

URBACT



Sufinancirala
Europska unija

Interreg

Schoolhoods

**Integrirani akcijski plan
Grada Zadra**



Grad Zadar

SCHOOLHOODS

**Inicijativa usmjerena na razvoj sigurnih,
zelenih i ugodnih putova do škole**

2025.

Sadržaj

1. poglavlje: Kontekst, potrebe i vizija	4
1.1. Općeniti uvod.....	5
1.2. Lokalno stanje u Gradu Zadru	7
1.3. Relevantne postojeće strategije i politike.....	12
1.4. Vizija/sveobuhvatni cilj	38
1.5. Glavni izazovi integracije.....	40
2. poglavlje: Opći okvir i integrirani pristup	41
2.1. Područja djelovanja.....	44
2.2. Pilot-provedba i stečene spoznaje	46
3. poglavlje: Detaljna razrada mjera	51
3.1. Kratkoročne mjere (2025.–2027.).....	52
3.2. Dugoročne mjere (2027.–2030.+).....	55
3.3. Detaljna razrada ključnih mjera	58
4. poglavlje: Okvir provedbe	77
4.1. Financijsko planiranje	81
4.2. Vremenski okvir i spremnost za djelovanje	86



1. poglavlje: Kontekst, potrebe i vizija

1.1. Općeniti uvod

Porast vlasništva nad automobilima i njihova sve veća zastupljenost u ukupnoj raspodjeli prijevoznih sredstava doveli su do toga da automobili i dalje imaju središnju ulogu u zadovoljavanju svakodnevnih potreba unutar urbanog tkiva. Urbani razvoj bio je usmjeren na osiguravanje cestovne infrastrukture i parkirališnih kapaciteta za automobile, čime su se povezivale prostorno razdvojene funkcije svakodnevnog života, poput rada, obrazovanja, stanovanja, kupnje i slobodnog vremena. Uslijed takve središnje uloge, automobil je postupno postao simbol statusa te se percipirao kao nužan za iskazivanje društvenog položaja, čime je potaknut razvoj tzv. „automobilske kulture“. Urbanizacijska rasprostranjenost, porast stope motorizacije i razvoj tzv. „automobilske kulture“ (uključujući promicanje automobila u medijima i filmovima) u EU-u rezultirali su povećanjem udjela roditelja koji djecu dovoze u školu automobilom te ih ostavljaju što bliže ulazu u školu, čime preuzimaju ulogu „roditeljske taksi-službe“.¹

Navedeni trendovi izravno objašnjavaju zašto se danas na putu do škole koristi više automobila nego ranije – zbog **društvene pogodnosti**, odnosno percepcije da korištenje automobila olakšava i pojednostavljuje organizaciju putovanja za djecu i roditelje. Intervjui provedeni s roditeljima u gradovima uključenima u inicijativu SCHOOLHOODS, kao i relevantna znanstvena istraživanja, društvenu pogodnost identificiraju kao ključan čimbenik koji utječe na odluku roditelja da djecu u školu dovoze automobilom. Drugim riječima, takav se način prijevoza smatra praktičnijim i udobnijim.

Posljedice dovoženja djece automobilom u školu – i na druge aktivnosti – višestruke su te uključuju: **onečišćenje zraka i buku**; povećanje emisija stakleničkih plinova i buke iz sektora prometa, s obzirom na dugogodišnji porast školskih putovanja automobilom; **smanjenu razinu tjelesne aktivnosti djece**, s posljedičnim povećanjem rizika od prekomjerne tjelesne mase ili pretilosti, dijabetesa i negativnih učinaka na mentalni razvoj; kao i **ograničene mogućnosti socijalne i okolišne interakcije djece**, uključujući razvoj prometnih vještina i samostalnog kretanja.

Integrirani akcijski planovi usmjereni su na rješavanje glavnih izazova:

- sve veći udio djece koja se u školu dovoze automobilom,
- oblikovanje gradova i školskih okruženja primarno prilagođenih kretanju automobilom,

te naglašavaju potrebu za ulaganjima u promjenu ponašanja i odabira prijevoznih sredstava kod roditelja, uz provedbu odgovarajućih mjera potpore toj promjeni, kao i ulaganja u prometnu i javnoprstornu infrastrukturu kako bi se djeci omogućilo samostalno i sigurno sudjelovanje u prometu. Takav integrirani pristup podrazumijeva povezivanje različitih razina upravljanja nadležnih dionika te uključivanje drugih korisnika javnog prostora u proces planiranja.²

Unatoč visokom udjelu učenika osnovnih škola u Zadru koji u školu dolaze pješice (62,68 %), 25,64 % učenika i dalje u školu dolazi u pratnji roditelja ili člana obitelji. To je ponajprije zato što roditelji, — uključujući i one čija se djeca samostalno kreću, percipiraju školske rute kao nesigurne zbog velikog intenziteta prometa, prekomjernih brzina i neodgovorne vožnje u i oko školskih zona. Navedeni problemi proizlaze iz prevladavajuće „automobilske kulture“, koja se zadržava unatoč povoljnim prostornim, topografskim i klimatskim uvjetima Grada Zadra za aktivne oblike mobilnosti (npr. pješčenje i bicikljanje).

Integrirani akcijski plan (IAP) ima za cilj odgovoriti na ovaj problem koristeći prostorne prednosti grada kako bi se smanjila ovisnost o automobilima u školskim zonama. Cilj je uspostaviti sigurnije i ugodnije okruženje za učenike osnovnih škola koji se kreću pješice ili biciklom, potaknuti aktivnu mobilnost te spriječiti da postojeći ili budući učenici budu obeshrabreni nepovoljnim prometnim uvjetima na putu do škole.

¹SCHOOLHOODS – Polazna studija i plan rada mreže

²SCHOOLHOODS – Polazna studija i plan rada mreže



1.2. Lokalno stanje u Gradu Zadru

Geografski i socioekonomski uvjeti

Grad Zadar smješten je na obali Jadranskog mora, na povoljnom geografskom položaju iza niza zadarskih otoka koji ga štite od izravnih utjecaja mora. Ključni gospodarski sektori uključuju turizam, prehrambenu industriju, građevinarstvo, marikulturu i pomorstvo. Prostrane ravne površine i mediteranski klimatski uvjeti, obilježeni toplim i suhim ljetima (s prosječnim temperaturama između -3 °C i 22 °C), stvaraju povoljne preduvjete za aktivne oblike mobilnosti, uključujući pješčenje i bicikliranje.

Na području Grada Zadra živi 70.779 stanovnika (2021.) na ukupnoj površini od 194 km², što Zadar čini petim najvećim gradom u Hrvatskoj.

Lokalne prednosti i izazovi

Učenici čine 18 % ukupnog stanovništva, odnosno 12.864 učenika osnovnih škola. Na administrativnom području Grada Zadra nalazi se 15 srednjih škola i 13 osnovnih škola. Od ukupno 13 osnovnih škola, njih 9 osniva i njima upravlja Grad Zadar (uz planiranje izgradnje 4 nove škole), dok su srednje škole u nadležnosti jedinice područne (regionalne) samouprave.

Prenapučenost osnovnih škola rezultirala je organizacijom nastave u dvosmjenskom radu u većini škola, dok jedna osnovna škola nastavu provodi u trosmjenskom modelu, što uzrokuje izražene prometne vršne opterećenosti, osobito u razdobljima preklapanja završetka i početka nastavnih smjena. Unatoč povoljnim prostornim i klimatskim uvjetima za aktivnu mobilnost, u gradu je prisutan nedostatak odgovarajuće i dosljedne infrastrukture za aktivne oblike kretanja i javni prijevoz, osobito u školskim zonama (npr. nedostatak sigurnih pješačkih prijelaza, mjera smirivanja prometa, nepropisno parkiranje i dr.). Prometna infrastruktura, s druge strane, u velikoj je mjeri prilagođena korištenju automobila, što dodatno potiče roditelje da djecu u školu dovoze osobnim vozilima. Analiza raspodjele prijevoznih sredstava u Zadru pokazuje da se 57 % svih putovanja unutar grada obavlja automobilom. Analiza duljine putovanja pokazuje da je više od 70 % putovanja kraće ili duljine do najviše 5 km, što upućuje na povoljne uvjete za bicikliranje.³ Dodatni izazov predstavlja i nedostatak podataka o školskoj mobilnosti, što se razmatra u poglavljima posvećenima ciljevima i mjerama Integriranog akcijskog plana.

Iako se percepcije o infrastrukturnim nedostacima mogu opravdati nedostatkom dosljednih pješačkih i biciklističkih mreža, niska razina povjerenja u kompetencije djece kao sudionika u prometu proizlazi iz rastuće pretjerane zaštitničke uloge roditelja tijekom posljednjih desetljeća.⁴ Jedan od identificiranih izazova jest i sloboda izbora škole, koja povećava udaljenosti i korištenje automobila za školska putovanja, budući da roditelji često biraju škole koje su lakše dostupne automobilom.

Partnerske škole projekta (pilot-područja)

Od ukupno 9 osnovnih škola čiji je osnivač i upravitelj Grad Zadar, dvije su škole odabrane kao partnerske škole projekta (pilot-područja):

1. Osnovna škola Šimuna Kožića Benje (956 učenika osnovne škole)

Glavni izazovi: zbog velikog broja učenika škola radi u trosmjenskom modelu, što uzrokuje izražena prometna vršna opterećenja. Osim toga, u neposrednoj blizini škole ne postoji izravna veza javnim prijevozom niti autobusno stajalište. Pješački i biciklistički pristup školi je neadekvatan zbog nedostatka sigurne infrastrukture za hodanje i vožnju biciklom – nedostaju nogostupi, postojeći su nogostupi preuski, a na pojedinim su mjestima dodatno zakrčeni nepropisno parkiranim vozilima, zbog čega su učenici prisiljeni kretati se kolnikom, u neposrednoj blizini motornog prometa.

³ Nacrta Plana održive urbane mobilnosti Grada Zadra, 2021.

⁴ SCHOOLHOODS – Polazna studija i plan rada mreže

2. Osnovna škola Petra Preradovića (492 učenika osnovne škole)

Glavni izazovi: škola se nalazi u povijesnoj jezgri grada, na turistički izrazito opterećenom području poluotoka, uz značajna ograničenja javnog prostora i nedostatak sigurnosne infrastrukture za pješake. Različiti prometni tokovi (dostava, posjetitelji, turistički promet i dr.) uzrokuju gužve u neposrednoj okolini škole. Pristup školi javnim prijevozom otežan je zbog ograničenog prostora i nedostatne prometne infrastrukture.

U studenom i prosincu 2024. godine Grad je zaprimio podatke o ulicama prebivališta učenika iz dviju partnerskih škola u projektu. Na temelju tih podataka provedena je analiza te su, prema broju učenika i njihovim ulicama prebivališta, procijenjeni glavni školski prometni koridori za obje partnerske škole:

- **Osnovna škola Petra Preradovića**

Procijenjeni glavni koridori/ulice: Obala kralja Tomislava, ulica Zrinsko Frankopanska, Liburnijska obala, Istarska obala, Ulica Mihovila Pavlinovića, Obala kneza Branimira.

Slika 1.: Toplinska karta glavnih koridora kretanja prema partnerskoj Osnovnoj školi Petra Preradovića na zadarskom poluotoku



Većina učenika osnovne škole dolazi s lokacija koje se nalaze na zadarskom poluotoku, gdje je smještena OŠ Petra Preradovića, ili iz užeg gradskog područja u blizini poluotoka, udaljenog manje od 3 km od škole (glavni pravci putova do škole navedeni su u nastavku). Unapređenje sigurnosne infrastrukture, kao i uspostava kontinuirane pješačke i biciklističke mreže, povećali bi privlačnost aktivnih oblika kretanja te učinili putovanja djece u školu sigurnijima.

Glavni putovi do škole (polazište – odredište) za partnersku školu OŠ Petra Preradovića:⁵

Ulica Zrinsko-Frankopanska – OŠ Petra Preradovića 10,8 %

⁵ Podaci o ulicama prebivališta učenika osnovne škole zaprimljeni od Osnovne škole Petra Preradovića, studeni 2024.

Obala Kneza Branimira – OŠ Petra Preradovića	3,7 %
Ulica Miroslava Krleže – OŠ Petra Preradovića	3,5 %
Knezova Šubića Bribirskih – OŠ Petra Preradovića	2,2 %
Put Murvice – OŠ Petra Preradovića	2,2 %
...	...

- **Osnovna škola Šimuna Kožičića Benje**

Procijenjeni glavni koridori/ulice: Ulica Bruna Bušića, Ulica Ivana Zajca, Put Petri, Put Nina, Ulica Vatroslava Jagića, Lovre Matačića.

Slika 2.: Toplinska karta glavnih koridora kretanja prema partnerskoj Osnovnoj školi Šimuna Kožičića Benje u Zadru



Velik broj učenika osnovne škole dolazi iz ulica koje se nalaze na udaljenosti manjoj od 2 km od Osnovne škole Šimuna Kožičića Benje (glavni pravci putova do škole navedeni su u nastavku). Budući da škola, zbog prenapučenosti (više od 900 učenika), radi u trosmjenskom modelu te nema izravnu autobusnu liniju, ulice u neposrednoj blizini škole često su opterećene prometnim gužvama, kao i nepropisnim parkiranjem osobnih vozila, što pješaćenje i bicikliranje čini manje poželjnima i nesigurnima, osobito za učenike koji žive u blizini škole.

Glavni putovi do škole (polazište – odredište) prema partnerskoj školi Šimuna Kožičića Benje:⁶

Put Petrića – OŠ Š. K. Benje	6,1 %
Ulica Ivana Gundulića – OŠ Š. K. Benje	3,5 %

⁶ Podaci o ulicama prebivališta učenika osnovne škole zaprimljeni od Osnovne škole Š. K. Benje, studeni 2024.

Put Nina – OŠ Š. K. Benje	3,2 %
Ulica Lovre Matačića – OŠ Š. K. Benje	2,5 %
Put Dikla – OŠ Š. K. Benje	2,2 %

...

Glavni prometni koridori izloženi su velikom prometnom opterećenju na početku i na kraju školskog dana, uz prekomjerne brzine vozila i pojave neodgovorne vožnje. Stoga je nužno osigurati najvišu moguću razinu sigurnosti za sve sudionike prometa u tim područjima.

Područja s intenzivnim prometom zahtijevaju trajnu primjenu visokih sigurnosnih standarda. Stoga bi u okviru područja sigurnosnih intervencija mjere trebale uključivati reviziju pješačke infrastrukture i provedbu nužnih sanacija, povećanu prisutnost prometne policije, uvođenje mjera smirivanja prometa te postavljanje mobilnih radara za kontrolu brzine u školskim zonama. To se osobito odnosi na prometne koridore poput Ulice Asje Petričić i Puta Petrića (u blizini Osnovne škole Šimuna Kožičića Benje), kao i Liburnske obale (u blizini Osnovne škole Petra Preradovića).



1.3. Relevantne postojeće strategije i politike

Lokalna samouprava Grada Zadra prepoznala je važnost razvoja održivog prometa donošenjem **Plana održive urbane mobilnosti (POUM)** 2021. godine⁷, koji se bavi izazovima navedenima u prethodnom poglavlju. POUM uključuje mjere usmjerene na promicanje održivih oblika prijevoza za školska putovanja, među kojima su:

- povezivanje svih škola s biciklističkom mrežom,
- osiguravanje parkirališnih mjesta za bicikle u školama,
- postavljanje stanica sustava javnih bicikala u područjima svih škola,
- unapređenje postojeće pješačke infrastrukture u školskim zonama,
- uvođenje sigurnih pješačkih ruta do škola,
- kartiranje i vizualizacija sigurnih pješačkih ruta u školskim zonama.

U širem kontekstu, najviše rangirana mjera Plana odnosi se na uspostavu zona i ulica smanjenog prometa, što je od izravne važnosti za školska područja. Glavni lokalni problemi uključuju nedovoljno razvijenu infrastrukturu za pješake i bicikliste, visoku razinu motorizacije i intenzivnu uporabu privatnih automobila, velike brzine prometa te velik broj parkirališnih mjesta izvan sustava naplate, dok među glavnim lokalnim prednostima valja istaknuti pozitivne demografske trendove, odgovarajuću veličinu i topografiju Grada pogodnu za bicikliranje te prepoznavanje važnosti razvoja održivog prometa od strane lokalne samouprave. Ostale lokalne prednosti i nedostatci, kao i prijetnje i prilike, prikazane su u SWOT tablici na stranici 11.

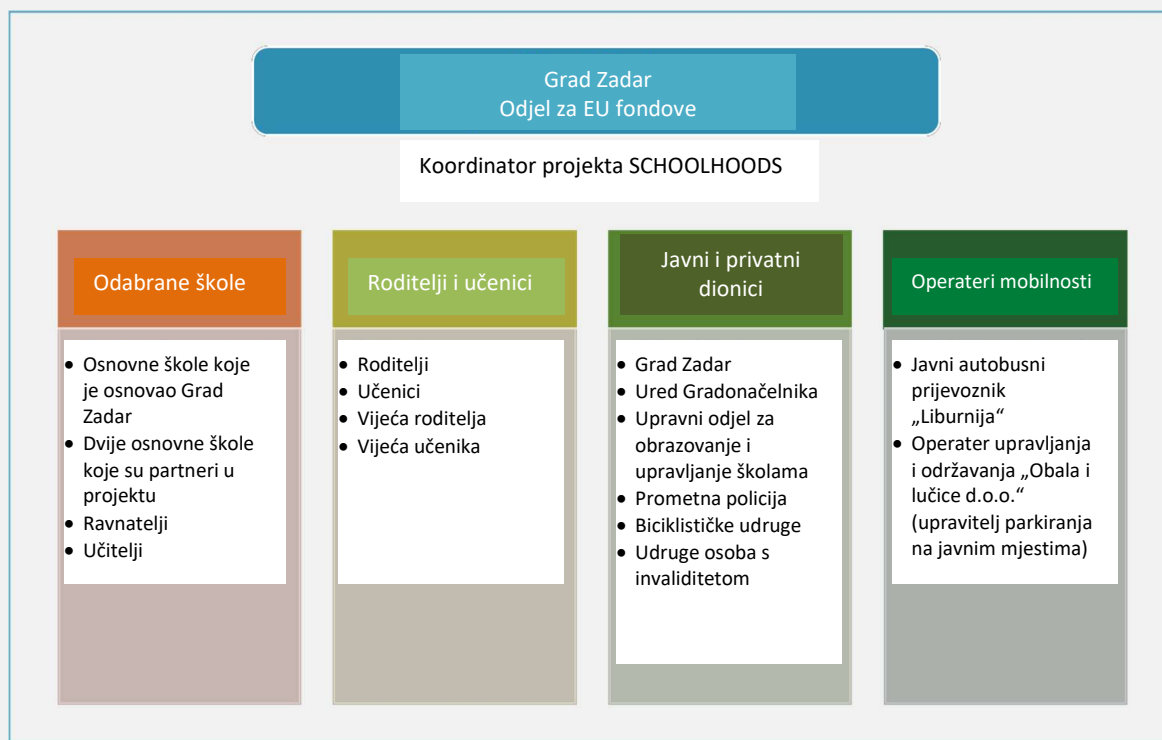
Uz navedeno, Grad Zadar je 2018. godine izradio **Studiju održive urbane logistike za područje zadarskog poluotoka** te **Akcijski plan parkiranja** u okviru projekta H2020 Park4SUMP. Jedan od najvažnijih očekivanih rezultata Akcijskog plana parkiranja jest uklanjanje parkirnih mogućnosti uz povijesne zidine u središtu poluotoka, čime se posljedično smanjuje automobilski promet usmjeren prema tom području. Dodatno, smanjenje automobilske prometa na području poluotoka moglo bi unaprijediti dostupnost projektne partnerske škole Osnovne škole Petra Preradovića (492 učenika koji dolaze na glavnu lokaciju škole) te stvoriti više prostora i preduvjeta za sigurnije i održivije putove do škole.

⁷ Nacrta Plana održive urbane mobilnosti Grada Zadra, 2021.

Urbana lokalna grupa (ULG)

Zadar ima značajno iskustvo u radu s lokalnim grupama, zahvaljujući sudjelovanju u prethodnim URBACT mrežama i izradi POUM-a. Upravni odjel za EU fondove ima središnju ulogu jer posjeduje značajno iskustvo u koordinaciji rada s različitim upravnim odjelima (npr. u upravljanju izgradnjom novih škola u suradnji s odjelima nadležnima za prostorno planiranje, obrazovanje i komunalne djelatnosti). Lokalna grupa URBACT uključuje većinu ključnih dionika, uključujući predstavnike gradske uprave, učitelje osnovnih škola te roditelje. Struktura Urbane lokalne grupe (ULG) prikazana je na slici u nastavku.

Slika 3.: Struktura Urbane lokalne grupe (ULG) SCHOOLHOODS u Zadru



Sastanak i radionica Urbane lokalne grupe

Nakon inicijalnog sastanka URBACT lokalne grupe u studenome 2024., Grad Zadar dodatno je organizirao radionicu s glavnim članovima ULG-a, s posebnim naglaskom na dvije partnerske projektne škole koje su imale ključnu ulogu u prikupljanju podataka. Sudionici radionice uključivali su predstavnike Grada Zadra, predstavnike partnerskih osnovnih škola Petra Preradovića i Šimuna Kožičića Benje, predstavnika Policijske uprave zadarske te predstavnike javnog autobusnog prijevoznika.

Svrha radionice Urbane lokalne grupe (ULG) bila je predstaviti metodologiju prikupljanja podataka, definirati uloge dionika u procesu prikupljanja podataka, raspraviti glavne lokalne izazove vezane uz putovanja učenika osnovnih škola do škole te razmotriti preporuke za infrastrukturna i organizacijska poboljšanja kao podlogu za SWOT analizu.

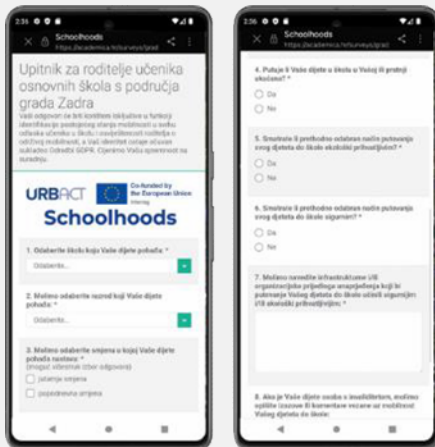
Prikupljanje podataka u suradnji s Urbanom lokalnom grupom (ULG)

U suradnji i uz potporu dionika Urbane lokalne grupe (ULG), Grad je proveo proces prikupljanja podataka koji je uključivao:

- online anketu za roditelje u 9 osnovnih škola kojima je osnivač Grad Zadar – **192 sudionika (roditelja)**

- online anketu za učenike osnovnih škola u 9 osnovnih škola kojima je osnivač Grad Zadar – **745 sudionika (učenici osnovnih škola od 5. do 8. razreda)**
- WebGIS alat za mapiranje školskih putovanja učenika i prostornu identifikaciju izazova – za roditelje u dvije partnerske projektne škole – **206 sudionika**
- online anketu za predstavnike 9 osnovnih škola kojima je osnivač Grad Zadar – **8 sudionika (predstavnika škola)**
- online anketu za dionike (roditelje i predstavnike škola, predstavnike Policijske uprave zadarske te operatera javnog autobusnog prijevoza) – **12 sudionika**

Slika 4.: Online anketa za roditelje



Slika 5.: WebGIS platforma za roditelje – za mapiranje ruta putovanja u školu i identificiranje izazova



U travnju i svibnju 2025. Grad je proveo anketne aktivnosti s ciljem definiranja ključnih pokazatelja mobilnosti, uključujući utvrđivanje glavnih načina prijevoza do škole (modalnu raspodjelu učenika osnovnih škola), glavnih školskih prometnih koridora te prostornih, infrastrukturnih i organizacijskih izazova putovanja do škole, kao i identificiranje i usporedbu razine osvijestjenosti i percepcije roditelja i učenika osnovnih škola o održivoj mobilnosti te utvrđivanje potencijala za unaprjeđenja.

