijevoza korisnicima

Uvođenje novog modela naplate u JGP, specifična je mjera kojom će se postojeća usluga prilagoditi imovinskom statusu korisnika. Ono uključuje postupno redefiniranje financijskih aspekata prijevoza putnika bilo da se radi o cijeni vozne karte ili tarife, prilagođenosti tarife pojedinim kategorijama putnika i načinu prodaje karte.

Iako uz cijenu karte postoji povećani broj problema koji onemogućuje pružanje kvalitetne usluge JGP-a, financijski aspekt pružanja usluge vrlo je važan segment koji utječe na odabir prijevoznog sredstva. To se posebice odnosi na nemogućnost stvaranja jedinstvenog tarifnog sustava za više oblika prometa koji će biti prilagođen imovinskom statusu postojećih korisnika: umirovljenika, učenika i radnika te ostalih korisnika. Tijekom provođenja mjere očekuje se postupno uvođenje sustava s jedinstvenom kartom. Stupanj integracije tarifnog sustava i vrsta karata i tehnologije koje će se upotrebljavati (jednosmjerne karte i/ili e-karte, pametne karte ili beskontaktno plaćanje itd.) analizirat će se slučaj po slučaj (za svaku pojedinačnu vrstu prometa) između svih prijevoznika koji će poduzeti inicijalne aktivnosti procjene cijene vlastite usluge. To će ujedno biti temelj za pronalaženje modela (subvencioniranje i drugi modeli) za uvođenje budućeg jedinstvenog sustava naplate karata (*multiticketing*) kojim će kombinirati više sredstava prijevoza. Budući da je nadležnost provođenja ove mjere u nadležnosti različitih pružatelja usluga kao i različitih izvora financiranja bit će potrebno uspostaviti kvalitetnu koordinaciju kako bi se predviđene aktivnosti do kraja provele. Sukladno tome, očekivani rok provedbe mjere moguć je do 2021. godine.

Mjera 4.1.5. Poboljšanje sustava upravljanja prometom za potrebe pješaka i biciklista

Ovom mjerom predviđeno je uvođenje pametnih sustava upravljanja prometom za potrebe pješaka i biciklista. Sukladno tome, tijekom provedbe ove mjere, aktivnosti će obuhvatiti uvođenje pametnih semafora i potrebne signalizacije koja će biti prilagođena njihovim potrebama. Dinamika provođenja mjere ovisit će uvelike o financijskim sredstvima koja će izdvojiti nadležna tijela (HC, Županijska uprava za ceste, Grad, MPPI) za implementaciju ITS sustava i realizaciju predviđenih prometnica i sličnih zahvata tijekom kojih će se voditi računa i o uvođenju suvremenih prometnih rješenja za njihove potrebe. Realizacija aktivnosti planirana je do 2021. g.

Mjera 4.2.1. Uvođenje inteligentnog prometnog sustava

Uvođenje inteligentnog prometnog sustava vrlo je važna stavka u osiguravanju povezanosti i učinkovitosti više oblika prometa u Gradu Šibeniku. Dakle, tijekom provedbe ove mjere očekuje se



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

postupno uvođenje automatiziranog sustava informacija i sigurnosnog nadzora prometnog sustava koji će povećati učinkovitost transportnih i logističkih procesa, povećanje protočnosti i sigurnosti prometa, pružiti kvalitetnija usluga za sve korisnike te povećanje zaštite okoliša. Daljnje aktivnosti obuhvatit će uspostavljanje i primjenu sustava nadzora i upravljanja prometnim sustavima (ITS sustava) koji ima visoku opravdanost za sufinanciranje iz fondova EU kao prihvatljiva aktivnost unutar „OP Konkurentnost i kohezija“ 2014. 2020. Budući da projektni prijedlog još uvijek nije osmišljen, očekuje se kako će se u kratkoročnom razdoblju provedbe Master plana provesti aktivnosti prikupljanja dokumentacije, dok će se u srednjoročnom razdoblju krenuti s provedbom konkretnih aktivnosti do kada bi se trebale poduzeti i aktivnosti unaprjeđenja ostalih vidova prometa. Budući da uvođenje inteligentnih sustava ima vrlo veliku važnost u unaprjeđenju regionalne i nacionalne prometne mreže, očekuje se da uvođenje istog na područje Grada Šibenika bude integralni projekt koji će biti prepoznat kao dio uvođenja identičnih sustava na razini funkcionalne regije i države. U skladu s tim, očekuje se daljnja suradnja svih nadležnih tijela koja će sudjelovati u uvođenju sustava. Realizacija aktivnosti planirana je do 2021. g.

Mjera 4.2.2. Nadogradnja infrastrukture postojećeg sustava u intermodalni sustav temeljen na ekološkim i inovativnim rješenjima

Uvođenjem intermodalnosti u postojeću infrastrukturu odnosit će se na postupno povećanje broja intermodalnih točaka u Gradu Šibeniku za potrebe javnog gradskog pomorskog, autobusnog i željezničkog prijevoza. Sukladno tome, provest će se tehnički zahvati i adaptacija postojećeg sustava u intermodalni sustav koji će biti temeljen na suvremenim praksama koje će biti inovativne i ekološki održive. Najveći naglasak staviti će se na izgradnju tzv. HUB-ova za potrebe javnog gradskog pomorskog prometa u skladu s prepoznatim potrebama unutar već izrađene Studije unaprjeđenja javnog gradskog pomorskog prometa. Dinamika realizacije mjere ovisit će o dinamici pripreme potrebne studijske i tehničke dokumentacije koja će povećati razinu pripremljenosti za financiranje i implementaciju. U skladu s tim, očekuje se puna suradnja svih dionika prilikom provođenja daljnjih aktivnosti u obliku partnerskog sporazuma koji će odrediti financijske udjele dionika u ukupnom ili djelomičnom trošku pripreme i provedbe projekata.

Ovom mjerom predviđeno je poduzimanje konkretnih aktivnosti oko integracije svih vrsta javnog prijevoza kroz precizno definiranje budućih intermodalnih točaka za što će se izraditi potrebne studije ili iskoristiti predložena rješenja unutar već donesenih dokumenata. U skladu s tim, na lokacijama Zlarin, Mandalina i Crnica uspostaviti će se intermodalna čvorišta koja će integrirati brodski, autobusni i automobilski promet. Nakon izrade studijske analize i valorizacije dodatnih predloženih rješenja



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

poduzet će se daljnji koraci prikupljanja odgovarajuće ekonomsko – tehničke (studije izvodljivosti, analize troškova i koristi) i tehničke (idejni, glavni i izvedbeni projekt) dokumentacije, odnosno zadovoljenja svih zakonskih procedura vezanih zaštitu okoliša i prirode te ostalih zahtijevanih akata kojima se odobrava provedba aktivnosti. Realizacija aktivnosti planirana je do 2021. g.

Mjera 4.3.1. Uvođenje višenamjenskih staza i zona za javni i privatni teretni prijevoz

Provedbom ove mjere predviđeno je rješavanje problema prijevoza tereta na području Grada Šibenika. Sukladno tome, očekuje se pronalaženje odgovarajućih rješenja kojima će se pronaći i urediti odgovarajuće površine za potrebe prijevoza tereta na području Grada kako bi se omogućilo povećanje protočnosti glavnih gradskih prometnica. Sukladno tome, tijekom provedbe mjere očekuje se puna suradnja između nadležnih tijela Grada, HC-a, Županijske uprave za ceste koje će zajednički pronaći odgovarajuće rješenje. Realizacija aktivnosti planirana je do 2026. g.

Mjera 4.3.2. Reorganizacija prijevoza tereta u povijesnoj gradskoj jezgri

Uz to, za potrebe unaprjeđenja energetske i organizacijske učinkovitosti prometa u staroj gradskoj jezgri gdje prevladavaju pješačke zone planira se nabava električnih vozila za logističku opskrbu (prijevoz tereta). Dinamika provedbe aktivnosti najprije će ovisiti o izradi tehničkih specifikacija i ostale popratne dokumentacije potrebne kako bi se ove aktivnosti pripremile za sufinanciranje iz fondova EU. One će najprije uključiti izradu Studije izvodljivosti uvođenja ekoloških autobusa u linije JGP-a te Studijsku analizu logističkog koncepta dostavnog prometa. Budući da financiranje ovih aktivnosti ima visoku prihvatljivost u OP-u Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. očekuje se potpuna suradnja prijavitelja i nadležnih tijela u pripremi i provedbi projekata. Realizacija aktivnosti planirana je do 2019. g.

Mjera 4.4.1. Stvaranje statističke baze u suradnji s koncesionarima javnog prijevoza

Navedenom mjerom tijekom provedbe Master plana poduzet će se aktivnosti uvođenja modernih informacijsko – tehnoloških rješenja u sustav praćenja potražnje za pojedinom vrstom javnog prijevoza. U tu svrhu uspostaviti će se baza praćenja prometne potražnje koja će poslužiti kao vrijedan planerski alat organizacije prometovanja koji će omogućiti postupno povećanje efikasnosti javnog prijevoza Grada. Tijekom provođenja mjere očekuje se uvođenje nabava softvera i ugrađivanje potrebne opreme za automatsko brojanje u sva vozila JGP-a (pronalaženje rješenja u obliku automatskog skenera, detektora pritiska, integrirani infracrveni LED čitači, brojanje prislanjanjem magnetske kartice i drugih rješenja). Realizacija aktivnosti planirana je do 2026. g.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Mjera 4.4.2. Uvođenje sustava za automatsko brojanje putnika

Nastavno na prethodnu mjeru kojom će se uspostaviti sustav za automatsko brojanje korisnika javnog prometa, ova će iskoristiti za procjene protoka u pojedinim prijevoznim sredstvima prema trasama linija, zatim linijama gdje se pojavljuje maksimalan protok te variranje protoka u vremenu. U skladu s tim, očekuje se promjena praćenja brojnosti linija ručnog brojanja putnika s automatskim čime će se dobiti sređeni i uređeni podaci visoke točnosti kojima će se ujedno omogućiti i višednevno brojanje putnika na istoj liniji u cilju detektiranja varijacija broja putnika. Budući da je analizom ustanovljena niska iskorištenost kapaciteta postojećih prometnih sredstava izvan turističke sezone, uvođenjem ovog sustava omogućit će kvalitetno planiranje tijekom pružanja usluge u dnevnim i sezonskim vršnim opterećenjima. Ove aktivnosti prihvatljive su za uspostavljanje sustava nadzora i upravljanja prometnim sustavima kao inovativnih tehnologija unutar OP-a Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. što znači da se očekuje poduzimanje konkretnih koraka u pripremi potrebne dokumentacije za prijavu budućeg projekta koji će se sufinancirati iz fondova EU te ostalih sredstava. Realizacija aktivnosti planirana je do 2026. g.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

9.2. Scenarij provedbe strategije koji uzima u obzir sve mjere

Strateški okvir definiran Master planom definirao je četiri cilja i niz mjera koje su predložene na temelju prethodno definirane vizije budućeg razvoja prometnog sustava Grada. One odražavaju definirane razvojne potrebe i potencijale rješavanja prometnih problema Grada na temelju već prethodno izrađenih strateških dokumenata te sveobuhvatnog istraživanja koje je provedeno anketnim istraživanjem te definiranjem scenarija razvoja buduće prometne mreže. Ukoliko se tijekom provedbe provedu sve predložene aktivnosti razrađene unutar mjera navedene će biti potrebno razraditi i po potrebi uskladiti s Planom razvojnih programa Grada Šibenika. U skladu s tim, očekuje se daljnje planiranje aktivnosti na temelju dostupnih izvora financiranja iz državnog, županijskog, gradskog proračuna te ostalih izvora financiranja koji će svojim planovima i programima određivati dinamiku daljnjih aktivnosti. Definirane aktivnosti, pritom nemaju iste rokove i težinu provedbe što je potrebno uzeti u obzir prilikom planiranja proračuna za podršku provedbenih aktivnosti, odnosno kroz razradu u daljnjim studijama (studija predizvodljivosti, studija izvodljivosti, analiza troškova i koristi (CBA). U skladu s tim, budući pozivi za dostavu projektnih prijedloga otvarat će se ograničeno, tek nakon zajedničke pripreme i suradnje Grada te drugih nadležnih dionika koji će sudjelovati na projektu.

Mogućnost provođenja Master planom predviđenih mjera, tijekom narednog perioda, može biti otežana zbog nedostatka tehničke dokumentacije, odnosno eksternih faktora koji mogu utjecati na konačnu realizaciju mjerama predviđenih aktivnosti. S obzirom da se radi o aktivnostima kojima bi operativno/organizacijski i infrastrukturno poboljšao prometni sustav Grada Šibenika u nacionalnom, regionalnom i lokalnom kontekstu biti će potrebno postići sektorsku integraciju predviđenih mjera koje će obuhvatiti provođenje aktivnosti i projekata u cestovnom, pomorskom, željezničkom te javnom gradskom i prigradskom prijevozu. U skladu s tim, očekuje se kako će Grad Šibenik ostvariti suradnju s ostalim jedinicama lokalne i regionalne samouprave te na razini Županije i funkcionalne regije (Zadarska, Šibensko – kninska, Splitsko – dalmatinska). Dakle, scenarij koji bi uzeo u obzir sve mjere vrlo je kompleksan proces prilikom kojeg će biti potrebno poduzeti niz koraka kojima bi se pripremio organizacijski, financijski, planerski i komunikacijski proces za postizanje međuovisnosti i komplementarnosti provedbe mjera.