Primjeri izazova o kojima se raspravljalo na radionici ULG-a uključuju sljedeće izjave dionika:

- „Naša je škola prenapučena, a pritom nije povezana javnim prijevozom. U blizini škole nema autobusnog stajališta.“
- „Nepropisno parkirani automobili i električni romobili ispred škole stvaraju osjećaj nesigurnosti i frustracije kod pješaka.“
- „Područja oko škole nemaju dovoljnu sigurnosnu infrastrukturu. Postojeće mjere smirivanja prometa i pješački prijelazi zahtijevaju poboljšanja, a neki su pješački prijelazi jedva vidljivi.“
- „Vozači električnih romobila voze prevelikim brzinama, zbog čega se pješaci osjećaju nesigurno.“
- „U školskim zonama nedostaje infrastruktura za parkiranje bicikala i električnih romobila.“



Slika 6.: Fotografije radionice Urbane lokalne grupe (ULG) i sastanka projektnog konzorcija u Zadru
– 01

Slika 7.: Fotografije radionice Urbane lokalne grupe (ULG) i sastanka konzorcija u Zadru – 02



Slika 8.: Fotografije radionice Urbane lokalne grupe (ULG) i sastanka projektnog konzorcija u Zadru – 03



Slika 9.: Fotografije radionice Urbane lokalne grupe (ULG) i sastanka projektnog konzorcija u Zadru – 04



Na temelju anketa provedenih 2025. godine, glavni rezultati su sljedeći:

- **Kako putujete u školu? (n = 745 učenika osnovnih škola)**
 - *pješice: 62,68 % (467/745)*
 - *automobilom: 16,24 % (121/745)*
 - *autobusom: 9,40 % (70/745)*
 - *biciklom: 7,65 % (57/745)*
 - *romobilom/električnim romobilom: 3,76 % (28/745)*
 - *ostalo: 0,27 % (2/745)*

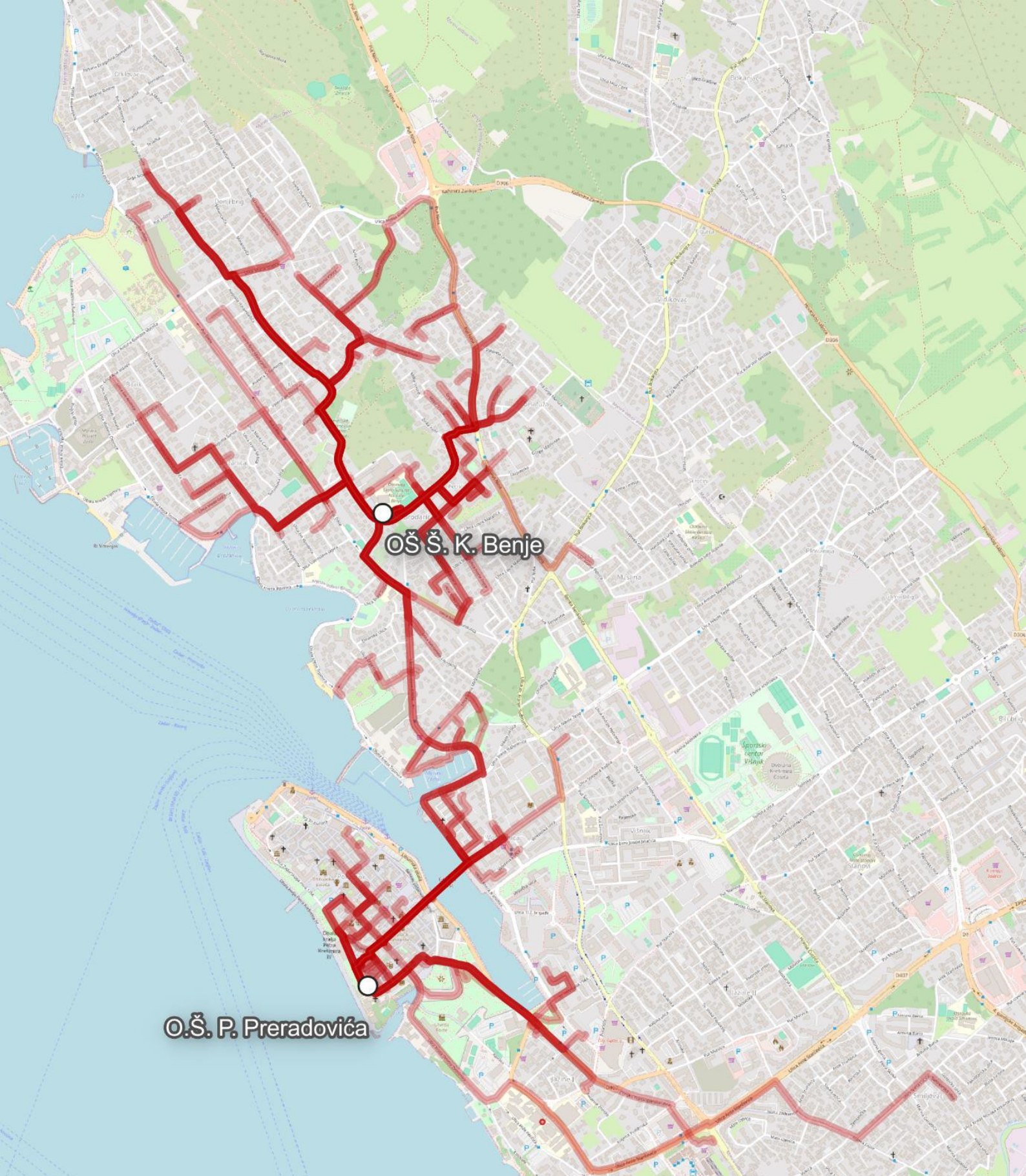
- **Putuje li Vaše dijete u školu u Vašoj pratnji/u pratnji člana obitelji? (n = 398 roditelja)**
 - *Da (u pratnji roditelja ili člana obitelji): 25,63 % (102/398)*
 - *Ne (samostalno): 74,37 % (296/398)*

- **Kategorizirani komentari roditelja o specifičnim infrastrukturnim i organizacijskim pitanjima koja utječu na sigurnost putovanja djece u školu (n = 323 komentara):**
 - *Nedostatna pješačka infrastruktura i signalizacija: 45,82 % (148/323)*
 - *Velike brzine motornog prometa: 12,07 % (39/323)*
 - *Nedostatna cestovna infrastruktura i signalizacija: 10,53 % (34/323)*
 - *Visok intenzitet motornog prometa i prometne gužve: 9,29 % (30/323)*
 - *Nesigurno ponašanje vozača: 6,19 % (20/323)*
 - *Nedostatno upravljanje parkiranjem i nadzor (uključujući nepropisno parkiranje i sl.): 5,88 % (19/323)*
 - *Nedostatna javna rasvjeta: 5,26 % (17/323)*
 - *Ostalo (vandalizam, gradilišta i sl.): 3,41 % (11/323)*
 - *Nedostatna biciklistička infrastruktura: 1,55 % (5/323)*

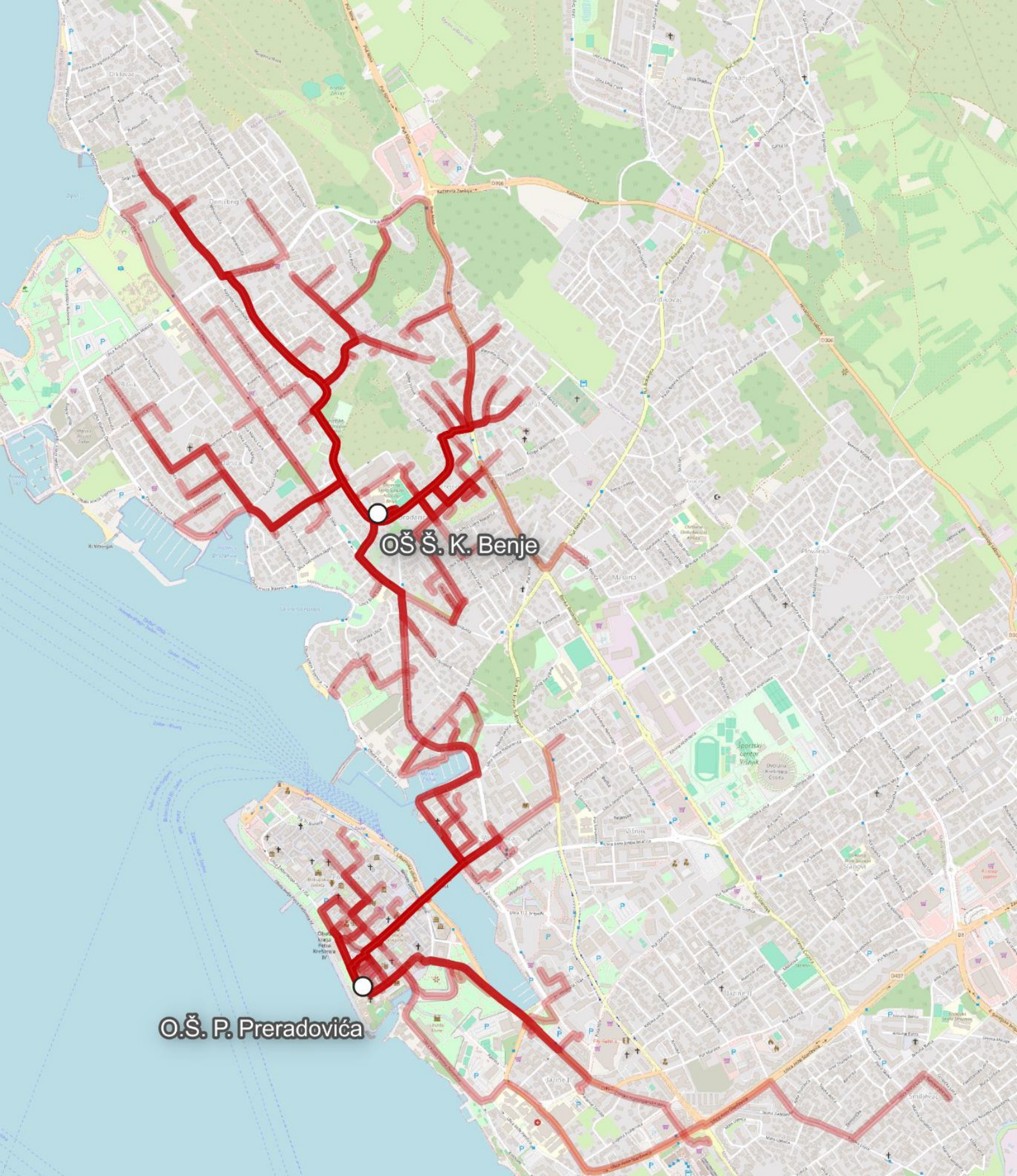
„Kako biste unaprijedili promet u svojem gradu, Zadru, kako bi bio povoljniji za okoliš i zdravlje ljudi? “ – online anketa provedena među učenicima osnovnih škola kojima je osnivač Grad Zadar

Primjeri odgovora učenika:

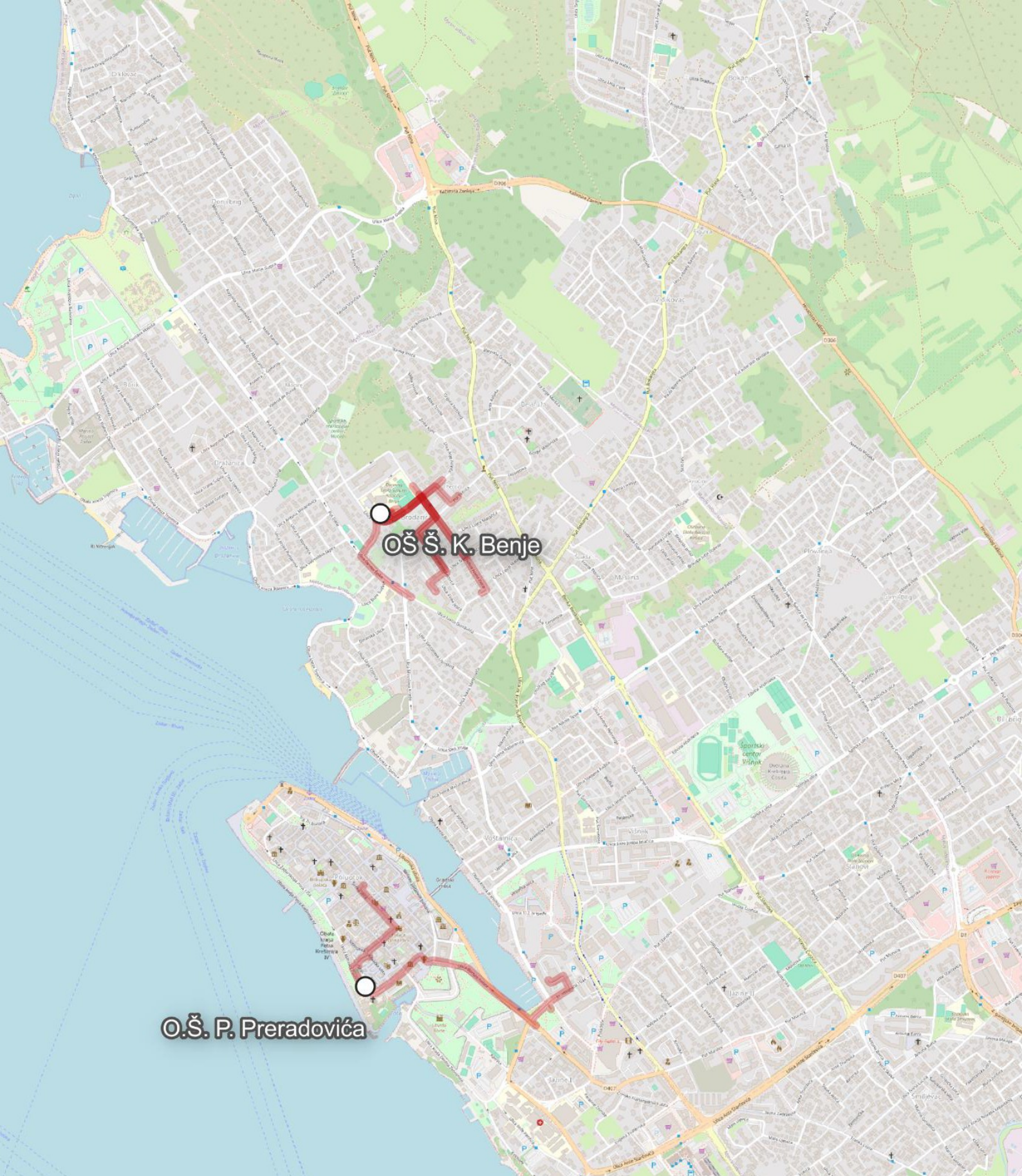
- *„Automobile i motocikle trebalo bi zabraniti u određenim područjima. Nekim bi se danima promet trebao ograničiti kako bi se smanjilo onečišćenje.“*
- *„Mislim da bi trebalo izgraditi više biciklističkih staza kako bi djeca koja bicikliraju do škole bila sigurnija, a možda bi se i druge učenike potaknulo da idu biciklom umjesto da koriste druga prijevozna sredstva (bolje prometne veze za bicikliranje ili pješačenje do škole).“*
- *„Trebali bismo više koristiti bicikle ili ići na posao pješice kako bi zrak bio čišći.“*
- *„Više zelenih površina i pješačkih zona.“*



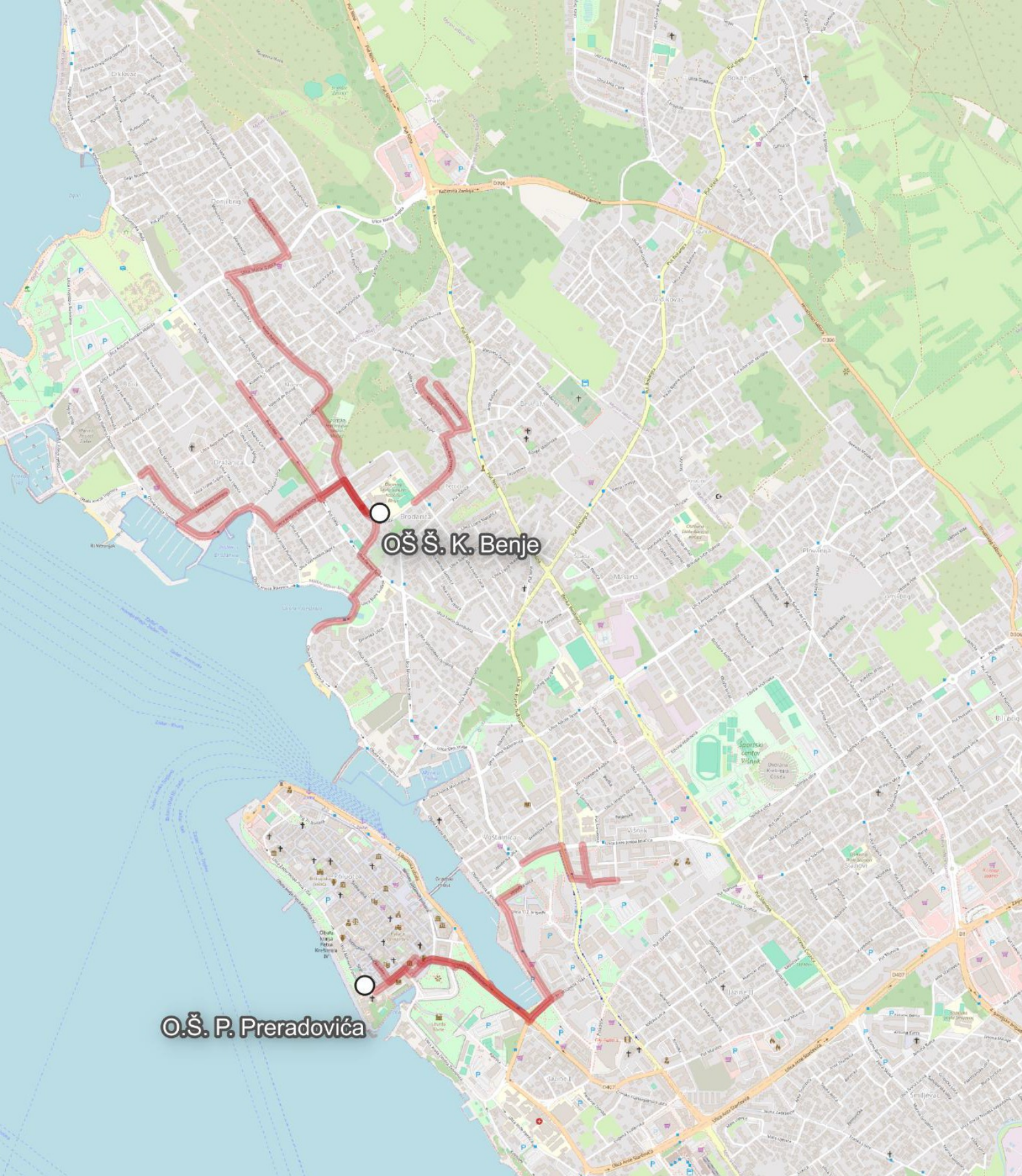
Slika 10.: Glavne pješačke rute do osnovnih škola Petra Preradovića i Šimuna Kožičića Benje na temelju podataka iz ankete



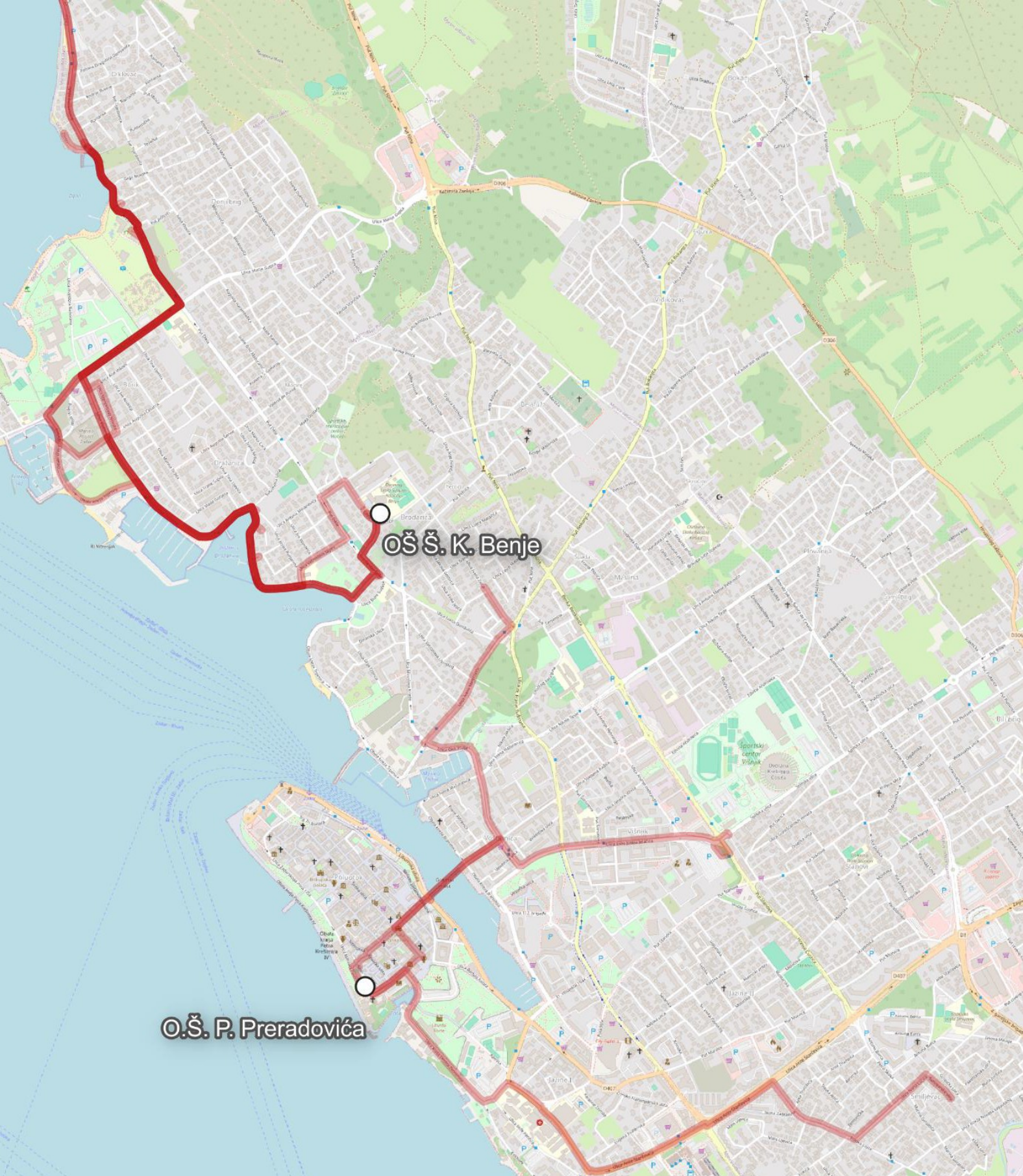
Slika 11.: Glavne pješačke rute do osnovnih škola Petra Preradovića i Šimuna Kožičića Benje na temelju podataka iz ankete – samostalno kretanje (bez pratnje člana obitelji)



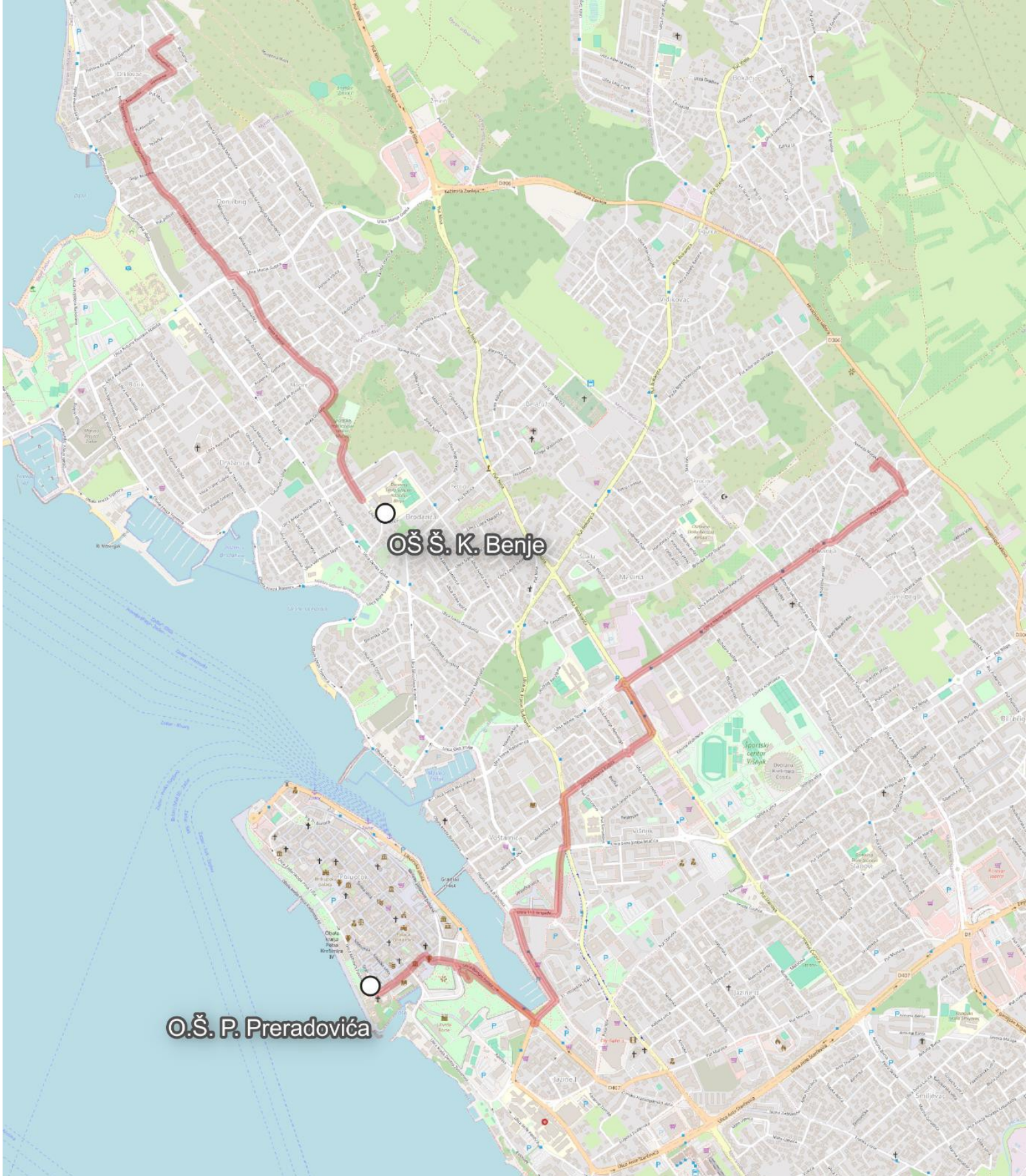
Slika 12.: Glavne pješačke rute do osnovnih škola Petra Preradovića i Šimuna Kožičića Benje na temelju podataka iz ankete – u pratnji člana obitelji



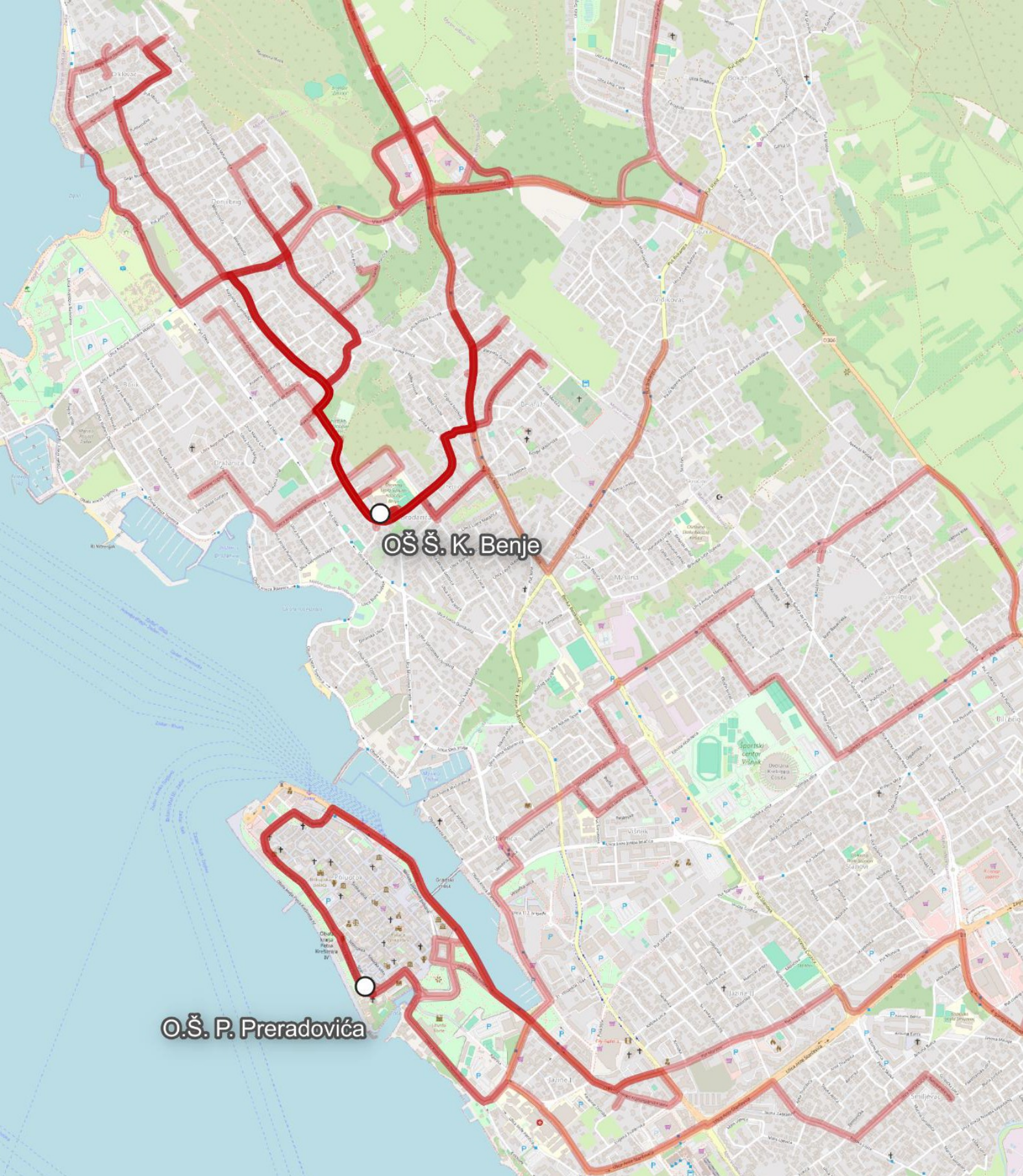
Slika 13.: Glavni biciklistički pravci putovanja do osnovnih škola Petra Preradovića i Šimuna Kožičića Benje na temelju podataka iz ankete



Slika 14.: Glavne autobusne rute putovanja do osnovnih škola Petra Preradovića i Šimuna Kožičića Benje na temelju podataka iz ankete – uključujući pješaćenje do i od autobusnih stajališta od kuće ili škole



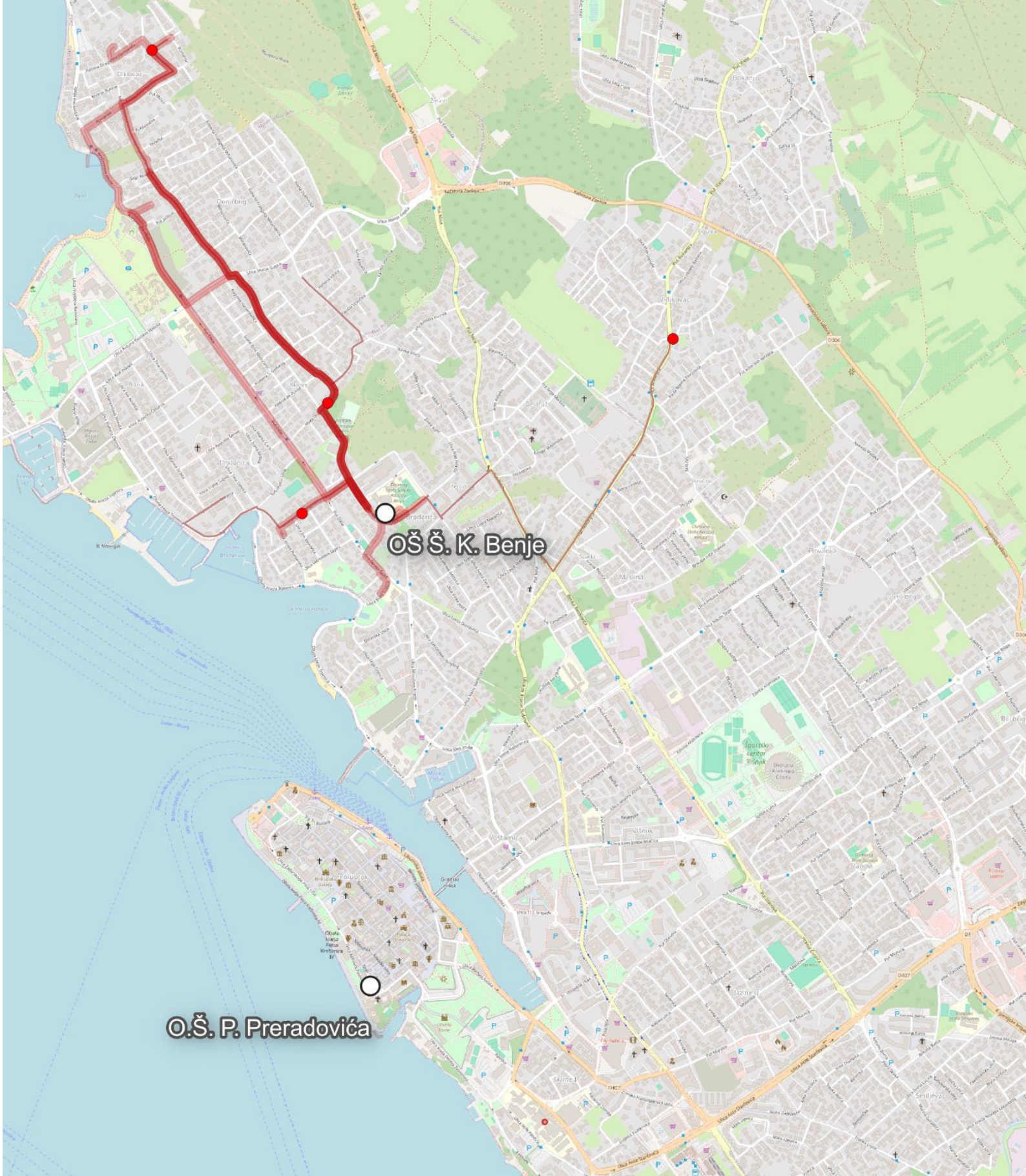
Slika 15.: Glavne rute putovanja e-romobilima i romobilima do osnovnih škola Petra Preradovića i Šimuna Kožičića Benje na temelju podataka iz ankete



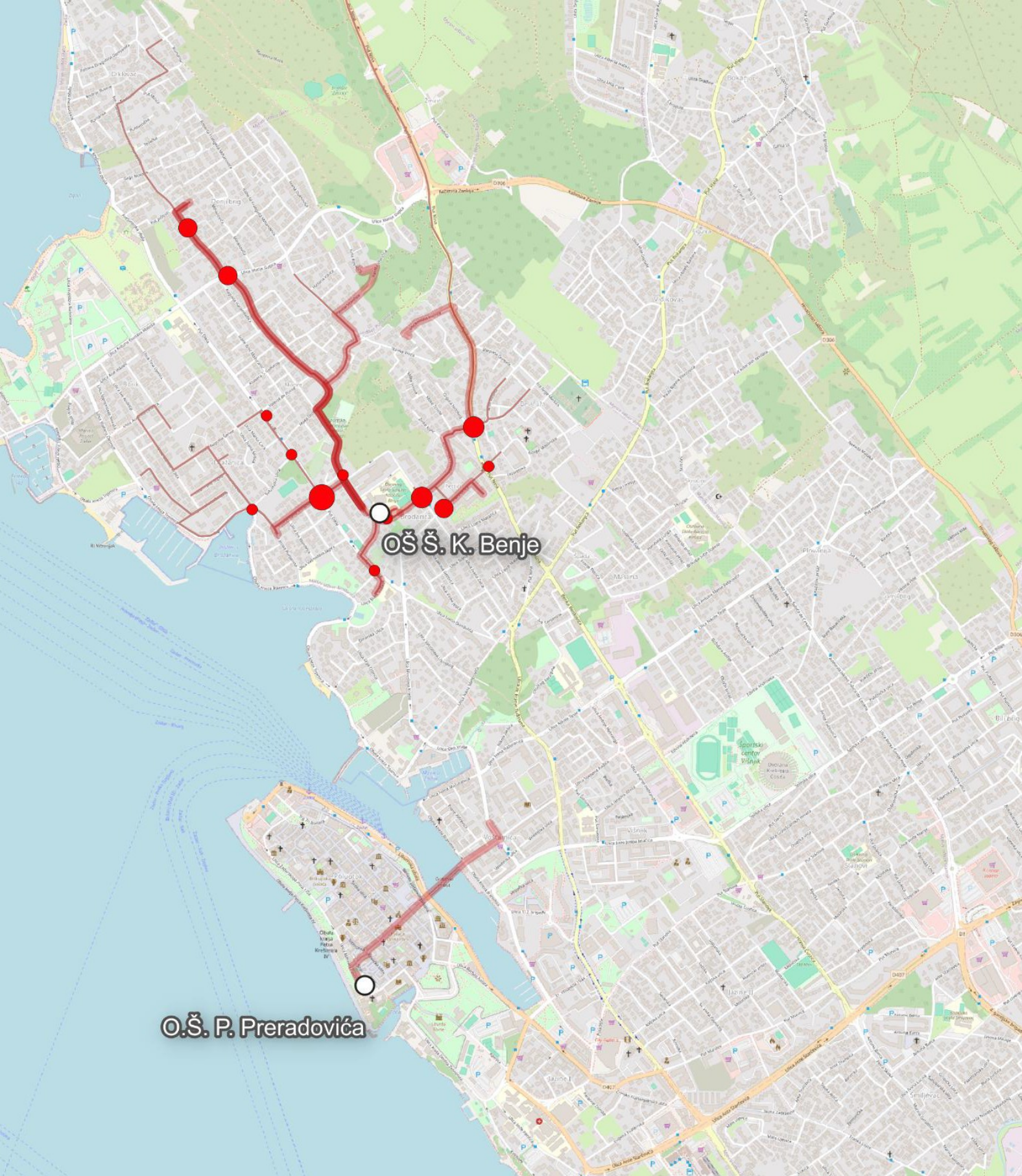
Slika 16.: Glavne rute putovanja automobilom do osnovnih škola Petra Preradovića i Šimuna Kožičića Benje na temelju podataka iz ankete



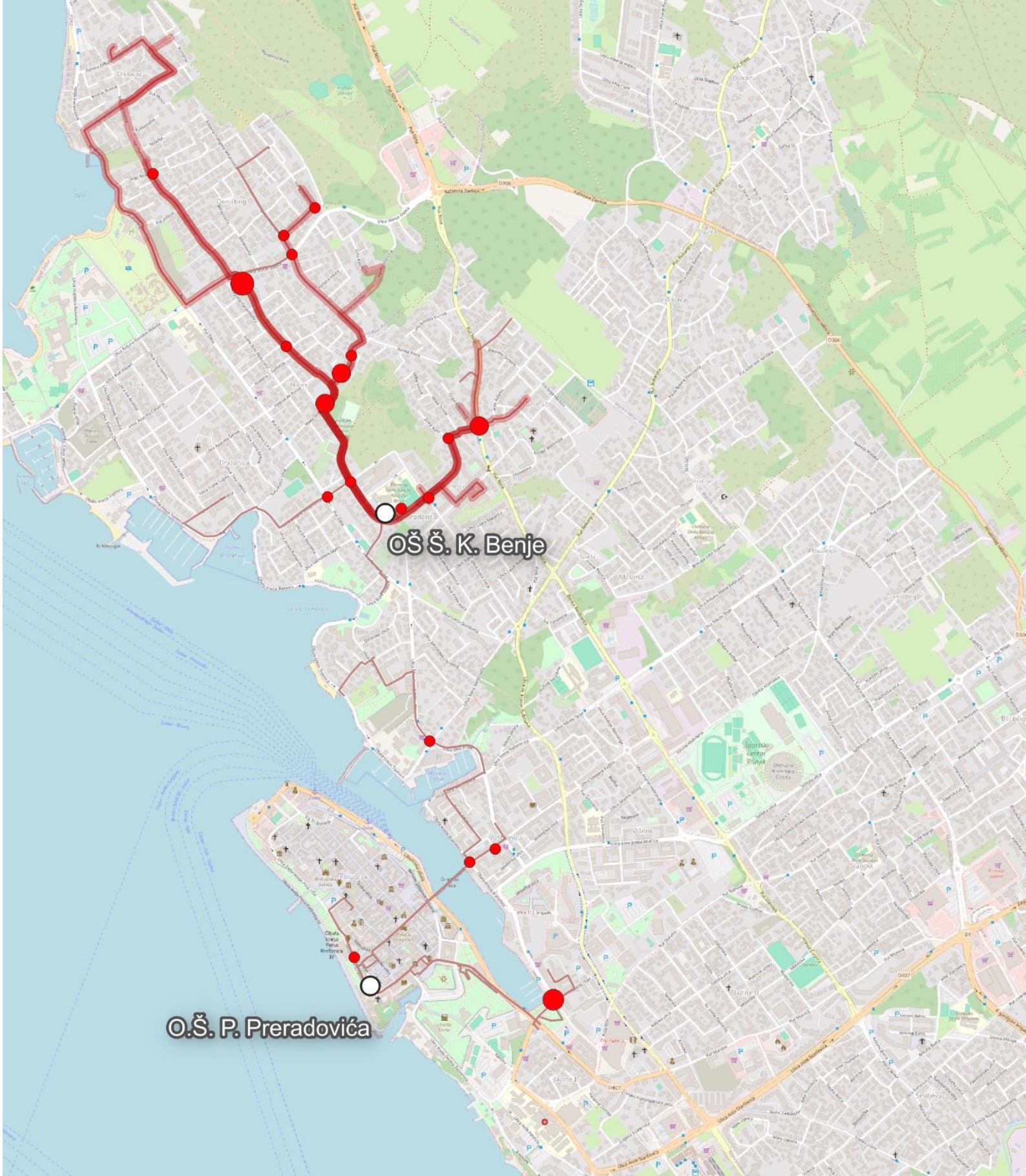
Slika 17.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima vezanima uz **nedostatnu pješačku infrastrukturu i signalizaciju**, na temelju podataka iz ankete



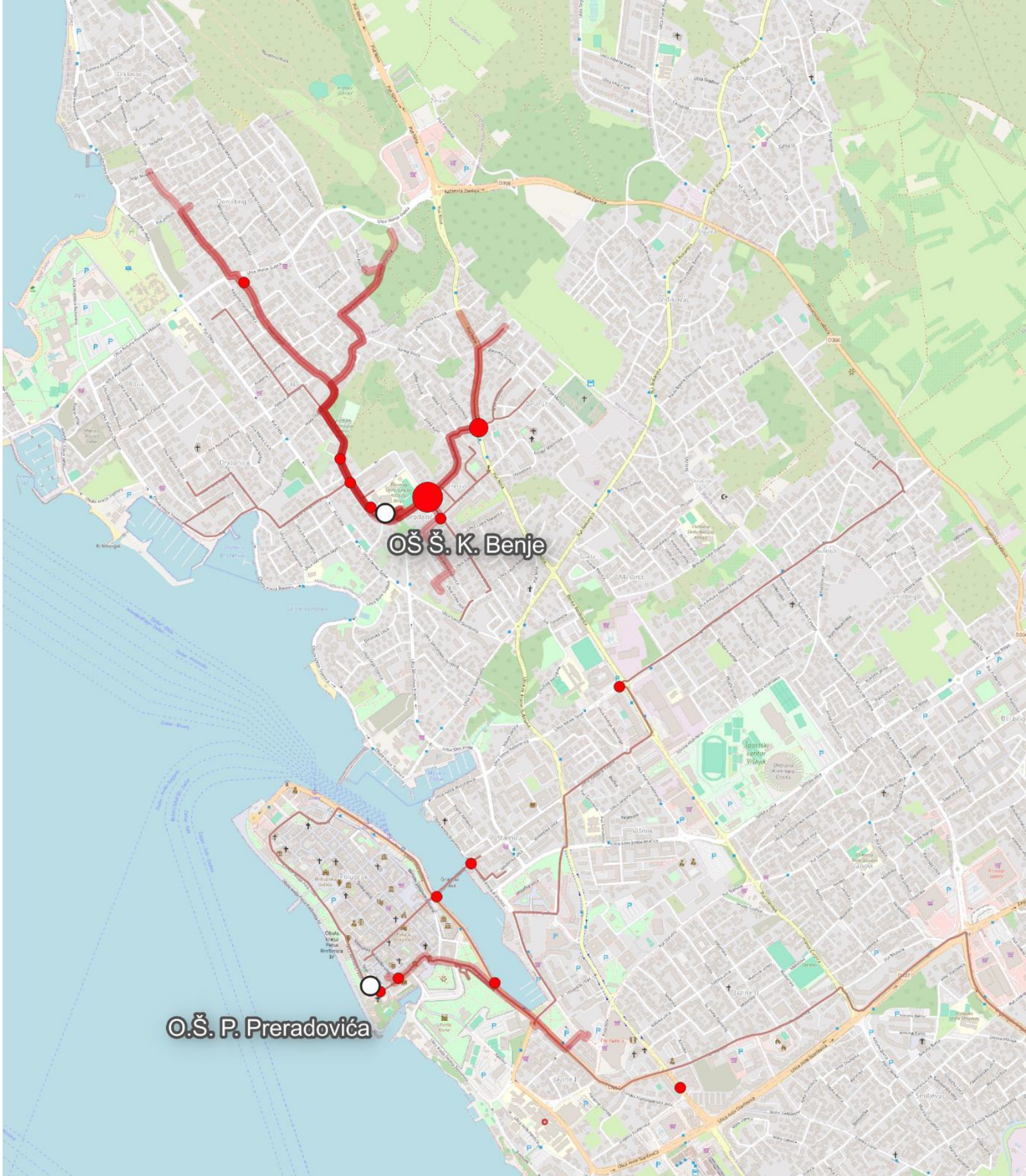
Slika 18.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima povezanim s nedostatnom javnom rasvjetom, na temelju podataka iz ankete



Slika 19.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima vezanima uz **visoke brzine prometa**, na temelju podataka iz ankete



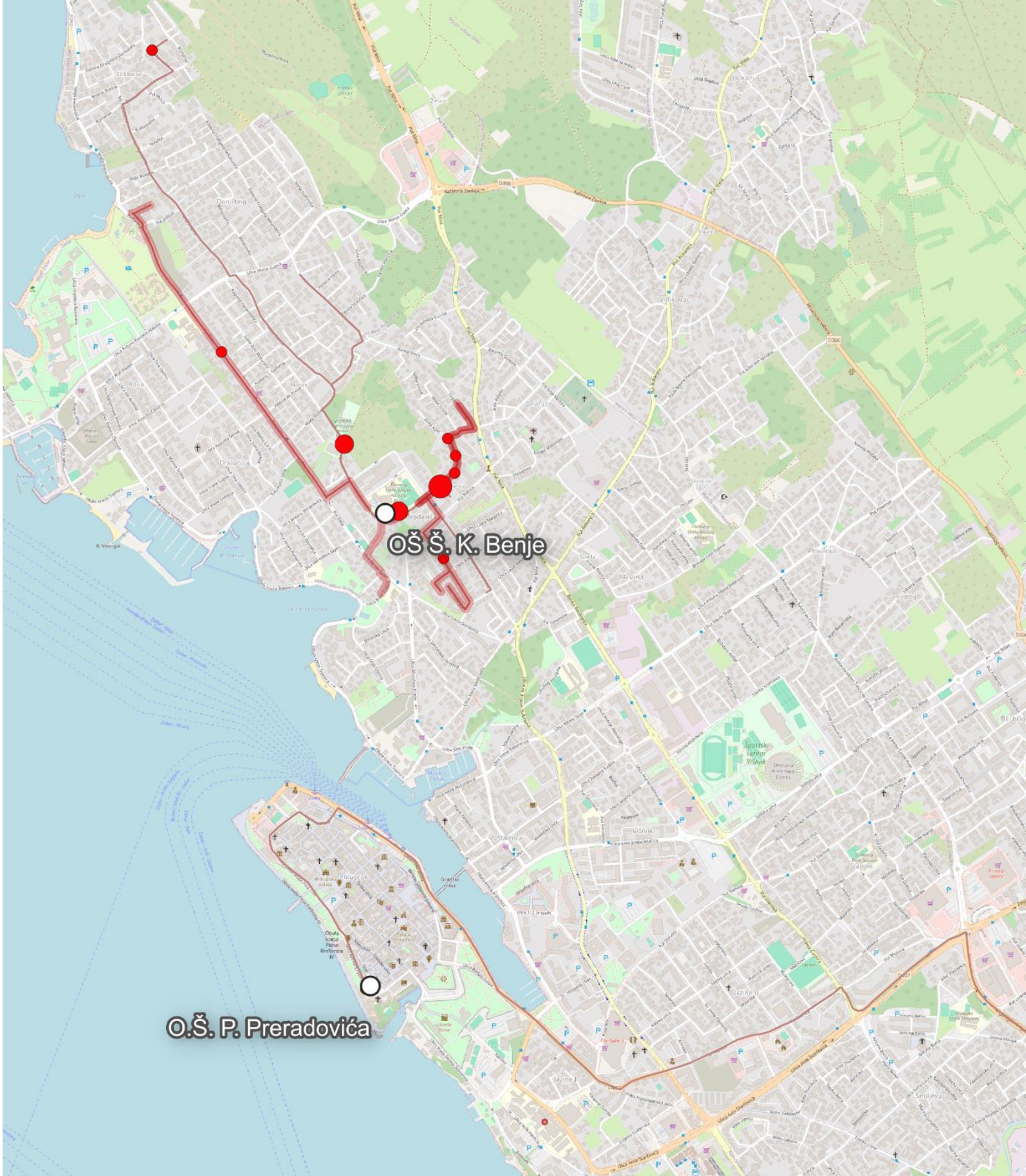
Slika 20.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima vezanima uz **neadekvatnu cestovnu infrastrukturu i signalizaciju**, na temelju podataka iz ankete



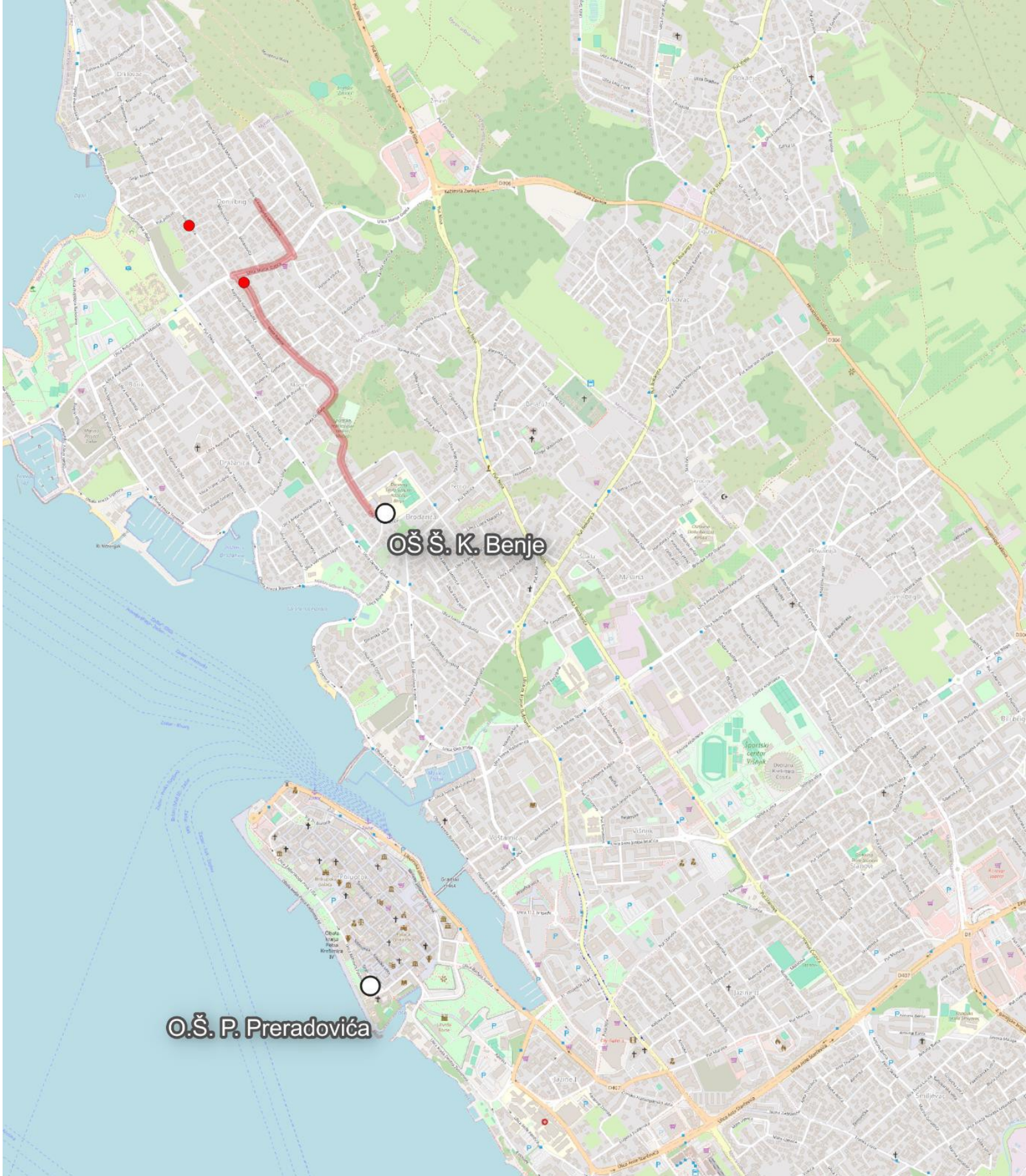
Slika 21.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima vezanima uz visok intenzitet motoriziranog prometa i gužve u prometu na temelju podataka iz ankete



Slika 22.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima povezanim s nesigurnim ponašanjem vozača (kršenje prometnih propisa, npr. nezaustavljanje na pješačkom prijelazu/prolazak kroz crveno svjetlo i sl.), na temelju podataka iz ankete



Slika 23.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima vezanima uz **nedostatak upravljanja i nadzora parkiranja** (uglavnom **nepropisno parkiranje na nogostupima**), na temelju podataka iz ankete



Slika 24.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima vezanima uz **nedostatnu biciklističku infrastrukturu (uglavnom nedostatak biciklističkih staza)**, na temelju podataka iz ankete

Glavni rezultati ankete provedene među predstavnicima škola:

- *Provodi li osnovna škola koju predstavljate infrastrukturne i/ili organizacijske aktivnosti kojima se unaprjeđuje prometni sustav i koje izravno utječu na kvalitetu dolaska/kretanja učenika i zaposlenika prema školi? (n = 8 odgojno-obrazovnih ustanova)*
 - Da: 25 % (2/8)
 - Ne: 75 % (6/8)
- *Provodi li odgojno-obrazovna ustanova koju predstavljate edukaciju učenika o važnosti održive mobilnosti?*
 - Da: 75 % (2/8)
 - Ne: 25 % (6/8)

Ključne infrastrukturne i organizacijske prednosti i nedostaci postojećeg prometnog sustava u Gradu Zadru te njihov utjecaj na sigurnost i održivu mobilnost učenika osnovnih škola i školskog osoblja pri putovanju u osnovne škole (rezultati istraživanja):

Ključni pozitivni komentari	Ključni negativni komentari
Sigurnost – pozitivni aspekti: „Sigurna prometna infrastruktura: u neposrednoj blizini škole postoje obilježeni pješački prijelazi, semafori i ležeći policajci, koji povećavaju sigurnost djece u prometu.“ (Osnovna škola Voštarnica)	Sigurnost – negativni aspekti: „Prometne gužve – tijekom jutarnjih i poslijepodnevni sati dolazi do stvaranja prometnih gužvi, koje ugrožavaju sigurnost učenika osnovnih škola prilikom dolaska u školu i odlaska iz nje.“; „Nedostatna prometna signalizacija – na pojedinim lokacijama pješački prijelazi nisu jasno označeni, što učenicima otežava siguran prelazak ulica.“ (Osnovna škola Šimuna Kožičića Benje)
Održivost – pozitivni aspekti: „Kao gradska škola smještena u blizini središta grada, imamo koristi od većeg broja autobusnih linija.“ (Osnovna škola Šime Budinića)	Održivost – negativni aspekti: „(Uglavnom) nedostatak označenih prometnih traka za bicikliste i vozače e-/romobila na kolnicima i nogostupima na putu od kuće do škole.“ (Osnovna škola Petra Preradovića)

Glavni rezultati ankete među dionicima:

Predstavnici javnog prijevoznika – potrebna rješenja/mjere:

„Izgradnja i održavanje sigurne prometne infrastrukture prilagođene pješacima (nogostupi, pješački prijelazi, javna rasvjeta itd.) nužni su, kao i smanjenje brzina vozila u blizini škola te provedba nadzornih mjera radi promjene neodgovornog ponašanja vozača.“

Predstavnik Policijske uprave zadarske – potrebna rješenja/mjere:

- „Izgradnja ili obnova nogostupa duž ruta koje djeca najčešće koriste.“
- „Poboljšanje i proširenje postojećih nogostupa koji su oštećeni ili preuski.“
- „Uvođenje dodatnih pješačkih prijelaza na kritičnim lokacijama.“
- „Postavljanje dodatnih semafora, osobito na mjestima gdje učenici prelaze prometnice s velikim intenzitetom motornog prometa.“
- „Obvezna rasvjeta pješačkih prijelaza te ugradnja dodatnih bljeskalica ili svjetlosne signalizacije na prijelazima.“
- „Bolja regulacija parkiranja roditelja u blizini škola.“
- „Redovita edukacija učenika osnovnih škola o sigurnosti u prometu.“

Analiza prednosti, nedostataka, prilika i prijetnji (SWOT analiza)

Na temelju rasprava i podataka prikupljenih tijekom radionice Urbane lokalne grupe (ULG), sastanaka konzorcija i terenskog obilaska, kao i strateškog pregleda na višoj razini, Grad Zadar proveo je analizu prednosti, nedostataka, prilika i prijetnji (SWOT), s naglaskom na ključne izazove i mogućnosti identificirane tijekom rasprava s dionicima i partnerskim gradovima u okviru konzorcija.