Za potrebe provedbe plana napravljen je detaljniji plan provedbe za kratkoročno 4-5 godišnje jer je se razrada planiranih aktivnosti može okvirno procijeniti s obzirom na planirane proračune tijela



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

nadležnih za provedbu. potrebe izrade Master plana formiran je lokalni projektni ured u gradu Šibeniku.

Tablica 26. Plan provedbe Master plana održive urbane mobilnosti Grada Šibenika

R.br.	Naziv cilja /prioriteta/mjere/APP	Odgovornosti za provedbu	Razdoblje provedbe	Pokazatelji	
				Naziv	Mjerilo (jedinica)
1.	Snažna prometna integriranost Šibenika u kontekstu funkcionalnih regija				
1.1.	Razvoj i unaprjeđenje usluge javnog cestovnog prijevoza na širem području Grada Šibenika				
1.1.1.	Poboljšanje organizacije i regulacije prometa u zoni autobusnog kolodvora	Grad Šibenik, Gradski parking d.o.o.	2021.	povećanje javnog prijevoza (autobusom, željeznicom, vodnim putem) u odnosu na korištenje privatnih automobila	%
				površina novouređenih operativnih dijelova autobusnog kolodvora	%
				povećanja broja putnika autobusnog kolodvora	broj/godina
				smanjenje trajanja putovanja na uskim grlima	min
1.1.1.1.	Utvrđivanje načina reorganizacije prometovanja određenih autobusnih linija s autobusnog kolodvora Šibenik				
1.1.1.2.	Uređenje zone autobusnog kolodvora za sigurnije i učinkovitije prometovanje				
1.1.2.	Uvođenje novih međuzupanijskih autobusnih linija	Grad Šibenik (Gradski parking d.o.o.)	2021.	povećanja populacije unutar 1 km od veze javnim prijevozom s regionalnim centrom (centrima)	%
				povećanja korištenja javnog prijevoza (autobusom, željeznicom, vodnim putem) u odnosu na korištenje privatnih automobila	%
				povećanja međuzupanijskih linija	broj/godina
				smanjenja vremena putovanja između funkcionalnih regija	min



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj

1.1.2.1.	Utvrđivanje potrebe za uvođenjem novih međužupanijskih autobusnih linija				
1.1.2.2.	Reorganizacija postojećih i uvođenje novih linija međužupanijskog prometa				
1.1.3.	Uvođenje izravnih autobusnih linija koje povezuju Grad i zračne luke Split i Zadar	Grad Šibenik	2019.	Izravne linije prema zračnim lukama Split i Zadar	broj
				Smanjenja vremena putovanja prema/iz/kroz funkcionalnu regiju	min
				Broj dolazaka i noćenja turista na području Grada	broj
1.1.3.1.	Utvrđivanje prihvatljivog tipa prijevoza, frekvencije, potrebnih kapaciteta i sl.				
1.1.3.2.	Odabir modela upravljanja				
1.1.3.3.	Natječaji za operatera				
1.1.4.	Uspostavljanje partnerstva za urbanu mobilnost na razini funkcionalne regije	Grad Šibenik	tijekom cijelog razdoblja provedbe	Broj pripremljenih projekata urbane mobilnosti na razini Grada i funkcionalne regije	broj
1.1.4.1.	Suradnja prijevoznika, Grada i ostalih nadležnih tijela u pripremi projekata urbane mobilnosti				
1.2.	Razvoj infrastrukture i usluga pomorskog prometa				
1.2.1.	Rekonstrukcija postojećih luka i pristaništa nacionalnog značaja (novi putnički terminal)	Grad Šibenik, Lučka uprava ŠKŽ, Lučka uprava Šibenik	2021.	Duljina novih i nadograđenih obala luka nacionalnog, županijskog i lokalnog značaja	m ²
				Izgrađen putnički terminal (Gat Vrulje)	1
1.2.1.1.	Podrška aktivnostima racionalizacije luka				
1.2.1.2.	Usklađivanje prostorno planske dokumentacije				
1.2.1.3.	Izrada projektno tehničke dokumentacije za izgradnju novog terminala (Gat Vrulje)				
1.2.2.	Unaprjeđenje Gradske luke Šibenik za potrebe putničkog prijevoza		2026.	smanjenja vremena putovanja prema/od/između naseljenih otoka	min



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj

		Grad Šibenik, Lučka uprava Šibenik		Površina novih i nadograđenih obala luke Šibenik	m ²
				Uspostavljeni plovni putovi međunarodnog značenja	1
1.2.2.1.	Opremanje luke popratnim sadržajima i uslugama				
1.2.2.2.	Podrška aktivnostima uspostavljanja plovnih putova međunarodnog značaja: Šibenik - plovni put Rijeka-Mediteran, Šibenik-Zadar-Ancona, odnosno Šibenik-Ancona				
1.3.	Unapređenje usluge i mreže željezničkog prometa				
1.3.1.	Izgradnja novih i modernizacija postojećih pruga	HŽ infrastruktura	2026.	 smanjenja vremena putovanja prema/iz/kroz funkcionalnu regiju	min
				povećanja udjela željeznica u modalnoj raspodjeli u prijevozu tereta	%
				Duljina obnovljenih pruga	m²
1.3.1.1.	Podrška u izradi dokumentacije za izgradnju pruga: Gračac - Radučić - Oklaj - Pokrovnik - Perković - Šibenik/Split, Pruga za posebni promet - industrijski kolosijek (ind. Podi)				
1.3.1.2.	Elektrifikacija pruga				
1.3.1.3.	Usklađenost prostorno planske dokumentacije s planovima razvoja novih željezničkih koridora				
1.3.1.4.	Podrška aktivnostima modernizacije postojećih željezničkih pruga, kolodvora i stajališta				
1.3.2.	Poboljšanje usluge željezničkog prometa za dnevne migracije (frekventnije linije, povećanje kvalitete usluge i usklađivanje s ostalim oblicima prometa)	HŽ putnički prijevoz	2026.	povećanja korištenja javnog prijevoza u odnosu na korištenje privatnih automobila	%
				populacije unutar 400 m od stanice javnog prijevoza	%
				smanjenja u vremenu putovanja na liniji Šibenik - Perković	min



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

				povećanja broja dnevnih polazaka na liniji Šibenik – Perković	broj
1.3.2.1.	Subvencioniranje cijene karte za željeznički promet				
1.3.2.2.	Podrška usklađivanju voznog reda s potrebama stanovništva				
1.3.2.3.	Podrška usklađivanju voznog reda s linijama drugih vrsta prometa				
1.4.	Razvoj sustava zračnog prometa				
1.4.1.	Uspostavljanje sustava interventnog zračnog prometa	Grad Šibenik, ŠKŽ	2021.	Broj novoizgrađenih helidroma	broj
				smanjenja u vremenu putovanja kroz funkcionalnu regiju	min
				smanjenja vremena putovanja prema/od/između naseljenih otoka	min
1.4.1.1.	Podrška smještaju heliodroma na prostoru Grada Šibenika				
1.4.1.2.	Smještaj helidroma na otoku Žirju kao i interventni helidromi u Šibeniku i na otocima Zlarinu, Kapriju i Žirju				
1.4.2.	Uspostavljanje sustava putničkog zračnog prometa u lučkom području	Grad Šibenik, Lučka uprava Šibenik, Lučka uprava ŠKŽ, Lučka kapetanija Šibenik	2019.	Dozvole kojima se odobrava slijetanje i polijetanje hidroaviona iz luka nacionalnog, županijskog i lokalnog značaja	broj
				smanjenje vremena putovanja prema/od/između naseljenih otoka	min
1.4.2.1.	Izgradnja potrebne infrastrukture u lučkom području za putnički zračni promet (terminali, prihvat hidroaviona)				
1.4.2.2.	Utvrđivanje prihvatljivog tipa prijevoza, frekvencije, potrebnih kapaciteta i sl.				



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj

1.4.2.3.	Odabir modela upravljanja				
1.4.2.4.	Natječaji za operatera				
1.4.2.5.	Nadzor provedbe				
1.5.	Unapređenje cestovne prometne povezanosti				
1.5.1.	Izgradnja cestovne infrastrukture usmjerena na poboljšanje prometne povezanosti unutar funkcionalne regije	Grad Šibenik , Hrvatske ceste, Ceste Šibenik, Županijska uprava za ceste ŠKŽ	tijekom cijelog razdoblja provedbe	smanjenje vremena putovanja	min
				smanjenje vremena putovanja prema/iz/kroz funkcionalnu regiju	min
				smanjenje žrtava u nesrećama vezanim uz cestovni promet	broj smrtno stradalih
				Duljina novoizgrađenih cesta	km
				Duljina novih obilaznih cesta	km
				Broj izgrađenih križanja i kružnih tokova	broj
1.5.1.1.	Izrada dokumentacije za optimizaciju planirane cestovne infrastrukture: Obilaznica Brodarice, Obilaznica Šibenika, Brza državna cesta Šibenik (luka Šibenik) – Drniš – Knin – granica BiH, cesta Rogoznica – Boraja – D58, Rekonstrukcija državne ceste D8 (2+2) s raskrižjima, Ulica Put Gimnazije –Ulica bana Josipa Jelačića (Šubićevac), Izgradnja deniveliranih križanja, kružnih tokova i slično				
1.5.2.	Poboljšanje organizacije i regulacije prometa	Grad Šibenik, Hrvatske ceste, Ceste Šibenik, Županijska uprava za ceste ŠKŽ	2021.	smanjenje trajanja putovanja na glavnim uskim grlima	min
				smanjenje vremena putovanja prema/iz/kroz funkcionalnu regiju	min
				smanjenje broja žrtava u nesrećama vezanim uz cestovni promet	broj smrtno stradalih
				povećanje broja lokacija na kojima se mjeri brojanje prometa	broj
1.5.2.1.	Eliminacija identificiranih uskih grla u prometnoj mreži				



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

1.5.2.2.	Uvođenje režimskog i jednosmjernog prometa u ljetnim mjesecima				
2.	Jednaka dostupnost javnog prijevoza korisnicima u svim područjima Grada Šibenika				
2.1.	Unaprjeđenje usluge javnog gradskog i prigradskog prijevoza prema otocima				
2.1.1.	Razvoj policentričnog prometnog sustava	Grad Šibenik, ŠKŽ, Agencija za obalni linijski pomorski promet	2021.	smanjenje vremena putovanja prema/od/između naseljenih otoka udio populacije unutar 1 km od veze javnim prijevozom s regionalnim centrom (centrima) uvedene linije i nova čvorišta (HUB-ovi) javnog brodskog prometa	min % broj
2.1.1.1.	Reorganizacija postojećih i uvođenje novih linija: Šibenik – Žirje (via Jadrija, Zlarin, Kaprije), Vodice – Brodarica (via Prvić, Zlarin, Jadrija, Zablaće, Solaris)				
2.1.2.	Uspostava modela održivog prijevoza tijekom cijele godine	Grad Šibenik, Gradski parking d.o.o.	2019.	udio populacije unutar 1 km od veze javnim prijevozom s regionalnim centrom (centrima) smanjenje vremena putovanja prema/od/između naseljenih otoka Uveden novi red plovidbe prema stvarnim potrebama stanovništva i turista	% min 1
2.1.2.1.	Optimizacija reda plovidbe prema potrebama otočnog i obalnog stanovništva te turističkoj potražnji				
2.1.2.2.	Podrška uvođenju novih linija brodskog prometa				
2.1.3.	Uvođenje novih linija javnog brodskog prometa i povećanje frekventnosti polazaka/dolazaka	Grad Šibenik, Grad Vodice,	2019.	udio populacije unutar 1 km od veze javnim brodskim prijevozom s regionalnim centrom (centrima)	%



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj

		ŠKŽ, Gradski parking d.o.o.		smanjenje vremena putovanja	min
				prema/od/između naseljenih otoka	
				novouvedene linije brodskog prometa	broj
				putovanja koja povezuju otoke izvan turističke sezone (tjedno)	broj
				Broj putnika u gradskom prijevozu	broj
2.1.3.1.	Uvođenje novih linija javnog brodskog prometa i povećanje frekventnosti polazaka/dolazaka				
2.1.3.2.	Uvođenje novih i/ili prilagodba postojećih linija brodskog prometa između otoka				
2.2.	Razvoj lučke infrastrukture usmjeren na razvoj javnog prometa				
2.2.1.	Rekonstrukcija i funkcionalna reorganizacija luka od regionalnog i lokalnog značaja za potrebe javnog prijevoza	Grad Šibenik, ŠKŽ, Lučka uprava ŠKŽ, Lučka uprava Šibenik	2019.	Izrađena tehnička dokumentacija	1
				Duljina novih i nadograđenih obala luka regionalnog i lokalnog značaja	m
				rekonstruirane luke (HUB-ovi) otvorene za javni promet	broj
				udio populacije unutar 400 m od stanice javnog prijevoza	%
				nove stanice za punjenje brodova	broj
2.2.1.1.	Podrška izradi dokumentacije za rekonstrukciju i izgradnju luka otvorenih za javni promet				
2.2.1.2.	Rekonstrukcija i izgradnja luka otvorenih za javni promet				
2.2.1.3.	Izgradnja punionica (električnih priključaka) za brodove				
2.2.1.4.	Rekonstrukcija pristaništa za prihvat postojećih i brzih plovila nove generacije				
2.3.	Uvođenje ekološki prihvatljivih oblika javnog brodskog prijevoza				