Tablica 1.: SWOT analiza školske mobilnosti u Zadru

Prednosti	Nedostatci (izazovi)
• Pozitivan demografski trend • Urbana struktura/topografija i klimatski uvjeti grada pogodni su za aktivnu mobilnost (pješačenje, bicikliranje i sl.) • Blizina autobusnog i željezničkog kolodvora iz različitih dijelova užeg gradskog područja Zadra • Interes građana za uspostavu održivog prometnog sustava • Iskustvo Upravnog odjela za EU fondove Grada Zadra u provedbi projekata održive mobilnosti	• Nedostatak sustavnog prikupljanja podataka o mobilnosti u školama • Prenapućenost osnovnih škola, koje posljedično rade u dvosmjenskom modelu, što uzrokuje prometne zastoje te sigurnosne izazove za pješake i bicikliste • Sloboda izbora škole povećava udaljenosti putovanja i korištenje automobila za odlazak u školu (roditelji češće biraju škole koje su lakše dostupne automobilom) • Nedostatak infrastrukture javnog prijevoza – pojedine osnovne škole nisu povezane s mrežom javnog prijevoza • Nedostatna ili neadekvatna sigurnosna infrastruktura u školskim zonama (npr. mjere smirivanja prometa, pješački prijelazi, sigurne zone, slaba vidljivost prometne signalizacije i sl.) • Nepropisno parkiranje koje uzrokuje sigurnosne probleme i smanjuje atraktivnost pješačenja do škole • Nedostatak propisa i infrastrukture za električne romobile – e-romobili su statusni simbol među učenicima osnovnih škola, ne postoji odgovarajuća infrastruktura za parkiranje u blizini škola, velike brzine uzrokuju sigurnosne probleme, a strah od nesreća stvara negativnu percepciju e-romobila u javnosti • Policija ne vodi statistiku prometnih nesreća s e-romobilima na isti način kao za ostale (automobilske) prometne nesreće • Nedostatak funkcionalnog željezničkog prijevoza • Povećana razina roditeljske zaštite u pogledu sigurnosti • Prostorna ograničenja u pojedinim školskim zonama, koja uzrokuju sigurnosne izazove • Nedostatak prometne „kulture“ (prebrza vožnja, nepropisno parkiranje i sl.)
Prilike	Prijetnje
• Nacionalno zakonodavstvo propisuje da sve škole do 2027. godine trebaju prijeći na jednosmjenski sustav rada (nastava u jutarnjoj smjeni) • Prepoznavanje važnosti razvoja održivog prometa od strane lokalne samouprave • Plan održive urbane mobilnosti (POUM, 2021.) predlaže mjere povezivanja škola s postojećom mrežom pješačkih i biciklističkih ruta te poboljšanje pješačke, biciklističke i sigurnosne infrastrukture • Izgrađena je nova biciklistička staza koja povezuje Osnovnu školu Petra Preradovića s ostatkom poluotoka • Modernizacija sustava naplate karata u javnom prijevozu i razvoj aplikacije poboljšali su korisničko iskustvo i povećali atraktivnost javnog prijevoza u gradu	• Visoka razina turizma, osobito na području zadarskog poluotoka, uzrokuje prometne gužve i produljenje vremena putovanja unutar grada (u ljetnim razdobljima i do 20.000 vozila u užem gradskom središtu) • Nedostatak planskog pristupa – odluke o lokacijama novih škola (uvjetovane nacionalnim zakonodavstvom) donose se bez uključivanja dionika iz različitih sektora te bez razmatranja i oblikovanja školske mobilnosti • Brz urbani razvoj bez odgovarajućeg razvoja društvene i prometne infrastrukture te pratećih usluga

07:56

Upitnik za roditelje učenika osnovnih škola s područja grada Zadra

Vaši odgovori će biti korišteni isključivo u funkciji identifikacije postojećeg stanja mobilnosti u svrhu odlaska učenika u školu i osviještenosti roditelja o održivoj mobilnosti, a Vaš identitet ostaje očuvan sukladno Odredbi GDPR. Cijenimo Vašu spremnost na suradnju.

URBACT

Co-funded by
the European Union
Interreg

Schoolhoods

1. Odaberite školu koju Vaše dijete pohađa: *

Odaberite...



2. Molimo odaberite razred koji Vaše dijete pohađa: *

Odaberite...



3. Putuje li Vaše dijete u školu u Vašoj ili pratnji ukućana? *

☐ Da

☐ Ne

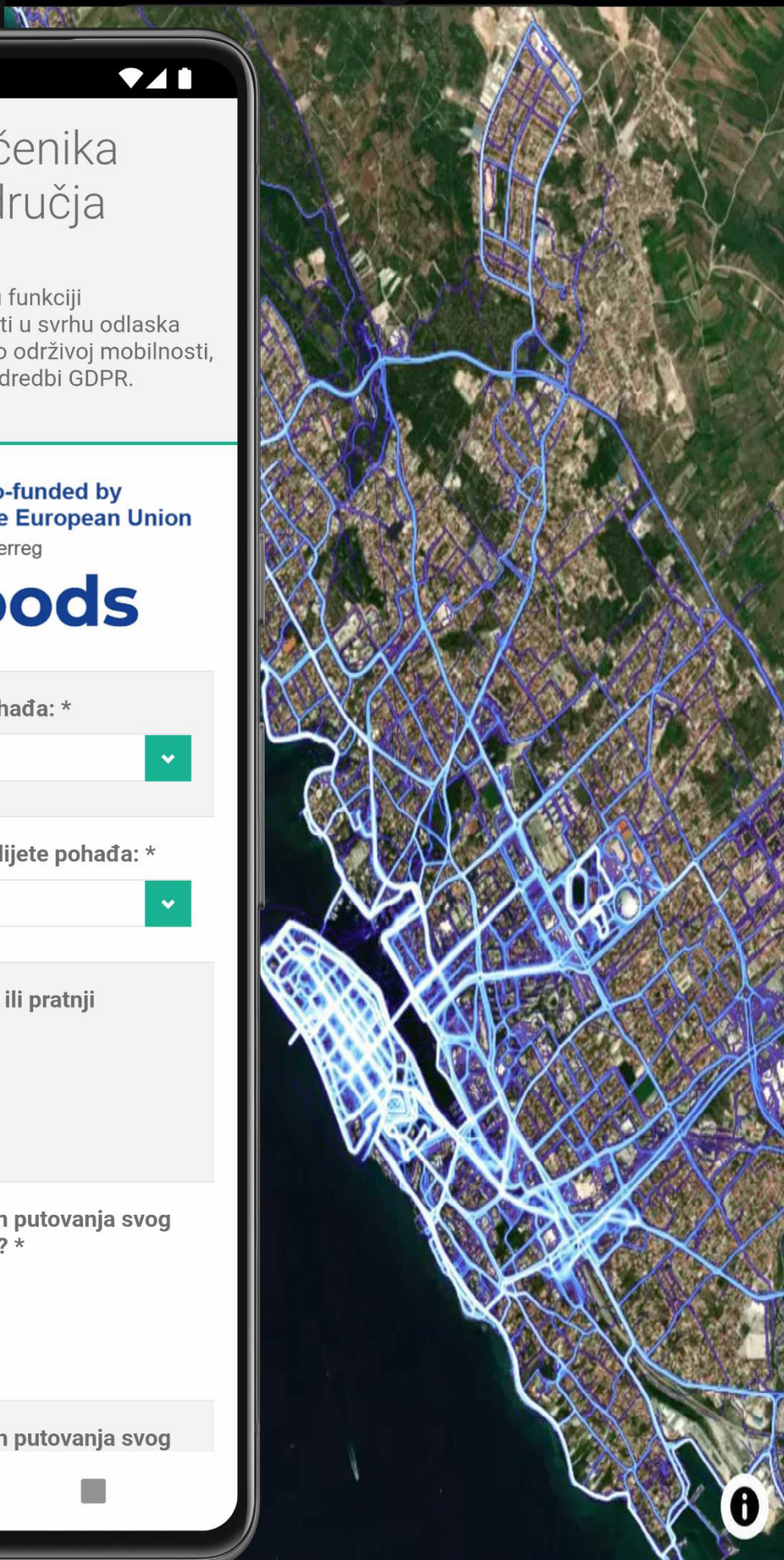
4. Smatrate li prethodno odabran način putovanja svog djeteta do škole ekološki prihvatljivim? *

☐ Da

☐ Ne

5. Smatrate li prethodno odabran način putovanja svog

2:36



1.4. Vizija/sveobuhvatni cilj

Analiza postojećeg stanja, rezultati ankete te rasprava s članovima ULG-a tijekom radionice pokazali su da Grad Zadar i relevantni dionici žele razviti školsku mobilnost utemeljenu na primjeni načela sigurnosti, održivosti, cjelovitosti, izravnosti, inovativnosti i privlačnosti.

Aktivnost putovanja do škole u Gradu Zadru trebala bi postati sigurnija i privlačnija za pješake, bicikliste i korisnike javnog prijevoza.

Vizija: „Školska mobilnost u Zadru sigurna je, održiva, uključiva i izravna, potaknuta inovacijama te privlačna za sve učenike.”



1

CITY OF ZADAR



CURRENT STATE & CHALLENGES:

BACKGROUND INFORMATION

There are 13 elementary schools (1-8 grades) in the administrative area of Zadar, out of which 9 are founded by the City of Zadar, with 4 new schools being planned. Schools are running on 2 shifts models (because of the overload of pupils) except for one school running on 3-shift model.

Two specific case schools were chosen as "project partner schools" (potential pilot areas):

1. Elementary School Šimuna Kolčića Benje (936 pupils) - 3-shift model causes traffic peaks and there is no direct public transport connection / bus station near the school
2. Elementary School Petra Preradovića (892 pupils) - located on historic centre (a touristic hotspot) of the peninsula with different traffic conditions (deliveries, visitors, etc.) and public space limitations

Although city layout and climate conditions are in favour of active mobility there is a lack of sufficient active modes and public transport infrastructure (lack of safe pedestrian crossings and traffic calming infrastructure in school zones, illegal parking, etc.) causing parents to use cars for school trips. This will be further examined by collecting data on the current state of mobility, habits, challenges, and potentials.



OPPORTUNITY BACKGROUND:

The Sustainable Urban Mobility Plan (2021) tackles above mentioned challenges. It includes measures aimed at promoting sustainable modes of transportation for school trips. These measures include implementation of new bike-sharing terminals in school areas, mapping safe walking routes, walking, and cycling infrastructure improvement, connection of schools to cycling and pedestrian infrastructure, etc.

STRATEGIC LEVEL:

QUOTES FROM EXISTING STRATEGIES YOU CAN BUILD YOUR IAP WORK ON

Methodological guidelines for developing the Sustainable Urban Mobility Plan (2021):

- Planning a transport system focused on the needs of people, not motor vehicles
- Ensuring the accessibility of space to all citizens and visitors by establishing a sustainable and energy-efficient transport system
- Designing transport infrastructure in an optimal way, considering existing and future transport demand, all in accordance with modern principles of public space design
- Existing plans and projects for the development of the City of Zadar and its tourism, transport, and economic potential
- Preserving the beauty and uniqueness of the City of Zadar
- Incorporating the views of the public and managers of transport systems and subsystems (stakeholders) in the process of developing the Plan

LOCAL PROBLEMS AND STRENGTHS

LOCAL LEVEL:

According to the Sustainable Urban Mobility Plan (2021), main local problems are:

- High level of motorization and high level of use of private cars for everyday travel
- Underdeveloped infrastructure for pedestrian and bicycle traffic
- Inadequate connectivity of surrounding areas with Zadar settlement, especially the islands
- In summer periods, up to 20,000 vehicles in the city centre area
- Large number of parking capacities outside the payment system
- Lack of integration of bus and maritime transport
- Lack of functional rail transport

According to the Sustainable Urban Mobility Plan (2021), main local strengths are:

- Positive demographic trends
- The size of the city and the topography are suitable for cycling
- Proximity to the bus and railway stations
- Development potential of the Port of Galenica
- Spatial development potential of the urban area
- Recognition of the importance of sustainable transport development by the local government
- Citizens' desire to create a sustainable transport system

ULG

STAKEHOLDERS PARTICIPATION

2

VISION



Innovative approach of the City of Zadar in the process of spatial identification of existing challenges and improvement potential:



WORKSHOP & DATA COLLECTION

The data collection process was explained to stakeholders during the workshop. With their cooperation, data collection is starting, after which challenges will be defined, along with a vision that includes elements of potential improvements, based on which a specific draft of actions will be realized.



Need the App!

DATA

COLLECTION

INNOVATIVE WEB DEVELOPMENT

APP

YOUR VISION STATEMENT

The vision for the action plan is based on sustainability, integrity, directness, and attract.

Thinking about a high level of inclusiveness, the approach to involving as many key stakeholders as possible, technology to collect data on the current state and potentials.

WHAT IS THE ACTUAL VISION (X LINK TO DATA)?

OBJECTIVES

YOUR SPECIFIC OBJECTIVE 1 (draft example - optimistic)

Increase the Percentage of Pupils Using Active and Sustainable Modes of Transport:

- Specific: Boost the proportion of pupils who travel to school by bus, walk or bike
- Measurable: Achieve a 15% increase in pupils using active/sustainable transport modes
- Achievable: Implement workshops, programs, and safety
- Relevant: Align with existing mobility
- Time-bound: Implement within 2 years

Love "SMART" Description

YOUR SPECIFIC OBJECTIVE 2 (draft example)

Enhance Safety Infrastructure:

- Specific: Implement measures to eliminate street crossings and bus stops, school zones
- Measurable: Implement measures to improve safety at least at "project partner schools" in the network
- Achievable: Collaborate with local authorities and secure necessary funding
- Relevant: Directly improves safety, encouraging active travel
- Time-bound: Finalize enhancements within 2 years

YOUR SPECIFIC OBJECTIVE 3 (draft example)

Educate and Engage the School Community:

- Specific: Conduct workshops and campaigns to raise awareness about the benefits of active school communities
- Measurable: Host at least one workshop per school per term, with 70% parent participation
- Achievable: Utilize existing school events and communication channels
- Relevant: Empowers the community to support and sustain active travel initiatives
- Time-bound: Implement over the next academic year

YOUR SPECIFIC OBJECTIVE 4 (draft example - optimistic)

Monitor and Evaluate Progress:

- Specific: Establish a system to track travel modes, safety incidents, and community feedback
- Measurable: Collect and analyse data quarterly, aiming for a 10% reduction in traffic-related incidents involving pupils
- Achievable: Develop simple reporting tools and assign responsibilities
- Relevant: Ensures objectives are met and identifies areas for improvement
- Time-bound: Initiate monitoring at the start of the next academic term and continue for 3 years

3

HOW DO WE REACH OBJECTIVES?

ACTIONS / MEASURES

YOUR TABLE OF ACTIONS

1. Implement public bus lines to connect Elementary School Šimuna Kolčića Benje via public transport
2. Relocate and repurpose existing parking space for public transport and Kiss & Ride zone at Elementary School Petra Preradovića
3. Improve safety infrastructure in school areas

4

DETAILED ACTIONS / MEASURES AND INTERVENTION AREAS

Table of ACTIONS, if you want to use it

Area of IAP	Short Description
1. Implement public bus lines to connect Elementary School Šimuna Kolčića Benje via public transport	Currently there is no direct bus line to the Elementary School Šimuna Kolčića Benje from the city centre and no close bus station in the school area (closest bus station is in the element Dika). Implementing public bus lines (for extending the line) to connect Elementary School Šimuna Kolčića Benje with main residential areas and points of interest in Zadar will make it more attractive for school trips.
2. Relocate and repurpose existing parking space for public transport and Kiss & Ride zone at Elementary School Petra Preradovića	Due to public space limitations in Elementary School Petra Preradovića (located in historical peninsula) and high traffic congestions in peak hours, "Push & Pull" - based measure of relocating existing parking places and replacing it with public bus station (for a smaller bus) and "Kiss & Ride" zone will make school travel safer and more sustainable.
3. Improve safety infrastructure in school areas	Implementing new and improving/optimizing existing crossings where needed (some are currently barely visible), and implementing better traffic calming infrastructure near schools should raise safety and attractiveness of walking and cycling to schools while lowering traffic speed in school areas.

& PILOT ACTIVITIES



SMART SETTING THE MONITORING AS OBJECTIVE, WE NEED THAT

Good description

Maybe add some targets?

1.5. Glavni izazovi integracije

Grad je identificirao područja u kojima su potrebni najveći strateški naponi kako bi se unaprijedio integrirani pristup u Gradu Zadru te provele potrebne promjene utvrđene tijekom radionice ULG-a i analize postojećeg stanja. Ključni integracijski izazovi očituju se na sljedeće načine:

- Nedostatak koordinacije između Upravnog odjela za prostorno uređenje i zaštitu okoliša, Upravnog odjela za odgoj i školstvo, Upravnog odjela za komunalne djelatnosti i zaštitu okoliša te Gradskog centra za upravljanje prometom → **Rezultat: neadekvatno planiranje lokacija novih škola bez prethodnih procjena prometnog utjecaja.**
- Nedostatak suradnje između Upravnog odjela za komunalne djelatnosti i zaštitu okoliša, Gradskog centra za upravljanje prometom i Policijske uprave zadarske → **Rezultat: nepostojanje integriranih podataka o prometu i prostornom planiranju (npr. lokacije prometnih nesreća i statistički podaci povezani sa školskom mobilnošću). To dovodi do izostanka praćenja ključnih pokazatelja mobilnosti i neprovedbe odgovarajućih mjera. Dodatno, nedovoljna provedba prometnih propisa u školskim zonama rezultira prekomjernim brzinama vozila, neodgovornom vožnjom i nepropisnim parkiranjem na pješačkim nogostupima u blizini škola, što obeshrabruje pješačenje i ugrožava sigurnost putova do škole.**
- Nedostatak suradnje između Upravnog odjela za komunalne djelatnosti i zaštitu okoliša, Upravnog odjela za EU fondove, uprava osnovnih škola, vijeća roditelja i mjesnih odbora → **Rezultat: nedostatan održavanje sigurnosne infrastrukture i signalizacije, kao i oštećena ili nepostojeća sigurnosna infrastruktura u školskim zonama. To stvara nesigurne uvjete za pješake i bicikliste, ali i za roditelje koji djecu dovoze u školu. Upravni odjel za EU fondove trebao bi identificirati alternativne izvore financiranja za provedbu i sanaciju sigurnosne infrastrukture i signalizacije.**

Na temelju prethodno navedenih izazova i poboljšanja identificiranih tijekom radionice ULG-a, glavni integracijski naponi prikazani su na slici u nastavku.

Slika 25.: Pregled glavnih integracijskih napora prema vrstama integracije

Teritorijalna integracija	Integracija politika i odjela	Horizontalna i vertikalna integracija	Integracija ulaganja
• Suradnja lokalnih vlasti Grada Zadra i okolnih susjedskih općina	• Suradnja pri integraciji rješenja vezanih uz sigurnost, promet, ekonomske, društvene i okolišne probleme - Ključna tijela: • Ministarstvo znanosti i obrazovanja • Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture • Ured Gradonačelnika • Upravna tijela Grada Zadra • Upravni odjel za obrazovanje i upravljanje školama • Odjel za urbanizaciju i zaštitu okoliša	• Ostvarivanje partnerstva na lokalnim razinama između upravnih tijela Grada, Policijske uprave zadarske, škola, biciklističkih udruga i operatera javnog prijevoza za usklađivanje politika, mjera i financiranja • <u>Potrebno je integrirati prometno planiranje, urbano planiranje i lokacije novih škola kako bi se stvorila sigurna, pristupačna i održiva područja novih škola na temelju naučenih lekcija</u>	• Uspostaviti politiku ulaganja u suradnji Ministarstva znanosti i obrazovanja, Grada Zadra i osnovnih škola • Staviti fokus na dva instrumenta EU fondova: ERDF i ESF



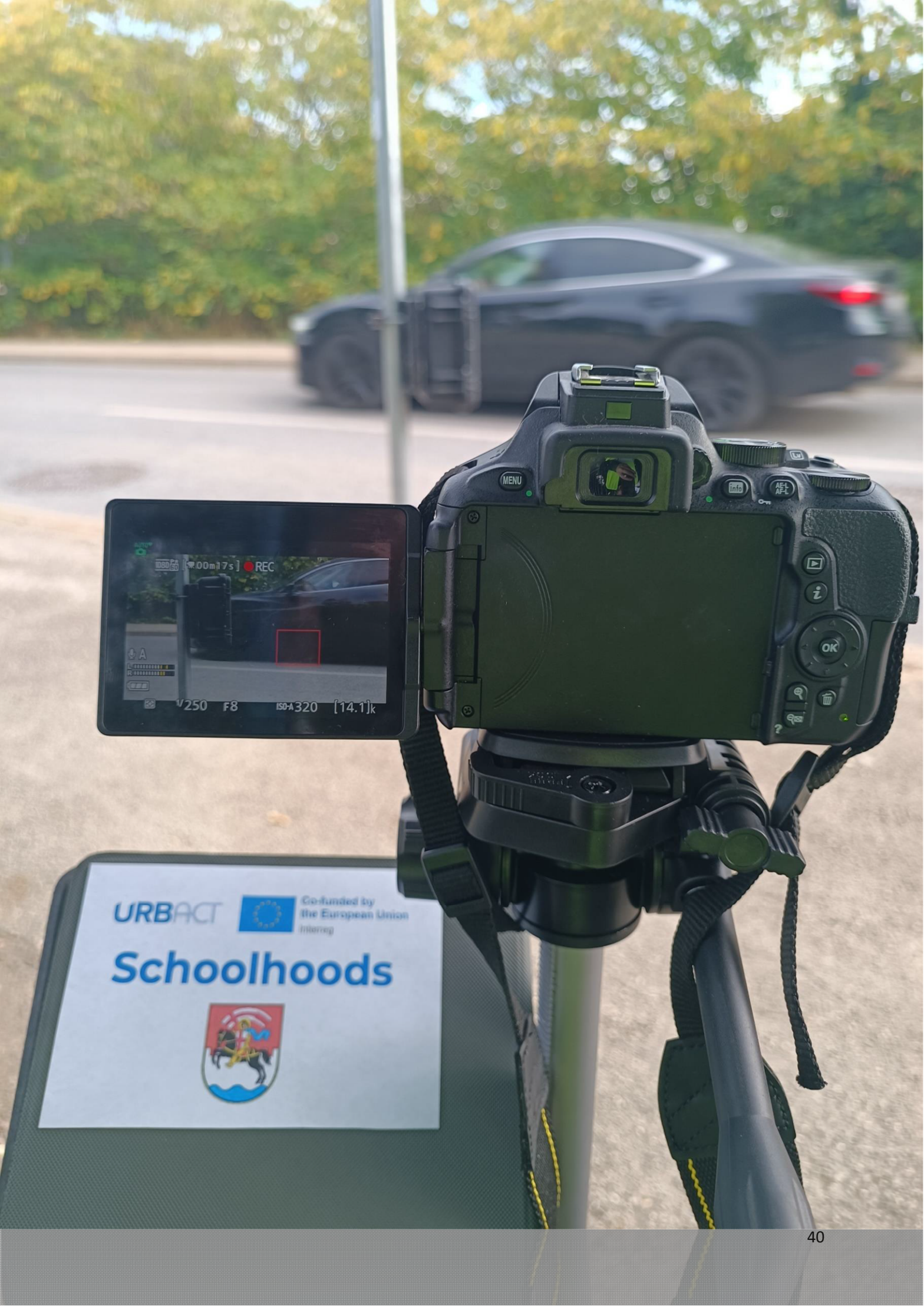
2. poglavlje: Opći okvir i integrirani pristup

Polazeći od identificiranih ključnih lokalnih izazova i prilika, utvrđenih na temelju različitih izvora i sastanaka opisanih u 1. poglavlju, Grad Zadar je u suradnji s ULG-om definirao i razradio posebne strateške ciljeve usklađene s vizijom školske mobilnosti u Gradu Zadru, utemeljene na načelima sigurnosti, održivosti, cjelovitosti, izravnosti, inovativnosti i privlačnosti. Iako visok udio učenika osnovnih škola pješači do škole (više od 60 %), i dalje postoji potreba za povećanjem aktivnih oblika kretanja i korištenja održivih načina prijevoza, poput vožnje gradskim autobusom i bicikliranja, čiji je udio trenutačno manji od 8 %.