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj

2.3.1.	Analiza postojećeg sustava javnog brodskog prijevoza	Grad Šibenik, ŠKŽ, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Lučka uprava ŠKŽ, Lučka uprava Šibenik, Lučka kapetanija Šibenik	2019.	Izrađena analiza postojećeg sustava	1
2.3.1.1.	Istraživanje trenutnih kapaciteta i karakteristika javnog brodskog prijevoza				
2.3.2.	Nabava ekološki prihvatljive i energetske učinkovite flote	Grad Šibenik, ŠKŽ, RH	2019.	nova plovila	broj
				povećanje u korištenju vidova prometa bez štetnih emisija	%
				smanjenje starosti flote u obalnom linijskom pomorskom prometu	%
				smanjenje prometno vezanih emisija stakleničkih plinova u odnosu na razine iz 1990	%
2.3.2.1.	Zamjena zastarjelih plovila i nabava novih (električnih) plovila				
2.4.	Poboljšanje javnog gradskog cestovnog prijevoza na području Grada				
2.4.1.	Funkcionalna analiza i reorganizacija postojećeg sustava	Grad Šibenik, Hrvatske ceste, Ceste Šibenik	2021.	povećanje korištenja javnog prijevoza u odnosu na korištenje privatnih automobila	%
				Broj putnika u gradskom prijevozu	broj
				Broj novih korisnika javnog gradskog prijevoza	broj
2.4.1.1.	Potporna reorganizaciji javnog gradskog i prigradskog prijevoza na prostoru Grada				



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

2.4.1.2.	Uvođenje novih i reorganizacija postojećih linija u skladu s potrebama stanovništva i turista				
2.4.2.	Uspostavljanje održivog modela javnog gradskog i prigradskog prijevoza tijekom cijele godine	Grad Šibenik, Hrvatske ceste, Županijska uprava za ceste ŠKŽ, Ceste Šibenik	2021.	Broj novih vozni redova	broj
				Povećanje broja polazaka linija javnog gradskog i prigradskog prijevoza	%
				povećanje duljine mreže linija javnog gradskog i prigradskog prijevoza	km
				povećanje u omjeru prihoda od tarifa/operativni troškovi i troškovi održavanja za usluge javnog prijevoza	%
2.4.2.1.	Optimizacija voznog reda prema potrebama stanovništva				
2.4.2.2.	Optimizacija voznog reda prema turističkoj potražnji				
2.4.2.3.	Povećanje frekventnosti polazaka linija				
2.4.3.	Uvođenje novih i/ili prilagodba postojećih linija u slabije povezanim dijelovima grada	Grad Šibenik, Hrvatske ceste, Županijska uprava za ceste ŠKŽ, Ceste Šibenik	2018.	udio populacije unutar 400 m od stanice javnog prijevoza	%
				povećanje korištenja javnog prijevoza u odnosu na korištenje privatnih automobila	%
				povećanje duljine mreže linija javnog gradskog prijevoza	km
				novi korisnici javnog gradskog prijevoza	broj
2.4.3.1.	Reorganizacija postojećih linija javnog gradskog prometa i uvođenje novih				
2.4.3.2.	Povezivanje Šubičevca s centrom grada nakon izgradnje spojne ceste				
2.5.	Optimizacija linija javnog gradskog prometa				
2.5.1.		Grad Šibenik, Hrvatske ceste,	2018.	povećanje duljine mreže linija javnog gradskog prijevoza	km



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

	Uvođenje novih linija javnog gradskog prometa i povećanje frekventnosti polazaka/dolazaka	Županijska uprava za ceste ŠKŽ, Ceste Šibenik		povećanja u omjeru prihoda od tarifa/operativni troškovi i troškovi održavanja za usluge javnog prijevoza	%
				Usklađeni vozni redovi svih pružatelja usluge javnog gradskog i prigradskog prijevoza	1
2.5.1.1.	Utvrđivanje potreba za uvođenjem novih linija javnog gradskog prijevoza				
2.5.1.2.	Prilagodba polazaka i dolazaka sa stvarnim potrebama svih stanovnika				
2.5.1.3.	Usklađivanje polazaka i dolazaka različitih oblika javnog prometa				
2.6.	Poboljšanje infrastrukture javnog gradskog i prigradskog cestovnog prometa				
2.6.1.	Izgradnja novih te obnova postojećih autobusnih stajališta	Grad Šibenik	2021.	obnovljena i novoizgrađena stajališta	broj
2.6.1.1.	Infrastrukturno opremanje novih i postojećih stanica javnog prijevoza				
2.7.	Uvođenje ekološki prihvatljivih oblika javnog cestovnog prometa				
2.7.1.	Poboljšanje postojećeg voznog parka kroz nabavu novih ekološki prihvatljivih vozila	Grad Šibenik, Gradski parking d.o.o.	2021.	smanjenja prometno vezanih emisija stakleničkih plinova u odnosu na razine iz 1990.	%
				unaprjeđenja energetske učinkovitosti u odnosu na razine iz 1990.	%
				udio obnovljivih izvora energije u prometu	%
				smanjenja prometno povezane razine buke	%
				smanjenja onečišćujućih tvari (PM, NO _x , SO _x)	%
				nova vozila (električna, na plin i biogorivo)	broj
				nove punionice električnih vozila	broj
2.7.1.1.	Nabava ekološki prihvatljivijih vozila (električnih, na plin i biogoriva)				



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

2.7.1.2.	Implementacija električnih punionica za autobuse i automobile				
2.8.	Poboljšanje sustava signalizacije i informiranja u javnom gradskom i prigradskom prometu				
2.8.1.	Uspostavljanje jedinstvene i jasne signalizacije različitih oblika javnog gradskog i prigradskog prometa	Grad Šibenik, Hrvatske ceste, Županijska uprava za ceste ŠKŽ, Ceste Šibenik	2021.	Broj stanica opremljenih elektroničkim uređajima	broj
				Broj stanica na kojima je provedena standardizirano označavanje javnog gradskog i prigradskog prijevoza	broj
2.8.1.1.	Označavanje svih stanica				
2.8.1.2.	Postavljanje osnovnih informacija na stanice i povećanje vidljivosti usluga				
2.8.1.3.	Obilježavanje terminala i stajališta sa svim potrebnim informacijama vezanim za korištenje javnog prijevoza (karte i vozni redovi)				
2.8.1.4.	Postavljanje elektroničkih uređaja s informacijama o dolascima autobusa, brodova i vlakova				
2.8.2.	Provođenje kampanja kojima se promiče korištenje javnog gradskog i prigradskog prometa	Grad Šibenik, ŠKŽ	2021.	Broj održanih javnih rasprava, radionica i promocija kojima se potiče korištenje javnog gradskog i prigradskog prijevoza	broj
2.8.2.1.	Radionice s predškolskom i školskom djecom				
2.8.2.2.	Prezentacije JGP-a				
2.9.	Unaprjeđenje usluge taksi prijevoza				
2.9.1.	Optimizacija i organizacija usluge taksi prijevoza	Grad Šibenik	2021.	Površina obnovljenih i novoizgrađenih taksi stajališta	m²
2.9.1.1.	Utvrđivanje najboljeg modela organizacije i pružanja usluga taksi prijevoza				



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj

2.9.1.2.	Primjena optimalnog modela organizacije i pružanja taksi usluga				
2.9.2.	Poboljšanje infrastrukture za taksi prijevoz	Grad Šibenik	2021.	Površina obnovljenih i novoizgrađenih taksi stajališta	m²
				Broj nabavljenih "eco-friendly" taksi vozila	broj
2.9.2.1.	Uređenje taksi stajališta				
2.9.2.2.	Nabava novih ("eco-friendly") taksi vozila				
3.	Urbani prostor kao zajedničko dobro: Mreža za osobnu mobilnost				
3.1.	Eliminiranje uskih grla u prometnom sustavu i unapređenje sigurnosti prometnog sustava				
3.1.1.	Unaprjeđenje koordinacije i klasifikacija mreže postojećih prometnica	Grad Šibenik, Hrvatske ceste, Županijska uprava za ceste ŠKŽ, Ceste Šibenik	2026.	Izrađena dokumentacija za evidentiranje postojeće opreme prometnica i načinima upravljanja prometom	1
				Uvedeni pametni sustavi upravljanja i organizacije prometa	1
				smanjenja vremena čekanja na uskim grlima	min
3.1.1.1.	Utvrđivanje kapaciteta postojećih prometnica i načina upravljanja prometom				
3.1.1.2.	Uvođenje pametnih sustava upravljanja i organizacije prometa				
3.1.2.	Izgradnja infrastrukture i organizacija prometa u mirovanju	Grad Šibenik, Gradski parking d.o.o.	2023.	novouspostavljeni <i>park and ride</i> i <i>kiss and ride</i> sustavi	broj
				Površina novoizgrađenih garaža i parkirališta	m²
				stanice JGP-a udaljene 200 metara od parkirališta	broj
3.1.2.1.	Izrada dokumentacije za uspostavljanje <i>park and ride</i> i <i>kiss and ride</i> sustava				
3.1.2.2.	Uspostava <i>park and ride</i> sustava				
3.1.2.3.	Uspostava <i>kiss and ride</i> sustava				



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj

3.1.2.4.	Povećanje kapaciteta prometa u mirovanju: izgradnja parkirališta i garaža (na prostoru ispod glavnog gradskog trga Poljana, na prostoru sadašnjeg vatrogasnog doma, na području bivše pekare Krka, na području Drage – prema prethodno izrađenim projektnim dokumentacijama)				
3.1.2.5.	Izgradnja novih parkirališta na rubu grada				
3.1.2.6.	Povezivanje novih parkirališta izravnim linijama javnog prijevoza				
3.1.2.7.	Utvrdjivanje lokacije za parkiranje turističkih autobusa				
3.1.2.8.	Izgradnja parkirališta za bicikle				
3.1.2.9.	Osmišljavanje modela prijevoza od parkirališta na rubu grada prema tvrđavama i drugim atrakcijama (kombiji, pješačke staze, električni bicikli i dr.)				
3.2.	Razvoj lučke infrastrukture za individualni pomorski prijevoz				
3.2.1.	Rekonstrukcija i obnova luka namijenjenih za individualni pomorski prijevoz	Grad Šibenik, ŠKŽ, Lučka uprava ŠKŽ, Lučka uprava Šibenik, Lučka kapetanija Šibenik,	2023.	Broj donesenih UPU-a za rekonstrukciju i obnovu luka Broj ishodenih građevinskih dozvola za rekonstrukciju i obnovu luka Nadograđene luke koje pružaju usluge vezane za otoke Udio proračunskih sredstava kojima se sufinanciraju projekti podgradnje u lukama od osobitoga gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku	broj broj broj %
3.2.1.1.	Izrada projektne tehničke dokumentacije za obnovu i gradnju novih luka županijskog i lokalnog značaja				



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj

3.2.1.2.	Usklađivanje prostorno planske dokumentacije				
3.2.2.	Uvođenje sustava za bolju pristupačnost lukama namijenjenim za individualni pomorski prijevoz	Grad Šibenik	2021.	Uveden <i>park and boat</i> i <i>park and sail</i> sustav	1
3.2.2.1.	Uvođenje <i>park and sail</i> sustava i <i>park and boat</i> sustava (potencijalne lokacije Crnica i Mandalina)				
3.3.	Razvoj sustava pješačke mobilnosti				
3.3.1.	Poboljšanje postojećih pješačkih zona	Grad Šibenik, Gradski parking d.o.o.	2026.	Površina novouređenih pješačkih zona	m ²
3.3.1.1.	Podrška provođenju aktivnosti za unaprjeđenje pješačke infrastrukture na temelju detaljnih prostorno-prometnih istraživanja (elevatori, eskalatori, žičare, uspinjače i sl.).				
3.3.2.	Izgradnja i rekonstrukcija pješačke infrastrukture	Grad Šibenik, Gradski parking d.o.o.	2026.	Izgrađen urbani eskalator Dolac – Sv. Mihovil	1
				Izrađena žičara Sv. Mihovil – Sv. Ivan Šubićevac	1
				Površina novoizgrađenih pješačkih zona	m ²
3.3.2.1.	Izgradnja pješačke infrastrukture uz glavne turističke atrakcije (elevatori, eskalatori, žičare, uspinjače i sl.)				
3.4.	Razvoj infrastrukture i sustava za biciklistički promet				
3.4.1.	Izgradnja nove i poboljšanje postojeće biciklističke infrastrukture	Grad Šibenik, ŠKŽ, TZ Grada Šibenika, TZ ŠKŽ	2021.	Duljina novih ili obnovljenih biciklističkih staza	km
				Novoizgrađena parkirališta sustava javnih bicikala	broj
3.4.1.1.	Izgradnja i unaprjeđenje biciklističkih staza na postojećim prometnicama				
3.4.1.2.	Izgradnja novih parkirališta javnih gradskih bicikala				