Specifični ciljevi (SC) formulirani su u skladu s načelom SMART (specifični, mjerljivi, ostvarivi, relevantni i vremenski određeni).

Tablica 2.: Sažet prikaz specifičnih SMART ciljeva za Grad Zadar

Specifični cilj (SC)	Opis SMART cilja
SC1: Povećati udio učenika osnovnih škola koji koriste aktivne i održive načine prijevoza	<i>Specifični:</i> Povećati udio učenika osnovnih škola koji do škole dolaze autobusom, pješke ili biciklom. <i>Mjerljivi:</i> Ostvariti povećanje od 7 % udjela učenika osnovnih škola koji koriste aktivne i održive načine prijevoza, uz istodobno smanjenje korištenja osobnih automobila. <i>Ostvarivi:</i> Uvesti nove autobusne linije, organizirati „pješačke autobuse”, programe poticanja bicikliranja te radionice o sigurnosti u prometu. <i>Relevantni:</i> Usklađeno s ciljem promicanja zdravlja i održive mobilnosti. <i>Vremenski određeni:</i> Ostvariti navedeno povećanje do 2030. godine.
SC2: Poboljšati uvjete sigurnosti u prometu i kvalitetu urbanog dizajna u zonama oko škola	<i>Specifični:</i> Poboljšati pješačke prijelaze, izgraditi biciklističke staze, postaviti stalke za bicikle i autobusna stajališta, ukloniti parkirna mjesta uz kolnik te smanjiti brzine prometa u školskim zonama. <i>Mjerljivi:</i> Provesti infrastrukturna poboljšanja u zonama relevantnih osnovnih škola; ostvariti smanjenje prometnih nesreća u kojima sudjeluju učenici osnovnih škola za 10 %; postići da više od 80 % roditelja do 2027. godine ocijeni put svoje djece do škole sigurnim. <i>Ostvarivi:</i> Ostvariti suradnju s nadležnim lokalnim tijelima (policija, mjesni odbori, nadležna tijela za cestovnu infrastrukturu) te osigurati potrebna financijska sredstva. <i>Relevantni:</i> Izravno doprinijeti povećanju sigurnosti i poticanju aktivnih oblika putovanja. <i>Vremenski određeni:</i> Dovršiti planirana poboljšanja do 2027. godine.
SC3: Povećati svijest o važnosti samostalne i zdrave mobilnosti	<i>Specifični:</i> Provesti radionice i kampanje s ciljem podizanja svijesti o prednostima aktivnog dolaska u školu. <i>Mjerljivi:</i> Održati najmanje jednu radionicu po školi u svakom polugodištu, uz sudjelovanje najmanje 70 % roditelja; postići da 75 % roditelja važnost aktivnog dolaska do škole svoje djece ocijeni visokom ili vrlo visokom. <i>Ostvarivi:</i> Iskoristiti postojeća školska događanja i komunikacijske kanale. <i>Relevantni:</i> Osnažiti zajednicu za podršku i dugoročnu održivost inicijativa aktivne mobilnosti. <i>Vremenski određeni:</i> Provesti mjere do 2027. godine.
SC4: Unaprijediti institucionalne kapacitete za planiranje i praćenje školske mobilnosti na temelju podataka	<i>Specifični:</i> Uspostaviti sustav za praćenje načina putovanja, sigurnosnih incidenata i povratnih informacija zajednice. <i>Mjerljivi:</i> Uspostaviti platformu za prikupljanje podataka te prikupljati i analizirati podatke na tromjesečnoj razini. <i>Ostvarivi:</i> Razviti jednostavne alate za izvješćivanje i jasno definirati nadležnosti. <i>Relevantni:</i> Osigurati praćenje ostvarenja ciljeva i omogućiti pravodobno prepoznavanje područja za poboljšanja. <i>Vremenski određeni:</i> Pokrenuti praćenje na početku školske godine 2026. te ga provoditi do 2030. godine.



2.1. Područja djelovanja

Specifični strateški ciljevi i mjere raspoređeni su u četiri tematska područja: dostupnost škola, sigurna mobilnost, zdravlje i aktivna putovanja te inovativna rješenja mobilnosti, koja čine ključna područja djelovanja za ostvarenje vizije sigurne, održive, privlačne i izravne školske mobilnosti. Uzimajući u obzir potrebu za kontinuiranim prikupljanjem podataka o školskoj mobilnosti, preporučuje se uspostava inovativnih pristupa radi učinkovitog rješavanja i praćenja poboljšanja u ostalim područjima djelovanja, uključujući sigurnu mobilnost, dostupnost škola te zdrave i aktivne načine putovanja. Mjere povezane s postizanjem definiranih ciljeva detaljno su opisane u 3. poglavlju.

Slika 26.: Područja djelovanja i povezani specifični ciljevi



Specifične mjere i njihova povezanost s područjima djelovanja opisane su u poglavlju „*Pojedinosti o planiranju mjera*“.



2.2. Pilot-provedba i stečene spoznaje

Na temelju rezultata ankete, visoke brzine prometa identificirane su kao jedan od ključnih izazova školske mobilnosti u Gradu Zadru (12,07 % zaprimljenih komentara roditelja), zbog čega se roditelji osjećaju nesigurno u pogledu sigurnosti svoje djece na putu do škole. Na temelju navedenih rezultata, kao i povratnih informacija ULG-a, Grad je proveo terensko istraživanje koje je uključivalo mjerenje brzina vozila u definiranim zonama osnovnih škola. Grad je isključivo u istraživačke svrhe postavio radarske uređaje za mjerenje brzine i brojače prometa na ukupno šest lokacija unutar zona pet osnovnih škola na području Grada Zadra, kako slijedi:

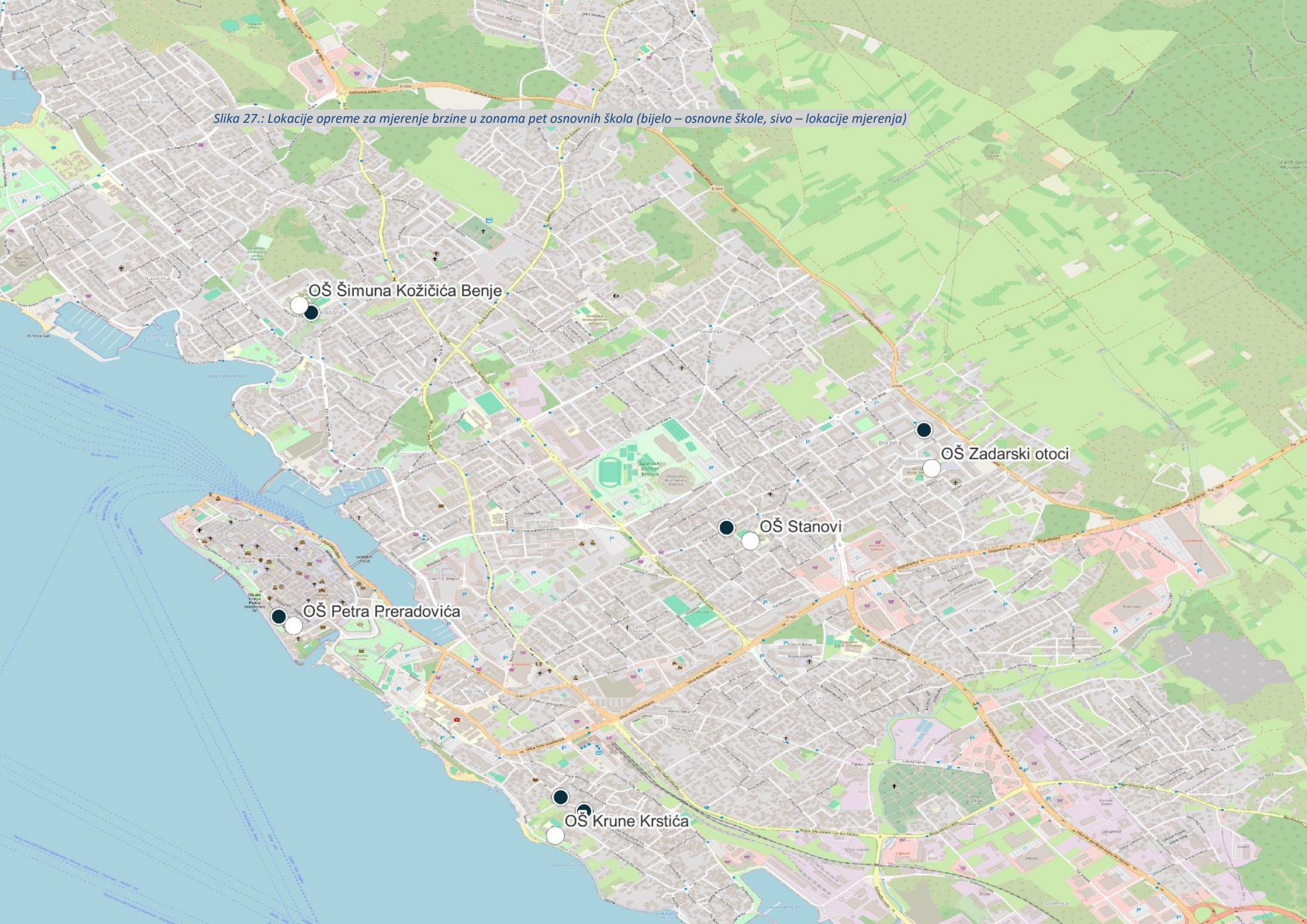
- zona Osnovne škole Krune Krstića (2 lokacije),
- zona Osnovne škole Stanovi (1 lokacija),
- zona Osnovne škole Šimuna Kožičića Benje (1 lokacija),
- zona Osnovne škole Zadarski otoci (1 lokacija),
- zona Osnovne škole Petra Preradovića (1 lokacija).

Istraživanje je obuhvatilo tri različite vrste mjerenja brzina vozila:

- mjerenje brzina tijekom 24 sata bez znanja vozača o postavljenoj opremi za mjerenje brzine,
- mjerenje brzina tijekom 24 sata uz postavljen znak „mjerenje brzine“, s ciljem procjene utjecaja prisutnosti znaka na brzine vožnje i usporedbe sa situacijom bez znaka, i
- mjerenje brzina tijekom prisutnosti osoba u reflektirajućim prslucima na odabranim lokacijama i u određenim vremenskim intervalima, s ciljem procjene utjecaja prisutnosti osoblja na brzine vožnje i usporedbe s prethodna dva slučaja.

Mjerenje brzina vozila provedeno je pomoću automatskih brojača prometa, kalibriranih prvenstveno za mjerenje brzine radi utvrđivanja kategorija promatranih vozila. Zabilježene brzine i provedene analize ne predstavljaju apsolutne brzine vozila na promatranim dionicama kolnika, već služe kao reprezentativni pokazatelji za identificiranje elemenata potencijalnih poboljšanja postojećeg prometnog sustava, u skladu s projektnom metodologijom.

Slika 27.: Lokacije opreme za mjerenje brzine u zonama pet osnovnih škola (bijelo – osnovne škole, sivo – lokacije mjerenja)



Rezultati pilot-ispitivanja:

Tablica 3.: Rezultati pilot-ispitivanja

Lokacija mjerenja brzine	Pokazatelj	Vozači nisu svjesni mjerenja brzine (24 sata)	Postavljen znak „Mjerenje brzine” (vozači su svjesni mjerenja brzine) (24 sata)	Mjerenje brzine tijekom prisutnosti osoblja u reflektirajućim prslucima (u određenim vremenskim intervalima) – primjeri
Zona OŠ Stanovi – Ulica Put Stanova 53/55A Ograničenje brzine: 20 km/h	Maks. zabilježena brzina vozila:	95,00 km/h	84,00 km/h	-
	Prosječna brzina vozila:	41,47 km/h	40,12 km/h	-
Zona OŠ Šimuna Kožičića Benje – Ulica Asje Petričić 7 Ograničenje brzine: 30 km/h	Maks. zabilježena brzina vozila:	94,50 km/h	65,52 km/h	61,74 km/h
	Prosječna brzina vozila:	41,26 km/h	33,88 km/h	32,02 km/h
Zona OŠ Petra Preradovića – Ulica Mihovila Pavlinovića 4 Ograničenje brzine: 30 km/h	Maks. zabilježena brzina vozila:	76,00 km/h	69,00 km/h	42,00 km/h
	Prosječna brzina vozila:	28,24 km/h	27,17 km/h	24,09 km/h
Zona OŠ Zadarski otoci – Vukovarska ulica 4H Ograničenje brzine: 30 km/h	Maks. zabilježena brzina vozila:	97,00 km/h	79,00 km/h	-
	Prosječna brzina vozila:	35,96 km/h	34,96 km/h	-
Zona OŠ Krune Krstića – Ulica Nadbiskupa Vicka Zmajevića 46 Ograničenje brzine: 30 km/h	Maks. zabilježena brzina vozila:	59,22 km/h	60,48 km/h	-
	Prosječna brzina vozila:	32,33 km/h	30,81 km/h	-
Zona OŠ Krune Krstića – Ulica Nadbiskupa Vicka Zmajevića 35 Ograničenje brzine: 30 km/h	Maks. zabilježena brzina vozila:	59,22 km/h	65,52 km/h	-
	Prosječna brzina vozila:	34,12 km/h	33,35 km/h	-

Zona OŠ Stanovi – Ulica Put Stanova 53/55A:

- ograničenje brzine - 20 km/h
- prosječna brzina vozila - 41,47 km/h
- najveća zabilježena brzina vozila - 95,00 km/h
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom većom od 60 km/h (40 km/h iznad ograničenja brzine) - 2,63 % (87 vozila)
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom većom od 40 km/h (20 km/h iznad ograničenja brzine) - 61,52 % (2038 vozila)
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom iznad ograničenja od 20 km/h - 98,61 % (3.267 vozila)

Zona OŠ Šimuna Kožičića Benje – Ulica Asje Petričić 7:

- ograničenje brzine - 30 km/h
- prosječna brzina vozila - 41,26 km/h
- najveća zabilježena brzina vozila - 94,50 km/h
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom većom od 70 km/h (40 km/h iznad ograničenja brzine) - 1,89 % (94 vozila)
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom većom od 50 km/h (20 km/h iznad ograničenja brzine) - 25,75 % (1283 vozila)
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom iznad ograničenja od 30 km/h - 85,53 % (4262 vozila)

Zona OŠ Petra Preradovića – Ulica Mihovila Pavlinovića 4

- ograničenje brzine - 30 km/h
- prosječna brzina vozila - 28,24 km/h
- najveća zabilježena brzina vozila - 76,00 km/h
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom većom od 60 km/h (30 km/h iznad ograničenja brzine) - 0,16 % (6 vozila)
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom većom od 50 km/h (20 km/h iznad ograničenja brzine) - 0,70 % (27 vozila)
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom većom od ograničenja brzine od 30 km/h - 41,35 % (1589 vozila)

Zona OŠ Zadarski otoci – Vukovarska ulica 4H

- ograničenje brzine - 30 km/h
- prosječna brzina vozila - 35,96 km/h
- najveća zabilježena brzina vozila - 97,00 km/h
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom većom od 70 km/h (40 km/h iznad ograničenja brzine) - 0,21 % (8 vozila)
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom većom od 50 km/h (20 km/h iznad ograničenja brzine) - 4,19 % (158 vozila)
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom iznad ograničenja od 30 km/h - 81,45 % (3073 vozila)

Zona OŠ Krune Krstića – Ulica Nadbiskupa Vicka Zmajevića 35

- ograničenje brzine - 30 km/h
- prosječna brzina vozila - 34,12 km/h
- najveća zabilježena brzina vozila - 59,22 km/h
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom većom od 60 km/h (30 km/h iznad ograničenja brzine) - 0,11 % (2 vozila)
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom većom od 50 km/h (20 km/h iznad ograničenja brzine) - 2,69 % (48 vozila)
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom iznad ograničenja od 30 km/h - 75,36 % (1343 vozila)

Zona OŠ Krune Krstića – Ulica Nadbiskupa Vicka Zmajevića 46

- ograničenje brzine - 30 km/h
- prosječna brzina vozila - 32,33 km/h

- **najveća zabilježena brzina vozila - 59,22 km/h**
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom većom od 60 km/h (30 km/h iznad ograničenja) - 0,11 % (2 vozila)
- postotak vozila sa zabilježenom brzinom većom od 50 km/h (20 km/h iznad ograničenja brzine) - 1,00 % (18 vozila)
- **postotak vozila sa zabilježenom brzinom iznad ograničenja od 30 km/h - 68,79 % (1241 vozila)**

Stečena saznanja:

- U svih pet školskih zona u kojima su provedena mjerenja brzine i brojanja prometa (pet lokacija sa signalizacijom zone 30 km/h te jedna lokacija sa signalizacijom zone 20 km/h) zabilježen je visok udio vozača koji se kreću brzinama iznad dopuštenih, pri čemu su na pojedinim lokacijama (npr. u zoni s ograničenjem od 20 km/h) zabilježene maksimalne brzine veće od 90 km/h.

Postavljanje prometne signalizacije s dopuštenim maksimalnim brzinama u školskim zonama samo po sebi nije dovoljno da potakne vozače na oprez i poštivanje prometnih propisa u blizini osnovnih škola, zbog čega se učenici osnovnih škola osjećaju nesigurno.

- Postavljanje znaka „mjerenje brzine” imalo je pozitivan utjecaj na ponašanje vozača – u gotovo svim školskim zonama zabilježene su niže prosječne i maksimalne brzine, pri čemu su maksimalne brzine bile XX % niže u odnosu na brzine zabilježene u razdoblju bez postavljenog znaka „mjerenje brzine”.
- Prisutnost osoba u reflektirajućim prslucima na odabranim lokacijama u školskim zonama imala je pozitivan utjecaj na ponašanje vozača – na pojedinim lokacijama zabilježene su niže prosječne i maksimalne brzine tijekom određenih vremenskih intervala, pri čemu su zabilježene maksimalne brzine bile niže u odnosu na razdoblje bez prisutnosti osoblja.
- Tijekom terenskog istraživanja brojni su se stanovnici obraćali osoblju koje je provodilo istraživanje te iznosili pritužbe na visoke brzine vozila i strah za sigurnost svoje djece (npr. „Naša se djeca ne mogu igrati na ulici zbog neodgovornih vozača koji voze prebrzo i ne poštuju ograničenja brzine”).

Zaključak: U zonama osnovnih škola potrebni su stroži nadzor i regulacija brzine prometa kako bi se utjecalo na poštivanje ograničenja brzine od strane vozača te povećala njihova svjesnost i oprez, s ciljem unaprjeđenja sigurnosti putova do škole, ponajprije za učenike osnovnih škola, ali i za roditelje te zaposlenike škola. Kratkoročne mjere trebale bi uključivati postavljanje fiksnih i mobilnih radarskih uređaja za mjerenje brzine na određenim lokacijama, strože sankcije za kršenje prometnih propisa, ugradnju kvalitetne i „pametne” infrastrukture za smirivanje prometa te unapređenje pješačke i biciklističke signalizacije. Dugoročno, potrebno je uspostaviti integrirani sustav upravljanja brzinom i smirivanja prometa u zonama osnovnih škola.



3. poglavlje: Detaljna razrada mjera

Kako bi se postigli definirani ciljevi i ostvarila vizija održive i sigurne školske mobilnosti utemeljene na podacima, Grad je predložio skup prethodno definiranih mjera. Mjere se ponajprije temelje na potrebama građana identificiranim u analizi postojećeg stanja (online ankete među učenicima osnovnih škola, roditeljima, predstavnicima škola i ostalim članovima ULG-a), kao i na spoznajama prikupljenima tijekom sastanaka, terenskih obilazaka te rasprava s članovima ULG-a tijekom radionice.

Mjere Akcijskog plana⁸ za osiguravanje sigurnog, održivog i djeci prilagođenog pristupa osnovnim školama na području Grada Zadra:

- **Kratkoročno (2025.–2027.) – hitne sigurnosne mjere: pješački nogostupi i prijelazi, uklanjanje nepropisnog parkiranja, poboljšanje rasvjete, postavljanje stalaka za bicikle, uspostava zona smirivanja prometa, prisutnost policije, prilagodba voznih redova javnog prijevoza potrebama učenika:**
 - 5 ključnih mjera
 - 6 mjera
- **Dugoročno (2027.–2030.) – proširenje infrastrukture: cjelovite biciklističke trase, trajne mjere smirivanja prometa, integrirano planiranje, nadzor prometa temeljen na tehnologiji:**
 - 5 ključnih mjera
 - 5 mjera

3.1. Kratkoročne mjere (2025.–2027.)

KM – Ključna mjera

M – Mjera

Tablica 4.: Popis kratkoročnih mjera (2025.–2027.)

Popis kratkoročnih mjera (2025.–2027.)	Područje djelovanja
KM1: Uspostava školskih sigurnosnih zona (30 km/h ili 20 km/h) – Specifično: Definirati zone s ograničenjem brzine od 30 km/h oko škola uz odgovarajuću prometnu signalizaciju. – Mjerljivo: Provedeno u 100 % školskih zona. – Ostvarivo: Zakonski okvir već postoji. – Relevantno: Ključna mjera za upravljanje brzinama prometa. Rang prioriteta prema dionicima: 1 (1 = najviši prioritet)	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja
KM2: Revizija i sanacija pješačke infrastrukture – Specifično: Provesti reviziju i sanirati nesigurne nogostupe unutar 500 m od škola te duž „glavnih koridora kretanja djece do škole”. – Mjerljivo: Provedena revizija za 100 % škola; dovršeno najmanje 80 % potrebnih sanacija. – Ostvarivo: Provedba uz pomoć gradskih službi za održavanja i sufinanciranje iz EU fondova.	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja

⁸ Mjere su izrađene u skladu s POUM-om Grada Zadra te na temelju identificiranih izazova i prijedloga dionika prikupljenih tijekom istraživanja i faze provedbe online anketa.