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

3.4.2.	Razvijanje novih biciklističkih ruta i staza	Grad Šibenik, ŠKŽ, TZ Grada Šibenika, TZ ŠKŽ	2021.	Duljina novoizgrađenih biciklističkih staza na postojećim prometnicama	km
				Duljina označenih kilometara biciklističkih ruta	km
				Broj novoizgrađenih parkirališta za bicikle	broj
				Površina novoizgrađenih parkirališta za bicikle	m ²
				Broj izgrađenih odmorišta na rutama izvan naselja	broj
3.4.2.1.	Gradnja biciklističkih staza uz postojeće i nove prometnice				
3.4.2.2.	Uspostavljanje cikloturističkih ruta				
3.4.2.3.	Postavljanje signalizacije na biciklističke staze				
3.4.2.4.	Postavljanje biciklističkih odmorišta na rutama izvan naselja				
3.4.3.	Promoviranje korištenja bicikala	Grad Šibenik, ŠKŽ, TZ Grada Šibenika, TZ ŠKŽ	2019.	Provedene javne rasprave, radionice i edukacije za promociju korištenja bicikla	broj
3.4.3.1.	Provedba kampanja za popularizaciju biciklizma i edukacija svih dionika u prometu				
4.	Integracija intermodalnog prijevoza i upravljanje mobilnošću prometa i roba				
4.1.	Unapređenje prometnog sustava kroz poboljšanje organizacijskog i operativnog ustrojstva s ciljem osiguranja efikasnosti i održivosti samog sustava				
4.1.1.	Uspostavljanje novog modela upravljanja mobilnošću prometa i roba; unaprjeđenje organizacijskih i operativnih postavki sustava i suradnje među mjerodavnim dionicima	Grad Šibenik	tijekom cijelog razdoblja provedbe	Broj javnih prometnih usluga sukladan EU Uredbi 1370/07 (i izmjenama i dopunama iste)	broj
				ITS proveden	1
				Broj uklonjenih crnih točaka (jedinica)	broj
				Usklađeni vozni redovi autobusnog, brodskog i željezničkog prometa	1



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

				povećanja u omjeru prihoda od tarifa/operativni troškovi i troškovi održavanja za usluge javnog prijevoza	%
4.1.1.1.	Uvođenje pametnih sustava upravljanja i organizacije prometa				
4.1.1.2.	Uvođenje sustava informacija i obavijesti korisnicima o stanju u prometu				
4.1.1.3.	Usklađivanje voznih redova različitih vrsta prometa				
4.1.1.4.	Redovito praćenje crnih točaka i njihovo rješavanje				
4.1.1.5.	Financijska održivost prometnog sustava				
4.1.2.	Smanjenje prometnog opterećenja u centru grada	Grad Šibenik	2021.	Uveden sustav restrikcije prometa u centru grada	1
				smanjenja vozila koja prolaze centrom grada nakon brojanja prometa	%
				Površina novoizgrađenih parkirališta na rubu grada	m ²
4.1.2.1.	Primjena modela regulacije prometa prema prometnoj potražnji i prometnom opterećenju				
4.1.2.2.	Formiranje jasno označenih pješačkih staza prema glavnim turističkim atrakcijama				
4.1.3.	Izmještanje tranzitnog prometa izvan grada	Grad Šibenik, Hrvatske ceste, Županijska uprava za ceste ŠKŽ, Ceste Šibenik	2036.	Izgrađena obilaznica Šibenik	1
				smanjenja vremena putovanja kroz Grad	min
4.1.3.1.	Izgradnja obilaznice Šibenik				
4.1.3.2.	Uvođenje sustava restrikcije prometa u centru grada				



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj

4.1.4.	Poboljšanje pristupačnosti, funkcionalnosti i atraktivnosti usluga javnog prijevoza korisnicima	Grad Šibenik	2021.	Novi korisnici javnog gradskog i prigradskog prijevoza	broj
				povećanja broja prodanih dnevnih i mjesečnih karata	%
				Uvedena jedinstvena naplata karata	1
				smanjenja vremena obrtaja na linijama javnog gradskog prijevoza	%
4.1.4.1.	Usklađivanje/integracija različitih tipova javnog prijevoza				
4.1.4.2.	Uspostava elektroničkog sustava kupnje i naplate karata				
4.1.4.3.	Jedinstvena karta za sve tipove prometa (multiticketing)				
4.1.4.4.	Prilagođavanje cijene imovinskom statusu korisnika				
4.1.4.5.	Povećanje brzine putovanja na glavnim linijama javnog gradskog prijevoza				
4.1.5.	Poboljšanje sustava upravljanja prometom za potrebe pješaka i biciklista	Grad Šibenik, TZ Grada Šibenika, TZ ŠKŽ	2021.	smanjenja smrtno stradanih pješaka	broj
				smanjenja stradanih biciklista	broj
				Broj semafora u koje je ugrađen pametni sustav regulacije	broj
				Broj implementiranih elektroničkih uređaja koji pružaju informacije o stanju u prometu i sl.	broj
4.1.5.1.	Uvođenje pametnih sustava upravljanja i organizacije prometa				
4.1.5.2.	Uvođenje sustava informacija i obavijesti korisnicima o stanju u prometu				
4.2.	Implementacija ITS sustava i uspostavljanje intermodalnih čvorišta				
4.2.1.	Uvođenje inteligentnog prometnog sustava		2021.	ITS proveden	



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj

		Grad Šibenik, Gradski parking d.o.o.		smanjenje žrtava u nesrećama vezanim uz cestovni promet	broj
4.2.1.1.	Uvođenje pametnih sustava upravljanja i organizacije prometa u cilju: o reduciranje zastoja u prometu, o smanjenje potrošnje energije i emisije plinova, o poboljšanje kvalitete života u gradu, o povećanje učinkovitosti prometnog sustava, o povećanje atraktivnosti javnog prijevoza, o olakšavanje isporuke i prijevoza tereta, o povećanje sigurnosti na cestama, o učinkovito upravljanje parkiralištima				
4.2.1.2.	unapređenje sigurnosti prometnog sustava				
4.2.1.3.	Uvođenje samovozećih automobila				
4.2.2.	Nadogradnja infrastrukture postojećeg sustava u intermodalni sustav temeljena na ekološkim i inovativnim rješenjima	Grad Šibenik, ŠKŽ, Grad Vodice, Županijska uprava za ceste ŠKŽ, Ceste Šibenik, Lučka uprava ŠKŽ, Lučka uprava Šibenik, Lučka kapetanija, Gradski parking d.o.o.	2021.	Površina novoizgrađenih intermodalnih čvorišta	m²
				Broj novih intermodalnih čvorišta	broj
4.2.2.1.	Utvrdjivanje optimalnih lokacija intermodalnih čvorišta na području Grada Šibenika				
4.2.2.2.	Izgradnja intermodalnih čvorišta				

4.2.2.3.	Nova čvorišta privatnog (automobilskog) i javnog (autobusnog i brodskog) prometa				
4.2.2.4.	Izgradnja čvorišta za javni gradski pomorski prijevoz na otoku Zlarinu i u gradu Šibeniku				
4.3.	Unaprjeđenje upravljanja teretnim prometom				
4.3.1.	Uvođenje višenamjenskih staza i zona za javni i privatni teretni prijevoz	Grad Šibenik, Hrcatske ceste, Županijska uprava za ceste ŠKŽ, Ceste Šibenik, Lučka uprava ŠKŽ, Lučka uprava Šibenik, Lučka kapetanija Šibenik, Gradski parking d.o.o., HŽ Cargo	2026.	Površina novouspostavljenih zona razmjenu tereta	m ²
				povećanja efikasnosti u distribuciji tereta	km/volumen tereta ili %
				povećanja u distribuciji tereta jednim od održivijih načina prijevoza (željeznicom, cestovnim vozilima visoke efikasnosti)	%
4.3.1.1.	Utvrđivanje rješenja za organizaciju prijevoza tereta na području Grada Šibenika				
4.3.1.2.	Uvođenje zona za razmjenu tereta				
4.3.2.	Reorganizacija prijevoza tereta u povijesnoj gradskoj jezgri	Grad Šibenik	2019.	Broj novonabavljenih vozila (automobila i kamiona) za prijevoz tereta	broj
				povećanja efikasnosti u distribuciji tereta	km/volumen tereta ili %
				povećanja u distribuciji tereta jednim od održivijih načina prijevoza (cestovnim vozilima visoke efikasnosti)	%
4.3.2.1.	Utvrđivanje rješenja za organizaciju prijevoza tereta u povijesnoj jezgri Šibenika				



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

4.3.2.2.	Uvođenje restrikcija za vozila povećane tonaže i kapaciteta u gradsku jezgru				
4.3.2.3.	Reorganizacija prometnih tokova u gradskoj jezgri				
4.3.2.4.	Uvođenje vremenske zabrane prometovanja za dostavna vozila				
4.3.2.5.	Nabava električnih vozila (automobila i kamiona i bicikala) za prijevoz tereta				
4.4.	Uspostavljanje sustava za dugoročno praćenje mobilnosti prometa				
4.4.1.	Stvaranje statističke baze u suradnji sa koncesionarima javnog prijevoza	Grad Šibenik	2026.	Realiziran projekt za nabavu programskih alata i sustava	1
				povećanja korisnika u bazi	broj
4.4.1.1.	Prijava projekta za nabavu programskih alata i sustava				
4.4.2.	Uvođenje sustava za automatsko brojanje putnika	Grad Šibenik	2026.	Uveden sustav za automatsko brojanje putnika	1
				povećanja u omjeru prihoda od tarifa/operativni troškovi i troškovi održavanja za usluge javnog prijevoza	%

9.3. Naznaka planiranog vremenskog tijeka za nadogradnju Plana

Tijekom vremena provedbe provedbeni plan će se može revidirati što proizlazi iz specifičnosti prometnog sektora, odnosno kompleksnosti planiranja urbane i regionalne mobilnosti, kao i zbog činjenice da je u Hrvatskoj za njih prvi put omogućeno sufinanciranje projekata urbane mobilnosti iz fondova Europske unije. Uz to, treba također napomenuti kako nacionalni strateški dokument za područje prometne politike – urbane i regionalne mobilnosti koji čini Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014. – 2030. ne može potvrditi izvodljivost projekta jer se koncentrira na identifikaciju mjera i ciljeva što znači da će se provedba konkretnih aktivnosti po potrebi moći produljivati u skladu s pripremom tehničke dokumentacije i ostalim aktima koji uvjetuju ostvarivanje prioritetnih aktivnosti. Plan provedbe, podložan je kontinuiranoj reviziji i nadopuni mjera od strane izvršnog tijela Grada i njegovih stručnih službi (upravni odjeli, ustanove i poduzeća). Izvršno tijelo će predložene izmjene i nadopune prihvatiti ili odbiti uz obrazloženje sukladno prostorno – planskim, financijskim i imovinskim preduvjetima. Pritom će izmjene temeljnih strateških postavki Master plana u vidu izmjene ciljeva ili prioriteta biti potrebno usvojiti na Gradskom vijeću, dok za nadopune mjera i aktivnosti to neće biti potrebno jer vremenski okvir provedbe (do 2036. godine) omogućuje kontinuirano unapređenje Plana.

9.4. Završni skup strateških KPI-a

U suvremenom upravljanju prometnim sustavima, standardizacija svih postupaka omogućava stvaranje dodane vrijednosti, konkurentnosti i uspješnosti za provođenje konkretnih aktivnosti definiranih Master planom. Praćenje i mjerenje KPI doprinosi unapređenju strateški definiranih postavki čime se direktno utječe na poboljšanje učinkovitosti i djelotvornosti prometnog sustava. Obzirom da je unaprijeđen prometni sustav jedan od pokazatelja uspješne vertikalne i horizontalne koordinacije između relevantnih dionika, možemo konstatirati da utvrđivanje i mjerenje KPI pomaže postizanju definiranim ciljevima. U skladu s tim, ključni pokazatelji uspješnosti provođenja Master plana trebaju biti u usuglašenosti s vizijom, misijom i ciljevima koje pripisuje „Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine“. S obzirom na naglašene koristi od pokazatelja uspješnosti prilikom ostvarenja navedenih prioriteta, opravdano je očekivati da će oni biti od koristi prilikom sastavljanja temeljnih financijskih izvještaja tijekom provođenja budućih projekata. Završni skup KPI su pokazatelji rezultata i učinaka na razini ciljeva koji su definirani unutar Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014.-2020. te Strateškog plana Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

9.5. Program praćenja provedbe Plana

Program praćenja provedbe plana Master plana urbane mobilnosti Grada Šibenika u nadležnosti je glavnog koordinacijskog tijela – Upravnog odjela za gospodarstvo, poduzetništvo i razvoj Grada Šibenika, koje je ujedno i nositelj izrade Master plana. Uz njega, ključnu ulogu u procesu praćenja i izvještavanja tijekom razdoblja provedbe imat će Upravni odjel za komunalne poslove.

Tijekom provedbe Master plana, glavno koordinacijsko tijelo prati:

- stupanj ostvarenja utvrđenih ciljeva, prioriteta i mjera;
- ostvarene rezultate i učinke na razvoj, učinkovitost i uspješnost u korištenju financijskih sredstava, ostvarenje prema utvrđenom financijskom okviru;
- sudjelovanje i doprinos partnerstva
- učinkovitost rukovođenja i organizacije provedbe,
- vidljivost Master plana

Praćenje napretka provodi se unutar definiranog okvira za praćenje provedbe Master plana što podrazumijeva uspostavu sustava kvantificiranih pokazatelja i odgovarajućih izvora provjere kojima se utvrđuje provodljivost operativne strukture unutar zadanih strateških prioriteta. Definiranjem pokazatelja na razini mjera, omogućava se uvid u napredak na operativnoj razini, ali i na stanje provedbe u okviru dugoročne realizacije Master plana. Pokazatelji na razini mjera odnose se na neposredne ishode koji su mjerljivi u bilo kojem vremenskom periodu što će dati trenutni uvid u status realizacije te će kao takvi biti korišteni kao alat prilikom izrade periodičkih izvješća o provedbi Master plana.