– Relevantno: Rješava ključni identificirani problem te je usklađeno s ciljevima POUM-a. Rang prioriteta prema dionicima: 2 (1 = najviši prioritet)	
KM3: Postavljanje zaštitnih stupića u školskim zonama – Specifično: Postaviti fizičke prepreke radi zaštite pješakačkih nogostupa od nepropisnog ulaska i parkiranja vozila. – Mjerljivo: Zaštitni stupići postavljeni na najmanje 80 % rizičnih nogostupa. – Ostvarivo: Isplativa i jednostavna urbana oprema. – Relevantno: Sprječava nepropisno parkiranje, koje je jedan od glavnih problema koje ističu učenici i roditelji. Rang prioriteta prema dionicima: 3 (1 = najviši prioritet)	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja
KM4: Uvođenje mobilnih radara za nadzor brzine u školskim zonama – Specifično: Periodično postavljanje mobilnih radara za nadzor brzine (s modulom za brojanje prometa). – Mjerljivo: Primjena u 100 % školskih zona. – Ostvarivo: Moguća provedba putem najma opreme ili zajedničkog korištenja. – Relevantno: Povećava svijest vozača o poštivanju ograničenja brzine. Rang prioriteta prema dionicima: 5 (1 = najviši prioritet)	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja 4. Inovativna rješenja za mobilnost
KM5: Postavljanje natkrivenih stalaka za bicikle – Specifično: Osigurati najmanje 10 natkrivenih i sigurnih stalaka za bicikle po školi (kapaciteta 20+ bicikala). – Mjerljivo: Svim školama osigurani stalci za bicikle. – Ostvarivo: Mjera s niskim troškovima i visokim učinkom. – Relevantno: Potiče razvoj kulture bicikliranja. Rang prioriteta prema dionicima: 9 (1 = najviši prioritet)	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja
M1: Prisutnost prometne policije – Specifično: Rasporediti policijske službenike ili volontere na ulazima u škole tijekom vršnih prometnih razdoblja. – Mjerljivo: Pokrivenost najmanje 50 % škola u pilot-fazi, a potom 100 % školskih zona. – Ostvarivo: Provedba u suradnji s prometnom policijom i gradskim prometnim redarima. – Relevantno: Odvratanje od nesmotrene vožnje. Rang prioriteta prema dionicima: 4 (1 = najviši prioritet)	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja
M2: Uklanjanje parkirališta u blizini školskih ulaza – Specifično: Ukinuti parkiranje u radijusu od 100 m od školskih ulaza. – Mjerljivo: Najmanje 80 % škola oslobođeno parkiranja u neposrednoj blizini. – Ostvarivo: Prilagodbom lokalnih odluka i prometne signalizacije.	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja

– Relevantno: Poboljšava preglednost i sigurnost djece u školskim zonama. Rang prioriteta prema dionicima: 6 (1 = najviši prioritet)	
M3: Poboljšanje javne rasvjete – Specifično: Nadograditi rasvjetu na školskim rutama u skladu s definiranim standardima. – Mjerljivo: 100 % školskih ruta adekvatno osvijetljeno. – Ostvarivo: Korištenjem sredstava za LED modernizaciju rasvjete. – Relevantno: Izravno odgovara na pritužbe dionika. Rang prioriteta prema dionicima: 10 (1 = najviši prioritet)	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja
M4: Prilagodba trasa i voznih redova javnog prijevoza – Specifično: Uskladiti trase autobusnih linija i vremena dolazaka s početkom i završetkom nastave. – Mjerljivo: 80 % škola usklađeno s javnim prijevozom. – Ostvarivo: Jednostavna koordinacija s gradskim prijevoznikom Liburnija d.o.o. – Relevantno: Doprinosi smanjenju oslanjanja na osobne automobile. Rang prioriteta prema dionicima: 11 (1 = najviši prioritet)	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost
M5: Javna kampanja „Vozi kao roditelj” – Specifično: Provesti sezonske kampanje (radio, plakati, letci u školama). – Mjerljivo: Dosegnuti najmanje 70 % punoljetnih stanovnika. – Ostvarivo: Provedba u partnerstvu s lokalnim medijima i školama. – Relevantno: Povećava svijest i stvara društveni pritisak za odgovorno ponašanje u prometu. Rang prioriteta prema dionicima: 12 (1 = najviši prioritet)	2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja
M6: Uvođenje obveze procjene školske mobilnosti u prostorne planove – Specifično: Uključiti izvješća o mobilnosti djece u izradu novih prostornih i urbanističkih planova. – Mjerljivo: Svi novi projekti usklađeni s ovom obvezom. – Ostvarivo: Jednostavna nadopuna postojećeg postupka prostornog planiranja. – Relevantno: Predstavlja dugoročnu preventivnu strategiju. Rang prioriteta prema dionicima: 13 (1 = najviši prioritet)	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja 4. Inovativna rješenja za mobilnost

3.2. Dugoročne mjere (2027.–2030.+)

KM – Ključna mjera

M – Mjera

Tablica 5.: Popis dugoročnih mjera (2027.–2030.+)

Popis dugoročnih mjera (2027.–2030.+)	Područje djelovanja
KM6: Proširenje i povezivanje mreže pješačkih nogostupa — Specifično: Proširiti pješačke rute prema nedovoljno pokrivenim školskim područjima. — Mjerljivo: Izgraditi ili povezati najmanje 5 km novih pješačkih ruta. — Ostvarivo: Postupnim financiranjem i provedbom kroz gradske infrastrukturne radove. — Relevantno: Rješava ključni nedostatak u dostupnosti škola. Rang prioriteta prema dionicima: 1 (1 = najviši prioritet)	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja
KM7: Sigurni biciklistički koridori do škola — Specifično: Izgraditi 5 zaštićenih biciklističkih ruta do škola. — Mjerljivo: Uspostavljeno najmanje 5 biciklističkih koridora. — Ostvarivo: Preraspodjelom prometnih površina na cestama s manjim prometnim opterećenjem. — Relevantno: Potiče aktivna svakodnevna putovanja učenika. Rang prioriteta prema dionicima: 2 (1 = najviši prioritet)	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja
KM8: Uspostava integriranog sustava upravljanja brzinom i smirivanja prometa u zonama osnovnih škola — Specifično: Postaviti fiksne kamere za nadzor brzine u blizini rizičnih školskih zona te ugraditi uzdignute pješačke prijelaze, uspornike prometa i proširenja rubnjaka u okolici škola. — Mjerljivo: Uspostaviti najmanje 10 fiksnih radarskih točaka; najmanje 50 % škola opremiti barem jednim uređajem ili mjerom za smirivanje prometa. — Ostvarivo: Korištenjem EU fondova i programa za sigurnost u prometu te povezivanjem s planovima obnove kolnika. — Relevantno: Osigurava poštivanje ograničenja brzine i usklađeno je s prioritetima dionika. Rang prioriteta prema dionicima: 3 (1 = najviši prioritet)	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja 4. Inovativna rješenja za mobilnost
KM9: Uvođenje ili proširenje sustava javnih bicikala — Specifično: Postaviti stanice sustava javnih bicikala u blizini škola te subvencionirati pristup učenicima. — Mjerljivo: 100 % škola nalazi se unutar 300 m od stanice sustava javnih bicikala. — Ostvarivo: Proširenjem postojećih ugovornih aranžmana.	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja

– Relevantno: Osigurava ravnopravan pristup biciklima i potiče održivu mobilnost. Rang prioriteta prema dionicima: 5 (1 = najviši prioritet)	
KM10: Zone za kratkotrajno zaustavljanje i iskrcaj/ukrcaj učenika („Kiss & Go“) – Specifično: Uspostaviti regulirane zone uz prisutnost osoblja, prometnu signalizaciju i vremenska ograničenja zadržavanja. – Mjerljivo: Obuhvaćeno najmanje 70 % škola. – Ostvarivo: Jednostavnom prometnom signalizacijom i angažmanom osoblja na postojećim parkirnim površinama. – Relevantno: Smanjuje prometni nered i nepropisno zaustavljanje vozila. Rang prioriteta prema dionicima: 7 (1 = najviši prioritet)	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost
M7: Praćenje ponašanja vozača i pojačane sankcije – Specifično: Povećati nadzor i visinu kazni za prekršaje u školskim zonama. – Mjerljivo: Povećanje provedbenih mjera za 50 %. – Ostvarivo: Prilagodбом lokalnih politika i primjenom tehnoloških rješenja. – Relevantno: Odgovara na postojeći identificirani izazov. Rang prioriteta prema dionicima: 4 (1 = najviši prioritet)	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja
M8: Programi zelene školske mobilnosti – Specifično: Pokrenuti programe „pješački autobus“ i „biciklistički vlak“. – Mjerljivo: Programi aktivni u najmanje 80 % škola. – Ostvarivo: Uključivanjem roditelja i volontera. – Relevantno: Potiče društvene norme pješačenja i zajedničkog dolaska u školu. Rang prioriteta prema dionicima: 8 (1 = najviši prioritet)	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja
M9: GIS alat za planiranje školskih zona – Specifično: Razviti digitalne kartografske slojeve za informirano i sigurno planiranje školskih zona. – Mjerljivo: Alat se koristi pri svim budućim odlukama u prostornom planiranju vezanima uz škole. – Ostvarivo: U partnerstvu s uredima za prostorno planiranje, startupovima ili sveučilištima. – Relevantno: Inovativan i prenosiv alat s potencijalom primjene u drugim sredinama. Rang prioriteta prema dionicima: 10 (1 = najviši prioritet)	4. Inovativna rješenja za mobilnost
M10: Godišnja revizija školske mobilnosti – Specifično: Provesti participativne revizije školske mobilnosti svake godine. – Mjerljivo: Izraditi jedno izvješće po školi godišnje. – Ostvarivo: Provedba pod vodstvom školskog osoblja uz stručne smjernice. Relevantno: Osigurava kontinuirani mehanizam praćenja. Rang prioriteta prema dionicima: 11 (1 = najviši prioritet)	1. Dostupnost škola 2. Sigurna mobilnost 3. Zdravlje i aktivna putovanja 4. Inovativna rješenja za mobilnost



3.3. Detaljna razrada ključnih mjera

Naziv mjere	KM1: Uspostava školskih sigurnosnih zona (30 km/h)
Kratak opis/postupak provedbe	Definirati i uspostaviti zone s ograničenjem brzine od 30 km/h oko svih devet osnovnih škola u Zadru postavljanjem odgovarajuće prometne signalizacije i oznaka na kolniku, s ciljem povećanja sigurnosti učenika osnovnih škola i pješaka te poticanja korištenja aktivnih načina dolaska u školu. Rezultat: uspostava školskih zona s ograničenjem brzine od 30 km/h, smanjenje brzina vozila i rizika od prometnih nesreća te povećanje sigurnosti pješaka u okolici svih devet škola, što rezultira većim udjelom učenika osnovnih škola i zaposlenika koji koriste aktivne načine dolaska u školu. - Procjena lokacija: identificirati konkretna područja u okolici svake škole na kojima je potrebno uvesti i provoditi ograničenja brzine. - Projektiranje i planiranje: izraditi standardizirana rješenja prometne signalizacije i oznaka na kolniku u skladu s važećim propisima Republike Hrvatske. - Nabava: nabaviti potrebne materijale, uključujući prometne znakove i opremu za izvođenje oznaka na kolniku. - Postavljanje: provesti postavljanje prometne signalizacije i oznaka na kolniku na utvrđenim lokacijama. - Kampanja informiranja: pokrenuti informativno-edukativne aktivnosti radi upoznavanja zajednice s novim zonama ograničenja brzine.
Poveznica na ciljeve/strategiju	- Usklađeno sa specifičnim ciljem 1 (SC1): povećati udio učenika osnovnih škola koji koriste aktivne i održive načine prijevoza - Usklađeno sa specifičnim ciljem 2 (SC2): poboljšati uvjete sigurnosti u prometu i kvalitetu urbanog dizajna u zonama oko škola
Vremenski okvir	Vrsta: kratkoročna mjera, razdoblje: 2026.–2027. - Planiranje, savjetovanje s dionicima i nabava: 01/2026 – 03/2026 - Postavljanje prometne signalizacije i oznaka na kolniku: 03/2026 – 12/2026 - Pokretanje kampanja informiranja i praćenje poštivanja propisa: kontinuirano nakon svake provedbe
Glavni odgovorni partner	Grad Zadar – Upravni odjel za komunalne djelatnosti i zaštitu okoliša (Odsjek za ceste i promet) - Provedba postupaka nabave i upravljanje proračunom - Nadzor planiranja, koordinacije i provedbe mjera Grad Zadar – Upravni odjel za EU fondove - Pruža podršku u identifikaciji relevantnih izvora financiranja iz EU fondova za pojedine mjere - Priprema ili sudjeluje u pripremi projektnih prijava financiranih iz EU fondova u području školske mobilnosti, infrastrukture, sigurnosti i digitalizacije - Koordinira postupke financiranja, usklađivanje proračuna i financijsku usklađenost s pravilima EU-a - Osigurava administrativnu podršku za praćenje, izvješćivanje i vrednovanje aktivnosti financiranih iz EU fondova - Osigurava usklađenost mjera sa strateškim okvirima EU-a (npr. Europski zeleni plan, Okvir urbane mobilnosti, Kohezijska politika, Misija gradovi).
Odgovorni dionici	- Policijska uprava zadarska – provedba nadzora nad novim ograničenjima brzine i praćenje poštivanja propisa, uključujući prikupljanje podataka (prometne nesreće, izrečene kazne i dr.). - Inovativni Zadar, Gradski centar za upravljanje prometom u Zadru (pružatelj ICT usluga i usluga upravljanja prometom) – podrška u prikupljanju podataka (intenzitet prometa i brzine vozila), integraciji sustava te koordinacijska podrška.

	• Uprave osnovnih škola – suradnja u provedbi kampanja informiranja i podizanja svijesti te pružanje povratnih informacija o provedbi mjera, uključujući izvješća o zadovoljstvu učenika osnovnih škola. • Nevladine organizacije – podrška edukativnim aktivnostima i uključivanju lokalne zajednice. • Lokalni mediji – podrška u području odnosa s javnošću i informiranja javnosti.
Troškovi	• Vertikalna prometna signalizacija: približno 200 – 400 EUR po prometnom znaku po školi (uključujući postavljanje) (ploča znaka: 50 – 100 EUR, stup/nosač: 50 – 100 EUR po znaku, postavljanje: 100 – 200 EUR po znaku) • Oznake na kolniku: približno 5 – 8 EUR/m (linearno) odnosno 10 – 15 EUR/m², što iznosi oko 300 – 600 EUR po školi za iscrtavanje ograničenja brzine i ostalih oznaka na kolniku • Kampanje informiranja i podizanja svijesti: 1.500 – 4.000 EUR za izradu materijala i provedbu događanja
Financiranje	• Sufinanciranje putem EU inicijativa za sigurnost i mobilnost (programi poput ELENA, LIFE ili Interreg za projekte održive mobilnosti) • Mogućnosti sufinanciranja putem nacionalnih programa u okviru Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske • Proračun Grada Zadra: osiguranje sredstava iz gradskog proračuna za sigurnost prometa ili za obrazovanje i mobilnost
Pokazatelji praćenja provedbe	• Pokrivenost: postotak škola u kojima su uspostavljene zone s ograničenjem brzine od 30 km/h. • Smanjenje brzina: postotak smanjenja prosječne brzine vozila u školskim zonama. • Izvješća o poštivanju propisa i nesrećama: postotak smanjenja prekršaja prekoračenja brzine u školskim zonama (usporedba prije i nakon provedbe mjera). • Razina zadovoljstva zajednice: postotak povećanja razine zadovoljstva zajednice – percepcija sigurnosti roditelja i učenika u okolini škola (temeljeno na anketama provedenima među roditeljima, učenicima osnovnih škola i školskim osobljem).
Smanjenje rizika	• Pravodobno osigurati izvore financiranja kako bi se smanjio rizik od kašnjenja u provedbi mjera. • Uspostaviti raspored redovitih pregleda, održavanja i obnove prometne signalizacije i oznaka na kolniku kako bi se dugoročno izbjegli rizici slabe vidljivosti signalizacije i nepoštivanja propisa. • Uključiti lokalne organizacije i volontere u podršku kontinuiranim edukativnim i nadzornim aktivnostima te provoditi kampanje informiranja radi edukacije vozača i šire zajednice, s ciljem smanjenja rizika nepoštivanja propisa.

Naziv mjere	KM2: Revizija i sanacija pješačke infrastrukture
Kratak opis i postupci provedbe	Provesti sustavnu, gradsku reviziju pješačke infrastrukture u svim školskim zonama s ciljem utvrđivanja oštećenja, sigurnosnih rizika i nedostajuće pješačke infrastrukture te provesti ciljane sanacije i nadogradnje kako bi se osigurale kontinuirane, sigurne i pristupačne pješačke rute za učenike osnovnih škola. Rezultat: poboljšana sigurnost pješaka, uklanjanje fizičkih prepreka, viša kvaliteta školskih ruta te povećana privlačnost pješačenja kao načina dolaska u školu. Koraci provedbe: • Potvrditi i rangirati identificirane probleme prema prioritetima • Izraditi objedinjeni Plan sanacije školskih zona • Organizirati postupke nabave i ugovaranja

	• Provesti sanacije i nadogradnje • Ažurirati GIS bazu podataka s evidentiranim izvedenim radovima • Uspostaviti redoviti godišnji ciklus održavanja
Poveznica na ciliee/strategiiu	• Usklađeno sa specifičnim ciljem 2 (SC2): poboljšati uvjete sigurnosti u prometu i kvalitetu urbanog dizajna u zonama oko škola • Usklađeno sa specifičnim ciljem 4 (SC4): unaprijediti institucionalne kapacitete za planiranje i praćenje školske mobilnosti na temelju podataka
Vremenski okvir	Vrsta: kratkoročna mjera, razdoblje: 2026.–2027. • Validacija GIS nalaza i utvrđivanje prioriteta: 01/2026 – 03/2026 • Izrada plana sanacija i osiguranje proračuna: 03/2026 – 05/2026 • Provedba postupaka nabave i ugovaranja: 05/2026 – 08/2026 • Provedba prioriternih sanacija (razina A): 08/2026 – 12/2026 • Provedba funkcionalnih poboljšanja (razina B): 01/2027 – 07/2027 • Veći strukturni zahvati (razina C): 03/2027 – 12/2027 • Godišnji pregledi i ažuriranja: kontinuirano nakon 2027. godine
Glavni odgovorni partner	Grad Zadar – Upravni odjel za komunalne djelatnosti i zaštitu okoliša (Odsjek za ceste i promet) • Koordinira provedbu mjera, postupke nabave i stručni nadzor • Osigurava da se sva ažuriranja evidentiraju u GIS platformi pješačke infrastrukture • Koordinira rad gradskih službi i privatnih izvođača Grad Zadar – Upravni odjel za EU fondove • Pruža podršku u identifikaciji relevantnih izvora financiranja iz EU fondova za pojedine mjere • Priprema ili sudjeluje u pripremi projektnih prijava financiranih iz EU fondova u području školske mobilnosti, infrastrukture, sigurnosti i digitalizacije • Koordinira postupke financiranja, usklađivanje proračuna i financijsku usklađenost s pravilima EU-a • Osigurava administrativnu podršku za praćenje, izvještavanje i vrednovanje aktivnosti financiranih iz EU fondova • Osigurava usklađenost mjera sa strateškim okvirima EU-a (npr. Europski zeleni plan, Okvir urbane mobilnosti, Kohezijska politika, Misija gradovi).
Odgovorni dionici	• Nadležna tijela za prometno planiranje i specijalizirane inženjerske tvrtke za mobilnost – tehnička podrška u projektiranju, ocjena predloženih intervencija, osiguravanje usklađenosti sa standardima sigurnosti i pristupačnosti te optimizacija trase pješačkih ruta • Uprave osnovnih škola i vijeća roditelja – povratne informacije o lokalnim potrebama, potvrda prioriteta te komunikacija s roditeljima i učenicima • Policijska uprava zadarska – osiguravanje poštivanja prometnih propisa i dostupnosti prolaza za vozila hitnih službi • Nevladine organizacije/konzultanti – stručna podrška u području pristupačnosti te olakšavanje uključivanja zajednice i aktivnosti podizanja svijesti • Komunalna društva – provedba manjih sanacijskih i zahvata održavanja • Izvođači građevinskih radova – izvođenje većih strukturnih intervencija • Lokalni mediji – komunikacija o napretku provedbe i provedba kampanja informiranja javnosti

Troškovi	• Manje sanacije: 5.000 – 25.000 EUR po školskoj zoni • Funkcionalna poboljšanja: 20.000 – 80.000 EUR • Veći strukturni zahvati: 80.000 – 150.000+ EUR • Godišnji ciklus održavanja: 5–10 % početnog ulaganja
Financiranje	• Nacionalni programi sigurnosti cestovnog prometa i pristupačnosti • Sufinanciranje putem EU inicijativa i programa za sigurnost i mobilnost (ELENA, LIFE, Interreg) te nacionalnih programa sigurnosti cestovnog prometa • Proračun Grada Zadra (sredstva za sigurnost prometa i infrastrukturu te proračun za obrazovanje i mobilnost)
Pokazatelji praćenja provedbe	• Udio (%) saniranih identificiranih infrastrukturnih nedostataka • Broj poboljšanih pješačkih prijelaza • Duljina poboljšanih nogostupa (u metrima) • Smanjenje broja visokorizičnih pješačkih točaka (na temelju GIS-a) • Razina zadovoljstva zajednice poboljšanjima školskih ruta • Promjena udjela pješčenja među učenicima osnovnih škola (modalni udio)
Smanjenje rizika	• Osigurati stabilno financiranje tijekom cijelog razdoblja provedbe kako bi se spriječila kašnjenja • Prioritetno rješavati visokorizične probleme radi očuvanja vjerodostojnosti • Održavati transparentno praćenje napretka putem GIS sustava • Uskladiti izvođenje radova sa školskim rasporedima i planovima upravljanja prometom • Integrirati sanacije s drugim infrastrukturnim projektima radi optimizacije troškova

Naziv mjere	KM3: Postavljanje zaštitnih stupića u školskim zonama
Kratak opis i postupci provedbe	Ova mjera obuhvaća postavljanje zaštitnih stupića u školskim zonama radi fizičke zaštite pješačkih ruta od nepropisnog parkiranja, sprječavanja ulaska vozila na nogostupe i pješačke prijelaze te povećanja sigurnosti u okolini školskih ulaza. Rezultat: jasno razdvajanje pješačkih i kolnih površina, smanjenje nepropisnog parkiranja te poboljšana preglednost i sigurnost učenika osnovnih škola na školskim rutama. Koraci provedbe: • Potvrditi lokacije za postavljanje zaštitnih stupića • Definirati tehničke specifikacije i standarde zaštitnih stupića • Izraditi Plan postavljanja zaštitnih stupića • Provesti postavljanje zaštitnih stupića • Ažurirati GIS sustav i evidenciju opreme • Pratiti učinke i po potrebi prilagoditi provedbu

Poveznica na cilie/strategiju	• Usklađeno sa specifičnim ciljem 1 (SC1): povećati udio učenika osnovnih škola koji koriste aktivne i održive načine prijevoza • Usklađeno sa specifičnim ciljem 2 (SC2): poboljšati uvjete sigurnosti u prometu i kvalitetu urbanog dizajna u zonama oko škola
Vremenski okvir	Vrsta: kratkoročna mjera, razdoblje: 2026.–2027. • Potvrda lokacija i tehničkih specifikacija: 01/2026 – 03/2026 • Izrada Plana postavljanja zaštitnih stupića: 03/2026 – 05/2026 • Nabava materijala i ugovaranje izvođača: 05/2026 – 08/2026 • Postavljanje zaštitnih stupića visokog prioriteta (razina A): 08/2026 – 12/2026 • Postavljanje stupića uz pješačke prijelaze (razina B): 01/2027 – 06/2027 • Postavljanje stupića u ostalim zaštitnim zonama (razina C): 06/2027 – 12/2027 • Praćenje učinaka i prilagodbe: kontinuirano nakon 12/2027
Glavni odgovorni partner	Grad Zadar – Upravni odjel za komunalne djelatnosti i zaštitu okoliša (Odsjek za ceste i promet) • Vodi planiranje, provedbu postupaka nabave i stručni nadzor • Odobrava tehnička rješenja te koordinira lokacije postavljanja sa školama i policijom • Vodi evidenciju zaštitnih stupića i osigurava ažuriranje GIS sustava Grad Zadar – Upravni odjel za EU fondove • Pruža podršku u identifikaciji relevantnih izvora financiranja iz EU fondova za pojedine mjere • Priprema ili sudjeluje u pripremi projektnih prijava financiranih iz EU fondova u području školske mobilnosti, infrastrukture, sigurnosti i digitalizacije • Koordinira postupke financiranja, usklađivanje proračuna i financijsku usklađenost s pravilima EU-a • Osigurava administrativnu podršku za praćenje, izvještavanje i vrednovanje aktivnosti financiranih iz EU fondova • Osigurava usklađenost mjera sa strateškim okvirima EU-a (npr. Europski zeleni plan, Okvir urbane mobilnosti, Kohezijska politika, Misija gradovi).
Odgovorni dionici	• Nadležna tijela za prometno planiranje i specijalizirane inženjerske tvrtke za mobilnost – tehnička provjera lokacija postavljanja, usklađenost s propisima o pristupačnosti te razmatranje pristupa vozilima hitnih službi • Uprave osnovnih škola i vijeća roditelja – komunikacija s korisnicima te prikupljanje lokalnih povratnih informacija o učincima postavljanja stupića • Policijska uprava zadarska – osiguravanje poštivanja prometnih propisa i dostupnosti prolaza za vozila hitnih službi • Nevladine organizacije/konzultanti – uključivanje zajednice i promicanje sigurnosti • Komunalna društva – provedba osnovnih radova postavljanja zaštitnih stupića • Izvođači građevinskih radova – izvođenje većih strukturnih intervencija • Lokalni mediji – podizanje svijesti i širenje informacija
Troškovi	• Nabava zaštitnih stupića: 100 – 300 EUR po komadu • Troškovi ugradnje: 50 – 150 EUR po komadu (ovisno o podlozi i složenosti zahvata) • Prosječni trošak po lokaciji: 500 – 5.000 EUR (ovisno o broju i konfiguraciji stupića) • Održavanje i zamjena: godišnji trošak od približno 5–10 % vrijednosti ukupne opreme

Financiranje	• Proračun Grada Zadra za infrastrukturu i mobilnost • Nacionalni programi sigurnosti cestovnog prometa • Mogućnosti sufinanciranja iz EU fondova: Interreg, LIFE, CEF Safer Mobility • Partnerstva s privatnim sektorom (CSR) za unapređenje sigurnosti u školskim zonama
Pokazatelji praćenja provedbe	• Broj postavljenih zaštitnih stupića (ukupno i po školskoj zoni) • Smanjenje broja slučajeva nepropisnog parkiranja u zaštićenim područjima • Broj osiguranih školskih ulaza i pješačkih prijelaza (%) • Zadovoljstvo korisnika (ankete među učenicima osnovnih škola, roditeljima i školskim osobljem) • Smanjenje broja opasnih situacija i prometnih konflikata u blizini školskih ulaza
Smanjenje rizika	• Osigurati jasnu komunikaciju s građanima kako bi se smanjio otpor prema postavljanju zaštitnih stupića • Uskladiti rješenja s hitnim službama radi očuvanja potrebnih pristupnih ruta • Odabrati zaštitne stupiće koje je teže vandalizirati kako bi se smanjili troškovi održavanja i zamjene • Nadzirati kvalitetu ugradnje kako bi se izbjegao nepravilan razmak stupića ili stvaranje prepreka za pristupačnost • Integrirati postavljanje zaštitnih stupića s drugim mjerama sigurnosti pješaka radi postizanja najvećeg mogućeg učinka

Naziv mjere	KM4: Uvođenje mobilnih radara za nadzor brzine u školskim zonama
Kratak opis i postupci provedbe	Periodično postavljati mobilne radare za nadzor brzine s modulom za brojanje prometa u odabranim ulicama radi praćenja intenziteta prometa i smanjenja brzina vožnje (neodgovorne vožnje) u školskim zonama te podizanja svijesti vozača o sigurnosti u školskim područjima. Rezultat: povećana svijest vozača, sigurniji i bolji načini dolaska do škole za sve sudionike školske mobilnosti. • Provesti procjenu rizika radi utvrđivanja prioritetnih lokacija na temelju intenziteta prometa, zabilježenih brzina i prethodnih prometnih nesreća • Nabaviti, iznajmiti ili zajednički koristiti mobilne radare za nadzor brzine (s prikaznim panelima) među školskim zonama, u skladu s rezultatima procjene rizika • Izraditi raspored rotacije opreme (premještanje uređaja) kako bi se osigurala redovita pokrivenost svih školskih zona • Pratiti poštivanje ograničenja brzine i intenzitet prometa te prema potrebi prilagoditi strategiju rasporeda i korištenja opreme
Poveznica na ciljeve/strategiju	• Usklađeno sa specifičnim ciljem 2 (SC2): poboljšati uvjete sigurnosti u prometu i kvalitetu urbanog dizajna u zonama oko škola
Vremenski okvir	Vrsta: kratkoročna mjera, razdoblje: 2025.–2027. • Pilot-nabava i početno postavljanje opreme: 07/2025 – 10/2025 • Priprema i provedba postupaka nabave: 12/2025 – 02/2026 • Početna primjena i planiranje rotacije opreme: 02/2026 – 04/2026 • Potpuna provedba mjere: 04/2026 – 12/2026