Osim praćenja na razini pokazatelja, važna komponenta je i praćenje vremenske dinamike provedbe Master plana kao i financijsko praćenje vezano uz ostvarivanje rezultata. Usporedbom planiranog i ostvarenog, stvara se baza podataka kojom upravlja Operativna jedinica čijom se analizom može odrediti trenutni status provedbe u odnosu na planirane rezultate s obzirom na potrebne resurse, željene ishode i zadane rokove.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

PROVEDBENI PLAN I MJERE

Mjere ne mogu biti sve provedene istodobno, a posebna pozornost treba biti posvećena njihovoj međuovisnosti i međusobnim interakcijama. Planiranju, sudjelovanju različitih aktera, odobrenjima, procesima konzultacija, političkim odlukama, financiranju i ljudskim resursima mora biti posvećeno dovoljno pažnje i vremena, kao i koordinaciji između različitih odjela prilikom planiranja i osmišljavanja mjera te analize njihove funkcionalnosti. Provedbeni plan predstavlja akcijski plan Masterplana te uzima u obzir sve navedene čimbenike. Realizacija provedenih mjera i ciljani pokazatelji stavljeni su u vremenski plan.

Prilikom izrade provedbenog plana i mjera definirani su prioriteti te su u obzir uzeti tokovi planiranja i međusobne vremenske ovisnosti između pojedinih mjera.

Provedbeni plan definira tri razdoblja: kratkoročno (2017.-2021.), srednjoročno (2017.-2026.) i dugoročno (2017.-2036.).

ZAHTJEVI PROVEDBENOG PLANA: PRIORITETI I MAPIRANJE VREMENA

Srednjoročno i kratkoročno razdoblje (za 2021. i 2025. godinu) prikazuje planirane – a u nekim slučajevima već politički definirane – promjene, kao i sve ostale važne promjene koje će se dogoditi u Šibeniku i Županiji u dogledno vrijeme, a koje se odnose na razvoj naselja, prometnu infrastrukturu, promjene u ponašanju korisnika i sustava, gospodarski razvoj te prijevoz na velikim udaljenostima. Kratkoročni scenarij stoga obuhvaća već postojeće mjere za koje nema sumnje da će biti provedene do kraja. Provedba mjera kratkoročnog razdoblja scenarija je važna, no to samo po sebi nije dovoljno da bi se ostvarili ciljevi Masterplana – zbog čega plan treba dopuniti dodatnim mjerama. Provedba mjera u različitim provedbenim područjima (sektorima) mora biti uravnotežena tijekom svih razdoblja provedbe jer se u obzir uzimaju vremenski tijek provedbe, kapacitet planiranja i provedbe te opcije financiranja, zbog čega mjere ne mogu sve biti provedene u jednom ili dva razdoblja.

PRINCIPI EVALUACIJSKOG PLANA

Za Masterplan je predviđen i evaluacijski plan koji bi trebao omogućiti praćenje i mjerenje provedbe mjera, odnosno stupanj ostvarenja provedbenog plana i željenih ciljeva. Po potrebi, prema odlukama



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

koordinacijskog tijela mjere mogu biti revidirane i mijenjane. Kao prvi korak izvršena je operacionalizacija ciljeva i definirani su prikladni indikatori praćenja provedbe.

Prilikom evaluacije Masterplana težište bi trebalo biti na učestalom opisivanju napretka provedbe i procjeni utjecaja mjera. Sveukupni napredak i utjecaji moraju biti zabilježeni, a važne mjere moraju se i same mjeriti i opisivati. Orijehtacija treba biti na praćenju napretka provedbe pojedinih mjera po područjima provedbe jer to ima više smisla od usmjeravanja pažnje na same ciljeve. Procjena uspjeha provodi se duž cijelog postupka provede.

Ostvarenje ciljeva treba biti evaluirano na temelju što više konkretno definiranih objektivnih i kvantitativno mjerljivih podataka. Po pitanju procjene napretka korištenjem kvalitativnih kriterija i indikatora bit će obavljena procjena stručnjaka.

REDOVNO IZVJEŠĆE O NAPRETKU

Izvješće o napretku provedbe Masterplana bit će pripremljeno svake četiri godine, počevši od 2020. godine. Izvještaj mora sadržavati sljedeće:

1. Opis općeg stanja i trendova svih aspekata koji utječu na mobilnost (gospodarski razvoj, cijene goriva i sl.) i njihov utjecaj na Šibenik
2. Prikaz indikatora napretka za opću evaluaciju i interpretaciju njihova razvoja
3. Prikaz pojedinačnih mjera i projekata koji su dovršeni ili se trenutno provode, kao i podaci za njihovu evaluaciju

Na temelju navedenog prikaza treba biti izrađena izjava koja sadržava:

1. Provedbene korake koji su poduzeti
2. Kada i zašto je došlo do promjena ili zastoja u provedbi
3. Koji utjecaji provedenih mjera se mogu vidjeti
4. Ima li odstupanja između postojećih i željenih utjecaja provedenih mjera te postoji li/i gdje (u kojem području aktivnosti) potreba za promjenom postojećih mjera

9.6. Analiza glavnih provedbenih rizika

Rizik je bilo koji događaj ili problem koji bi se mogao dogoditi i nepovoljno utjecati na postizanje ciljeva postavljenih Masterplanom. Rizici koji mogu nastati tijekom provedbe Master plana su brojni, a mogu se odnositi:

- na sve ono što može naštetiti ugledu Master plana i smanjiti povjerenje javnosti
- na nepravilno i nezakonito poslovanje, ali i neekonomično i neučinkovito upravljanje sredstvima nadležnih tijela za provedbu Master plana
- na nepouzdana izvještavanje o provedbi
- na nesposobnost reagiranja na promijenjene okolnosti ili nesposobnost upravljanja u promijenjenim okolnostima na način koji sprječava ili smanjuje očekivane ishode i učinke

Uspješnom ostvarivanju ciljeva rizik može prijetiti kroz unutarnje i vanjske čimbenike. Kako bi se olakšalo prepoznavanje rizika te osigurala pokrivenost svih sektora prometa, koristit će se podjela na pet glavnih grupa rizika:

- 1) vanjsko okruženje
- 2) planiranje, procesi i sustavi
- 3) zaposlenici i organizacija
- 4) zakonitost i ispravnost
- 5) komunikacije i informacije

U nastavku je pregled glavnih grupa rizika i područja koja treba uzeti u obzir prilikom utvrđivanja potencijalnih rizika za provedbu Master plana .

Tipologija (prikazana u tablici u nastavku) ima tri svrhe:

- pruža zajednički jezik koji će olakšati komunikaciju na području upravljanja rizikom



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

-
- predstavlja alat koji će se koristiti u fazi utvrđivanja rizika, uzima u obzir sve aspekte rizika i sva potencijalna područja rizika
 - služi kao predložak prilikom analize, konsolidacije i izvještavanju o rizicima

Glavne grupe rizika		Područja koja treba uzeti u obzir kada se utvrđuju potencijalni rizici		Pitanja o kojima treba razmisliti kada se utvrđuju potencijalni rizici
Vanjski	Rizici koji se odnose na vanjsko okruženje	<p>1. makrookruženje (geopolitička pitanja, ekonomski razvoj, prirodne katastrofe i slično)</p> <p>2. političke odluke i prioritete izvan nadležnosti Grada (Županija, MPPI, Hrvatski sabor, Vlada RH, Europska komisija i sl.)</p> <p>3. vanjski partneri (građani, vanjski izvršitelji usluga, konzultanti, mediji i sl.)</p>	<p>1a Odgoda definiranja višegodišnjeg programa rada uzrokovana nepostojanjem dogovora oko usmjeravanja proračuna Ministarstva i dostupnih sredstava iz OP-ova</p> <p>1b Promjene u propisima RH i EU</p> <p>2. Utjecaj loše političke odluke na prioritete Master plana</p> <p>3. Kašnjenje u pripremanju ili provedbi aktivnosti i projekata zbog lošeg radnog učinka pružatelja usluga ili ugovaratelja</p> <p>3b Pobune i štrajkovi</p> <p>3c Požar, poplava, potres i ostali nepredvidljivi događaji</p>	<p>1. Možete li identificirati potencijalne rizike ili probleme vezane uz geopolitičke, makroekonomske i društvene sredine u kojoj djeluje Grad i koji mogu utjecati na bilo koji postavljeni cilj Master plana (npr. politička nestabilnost, socijalni nemiri, financijska kriza i dr.)? Postoje li rizici vezani uz okoliš, koji mogu imati utjecaja na ciljeve (elementarne nepogode, bolesti i dr.)?</p> <p>2. Ovisi li mogućnost realizacije Masterplanom definiranih ciljeva/aktivnosti izravno o političkim prioritetima i odlukama donesenim izvan Grada (npr. Županija, MPPI, Vlada RH, Hrvatski sabor, drugi korisnici proračuna itd.) Možete li prepoznati rizike koji bi mogli utjecati na ostvarenje vaših ciljeva u ovom kontekstu (npr. nedostatak sporazuma o proračunu, postavljanje ciljeva koji nemaju punu političku podršku, odbijanje potencijalnih projekata, itd.)</p> <p>3. Jeste li u realizaciji ciljeva/aktivnosti ovisni o vanjskim partnerima (npr. drugi korisnici proračuna, agencije, vanjski izvršitelji usluga, konzultanti i dr.)?</p>



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj

				Imate li kakvih problema u suradnji s vanjskim partnerima ili pružateljima usluga? Kako se to odražava na vaše ciljeve/aktivnosti? (npr. kašnjenje u pripremi ili provedbi određenog programa, projekta zbog slabe provedbe aktivnosti davatelja usluga/radova i dr.)
Unutarnji	Rizici koji se odnose na planiranje, procese i sustave	<p>4. Strategija razvoja Grada Šibenika 2014. – 2020., planiranje i politike (uključujući interne političke odluke)</p> <p>5. operativni procesi (dizajn i opis procesa)</p> <p>6. financijski procesi i dodjela sredstava</p> <p>7. IT i ostali sustavi podrške</p>	<p>4a Utjecaj nejasnih strategija i ciljeva iz sektora prometa na radni učinak Masterplana</p> <p>4b Utjecaj nerealnih ili previsoko postavljenih ciljeva na radni učinak Masterplana</p> <p>4c Očekivane nejasnoće uzrokovane manjkom dogovorenih ciljeva i ciljanih učinaka</p> <p>4d Kontradiktorni ciljevi nastali zbog loše komunikacije između različitih nadležnih tijela</p> <p>4e Ciljevi ne mogu biti postignuti zbog međuovisnosti aktivnosti i projekata s</p>	<p>4. Možete li identificirati probleme ili potencijalne rizike vezane uz Master plan i godišnje planiranje, a koji bi mogli utjecati na postizanje ciljeva (primjeri: provedba pod utjecajem nejasnih ciljeva, odnosno nerealnih ili precijenjenih ciljeva, nedostatno planiranje i priprema, očekivanja među različitim dionicima, nedostatak konzistentnosti između dugoročne strategije i godišnjih ciljeva i sl.)</p> <p>5. Koji su glavni procesi i postupci u nadležnosti Grada? Imate li kakvih problema vezanih uz procese koji bi mogli utjecati na vaše ciljeve/aktivnosti (npr. nedostatak koordinacije, nepostojanje pisanih procedura, nejasne procedure i sl.)?</p> <p>6. Možete li prepoznati probleme ili moguće rizike u vezi s financijskim procedurama i proračunskim sredstvima, što bi moglo utjecati na ostvarenje vaših ciljeva (npr. nekoherentnost između ciljeva i raspoloživog proračuna, bitni financijski podaci</p>



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

			<p>drugim projektima i njihovim financijskim sredstvima</p> <p>5a Poteškoće u provedbi novih politika urbane mobilnosti (Uredbi EU) uzrokovane nedostatkom odgovarajućih pravnih instrumenata</p> <p>5b Neučinkovita provedba aktivnosti i projekata zbog previše zahtjevnih operativnih procedura</p> <p>5c Kompleksna pravila – postojanje velikog broja pravila primjenjivih za rad ili prestrogih pravila koja povećavaju mogućnost nastanka rizika vezanog uz krivo tumačenje ili pogreške pri njihovoj provedbi</p> <p>6a Kompleksne aktivnosti – rizik prilikom provedbe aktivnosti čije je sufinanciranje kompleksno te kada postoji više različitih aktivnosti unutar projekta</p>	<p>nepouzdana, smanjenje sufinanciranja za projekte održive urbane mobilnosti)?</p> <p>7. Koji su glavni problemi organizacije IT i ostalih sustava podrške za provedbu Master plana? Imate li kakvih problema povezanih s njima koji bi mogli utjecati na vaše aktivnosti/ciljeve (npr. zastarjeli sustavi, sigurnosni problemi podataka i sustava, prekidi sustava, problemi zaštite podataka i dr.)?</p>
--	--	--	---	---



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

			<p>6b Procjena rizika učinkovitosti, vremenskog ciklusa, novčanog tijeka ili učinkovitosti transfera</p> <p>7a Rizik od nemogućnosti uspostavljanja jasnog informacijsko – tehnološkog sustava za praćenje provedbe Master plana</p>	
	<p>Rizici koji se odnose na zaposlenike i organizaciju tijela nadležnih za provedbu</p>	<p>8. zaposlenici, kompetentnost</p> <p>9. etika i ponašanje tijela</p> <p>10. interna organizacija (upravljanje, uloge i odgovornosti, delegiranje itd.)</p> <p>11. sigurnost zaposlenika, objekata i opreme u provedbi</p>	<p>8a, 9a, 10a i 11a</p> <p>Rizik nadležnosti (nedostatak uspostavljenih hijerarhija nadležnosti – nepostojanje organizacijske strukture, odgovarajućih opisa poslova, opisa odgovornosti, nedefinirani odnosi vezani uz izvješćivanje i dr.)</p>	<p>8. Možete li navesti probleme ili prepoznati moguće rizike vezane uz ljudske potencijale koji mogu utjecati na ostvarenje ciljeva/aktivnosti (npr. nedostatan broj zaposlenika, znanja i stručnosti, prekomjerna ovisnost o zaposlenima na određeno vrijeme ili kooperantima, visoka fluktuacija zaposlenika i dr.)?</p> <p>9. Možete li identificirati probleme ili moguće rizike vezane uz organizacijsko i etično ponašanje u vašoj ustrojstvenoj jedinici koji bi mogli utjecati na vašu organizaciju i, posredno, na vaše ciljeve/aktivnosti (primjerice, sukob interesa, diskriminacija, ponašanje nije u skladu s etičkim smjernicama i sl.)?</p> <p>10. Možete li identificirati probleme ili moguće rizike vezane uz internu organizaciju, a koji mogu utjecati na provedbu ciljeva tj. mjera i aktivnosti (npr. izostanak jasne linije izvješćivanja, neprimjerena podjela dužnosti, neadekvatna struktura</p>