	Kontinuirano praćenje učinaka i prilagodbe: kontinuirano nakon implementacije
Glavni odgovorni partner	Grad Zadar – Upravni odjel za komunalne djelatnosti i zaštitu okoliša (Odsjek za ceste i promet) - Grad osigurava najam mobilnih radara za nadzor brzine u svrhu smirivanja prometa i podizanja svijesti vozača u školskim zonama - Upravlja proračunom i opremom te provodi praćenje u suradnji s Gradskim centrom za upravljanje prometom u Zadru Grad Zadar – Upravni odjel za EU fondove - Pruža podršku u identifikaciji relevantnih izvora financiranja iz EU fondova za pojedine mjere - Priprema ili sudjeluje u pripremi projektnih prijava financiranih iz EU fondova u području školske mobilnosti, infrastrukture, sigurnosti i digitalizacije - Koordinira postupke financiranja, usklađivanje proračuna i financijsku usklađenost s pravilima EU-a - Osigurava administrativnu podršku za praćenje, izvještavanje i vrednovanje aktivnosti financiranih iz EU fondova - Osigurava usklađenost mjera sa strateškim okvirima EU-a (npr. Europski zeleni plan, Okvir urbane mobilnosti, Kohezijska politika, Misija gradovi).
Odgovorni dionici	- Inovativni Zadar, Gradski centar za upravljanje prometom u Zadru (pružatelj ICT usluga i usluga upravljanja prometom) – podrška Odsjeku za ceste i promet u upravljanju i korištenju opreme, prikupljanju podataka o intenzitetu prometa i prosječnim brzinama, integraciji sustava te koordinaciji aktivnosti - Policajska uprava zadarska – podrška u provedbi nadzora po potrebi (pristup i korištenje radara za represivni nadzor) - Uprave osnovnih škola i vijeća roditelja – koordinacija aktivnosti i podrška kampanjama informiranja i podizanja svijesti - Nevladine organizacije i konzultanti – podrška u provedbi procjene rizika i kampanja podizanja svijesti - Lokalni mediji – podrška u području odnosa s javnošću i informiranja javnosti
Troškovi	Model najma: 400 – 1.000 EUR po uređaju mjesečno, uz dodatne troškove
Financiranje	- Sufinanciranje putem EU inicijativa i programa za sigurnost i mobilnost (ELENA, LIFE, Interreg) te nacionalnih programa sigurnosti cestovnog prometa - Proračun Grada Zadra (sredstva za sigurnost prometa i infrastrukturu te proračun za obrazovanje i mobilnost)
Pokazatelji praćenja provedbe	- Broj obuhvaćenih školskih zona (% ukupnog broja) - Broj zabilježenih prekoračenja brzine prije i nakon uvođenja mjere - Promjena prosječnih brzina vozila u nadziranim zonama - Broj prometnih nesreća u obuhvaćenim zonama (godišnja usporedba) - Razina zadovoljstva i osviještenosti zajednice (na temelju anketa)
Smanjenje rizika	- Uspostaviti partnerstva s ključnim dionicima, jasno definirati odgovornosti svakog dionika te pravodobno osigurati izvore financiranja kako bi se smanjio rizik od kašnjenja u provedbi - Pravodobno uspostaviti model financiranja (korištenjem modela najma ili zajedničkog korištenja opreme) te provoditi pilot-faze radi izbjegavanja visokih početnih ulaganja - Postaviti nadzornu opremu ili radare na vidljive i nadzirane lokacije kako bi se smanjili rizici povećanih operativnih troškova, vandalizma i neovlaštene uporabe

Naziv mjere	KM5: Postavljanje natkrivenih stalaka za bicikle u osnovnim školama
Kratak opis/postupak provedbe	Postaviti natkrivene stalke za bicikle kapaciteta najmanje 10 stalaka / 20+ bicikala u svakoj osnovnoj školi u Gradu Zadru. Ova mjera ima za cilj osigurati sigurna parkirališta za bicikle zaštićena od vremenskih uvjeta te potaknuti učenike osnovnih škola i zaposlenike škola na dolazak u školu biciklom. Rezultat: povećan udio učenika osnovnih škola i zaposlenika koji biciklom dolaze u školu, zahvaljujući poticanju korištenja bicikla u svih devet osnovnih škola. - Procjena lokacija: procijeniti prostore unutar školskih dvorišta radi utvrđivanja optimalnih lokacija za postavljanje stalaka, uz osiguranje sigurnosti i pristupačnosti. - Projektiranje i nabava: odabrati modele stalaka koji su dugotrajni i otporni na vremenske uvjere, u skladu s nacionalnim standardima. - Postavljanje: koordinirati izvođače radova za postavljanje stalaka i zaštitnih nadstrešnica. - Kampanja informiranja: provesti edukativne programe za poticanje bicikliranja među učenicima osnovnih škola i roditeljima. - Plan održavanja: uspostaviti redoviti plan održavanja radi dugotrajnosti i funkcionalnosti stalaka.
Poveznica na ciljeve/strategiju	Usklađeno sa specifičnim ciljem 1 (SC1): povećati udio učenika osnovnih škola koji koriste aktivne i održive načine prijevoza
Vremenski okvir	Vrsta: kratkoročna mjera, razdoblje: 2026.–2027. - Planiranje i savjetovanje s dionicima: (Q1) 01/2026 – 03/2026 - Nabava i postavljanje stalaka za bicikle: (Q2) 03/2026 – 06/2026 - Pokretanje kampanja informiranja i praćenje provedbe: (Q3) 06/2026 – 09/2026
Glavni odgovorni partner	Grad Zadar – Upravni odjel za komunalne djelatnosti i zaštitu okoliša - Provedba postupaka nabave i upravljanje proračunom - Koordinacija među odjelima - Standardizacija i nadzor na razini svih škola Grad Zadar – Upravni odjel za EU fondove - Pruža podršku u identifikaciji relevantnih izvora financiranja iz EU fondova za pojedine mjere - Priprema ili sudjeluje u pripremi projektnih prijava financiranih iz EU fondova u području školske mobilnosti, infrastrukture, sigurnosti i digitalizacije - Koordinira postupke financiranja, usklađivanje proračuna i financijsku usklađenost s pravilima EU-a - Osigurava administrativnu podršku za praćenje, izvještavanje i vrednovanje aktivnosti financiranih iz EU fondova - Osigurava usklađenost mjera sa strateškim okvirima EU-a (npr. Europski zeleni plan, Okvir urbane mobilnosti, Kohezijska politika, Misija gradovi).
Odgovorni dionici	- Uprave osnovnih škola – omogućavanje pristupa lokacijama i koordinacija tijekom postavljanja, davanje mišljenja o prikladnosti lokacija, upravljanje, nadzor i praćenje svakodnevnog korištenja, pružanje povratnih informacija o učinkovitosti i potrebama za kapacitetima stalaka te edukacija i promocija njihove uporabe - Izvođači/pružatelji usluga – postavljanje i održavanje opreme te prikupljanje podataka o korištenju - Nevladine organizacije/biciklističke udruge – podrška kampanjama i provedbom edukativnih programa - Lokalni mediji (Zadarski list, Radio Zadar) – podrška u području odnosa s javnošću i informiranja javnosti
Troškovi	Postavljanje stalaka za bicikle: približno 100 EUR po stalku (2 parkirna mjesta) / oko 1.000 EUR po jednom natkrivenom području kapaciteta 10 stalaka (20 bicikala)

	• Zaštitna nadstrešnica: 1.000 – 2.500 EUR po jedinici (natkriveni stalak)
Financiranje	• Sufinanciranje putem EU inicijativa za sigurnost i mobilnost (programi poput ELENA, LIFE ili Interreg za projekte održive mobilnosti) • Mogućnosti sufinanciranja putem nacionalnih programa u okviru Ministarstva mora, prometa i infrastrukture • Proračun Grada Zadra: osiguranje sredstava iz gradskog proračuna za sigurnost prometa ili za obrazovanje i mobilnost
Pokazatelji praćenja provedbe	• Pokrivenost: praćenje postotka škola opremljenih natkrivenim stalcima za bicikle • Kapacitet: praćenje kapaciteta parkiranja bicikala po školi (broj parkirnih mjesta) • Stope korištenja: praćenje broja parkiranih bicikala na dnevnoj razini (postotak iskorištenosti kapaciteta natkrivenih stalaka) • Evidencija održavanja: vođenje zapisa o aktivnostima održavanja i prijavljenim problemima • Ankete o povratnim informacijama: prikupljanje povratnih informacija od učenika osnovnih škola, roditelja i školskog osoblja o učinkovitosti postavljenih stalaka
Smanjenje rizika	• Postaviti stalke u dobro osvijetljenim i nadziranim područjima te, prema potrebi, razmotriti ugradnju sustava nadzora kako bi se smanjio rizik vandalizma i krađe • Provesti atraktivne kampanje informiranja i programe poticanja bicikliranja radi povećanja korištenja i smanjenja rizika slabe iskorištenosti opreme • Uspostaviti jasan i redovit raspored održavanja te dodijeliti odgovornosti kako bi se osigurali pravodobni popravci i izbjegli dodatni troškovi

Naziv mjere	KM6: Proširenje i povezivanje mreže pješačkih nogostupa
Kratak opis i postupci provedbe	Ova dugoročna mjera usmjerena je na proširenje, unaprjeđenje i povezivanje fragmentirane mreže nogostupa kako bi se osigurale sigurne, neprekinute i pristupačne pješačke rute u školskim četvrtima. Na temelju postojeće GIS baze podataka o nedostajućim pješačkim prijelazima i poveznicama, mjera obuhvaća opsežna infrastrukturna ulaganja usmjerena na uklanjanje strukturnih diskontinuiteta, nesigurnih dionica za pješačenje i nedostatnog kapaciteta nogostupa. Rezultat: neprekinuta, dobro povezana i pristupačna mreža nogostupa koja omogućuje sigurno i samostalno kretanje učenika osnovnih škola, smanjuje ovisnost o korištenju osobnih automobila te poboljšava multimodalnu mobilnost u školskom prometu. Koraci provedbe: • Identifikacija prioriteta koridora za proširenje i povezivanje • Izrada konceptualnih i tehničkih projektnih rješenja • Izrada glavne i izvedbene projektne dokumentacije te ishođenje potrebnih dozvola • Osiguravanje dugoročnih izvora financiranja i planiranje proračunskih sredstava • Izgradnja i provedba mjere • Ažuriranje GIS sustava i kartografskih slojeva • Dugoročno praćenje i vrednovanje provedbe
Poveznica na ciljeve/strategiju	• Usklađeno sa specifičnim ciljem 1 (SC1): povećati udio učenika osnovnih škola koji koriste aktivne i održive načine prijevoza • Usklađeno sa specifičnim ciljem 2 (SC2): poboljšati uvjete sigurnosti u prometu i kvalitetu urbanog dizajna u zonama oko škola • Usklađeno sa specifičnim ciljem 4 (SC4): unaprijediti institucionalne kapacitete za planiranje i praćenje školske mobilnosti na temelju podataka

Vremenski okvir	Vrsta: dugoročna mjera, razdoblje: 2027.–2030. • Utvrđivanje prioriteta koridora primjenom GIS alata: 01/2027 – 06/2027 • Izrada konceptualnih i tehničkih projektnih rješenja: 06/2027 – 12/2027 • Ishođenje dozvola i izrada detaljne projektne dokumentacije: 01/2028 – 12/2028 • Osiguravanje višegodišnjih izvora financiranja: 2028. – 2029. • Izgradnja – faza I (prioritetni koridori): 01/2029 – 12/2029 • Izgradnja – faza II (preostali koridori): 01/2030 – 12/2030 • Praćenje i vrednovanje: kontinuirano od 2029. nadalje
Glavni odgovorni partner	Grad Zadar – Upravni odjel za komunalne djelatnosti i zaštitu okoliša (Odsjek za ceste i promet) • Vodi dugoročno planiranje, projektiranje, proračunsko planiranje i provedbu mjere • Koordinira postupke ishođenja dozvola i procese kapitalnih ulaganja • Nadzire izvođenje radova i integraciju infrastrukture s ostalim projektima u području mobilnosti Grad Zadar – Upravni odjel za EU fondove • Pruža podršku u identifikaciji relevantnih izvora financiranja iz EU fondova za pojedine mjere • Priprema ili sudjeluje u pripremi projektnih prijava financiranih iz EU fondova u području školske mobilnosti, infrastrukture, sigurnosti i digitalizacije • Koordinira postupke financiranja, usklađivanje proračuna i financijsku usklađenost s pravilima EU-a • Osigurava administrativnu podršku za praćenje, izvještavanje i vrednovanje aktivnosti financiranih iz EU fondova • Osigurava usklađenost mjera sa strateškim okvirima EU-a (npr. Europski zeleni plan, Okvir urbane mobilnosti, Kohezijska politika, Misija gradovi).
Odgovorni dionici	• Nadležna tijela za prometno planiranje i specijalizirani inženjerski uredi – projektiranje koridora, modeliranje pješačkog prometa, izrada studija izvedivosti te osiguravanje usklađenosti s propisima o pristupačnosti • Uprave osnovnih škola i vijeća roditelja – vrednovanje prioritetnih koridora i komunikacija s lokalnom zajednicom • Policijska uprava zadarska – doprinos u području sigurnosti prometa i upravljanja prometom tijekom izvođenja radova • Nevladine organizacije/konzultanti – provedba revizija pristupačnosti, uključivanje zajednice i potpora organizaciji projektnih radionica • Komunalna društva – koordinacija podzemnih radova i prilagodbe komunalne infrastrukture • Izvođači građevinskih radova – izvođenje glavnih građevinskih zahvata • Lokalni mediji – informiranje javnosti o fazama izvođenja radova i očekivanim utjecajima
Troškovi	• Izgradnja nogostupa: 150 – 400 EUR po metru • Proširenje nogostupa: 100 – 250 EUR po metru • Prateći radovi (javna rasvjeta, odvodnja, popločavanje): 20.000 – 80.000 EUR po koridoru • Cjelovita rekonstrukcija koridora (smirivanje prometa + unaprjeđenje pješačke infrastrukture): 150.000 – 500.000+ EUR
Financiranje	• Kapitalni proračun Grada za komunalnu infrastrukturu (višegodišnja ulaganja) • Mogućnosti financiranja iz EU fondova: Interreg, LIFE, CEF Transport, fondovi Kohezijske politike • Nacionalni programi za razvoj infrastrukture i pristupačnosti • Potencijalno sufinanciranje iz privatnog sektora za unaprjeđenje školske mobilnosti

Pokazatelji praćenja provedbe	• Kilometri novoizgrađenih ili rekonstruiranih nogostupa • Udio (%) školskih četvrti povezanih neprekinutim pješačkim rutama • Povećanje pješačkog prometa i udjela djece koja pješače do škole • Smanjenje izloženosti pješaka prometnim nezgodama • Zadovoljstvo korisnika (roditelji, učenici osnovnih škola, školsko osoblje) • Pokazatelji usklađenosti s pristupačnošću (širina, uzdužni i poprečni nagib, taktilno navođenje)
Smanjenje rizika	• Osigurati višegodišnje izvore financiranja kako bi se izbjegli prekidi u fazama izvođenja radova • Rano uskladiti aktivnosti s komunalnim društvima radi sprječavanja kašnjenja u provedbi • Jasno i pravodobno komunicirati faze izvođenja radova prema stanovnicima • Osigurati usklađenost sa zahtjevima pristupačnosti od faze projektiranja nadalje • Pratiti i upravljati utjecajima izvođenja radova na školsku mobilnost i sigurnost • Podijeliti izvođenje radova na faze kako bi se smanjili poremećaji u prometu u naseljima i radu škola

Naziv mjere	KM7: Sigurni biciklistički koridori do škola
Kratak opis i postupci provedbe	Ovom se mjerom uspostavlja povezana, sigurna i atraktivna mreža biciklističke infrastrukture koja povezuje školske četvrti s ključnim stambenim područjima, čvorištima javnog prijevoza i glavnim koridorima mobilnosti. Nadovezujući se na postojeće GIS podatke i identificirane prepreke za sigurnu vožnju biciklom, Grad će razviti niz namjenskih i zaštićenih ruta koje omogućuju samostalnu i sigurnu vožnju biciklom do škole. Rezultat: koherentna mreža zaštićenih biciklističkih koridora osmišljena s ciljem smanjenja prometnog stresa, povećanja sigurnosti i poticanja većeg broja učenika osnovnih škola na dolazak u školu biciklom. Koraci provedbe: • Identifikacija prioritetnih biciklističkih koridora primjenom GIS alata i SchoolHoods podataka • Izrada konceptualnih rješenja za zaštićene biciklističke koridore • Izrada tehničke projektne dokumentacije • Osiguravanje izvora financiranja i planiranje višegodišnjih ulaganja • Provedba mjere i izvođenje radova • Unaprjeđenje povezanosti mreže i uklanjanje prostornih i prometnih prepreka • Ažuriranje GIS baze podataka i praćenje učinaka provedbe
Poveznica na ciljeve/strategiju	• Usklađeno sa specifičnim ciljem 1 (SC1): povećati udio učenika osnovnih škola koji koriste aktivne i održive načine prijevoza • Usklađeno sa specifičnim ciljem 2 (SC2): poboljšati uvjete sigurnosti u prometu i kvalitetu urbanog dizajna u zonama oko škola • Usklađeno sa specifičnim ciljem 3 (SC3): povećati svijest o važnosti samostalne i zdrave mobilnosti • Usklađeno sa specifičnim ciljem 4 (SC4): unaprijediti institucionalne kapacitete za planiranje i praćenje školske mobilnosti na temelju podataka

Vremenski okvir	Vrsta: dugoročna mjera, razdoblje: 2027.–2030. • Utvrđivanje prioriteta koridora primjenom GIS alata: 01/2027 – 06/2027 • Izrada konceptualnih rješenja koridora: 06/2027 – 12/2027 • Izrada tehničke projektne dokumentacije i ishođenje dozvola: 01/2028 – 12/2028 • Osiguravanje financiranja i koordinacija s gradskim kapitalnim ulaganjima: 2028. – 2029. • Izgradnja – faza I (prioritetni školski koridori): 01/2029 – 12/2029 • Izgradnja – faza II (preostali koridori i složena čvorišta): 01/2030 – 12/2030 • Praćenje korištenja koridora i učinaka mjere: kontinuirano od 2029. nadalje
Glavni odgovorni partner	Grad Zadar – Upravni odjel za komunalne djelatnosti i zaštitu okoliša (Odsjek za ceste i promet) • Vodi planiranje i projektiranje biciklističkih koridora • Nadzire postupke ishođenja dozvola, javne nabave i izvođenja radova • Koordinira aktivnosti s nadležnim službama za upravljanje prometom i komunalnu infrastrukturu • Pruža podršku u identifikaciji relevantnih izvora financiranja iz EU fondova za pojedine mjere • Priprema ili sudjeluje u pripremi projektnih prijava financiranih iz EU fondova u području školske mobilnosti, infrastrukture, sigurnosti i digitalizacije • Koordinira postupke financiranja, usklađivanje proračuna i financijsku usklađenost s pravilima EU-a • Osigurava administrativnu podršku za praćenje, izvještavanje i vrednovanje aktivnosti financiranih iz EU fondova • Osigurava usklađenost mjera sa strateškim okvirima EU-a (npr. Europski zeleni plan, Okvir urbane mobilnosti, Kohezijska politika, Misija gradovi).
Odgovorni dionici	• Inovativni Zadar/Gradski centar za upravljanje prometom – ažuriranje GIS sustava, digitalno praćenje i integracija podataka • Nadležna tijela za prometno planiranje i specijalizirani inženjerski uredi – projektiranje koridora, modeliranje pješačkog prometa, izrada studija izvedivosti te osiguravanje usklađenosti s propisima o pristupačnosti • Uprave osnovnih škola i vijeća roditelja – identifikacija ključnih pristupnih ruta i promicanje bicikliranja • Policijska uprava zadarska – savjetodavni doprinos u području sigurnosti i prilagodbi upravljanja prometom • Biciklističke udruge i nevladine organizacije – doprinosi zajednice, testiranje provedivosti koridora i provedba promotivnih aktivnosti • Komunalna društva – koordinacija u vezi s podzemnom infrastrukturom i potrebnim prilagodbama • Izvođači građevinskih radova – uvođenje zaštićenih biciklističkih traka i unaprjeđenje raskrižja • Lokalni mediji – provedba komunikacijskih kampanja za promicanje sigurne vožnje biciklom
Troškovi	• Zaštićene biciklističke trake: 150 – 400 EUR po metru • Unaprjeđenje mješovitih pješačko-biciklističkih staza: 100 – 250 EUR po metru • Preoblikovanje raskrižja radi povećanja sigurnosti biciklista: 20.000 – 150.000 EUR po raskrižju • Biciklističke ulice (signalizacija i mjere smirivanja prometa): 10.000 – 50.000 EUR po ulici • Parkirališta za bicikle/biciklistički punktovi u školama: 2.000 – 20.000 EUR po lokaciji
Financiranje	• Kapitalni proračun Grada za komunalnu infrastrukturu • EU fondovi: Interreg, LIFE, CEF Transport, Kohezijska politika (ERDF)

	• Nacionalni programi biciklizma i sigurnosti cestovnog prometa • Partnerstva s privatnim sektorom (inicijative za mobilnost u području društveno odgovornog poslovanja)
Pokazatelji praćenja provedbe	• Kilometri izgrađenih povezanih biciklističkih koridora • Broj uklonjenih nesigurnih dionica za bicikliranje • Povećanje udjela načina vožnje biciklom do škole • Broj raskrižja unaprjeđenih radi povećanja sigurnosti biciklista • Smanjenje broja nezgoda ili rizičnih situacija povezanih s vožnjom bicikla • Zadovoljstvo korisnika (učenici osnovnih škola, roditelji, učitelji)
Smanjenje rizika	• Rana koordinacija s prometnim inženjerima i komunalnim društvima radi sprječavanja naknadnih izmjena projektnih rješenja • Detaljna i pravodobna komunikacija sa stanovnicima kako bi se smanjio otpor prema prenamjeni cestovnog prostora • Pažljiva raspodjela izvođenja radova u faze radi smanjenja poremećaja u pristupu školama • Primjena visokokvalitetnih materijala radi smanjenja dugoročnih potreba za održavanjem • Davanje prednosti zaštićenoj infrastrukturi u područjima s intenzivnim prometom kako bi se osigurao značajan sigurnosni učinak • Primjena privremenih pilot-koridora (bojanje kolnika i fleksibilni stupići) prije cjelovite rekonstrukcije, gdje je to primjenjivo

Naziv mjere	KM8: Uspostava integriranog sustava upravljanja brzinom i smirivanja prometa u zonama osnovnih škola
Kratak opis i postupci provedbe	Ovom se mjerom uspostavlja koordinirani, dugoročni sustav fizičkih mjera smirivanja prometa i trajnih digitalnih tehnologija za nadzor brzine u zonama osnovnih škola. Sustav integrira uzdignute pješačke prijelaze, uspornike, suženja kolnika i načine označavanja usporenja prometa s trajnim kamerama za nadzor brzine, pametnim radarima i automatiziranim „inteligentnim ležećim policajcima“. Zajedničkim djelovanjem ovih mjera smanjuje se prekoračenje brzine, poboljšava ponašanje vozača te stvaraju sigurna okruženja za pješaćenje i bicikliranje. Rezultat: dosljedno, predvidljivo i provedivo prometno okruženje s niskim brzinama oko svih osnovnih škola, koje kombinira fizičke mjere s automatiziranim nadzorom radi postizanja maksimalnih sigurnosnih učinaka. Koraci provedbe: • Utvrđivanje prioritetnih ulica i zona sigurnosti oko škola • Razrada jedinstvenog koncepta projektiranja i nadzora provedbe • Izrada tehničke projektne dokumentacije i ishođenje dozvola • Osiguravanje financiranja i uspostava višegodišnjeg investicijskog plana • Provedba mjere te izvođenje radova i integracija sustava • Integracija u gradski sustav pametne mobilnosti • Praćenje učinaka i kalibracija sustava nakon postavljanja • Ažuriranje GIS sustava te održavanje digitalne i fizičke infrastrukture Unaprjeđenje povezanosti i uklanjanje prepreka

Poveznica na ciljeve/strategiju	• Usklađeno sa specifičnim ciljem 1 (SC1): povećati udio učenika osnovnih škola koji koriste aktivne i održive načine prijevoza • Usklađeno sa specifičnim ciljem 2 (SC2): poboljšati uvjete sigurnosti u prometu i kvalitetu urbanog dizajna u zonama oko škola • Usklađeno sa specifičnim ciljem 4 (SC4): unaprijediti institucionalne kapacitete za planiranje i praćenje školske mobilnosti na temelju podataka
Vremenski okvir	Vrsta: dugoročna mjera, razdoblje: 2027.–2030. • Utvrđivanje prioriteta školskih zona: 01/2027 – 06/2027 • Razrada koncepta i projektnih rješenja: 06/2027 – 12/2027 • Izrada tehničke projektne dokumentacije i ishođenje dozvola: 01/2028 – 12/2028 • Osiguravanje financiranja i planiranje ulaganja: 2028. – 2029. • Izgradnja – faza I (školske zone s povećanim rizikom): 01/2029 – 12/2029 • Izgradnja – faza II i uvođenje digitalnog nadzora: 01/2030 – 12/2030 • Praćenje i optimizacija sustava: kontinuirano od 2029. nadalje
Glavni odgovorni partner	Grad Zadar – Upravni odjel za komunalne djelatnosti i zaštitu okoliša (Odsjek za ceste i promet) • Vodi planiranje, izradu proračuna, odobravanje projekata, nabavu i nadzor • Koordinira postavljanje infrastrukture i integraciju ITS sustava Grad Zadar – Upravni odjel za EU fondove • Pruža podršku u identifikaciji relevantnih izvora financiranja iz EU fondova za pojedine mjere • Priprema ili sudjeluje u pripremi projektnih prijava financiranih iz EU fondova u području školske mobilnosti, infrastrukture, sigurnosti i digitalizacije • Koordinira postupke financiranja, usklađivanje proračuna i financijsku usklađenost s pravilima EU-a • Osigurava administrativnu podršku za praćenje, izvještavanje i vrednovanje aktivnosti financiranih iz EU fondova • Osigurava usklađenost mjera sa strateškim okvirima EU-a (npr. Europski zeleni plan, Okvir urbane mobilnosti, Kohezijska politika, Misija gradovi).
Odgovorni dionici	• Inovativni Zadar/Gradski centar za upravljanje prometom – integracija radara i pametnih senzora te praćenje sustava u stvarnom vremenu • Nadležna tijela za prometno planiranje i specijalizirane inženjerske tvrtke – tehničko projektiranje, modeliranje sigurnosti i optimizacija zona • Uprave osnovnih škola i vijeća roditelja – identifikacija kritičnih područja i provedba kampanja podizanja svijesti • Policijska uprava zadarska – koordinacija provedbe nadzora, pravni postupci, sigurnosne procjene, povratne informacije o sigurnosti koridora te potpora edukativnim kampanjama • Komunalna društva – potpora izvođenju radova i usklađivanje podzemne infrastrukture • Izvođači građevinskih radova – izgradnja uspornika, uzdignutih pješačkih prijelaza i rubnih proširenja kolnika • Lokalni mediji – komunikacijske kampanje za informiranje javnosti o uvođenju sigurnosnog sustava
Troškovi	Fizičke mjere smirivanja prometa: • Uzdignuti pješački prijelazi: 10.000 – 25.000 EUR • Uspornici/uzdignuta raskrižja: 25.000 – 60.000 EUR • Rubna proširenja i suženja kolnika: 5.000 – 40.000 EUR