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska unija iz Europskog fonda za regionalni razvoj

				<p>upravljanja i mehanizmi nadzora, neadekvatno delegiranje ovlasti i sl.)?</p> <p>11. Možete li identificirati probleme ili moguće rizike vezane uz sigurnost zaposlenika, objekata i opreme pri provedbi (npr. kontrola pristupa prostorijama, nedovoljna zaštita od požara, nepostojanje planova vezanih uz sigurnost i dr.)</p>
	<p>Rizici koji se odnose na zakonitosti i ispravnosti</p>	<p>12. jasnoća, prikladnost i jedinstvenost postojećih zakona, propisa i pravila</p> <p>13. ostali mogući ishodi koji se odnose na zakonitost i pravilnost</p>	<p>12a Problemi pri ocjenjivanju ponuditelja nastali zbog složenih pravila ocjenjivanja uspostavljenih od strane ocjenjivača</p> <p>12b Nepoštivanje procedura odabira ponuda uzrokovano složenošću pravila nabave</p> <p>13a Prihvatanje neprihvatljivih troškova zbog nejasnih pravila i propisa</p>	<p>12. Koji su glavni zakoni, propisi, pravila i Uredbe koja se odnose na provedbu ciljeva/aktivnosti?</p> <p>13. Možete li identificirati specifične probleme ili moguće rizike povezane s njima, a koji mogu utjecati na ostvarivanje vaših ciljeva (npr. nejasna pravila i propisi, nerazgovijetni i pretjerano složeni propisi, zastarjela i nedosljedna pravila, itd.)?</p>
	<p>Rizici koji se odnose na komunikaciju i informiranje</p>	<p>14. metode i kanali komuniciranja</p> <p>15. kvaliteta i pravodobnost informacija</p>	<p>14a Utjecaj na ugled Master plana zbog loše komunikacije s javnošću i ostalim tijelima javne uprave</p> <p>14b Neprovođenje aktivnosti zbog nedovoljne komunikacije između</p>	<p>14. Da li su metode i kanali komuniciranja u nadležnim službama djelotvorni ili postoje određeni problemi odnosno potencijalni rizici koji bi mogli utjecati na izvršenje aktivnosti (npr. neučinkovita komunikacija s vanjskim partnerima u pogledu ostvarenja mjera, nedostatna komunikacija nadležnih tijela oko pripreme potrebne ekonomsko – tehničke, tehničke i</p>



Europska unija

Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

			nadležnih tijela za provedbu Masterplana 15a Izrada izvještaja koji su bazirani na nepouzdanosti raspoloživih informacija ili kašnjenja prilikom zaprimanja ili slanja potrebnih podataka	ostale dokumentacije, nedjelotvorna komunikacija nadležnih tijela za provedbu odnosno unutar njihovih ustrojstvenih jedinica, ugroženost reputacije nadležnih tijela zbog manjkavih priopćenja za javnost i sl.)?
--	--	--	--	---

Tablica 27. Glavne skupine rizika

Tijekom provedbe konkretnih aktivnosti, tj. realizacije Master planom postavljenih mjera, rizik se može pojaviti u različitim fazama provedbe. On se pritom može pojaviti u fazi pokretanja, planiranja, provedbe i zatvaranja projekta. Neki od primjera rizika koji se mogu pojaviti u fazi pokretanja projekta mogu biti vezani uz slab opis potreba projekta, nejasnih ciljeva, loše procjene izvodljivosti, izostanak potpore u okviru nadležnih tijela te nedostatak stručne potpore. U sljedećim koracima koji se odnose na fazu planiranja projekta, rizik se može pojaviti zbog loše podjele uloga u projektnom timu, nedostataka iskustva u planiranju, loše procjene rizika te pogrešne procjene potrebnih resursa, vremena ili sredstava. Konačno, u fazi provedbe rizici se mogu javiti zbog neplaniranih promjena opsega projekta, nedostatka sustava praćenja projekta, loših izvođača, raspoloživosti resursa i ostalih vanjskih čimbenika (vremenske nepogode, političke promjene i ostali nepredvidljivi događaji).

Sumarno, za potrebe Masterplana napravljena je provedbenih rizika za svaku pojedinačnu vrstu prometa prilikom koje su kao kritični faktori razmatrani sljedeći kritični faktori:

- 1) Prometna potražnja
- 2) Prekoračenja investicijskih i operativnih troškova
- 3) Koordinacija sa komplementarnim projektima

Provedbeni rizici: Cestovni promet

Rizici koji mogu nastati tijekom provedbe predviđenih aktivnosti u domeni cestovnog prometa vezani su uz nemogućnosti pružanja operativne/organizacijske te infrastrukturne podrške za daljnji razvoj aktivnosti i projekata. Ovome se može pribrojiti i problem nedostatka podrške iz županijskog i gradskog proračuna te Hrvatskih cesta čime bi se moglo produljiti i vrijeme povlačenja bespovratnih sredstava iz fondova EU. Provedbeni rizici se odnose i na potencijalnu nemogućnost pripreme tehničke i prostorno - planske dokumentacije, odnosno rješavanja imovinsko - pravnih odnosa prilikom otkupa zemljišta. Uz njih, tu je i mogućnost nedostatka razvojnih strategija kojima će se pokriti ključne aktivnosti vezane uz rješavanje problema uskih grla i opasnih mjesta čime se može utjecati na daljnje smanjivanje sigurnosti u prometu.

Isto tako, tijekom provedbe aktivnosti i budućih projekata u ovoj domeni, rizik može biti povezan uz nedovoljno planiranje sigurnosti korisnika prilikom poboljšanja mobilnosti i protočnosti cestovnog prometa. Iako su ove kategorije često u kontradikciji – povećana mobilnost potencijalno može smanjiti sigurnost prometa. Neki od rizika koji postupno mogu smanjiti provedbu aktivnosti u cestovnom



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

prometu mogu obuhvatiti i nedovoljno provođenje predviđenih aktivnosti za sprječavanje nesreća, nepoštivanju i neprovođenju zakona i pravila pri izvođenja zahvata te smanjena tolerancija svih sudionika u prometu i nemogućnost njihovog međusobnog uvažavanja.

Provedbeni rizici: Željeznički promet

Postojeće stanje željezničkog prometa ukazuje na kompleksne probleme u poslovanju s kojima se susreće jedini pružatelj ove vrste prometne usluge u Gradu – Hrvatske željeznice. U narednom periodu postoji veliki rizik da će se kriza u poslovanju vodećeg željezničkog prijevoznika nastaviti što će imati negativne posljedice na predviđene aktivnosti izgradnje novih koridora pruga odnosno revitalizaciju postojećih, ali i na uređenje infrastrukture te daljnje integriranje željezničkog prometa s ostalim vrstama prometa. To će se logično odraziti na daljnji pad broja prevezenih putnika i postavljanje pitanja rentabilnosti linije Šibenik – Perković te potencijalnu realizaciju predviđenih pruga.

Nemogućnost utjecaja gradskih vlasti na izgradnju nove i rekonstrukciju postojeće infrastrukture može biti veliki problem ukoliko se realiziraju zahvati vezani uz ostale vrste prometa što može utjecati na nemogućnost komplementarnosti aktivnosti u željezničkom prometu s ostalim predviđenim aktivnostima u drugim sektorima prometa u Gradu. To se prije svega odnosi na intenzivnije uključivanje željeznice u javni prigradski promet.

Mogućnost kvalitetnijeg upravljanja rizicima u željezničkom prometu olakšana je nakon što su zakonodavna tijela EU usvojila Direktivu 2004/49 EZ o sigurnosti željeznica kojom definirana zajednička sigurnosna metoda (ZSM) procjene i ocjene rizika. Navedeni postupak zasniva se na tri glavna koraka: sustavnom utvrđivanju opasnosti na temelju definicije sustava koji se procjenjuje, analize rizika i njihova procjena te demonstracija usklađenosti sustava s utvrđenim sigurnosnim zahtjevima. Uz ove korake, sljedeći su koraci vezani uz mogućnosti uzajamnog priznavanja rezultata dobivenih takvom procjenom koji se mogu pratiti kroz izradu dokumentacije upravljanja opasnostima kroz primjenu „evidencije o opasnostima“ i neovisnu procjenu točnosti primjene čitavog procesa ZSM-a koju provodi ocjenjivačko tijelo.

Provedbeni rizici: Pomorski promet

Mjere kojima je predviđeno unaprjeđenje broskog prometa obuhvaćaju niz aktivnosti kojima će se infrastrukturno i organizacijski unaprijediti ovaj važan dio prometnog sustava u Gradu. Prilikom



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

provođenja aktivnosti u ovom sektoru prometa, najveći provedbeni rizik u narednom periodu biti će nastavak društvenih i gospodarskih problema koji će se potom odraziti i na slabu prometnu potražnju, posebice izvan sezone. To se posebice odnosi na otoke, tj. otočno stanovništvo koje će najviše koristiti buduću infrastrukturu i nova prometala. Na upravljačkoj razini postoji rizik da nadležna tijela svojim politikama neće stvoriti mogućnosti za život na otocima što će otežati provođenje predviđenih mjera u pogledu unaprjeđenja infrastrukture, plovila i organizacije pomorskog prometa. To ujedno znači da usporena provedba glavnog strateškog dokumenta iz domene pomorskog prometa – Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje 2014. – 2020. te ostalih relevantnih strategija kao uporišta za provedbu daljnjih aktivnosti može potencijalno utjecati i na dinamiku provedbe budućih aktivnosti.

Stoga, ukoliko postojeći koncesionari i nadležna tijela ne ukažu na važnost društvene uloge javnog broskog prometa na području Grada, neće doći do stvaranja efekta uključivanja otoka u život Grada. S druge strane, prepoznate su potrebe za unaprjeđenjem lučkih i plovnih kapaciteta tijekom ljetnih mjeseci za što će biti potrebno odrediti dugoročan model organizacije koji će biti održiv tijekom cijele godine i prilagođen promjenjivim potrebama.

Dugoročni trend privatizacije usluge javnog pomorskog prijevoza bi mogao stvoriti nepovoljne uvjete za dodjeljivanje koncesije za pomorski prijevoz na novoplaniranim linijama. Međutim, ukoliko se ne pokaže višestruka gospodarska i društvena opravdanost njihove realizacije postoji rizik od opadanja važnosti pomorskog prometa za potrebe pružanja usluge za lokalno stanovništvo. Uz navedeno, rizik nemogućnosti stvaranja prepoznatljivosti Grada kao važnog pomorskog čvorišta na Mediteranu kao posljedica slabe organizacije i nerentabilnosti linija postojećeg koncesionara može onemogućiti pomorsku dostupnost Grada što posljedično može imati negativne posljedice po turističku prepoznatljivost Grada kao jedinstvene destinacije.

Provedbeni rizici: Zračni promet

Iako Grad Šibenik nema zračnu luku, ova bi vrsta prometa bi nakon provedbe zamišljenih aktivnosti trebala omogućiti povećanje kvalitete i efikasnosti prometnog sustava Grada. Dugoročni efekt ostvarenja predviđenih aktivnosti posebice će ovisiti o potražnji izvan turističke sezone što znači da će biti potrebno uspostaviti efikasan model kojim će se dokazati opravdanost i isplativost provedbe



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

daljnjih aktivnosti. U organizacijsko – upravljačkom smislu, rizik se može pojaviti zbog slabe koordinacije nadležnih tijela koja će sudjelovati u pojedinačnim projektima. Pritom se misli na slabu suradnju Grada, Županije sa zračnim lukama Split i Zadar te usuglašavanju interesa i uvjeta Grada s potencijalnim koncesionarom prilikom uvođenja redovitih autobusnih linija.

Rizik tijekom pripreme same aktivnosti može se javiti prilikom procjene opravdanosti planiranih zahvata razvoja zračnog prijevoza prema otocima, odnosno za izgradnju nove infrastrukture i hidroaviona. Ukoliko se pokaže da je takav sustav neučinkovit i neodrživ te nepovoljno utječe na okoliš, dinamika uvođenja brže i efikasnije usluge za prijevoz putnika mogla bi se preispitati za što postoji velika vjerojatnost izostanka željenog učinka.

Provedbeni rizici: Javni gradski i prigradski prijevoz

Provedba mjera predviđenih za unaprjeđenje javnog gradskog i prigradskog prijevoza, također će biti podložna rizicima. Oni proizlaze iz kompleksnosti nadležnosti postojeće organizacijske/upravljačke strukture koja će sudjelovati u koordinaciji i provedbi projekata za unaprjeđenje. Možda najveći rizik tijekom provedbe aktivnosti proizlazi iz samih mogućnosti prijevoznika da zajedno s gradskim vlastima omoguće pružanje kvalitetne usluge. Kao i u prethodnim razdobljima, vrlo veliki rizik može se pojaviti ukoliko dođe do smanjene prometne potražnje što može imati presudnu ulogu u privlačenju potencijalnih koncesionara za ulaganje u pojedine aktivnosti. Budući da je ovo jedan od glavnih uvjeta na temelju kojeg će se planirati budući proračun Grada Šibenika i ostalih JLS u prijavi projekata poboljšanja infrastrukturnih i operativno-tehničkih kapaciteta, nadležna tijela će morati zajednički djelovati kako bi poželjne aktivnosti zaživjele u tijekom narednog perioda. Pritom, treba preventivno spriječiti rizik od smanjenog interesa prijevoznika za pružanjem usluga koji bi mogao pod pritiskom visokih cijena održavanja voznog parka (flote), neisplativosti i generalno slabog imidža JGP i JPP odustati od pružanja usluga i u postojećim uvjetima. Budući da su Masterplanom definirane aktivnosti u pogledu razvoja JGP i JPP djelomično ugrađene u postojeće strateške dokumente, to znači da postoji rizik od nemogućnosti potpunog financiranja u ovoj financijskoj perspektivi Europske unije. Potencijalna realizacija pojedinih aktivnosti provesti će se ukoliko će u tome sudjelovati svi pružatelji usluga, posebice tijekom uvođenja jedinstvenih intermodalnih rješenja (npr. usklađivanje voznih redova, zajednička vizualizacija, izgradnja stanica i sl.). Uz to, potencijalni rizik je nastavak i produbljivanje varijabilnosti potražnje (sezona – izvan sezone) koja može nepovoljno utjecati na procjenu potrebnih organizacijsko/upravljačkih i infrastrukturnih kapaciteta.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

Provedbeni rizici: Biciklistički promet

Predviđenim aktivnostima za razvoj biciklističkog prometa u narednom se razdoblju želi omogućiti da bicikl postane ravnopravno prijevozno sredstvo u putovanju do željenog odredišta. Međutim, dugogodišnji problem neprepoznavanja i nekorištenja bicikla ukazuje na daljnje poteškoće provedbe predviđenih mjera koji proizlaze iz organizacije postojeće prometne mreže koja nije razvijana za potrebe razvoja biciklističkog prometa. Provedba mjera izgradnje biciklističkih staza i ostale popratne infrastrukture na širem području Grada u narednom periodu, također može biti zanemarena zbog neodrživosti organizacije i slabe potražnje tijekom cijele godine. Ukoliko tome još nadodamo neprepoznatljivost biciklista kao ravnopravnih sudionika u prometu koji su zbog nedostatka odgovarajuće infrastrukture i organizacije prometa u Gradu imaju malu sigurnost, to znači kako će provedba mjere biti vrlo otežana. Dakle, mogućnost provedbe predviđenih mjera u nadležnosti je javnih tijela koja trebaju i dalje raditi na promicanju korištenja bicikla, posebice javnih za koje već postoji inicijalna infrastruktura. Međutim, i u tom pogledu postoji rizik od premale potražnje (posebice izvan sezone) koja je ujedno i glavni faktor planiranja daljnjeg proširenja postojeće mreže i popratnih infrastrukturnih kapaciteta.

9.7. Trenutni kapaciteti sustava za pripremu i provedbu projekata

Sustav za pripremu i provedbu projekata uključuje sve dionike koji će svojim djelovanjem utjecati na provođenje Planom definiranih mjera. Njih čine svi dionici javnog, civilnog i privatnog sektora koji će biti zainteresirani za provođenje konkretnih projekata na temelju predloženih aktivnosti. U konkretnom slučaju, biti će potrebno ostvariti blisku suradnju i zajednička nastojanja svih dionika projekta (lokalne i regionalne samouprave, javne tvrtke i prijevoznici) što bi trebalo rezultirati uspostavljanjem Partnerskih sporazuma, akta kojim se obavezuju na partnerstvo s zajedničkim ciljem realizacije budućih projekata urbane mobilnosti. Time će se ujedno osigurati i zastupljenost interesa svakog dionika i poduzimati koraci za iznalaženje svima prihvatljivih rješenja. Konkretni prijedlozi projekata koje su pripremili dionici projekta razmatrat će se u resornoj upravi Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, odnosno Sektora za fondove Europske unije koje će u suradnji sa prometnim stručnjacima Europske komisije, istražiti mogućnost financiranja projekata. Za trajnu, djelotvornu i učinkovitu pripremu procesa pripreme i provedbe projekata potrebni su ljudski resursi unutar sljedećih tijela:



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

-
1. Grad Šibenik (upravni odjeli, ustanove i poduzeća)
 2. Županijska uprava za ceste Šibensko – kninske županije
 3. Lučka uprava Šibensko – kninske županije
 4. Lučka uprava Šibenik
 5. Hrvatske ceste
 6. HŽ
 7. Ministarstvo prometa, pomorstva i infrastrukture (Sektor za fondove EU)
 8. Razvojna agencija Šibensko – kninske županije
 9. Partneri na projektima i izvođači

Naziv nadležnog tijela	Lučka uprava Šibensko - kninske županije
Vlasnička struktura	Osnivač uprave je Šibensko - kninska županija
Opis kapaciteta za provedbu aktivnosti (administrativnih, tehničkih i financijskih)	<p>Lučka uprava Šibensko - kninske županije osnovana je radi upravljanja, gradnje i korištenja Gradske luke Šibenik i drugih luka otvorenih za javni promet na lučkom području Šibensko - kninske županije.</p> <p>Lučka uprava, čijim radom upravlja ravnatelj, ima sistematizirano 8 radnih mjesta od kojih je 7 popunjeno u 2015. godini: ravnatelj, poslovna tajnica, rukovoditelj financijsko-računovodstvenih poslova, referent financijsko-računovodstvenih poslova, rukovoditelj tehničko operativnih poslova, koordinator tehničko operativnih poslova i sigurnosti i nadzorni operater. Za 2015. godinu bilo je planirano zapošljavanje 3 sezonska djelatnika na poslovima nadzornog operatera.</p> <p>Uprava je provela velik broj aktivnosti u području održavanja lučke infrastrukture, lokalnih privezišta, uređenja obale u svrhu povećanja dostupnosti te kreiranja komunalnih sadržaja.</p> <p>Za provedbu programa LU Šibensko-kninska županija je u Financijskom planu za 2015. godinu planirala 19.363.000,00 kn, za 2016. godinu 16.830.100,00 kn dok je za 2017. godinu planirala 17.321.300,00 kn.</p> <p>Za program održavanja i razvoja lučke infrastrukture i suprastrukture u Financijskom planu za 2015. godinu planirana su financijska sredstva u iznosu od 12.250.000,00 kn dok je za 2016. godinu planiran iznos od 9.430.000,00 kn, a za 2017. godinu 9.640.000,00 kn.</p>

	<p>Raspored ulaganja po lokacijama i izvorima za 2016. godinu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Šibenik – Vrnaža: radovi u luci, 11.000.000,00 kn (3.000.000,00 Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture; 2.000.000,00 Šibensko-kninska županija; 1.000.000,00 Grad Šibenik; 5.000.000,00 Lučka uprava Šibensko-kninske županije); 2. Šibenik – Dolac: projektna dokumentacija luke, 300.000,00 kn Lučka uprava Šibensko-kninske županije; 3. Zlarin: radovi u luci, 500.000,00 kn Lučka uprava Šibensko-kninske županije; 4. Kaprije: projektna dokumentacija luke, 200.000,00 kn Lučka uprava Šibensko-kninske županije; 5. Bilice: radovi u luci, 2.000.000,00 kn (1.000.000,00 Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture; 500.000,00 Šibensko-kninska županija; 500.000,00 Lučka uprava Šibensko-kninske županije); 6. Vodice – Stražara: radovi u luci, 250.000,00 kn Lučka uprava Šibensko-kninske županije; 7. Vodice (riva): dokumentacija za dodatak glavnoj rivi, 200.000,00 kn Lučka uprava Šibensko-kninske županije; 8. Prvić Šepurina: dokumentacija, 300.000,00 kn, Lučka uprava Šibensko-kninske županije; 9. Primošten: legalizacija i projekt zgrade te sanacija zgrade, 600.000,00 kn Lučka uprava Šibensko-kninske županije. <p>Planirani projekti u 2016. i 2017. godini:</p> <p>Luka Zlarin: Uređenje pješačke zone u korijenu gata površine platoa oko 500 m², vrijednost radova je 600.000 kuna;</p> <p>Luka Bilice: Uređenje komunalnog dijela luke u vrijednosti oko 1.200.000 kuna;</p> <p>Luka Primošten: Izgradnja nove zgrade na trajektnom pristaništu površine oko 100 m², vrijednosti 650.000 kuna;</p> <p>Luka Šibenik - uvala Vrnaža: Izgradnja komunalnog dijela luke. U prvoj fazi projekta planira se uređenje obalnog zida duljine 250 metara, a vrijednost radova je 10.000.000 kuna.</p>
--	--

Naziv nadležnog tijela	Lučka uprava Šibenik
Vlasnička struktura	Vlada RH
Opis kapaciteta za provedbu aktivnosti (administrativnih, tehničkih i financijskih)	Lučka uprava Šibenik osnovana je radi upravljanja, gradnje i korištenja luke Šibenik otvorene za međunarodni javni promet, koja je prema veličini i značaju proglašena lukom od osobitog međunarodnog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Lučka uprava Šibensko-kninske županije ima ukupno 146 zaposlenih.
Naziv nadležnog tijela	Hrvatske ceste
Vlasnička struktura	Republika Hrvatska
Opis kapaciteta za provedbu aktivnosti (administrativnih, tehničkih i financijskih)	Ustrojbene jedinice Uprave Hrvatskih cesta d.o.o. čine: Sektor za razvoj i strateško planiranje; Sektor EU projekata i programa; Sektor za građenje i rekonstrukciju; Sektor za održavanje i promet; Sektor za pravne poslove, poslove ljudskih resursa i opće poslove; Sektor za ekonomske poslove. Sektor za održavanje i promet dijeli se na poslovne jedinice većih gradova u RH, a pod poslovnu jedinicu Split spada TI Šibenik koji je odgovoran za izgradnju i održavanje državnih cesta na području Grada Šibenika.
Naziv nadležnog tijela	Županijska uprava za ceste na području Šibensko-kninske županije
Vlasnička struktura	Osnivač uprave je Šibensko-kninska županija.
Opis kapaciteta za provedbu aktivnosti (administrativnih, tehničkih i financijskih)	Djelatnost Ustanove je građenje, rekonstrukcija, održavanje i zaštita županijskih i lokalnih cesta na području Šibensko-kninske županije. Prema Prijedlogu financijskog plana napravljene su projekcije prihoda i rashoda za 2017. i 2018. godinu:

	<p>UKUPNI PRIHODI 2017. god. 23.909.500 kn UKUPNI PRIHODI 2018. god. 25.054.500 kn UKUPNI RASHODI 2017. god. 22.694.500 kn UKUPNI RASHODI 2018. god. 23.839.500 kn</p> <p>Detaljnije: (http://www.zuc-sibenik.hr/doc/2015/12/Financijski%20plan%202016-2018.%20godina.pdf)</p> <p>Županijska uprava za ceste ustrojstveno se dijeli na: Ured ravnatelja (dvoje zaposlenih), Organizacijska jedinica za održavanje i zaštitu cesta (dvoje zaposlenih); Organizacijska jedinica za građenje i izvanredno održavanje (jedan zaposlenik); Organizacijska jedinica stručno-administrativnih poslova (troje zaposlenih).</p>
Naziv nadležnog tijela	Ceste Šibenik d.o.o.
Vlasnička struktura	Šibensko-kninska županija
Opis kapaciteta za provedbu aktivnosti (administrativnih, tehničkih i financijskih)	<p>Ceste Šibenik d.o.o. je trgovačko društvo specijalizirano i opremljeno za održavanje i zaštitu javnih i nerazvrstanih cesta na području Šibensko-kninske županije.</p> <p>Društvo ima 109 zaposlenika.</p> <p>Prema Planu prihoda i rashoda za 2016. godinu napravljene su projekcije za 2017. i 2018. godinu koje obuhvaćaju prihode od sljedećih aktivnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Redovito održavanje držanih cesta (14. mil. kn u 2017. god., odnosno 15. mil. kn u 2018. god) - Redovito održavanje županijskih i lokalnih cesta (7,3 mil kn. u 2017. god i 7,6 mil. kn u 2018. god) - Prihod od ostalih radova (2,6 mil. kn u 2017. god. i 2,7 mil. kn. u 2018. god) - Ostali prihodi (1,7 mil. kn u 2017. god i 1,75 mil. kn u 2018. god) <p>UKUPNO (2017.god.) 33.500.000,00 kn UKUPNO (2018. god.) 34.650.000,00 kn</p>

	<p>Predviđeni rashodi prema projekcijama za 2017. i 2018. obuhvaćaju:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Materijalne troškove (18.043.400 kn u 2017. god i 18.675.000,00 kn u 2018.god) - Troškove osoblja (10.336.000,00 kn u 2017. god. i 10.816.000,00 kn u 2018. god) - Amortizaciju (1.039.000,00 kn u 2017. god i 1.075.000,00 kn u 2018. god) - Ostale poslovne troškove (3.534.800,00 kn u 2017. god i 3.593.000, 00 kn u 2018. god) - Financijske ostale rashode (359.800,00 kn u 2017. god i 373.100,00 kn u 2018. god) <p>UKUPNO (2017.god.) 33.313.000,00 kn UKUPNO (2018. god.) 34.532.100,00 kn</p>
<p>Naziv nadležnog tijela</p>	<p>Grad Šibenik – Upravni odjel za gospodarstvo, poduzetništvo i razvoj</p>
<p>Opis kapaciteta za provedbu aktivnosti (administrativnih, tehničkih i financijskih)</p>	<p>Odjel obavlja i stručne, tehničke i administrativne poslove u svezi s ulaganjima koja su od interesa za Grad Šibenik te poslove u svezi investicija drugih ulagača, a osobito: utvrđivanje i usklađivanje dugoročne strategije obnove i razvoja društvene infrastrukture, dinamike i načina financiranja i praćenja provedbe s predlaganjem odgovarajućih mjera, utvrđivanje osnova i usklađivanje planova ulaganja upravnih odjela i službi u odnosu na nova ulaganja, praćenje rada tvrtki iz djelatnosti gospodarstva čiji je osnivač Grad Šibenik, utvrđivanje osnova i usklađivanje planova ulaganja u pravne osobe u vlasništvu ili suvlasništvu Grada Šibenika, kao i u imovinu pravnih osoba za koje je Grad dužan osigurati sredstva po zakonu.</p> <p>Ljudski kapaciteti osoblja obuhvaćaju 9 zaposlenih prema sljedećoj strukturi zvanja:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - 3 dipl. ekonomista; - 1 ing. pomorskog prometa/mag. poslovne ekonomije; - 3 mag. politologije; - 1 dipl. ing. brodogradnje; - 1 dipl. mag. novinarstva. <p>Prema projekciji proračuna Grada Šibenika odjel će u 2017. godini raspolagati s 23.690.000,00 kn.</p> <p>Prema sljedećim stavkama:</p> <p>Poduzetničke zone - 1.300.000,00 kn;</p> <p>Turistički Šibenik- 400.000,00 kn;</p> <p>Projekti sufinancirani od nacionalnih i EU sredstava - 19.200.000,00 kn;</p> <p>Razvoj visokoškolskog obrazovanja - 3.390.000,00 kn.</p>
<p>Naziv nadležnog tijela</p>	<p>Grad Šibenik - Upravni odjel za komunalne djelatnosti</p>
<p>Opis kapaciteta za provedbu aktivnosti (administrativnih, tehničkih i financijskih)</p>	<p>Upravni odjel za komunalne djelatnosti obavlja poslove koji se odnose na uređenje područja Grada, uređenje građevinskog zemljišta (izuzev prostornog planiranja), obavljanje komunalnih djelatnosti, utvrđivanje i obveze i naplatu komunalnih i sličnih obveza, raspolaganje pomorskim dobrom, komunalni red, uređenje cestovnog prometa te mjesnu samoupravu (izuzev izbora za mjesnu samoupravu).</p> <p>Ljudski kapaciteti osoblja obuhvaćaju 26 zaposlenih od čega:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 inženjera prometa; - 2 dip.pravnika; - 3 inženjera građevinarstva; - 1 dipl. ekonomist; - 1. mag. novinarstva.

	<p>Prema projekciji proračuna Grada Šibenika Odjel će imati u 2017. godini 32.740.000,00 kn rashoda prema sljedećim stavkama:</p> <p>Održavanje komunalne infrastrukture na području Grada Šibenika 230.000,00 kn;</p> <p>Održavanje čistoće javnih površina 3.650.000,00 kn;</p> <p>Održavanje javnih površina 3.780.000,00 kn;</p> <p>Održavanje nerazvrstanih ceste 3.300.000,00 kn;</p> <p>Održavanje groblja 550.000,00 kn;</p> <p>Javna rasvjeta 6.550.000,00 kn;</p> <p>Gradnja ulica, cesta i javnih površina 11.350.000,00 kn.</p>
Naziv nadležnog tijela	HŽ Putnički prijevoz
Vlasnička struktura	Republika Hrvatska
Opis kapaciteta za provedbu aktivnosti (administrativnih, tehničkih i financijskih)	<p>Djelatnost HŽ Putničkoga prijevoza u prvom redu jest obavljanje javnoga prijevoza putnika u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prijevozu.</p> <p>Na dan 31.12.2015. u HŽ Putničkom prijevozu bilo je 1.922 zaposlenih, a prema Planu za 2016. godinu njihov broj bi se trebao smanjiti na 1.820 zaposlenika.</p> <p>Tijekom 2015. godine investicije u prijevozne kapacitete iznosile su 49.089.000 kn, investicije u nabavu novih motornih vlakova 434.038.000 kn, program investicijskog održavanja i izgradnje objekata iznosio je 1.782.000 kn, a program informatizacije društva 26.051.000 kn.</p>
Naziv nadležnog tijela	HŽ Infrastruktura d.o.o.
Vlasnička struktura	Republika Hrvatska

<p>Opis kapaciteta za provedbu aktivnosti (administrativnih, tehničkih i financijskih)</p>	<p>Osnovna djelatnost HŽ Infrastrukture je upravljanje, održavanje i izgradnja željezničke infrastrukture.</p> <p>Na dan 31.12.2015. bilo je zaposleno 6.254 djelatnika.</p> <p>Programi i projekti za željezničku infrastrukturu (u tisućama kn) tijekom 2015. godine:</p> <p>Program obnove i modernizacije pruga za međunarodni promet: 326.884;</p> <p>Program obnove i modernizacije pruga za regionalni promet: 14.573;</p> <p>Program obnove i modernizacije pruga za lokalni promet: 2.375;</p> <p>Program obnove i modernizacije željezničkog čvorišta Zagreb: 4.217;</p> <p>Program aktivnosti u funkciji infrastrukture i prometa na mreži kao cjeline: 82.550;</p> <p>Izgradnja novih pruga i kolosijeka: 26.932.</p> <p>Izvori financiranja investicija u 2015. godini su:</p> <p>Sredstva Proračuna RH – kapitalne pomoći: 11.709.000 kn;</p> <p>Sredstva EU fondova: 2.491.000 kn;</p> <p>Kredit Erstabanka/SG Splitska banka/OTP banka: 362.658.000 kn;</p> <p>Ostali izvori (zalihe, vlastita sredstva, sufinanciranje i dr.): 80.673.000 kn.</p> <p>Programi i projekti u 2015. godini koji se odnose na područje Grada Šibenika:</p> <p>Obnova pruga na prometnom pravcu Oštarije/Ogulin - Knin-Split/Zadar/Šibenik: 18.916.000 kn.</p>
<p>Naziv nadležnog tijela</p>	<p>Ministarstvo prometa, pomorstva i infrastrukture</p>
<p>Vlasnička struktura</p>	<p>Republika Hrvatska</p>

<p>Opis kapaciteta za provedbu aktivnosti (administrativnih, tehničkih i financijskih)</p>	<p>Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture obavlja upravne i druge poslove koji se odnose na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - unutarnji međunarodni pomorski, nautički, cestovni, željeznički, zračni i poštanski promet; sustav prometa žičarama, uspinjačama i vučnicama te promet na unutrašnjim vodama s infrastrukturom tih vidova prometa; - planiranje, izradu i provedbu strateških dokumenata i projekata prometne infrastrukture, predlaže strategiju razvoja svih vidova prometa; - zaštitu mora od onečišćenja s brodova; morske luke, pomorsko dobro i utvrđivanje granica pomorskog dobra, pomorsko osiguranje i pomorske agencije; luke na unutarnjim plovnim putovima; kopnene robno-transportne centre; zračne luke; - prijevozna sredstva osim onih poslova koje ulaze u djelokrug rada drugih ministarstava; - itd. <p>MPPI dijeli se na sljedeće ustrojstvene jedinice:</p> <p>Kabinet ministra; Uprava za proračun i financije; Samostalna služba za unutarnju reviziju; Uprava za fondove EU; Uprava prometne inspekcije; Uprava cestovnog i željezničkog prometa i infrastrukture; Uprava zračnog prometa, elektroničkih komunikacija i pošte; Glavno tajništvo; Uprava pomorske i unutarnje plovidbe, brodarstva, luka i pomorskog dobra; Uprava sigurnosti plovidbe te Samostalna služba za europske poslove.</p> <p>Prijedlog financijskog plana za 2016. godinu iznosi 6.076.245.622 kn dok prijedlozi projekcije za 2017. godinu iznose 6.559.802.551 kn odnosno 7.277.285.616 kn za 2018. godinu.</p> <p>U Financijski plan za razdoblje 2016.-2018. uvrštena je aktivnost potpore Lučkoj upravi Šibenik za realizaciju Zajma EBRD-Projekt modernizacije lučke infrastrukture luke Šibenik – domaća komponenta za koju bi Ministarstvo tijekom 2016. godine izdvojilo 7.000.000</p>
--	--

	kn, 2017. godine 6.500.000 kn te 2018. godine 6.400.000 kn.
Naziv nadležnog tijela	Razvojna agencija Šibensko - kninske županije
Vlasnička struktura	Šibensko-kninska županija
Opis kapaciteta za provedbu aktivnosti (administrativnih, tehničkih i financijskih)	<p>U početku osnovne aktivnosti Razvojne agencije bile su iz područja poticanja poduzetništva, a s vremenom se započelo i s pripremom i provedbom regionalnih razvojnih projekata. Trenutno je u Razvojnoj agenciji zaposleno 19 djelatnika.</p> <p>Ukupni prihodi poslovanja tijekom 2015. godine iznosili su 9.607.586 kn dok su rashodi poslovanja iznosili 5.442.804 kn.</p> <p>Prihodi poslovanja u 2015. godini sastoje se od:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prihoda od pruženih usluga u iznosu od 27.947 kn (AOP 120) temeljem naplate naknade za obradu i izdavanje jamstava poduzetnicima u sklopu programa „Jamstveni fond za prerađivačku industriju i inovacije u prerađivačkoj industriji za 2013. i 2014. godinu“; - Općih prihoda iz nadležnog proračuna u iznosu od 4.172.209 kn (AOP 127); - Ostalih prihoda za posebne namjene u iznosu od 12.759 kn (AOP 102) koji se odnose na prihode od Hrvatskog zavoda za zapošljavanje temeljem Ugovora o stručnom osposobljavanju za rad bez zasnivanja radnog odnosa u iznosu od 11.843 kn te prihoda od refundiranja štete u iznosu od 916 kn; - Tekuće pomoći iz državnog proračuna temeljem prijema EU sredstava u iznosu od 5.298.881 kn. <p>Ukupni rashodi u 2015. godini iznose 11.214.921 kn, a odnose se na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rashode za zaposlene: 2.487.936 kn; - Materijalne rashode: 943.941 kn; - Financijske rashode: 6.528 kn; - Rashodi za nabavu nefinancijske imovine: 5.772.117 kn; - Izdana jamstva: 2.000.000 kn iz projekata „Jamstvenog fonda za prerađivačku industriju i inovacije u prerađivačkoj industriji za 2013. i 2014. godinu“ - Ostale rashode: 4.399 kn.

Naziv nadležnog tijela	Gradski parking d.o.o. Šibenik
Vlasnička struktura	Grad Šibenik
Opis kapaciteta za provedbu aktivnosti (administrativnih, tehničkih i financijskih)	Djelatnosti trgovačkog društva su: cestovni prijevoz robe; upravljanje nekretninama; usluge parkirališta; djelatnosti prijenosa, vuče i premještanja nepropisno parkiranih, znatno oštećenih i napuštenih motornih vozila (olupina) i kamp prikolica; lučke djelatnosti; ostale gospodarske djelatnosti koje su s ovim u neposrednoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi; pružanje kolodvorskih usluga u prijevozu putnika; javni prijevoz u linijskom obalnom prometu; povremeni prijevoz putnika u obalnom pomorskom prometu; upravljanje, održavanje i gradnje nerazvrstanih cesta; rekonstrukcija i zaštita nerazvrstanih cesta. Do 30.09.2014. zapošljava 93 djelatnika od čega je 17 fakultetski obrazovano.

Tablica 28. Prikaz trenutnih kapaciteta sustava provedbe i praćenja

9.8. Izbor poželjnih mjera za provedbu Plana

Metodologija primijenjena prilikom izrade Master plana urbane mobilnosti Grada Šibenika dovela je do definicije mjera koje mogu doprinijeti ispunjavanju svakog cilja Master plana. Za svaki cilj identificirano je nekoliko mjera u različitim sektorima koje, ako se implementiraju, pridonose ostvarenju relevantnog cilja. Međutim, zbog ograničenja proračuna, kapaciteta i razine spremnosti navedenih mjera, one se ne mogu provesti simultano i u nekim slučajevima provedba dvije mjere može ugroziti izvodljivost neke druge. Stoga sljedeći korak procesa odabira mora uzeti u obzir kombinaciju tehničkih, ekonomskih, socijalnih i ekoloških kriterija pri odabiru poželjnih mjera za provedbu Master plana. Sukladno tome, predložene su mjere koje u potpunosti doprinose provođenju Plana.



Ulaganje u budućnost
Projekt je sufinancirala Europska
unija iz Europskog fonda za
regionalni razvoj

Europska unija

9.9. Procjena stupnja ostvarenja KPI-a za odabrani scenarij

Nakon uspostavljanja scenarija vezanih uz budući prometni model Grada Šibenika provest će se vrednovanje i procjena ostvarenja KPI za odabrana rješenja. Tijekom procjene svakog scenarija koristit će se KPI koji su određeni u ključnim strategijama i Operativnim programima koji pripisuju pokazatelje ishoda u domeni prometa:

- Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske (2014. – 2030.)
- Strategijom pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine
- Operativnim programom „Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.“