	• „Inteligentni” ležeći policajci: 8.000 – 20.000 EUR Digitalne tehnologije za nadzor prometa: • Trajne radarske jedinice za nadzor brzine: 15.000 – 40.000 EUR • Točke s kamerama za provedbu nadzora: 20.000 – 50.000 EUR • Pametni radarski displeji s povratnom informacijom o brzini: 3.000 – 10.000 EUR • Integracija podataka i nadogradnja platformi: 10.000 – 30.000 EUR
Financiranje	• Gradski proračun za infrastrukturu i ITS sustave • Nacionalni programi za sigurnost cestovnog prometa i mobilnost • Financiranje iz EU fondova: CEF Transport, Interreg, LIFE, Kohezijska politika (ERDF), Digitalna Europa • Privatni sektor (CSR sponzorstva u području sigurnosti cestovnog prometa)
Pokazatelji praćenja provedbe	• Smanjenje prosječne brzine vozila (prije/nakon provedbe) • Smanjenje udjela (%) vozila koja prekoračuju brzinu od 30 km/h ili 20 km/h u školskim zonama • Broj ugrađenih fizičkih elemenata za smirivanje prometa • Broj ugrađenih trajnih radara i kamera za nadzor brzine • Smanjenje broja nezgoda i rizičnih situacija povezanih s prekoračenjem brzine • Povećanje udjela načina dolaska do škole pješice ili biciklom • Zadovoljstvo zajednice i uočena poboljšanja sigurnosti
Smanjenje rizika	• Rana koordinacija s policijom i pravnim službama radi osiguravanja usklađenosti s propisima o provedbi nadzora • Jasna i pravodobna komunikacija sa stanovnicima kako bi se smanjio otpor prema ugradnji kamera i preoblikovanju prometnog prostora • Osiguravanje pristupa hitnim službama unatoč primjeni fizičkih mjera smirivanja prometa • Primjena pilot-instalacija prije trajne izgradnje u problematičnim područjima • Redovita kalibracija i održavanje tehnološke opreme • Integrirano planiranje rokova s ostalim cestovnim radovima radi smanjenja poremećaja u prometu

Naziv mjere	KM9: Uvođenje ili proširenje sustava javnih bicikala
Kratak opis i postupci provedbe	Ova se mjera usmjerava na uvođenje ili proširenje sustava javnih bicikala kako bi se bolje podržale potrebe školske mobilnosti te omogućilo učenicima osnovnih škola, roditeljima i školskom osoblju korištenje bicikala za kratka svakodnevna putovanja. Mjera poboljšava multimodalnu povezanost postavljanjem postaja strateški u blizini škola, stambenih zona i ključnih čvorišta mobilnosti. Proširenje sustava može obuhvatiti standardne bicikle, električne bicikle (e-bicikle) te, prema potrebi, teretne bicikle za aktivnosti povezane sa školama. Rezultat: poboljšana dostupnost bicikala za školske zajednice, smanjena ovisnost o korištenju osobnih automobila te povećana uporaba bicikala za prvi/posljednji kilometar putovanja do škole. Koraci provedbe: • Procjena potražnje za sustavom javnih bicikala i utvrđivanje prioriteta proširenja

	• Izrada koncepta proširenja sustava • Izrada tehničke i operativne dokumentacije • Osiguravanje financiranja i uspostava višegodišnjeg proračunskog okvira • Provedba postupaka nabave i ugovaranja • Postavljanje novih postaja za javne bicikle • Integracija sustava s digitalnim platformama za mobilnost • Provedba informativnih kampanja i aktivnosti usmjerenih prema školama • Praćenje provedbe, vrednovanje i prilagodba sustava
Poveznica na ciljeve/strategiju	• Usklađeno sa specifičnim ciljem 1 (SC1): povećati udio učenika osnovnih škola koji koriste aktivne i održive načine prijevoza • Usklađeno sa specifičnim ciljem 3 (SC3): povećati svijest o važnosti samostalne i zdrave mobilnosti • Usklađeno sa specifičnim ciljem 4 (SC4): unaprijediti institucionalne kapacitete za planiranje i praćenje školske mobilnosti na temelju podataka
Vremenski okvir	Vrsta: dugoročna mjera, razdoblje: 2027.–2030. • Procjena potražnje i planiranje lokacija: 01/2027 – 06/2027 • Razrada koncepta i projektiranje sustava: 06/2027 – 12/2027 • Izrada tehničke projektne dokumentacije i ishođenje dozvola: 01/2028 – 12/2028 • Osiguravanje financiranja i provedba nabave: 2028. – 2029. • Postavljanje postaja i uvođenje sustava (faza I): 01/2029 – 12/2029 • Proširenje sustava i optimizacija (faza II): 01/2030 – 12/2030 • Praćenje provedbe i prilagodbe sustava: kontinuirano od 2029. nadalje
Glavni odgovorni partner	Grad Zadar – Upravni odjel za komunalne djelatnosti i zaštitu okoliša (Odsjek za ceste i promet) • Vodi planiranje, postupke nabave, koordinaciju proračuna i integraciju mjere s politikama mobilnosti • Nadzire postavljanje sustava, projektiranje mreže i dugoročno praćenje funkcioniranja sustava • Pruža podršku u identifikaciji relevantnih izvora financiranja iz EU fondova za pojedine mjere • Priprema ili sudjeluje u pripremi projektnih prijava financiranih iz EU fondova u području školske mobilnosti, infrastrukture, sigurnosti i digitalizacije • Koordinira postupke financiranja, usklađivanje proračuna i financijsku usklađenost s pravilima EU-a • Osigurava administrativnu podršku za praćenje, izvještavanje i vrednovanje aktivnosti financiranih iz EU fondova • Osigurava usklađenost mjera sa strateškim okvirima EU-a (npr. Europski zeleni plan, Okvir urbane mobilnosti, Kohezijska politika, Misija gradovi).
Odgovorni dionici	• Inovativni Zadar/Gradski centar za upravljanje prometom – upravljanje GIS podacima, digitalna integracija i praćenje sustava u stvarnom vremenu • Nadležna tijela za prometno planiranje i specijalizirane tvrtke za mobilnost i ITS – optimizacija lokacija postaja, praćenje pokazatelja uspješnosti i integracija s MaaS platformama • Operator sustava javnih bicikala – postavljanje infrastrukture, održavanje sustava i preraspodjela bicikala • Uprave osnovnih škola i vijeća roditelja – promicanje korištenja sustava i pružanje povratnih informacija o korištenju postaja

	• Komunalna društva – pripremni temeljni radovi za postaje • Nevladine organizacije/biciklističke udruge – edukacija o bicikliranju i provedba promotivnih aktivnosti • Lokalni mediji – kampanje podizanja svijesti i informiranje javnosti o ažuriranjima sustava
Troškovi	Okvirni troškovi (ovise o tehnologiji i broju bicikala): • Postaja sustava javnih bicikala (10–15 priključnih mjesta): 10.000 – 35.000 EUR • Mehanički bicikl: 800 – 1.500 EUR po jedinici • Električni bicikl (e-bicikl): 1.500 – 3.000 EUR po jedinici • Teretni bicikl (opcionalno): 4.000 – 7.000 EUR po jedinici • Softver i digitalna integracija sustava: 20.000 – 80.000 EUR • Godišnji operativni troškovi (održavanje, redistribucija): 300 – 500 EUR po biciklu godišnje
Financiranje	• Gradski proračuni za mobilnost i održivost • Financiranje iz EU fondova: Interreg, LIFE, CEF Transport, Europski fond za regionalni razvoj (ERDF) • Nacionalni programi održive mobilnosti • Javno-privatna partnerstva ili sponzorski programi
Pokazatelji praćenja provedbe	• Broj postavljenih ili unaprijeđenih postaja sustava javnih bicikala • Broj dostupnih bicikala na razini grada i u školskim zonama • Dnevne i sezonske stope korištenja (ukupno i po pojedinoj postaji) • Povećanje udjela načina vožnje biciklom do škole • Smanjenje broja dolazaka automobilom u zone oko škola • Zadovoljstvo korisnika i pokazatelji pouzdanosti sustava
Smanjenje rizika	• Odabir opreme otporne na vandalizam i vremenske uvjete • Osiguravanje odgovarajuće rasvjete i vidljivosti postaja u blizini škola • Osiguravanje pouzdanog održavanja sustava radi očuvanja povjerenja korisnika • Razmatranje postupnog uvođenja sustava radi testiranja potražnje prije širenja • Smanjenje rizika od preopterećenja postaja unaprijeđenjem algoritama za redistribuciju bicikala

Naziv mjere	KM10: Zone za kratkotrajno zaustavljanje i iskrcaj/ukrcaj učenika („Kiss & Go“)
Kratak opis i postupci provedbe	Ovom se mjerom uspostavljaju jasno organizirane zone za kratkotrajno zaustavljanje i dolazak/odlazak učenika („Kiss & Go“) u blizini osnovnih škola, s ciljem smanjenja prometnih zagušenja, konflikata i nesigurnih zaustavljanja tijekom vršnih školskih sati. Mjera uvodi jasnu prometnu signalizaciju, horizontalne oznake na kolniku, vremenski ograničena pravila zaustavljanja te označena područja za čekanje, čime se osigurava protočniji promet i sigurniji pristupi školama. Rezultat: smanjen prometni kaos ispred školskih ulaza, poboljšani uvjeti za kretanje pješaka, veća razina poštivanja prometnih pravila od strane roditelja te općenito bolja organizacija dolazaka i odlazaka iz škole.

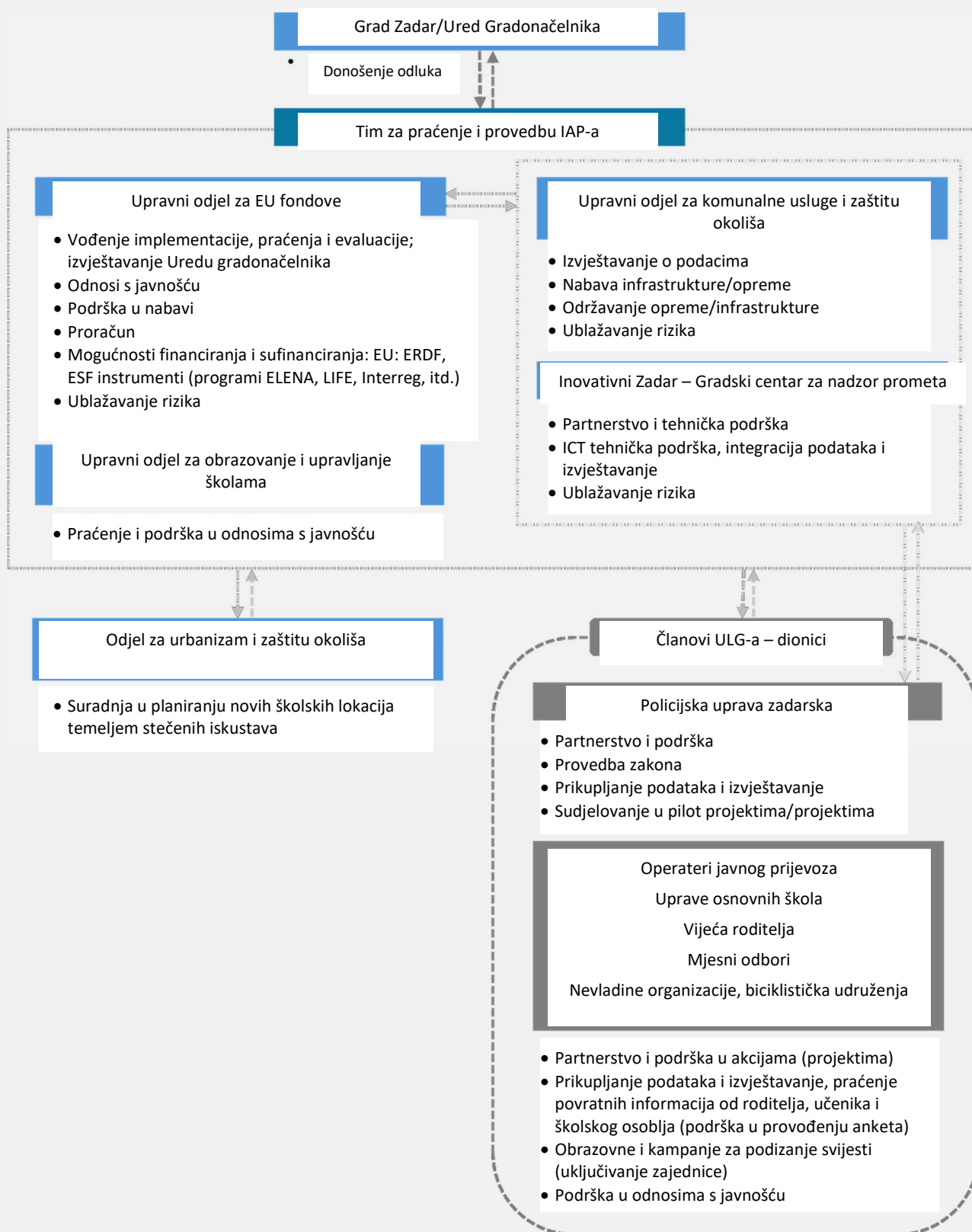
	Koraci provedbe: • Identifikacija prikladnih lokacija za Kiss & Go zone • Razrada operativnog modela upravljanja Kiss & Go zonama • Izrada prometno-projektnog rješenja i plana signalizacije • Provedba postupaka nabave i ugradnja opreme • Izrada protokola upravljanja i nadzora • Provedba komunikacijske i informativne kampanje • Praćenje provedbe, vrednovanje i prilagodba sustava
Poveznica na ciljeve/strategiju	• Usklađeno sa specifičnim ciljem 1 (SC1): povećati udio učenika osnovnih škola koji koriste aktivne i održive načine prijevoza • Usklađeno sa specifičnim ciljem 2 (SC2): poboljšati uvjete sigurnosti u prometu i kvalitetu urbanog dizajna u zonama oko škola • Usklađeno sa specifičnim ciljem 3 (SC3): edukacija i uključivanje školske zajednice • Usklađeno sa specifičnim ciljem 4 (SC4): unaprijediti institucionalne kapacitete za planiranje i praćenje školske mobilnosti na temelju podataka
Vremenski okvir	Vrsta: dugoročna mjera, razdoblje: 2027.–2030. • Identifikacija lokacija i planiranje: 01/2026 – 04/2026 • Razrada operativnog modela i projektnih rješenja: 04/2026 – 06/2026 • Izrada tehničke dokumentacije i provedba nabave: 06/2026 – 09/2026 • Uspostava Kiss & Go zona (faza I): 09/2026 – 12/2026 • Operativno uvođenje sustava i praćenje: 01/2027 – 06/2027 • Prilagodbe i dugoročna integracija mjere: kontinuirano od 06/2027 nadalje
Glavni odgovorni partner	Grad Zadar – Upravni odjel za komunalne djelatnosti i zaštitu okoliša (Odsjek za ceste i promet) • Vodi planiranje, postupke odobravanja, koordinaciju i praćenje provedbe mjere • Osigurava usklađenost s važećim standardima sigurnosti cestovnog prometa Grad Zadar – Upravni odjel za EU fondove • Pruža podršku u identifikaciji relevantnih izvora financiranja iz EU fondova za pojedine mjere • Priprema ili sudjeluje u pripremi projektnih prijava financiranih iz EU fondova u području školske mobilnosti, infrastrukture, sigurnosti i digitalizacije • Koordinira postupke financiranja, usklađivanje proračuna i financijsku usklađenost s pravilima EU-a • Osigurava administrativnu podršku za praćenje, izvještavanje i vrednovanje aktivnosti financiranih iz EU fondova • Osigurava usklađenost mjera sa strateškim okvirima EU-a (npr. Europski zeleni plan, Okvir urbane mobilnosti, Kohezijska politika, Misija gradovi).
Odgovorni dionici	• Inovativni Zadar/Gradski centar za upravljanje prometom – integracija GIS podataka, digitalno praćenje i podrška podacima o mobilnosti • Nadležna tijela za prometno planiranje i specijalizirani savjetnici za mobilnost – projektiranje Kiss & Go rješenja i optimizacija prometnih tokova • Komunalna društva – postavljanje prometne signalizacije i oznaka na kolniku • Uprave osnovnih škola i vijeća roditelja – komunikacija s obiteljima, potpora na terenu i poticanje poštivanja pravila

	• Komunalna društva – postavljanje prometne signalizacije i oznaka na kolniku • Policijska uprava zadarska – provedba nadzora i nadzor na terenu tijekom uvođenja mjere • Nevladine organizacije/skupine u zajednici – provedba kampanja podizanja svijesti o sigurnom ponašanju pri dolascima i odlascima iz škole • Lokalni mediji – komunikacija s javnošću i informiranje o provedbi mjere
Troškovi	• Oznake na kolniku i prometna signalizacija: 1.000 – 5.000 EUR • Stupići/razdjelnici/žardinjere: 2.000 – 10.000 EUR • Poboljšanja pristupačnosti (rasvjeta, taktilni elementi): 5.000 – 20.000 EUR • Operativno upravljanje i komunikacija: 1.000 – 5.000 EUR
Financiranje	• Gradski proračuni za mobilnost i održivost • Nacionalni programi upravljanja mobilnošću • Financiranje iz EU fondova (Interreg, LIFE, Kohezijska politika, programi urbane mobilnosti) • Potencijalno sponzorstvo od strane privatnih partnera (CSR)
Pokazatelji praćenja provedbe	• Broj uspostavljenih Kiss & Go zona • Smanjenje gužvi tijekom vršnih sati • Smanjenje nesigurnog ponašanja prilikom zaustavljanja/parkiranja • Poboljšan protok prometa oko školskih ulaza • Zadovoljstvo korisnika (roditelji, učenici osnovnih škola, osoblje) • Smanjenje broja rizičnih situacija i nezgoda
Smanjenje rizika	• Rana i jasna komunikacija s roditeljima radi izbjegavanja otpora prema uvođenju mjere • Primjena privremenih rješenja (čunjevi, privremena signalizacija) prije trajne ugradnje, prema potrebi • Koordinacija s policijom radi osiguravanja poštivanja pravila u početnim fazama provedbe • Redovita evaluacija funkcioniranja sustava te prilagodba pravila ili prostornog rasporeda zona • Osiguravanje odgovarajuće rasvjete i vidljivosti radi sigurnog korištenja zona • Izbjegavanje smještaja Kiss & Go zona u neposrednoj blizini pješačkih prijelaza ili autobusnih stajališta

4. poglavlje: Okvir provedbe

Prikazana ilustracija daje pregled ključnih dionika i njihovih uloga u provedbi Integriranog akcijskog plana (IAP), uz Grad Zadar kao središnjeg donositelja odluka i koordinatora provedbe. Upravni odjel za fondove Europske unije ima ključnu ulogu u identificiranju i korištenju dostupnih izvora financiranja iz fondova Europske unije za provedbu pojedinih ključnih mjera.

Slika 28.: Okvir provedbe Integriranog akcijskog plana (IAP)



Tablica plana praćenja i vrednovanja sadrži posebne pokazatelje (npr. XX %) koji će se vrednovati tijekom provedbe, budući da u fazi izrade Integriranog akcijskog plana (IAP) nisu bili dostupni početni podaci. Pokazatelji su također definirani u tablicama pojedinih ključnih mjera u prethodnom poglavlju.

Tablica 6.: Plan praćenja i vrednovanja

Praćenje napretka provedbe Integriranog akcijskog plana (IAP)* (detaljni pokazatelji opisani su u tablicama ključnih mjera u prethodnom poglavlju)					
Specifičan i cilj	Međusobno povezane mjere	Pokazatelj* (*škole = osnovne škole)	Početna vrijednost (datum)	Ciljana vrijednost (datum)	Mehanizam praćenja
SC1: Povećati udio učenika osnovnih škola koji koriste aktivne i održive načine prijevoza	KM2: Revizija i sanacija pješačke infrastrukture	Pokazatelj rezultata (ciljni pokazatelj): povećanje udjela učenika osnovnih škola koji koriste aktivne i održive oblike prijevoza za 7 %, uz istodobno smanjenje korištenja osobnih automobila Pokazatelj učinka (mjere): • % škola opremljenih natkrivenim stalcima za bicikle • Kapacitet parkiranja bicikala po školi (broj parkirnih mjesta) • Dnevna stopa iskorištenosti kapaciteta natkrivenih stalaka za bicikle (%)	Pokazatelj rezultata (ciljni pokazatelj): 83,50 % učenika osnovnih škola koji koriste aktivne i održive oblike prijevoza uz istodobno smanjenje korištenja osobnih automobila (2025.) Pokazatelj učinka (mjere): 0–20 % škola opremljenih natkrivenim stalcima za bicikle (2025.) 0–10 parkirnih mjesta za bicikle po svakoj školi (2025.) 0–20 % iskorištenosti kapaciteta parkiranja bicikala po školi (dnevno) (2026.)	Pokazatelj rezultata (ciljni pokazatelj): 90,50 % učenika osnovnih škola koji koriste aktivne i održive oblike prijevoza uz istodobno smanjenje korištenja osobnih automobila (2030.) Pokazatelj učinka (mjere): 100 % (9/9) škola opremljenih natkrivenim stalcima za bicikle (2027.) Najmanje 20 parkirnih mjesta za bicikle (10 stalaka) po svakoj školi (2027.) Najmanje 80 % iskorištenosti stalaka za bicikle po školi (dnevno) (2027.)	Godišnje istraživanje školske mobilnosti (modalna raspodjela prijevoznih sredstava) (škole u suradnji s Gradom) Kvartalno izvješće o broju provedenih postupaka nabave Polugodišnje izvješće osnovnih škola o kapacitetu parkiranja bicikala, dnevnom korištenju te broju incidenata i slučajeva vandalizma i dr.
	KM5: Postavljanje natkrivenih stalaka za bicikle u osnovnim školama KM6: Proširenje i povezivanje mreže pješačkih nogostupa KM7: Sigurni biciklistički koridori do škola KM9: Uvođenje ili proširenje sustava javnih bicikala				
SC2: Poboljšati uvjete sigurnosti u prometu i kvalitetu urbanog dizajna u zonama oko škola	KM1: Uspostava školskih sigurnosnih zona (30 km/h)	Pokazatelj rezultata (ciljni pokazatelj): • Dovršena infrastrukturna unaprjeđenja u relevantnim zonama osnovnih škola • Smanjenje broja prometnih nesreća u koje su uključeni učenici osnovnih škola za 10 % • Više od 80 % roditelja smatra da je put do škole za njihovu djecu siguran Pokazatelj učinka (mjere): • % školskih zona opremljenih radarima za nadzor brzine • % škola u kojima su uspostavljene zone ograničenja brzine od 30 km/h	Pokazatelj rezultata (ciljni pokazatelj): • 0 provedenih infrastrukturnih unaprjeđenja u zonama osnovnih škola • XX % prometnih nesreća u koje su uključeni učenici osnovnih škola • Više od 80 % roditelja smatra da je put do škole za njihovu djecu siguran Pokazatelj učinka (mjere):	Pokazatelj rezultata (ciljni pokazatelj): • Provedena infrastrukturna unaprjeđenja u 9 zona osnovnih škola • Smanjenje broja prometnih nesreća u koje su uključeni učenici osnovnih škola za XX % • Više od 80 % roditelja smatra da je put do škole za njihovu djecu siguran Pokazatelj učinka (mjere): • 100 % (9/9) školskih zona opremljeno radarima za nadzor brzine (2027.)	Kvartalno izvješće o broju provedenih postupaka nabave (Grad) Inovativni Zadar, Gradski centar za upravljanje prometom u Zadru – polugodišnje izvješće o prosječnoj brzini vozila Policajska uprava zadarska – polugodišnja izvješća o prekoračenjima brzine u školskim zonama Godišnje ankete o percepciji sigurnosti i zadovoljstvu učenika, roditelja i školskog osoblja
	KM2: Revizija i sanacija pješačke infrastrukture KM3: Postavljanje zaštitnih stupića u školskim zonama KM4: Uvođenje mobilnih radara za nadzor brzine				

	u školskim zonama KM7: Sigurni biciklistički koridori do škola KM8: Uspostava integriranog sustava upravljanja brzinom i smirivanja prometa u zonama osnovnih škola KM10: Zone za kratkotrajno zaustavljanje i iskrcaj/ukrcaj učenika („Kiss & Go“)	• Smanjenje prosječne brzine vozila u školskim zonama za % • Smanjenje broja prekoračenja dopuštene brzine u školskim zonama za % • Povećanje razine zadovoljstva zajednice za % (percepcija sigurnosti oko škola kod roditelja i učenika)	• 0–20 % školskih zona opremljenih radarima za nadzor brzine (2025.) • 0–20 % škola u kojima su uspostavljene zone s ograničenjem brzine od 30 km/h (2025.) • Smanjenje prosječne brzine u školskim zonama za 0 % (2025.) • Smanjenje prekršaja prekoračenja brzine u školskim zonama za 0 % (2025.) • <50 % zadovoljnih roditelja (smatraju školska područja/rute sigurnima) prije provedbe (2025.)	• 100 % (9/9) škola u kojima su uspostavljene zone s ograničenjem brzine od 30 km/h • Smanjenje prosječne brzine u školskim zonama za 20 % (2027.) • Smanjenje prekršaja prekoračenja brzine u školskim zonama za 60 % (2027.) • >80 % zadovoljnih roditelja (smatraju školska područja/rute sigurnima) nakon provedbe (2027.)	(škole u suradnji s Gradom)
SC3: Povećati svijest o važnosti samostalne i zdrave mobilnosti	M5: Javna kampanja „Vozi kao roditelj“ M8: Programi zelene školske mobilnosti („pješački autobus“, „biciklistički vlak“)	<i>Pokazatelji opisani u 2. poglavlju</i>	<i>Pokazatelji opisani u 2. poglavlju</i> • XX % prometnih nesreća u koje su uključeni učenici osnovnih škola	<i>Pokazatelji opisani u 2. poglavlju</i> • Smanjenje broja prometnih nesreća u koje su uključeni učenici osnovnih škola za XX %	Godišnja istraživanja o osviještenosti, Policijska uprava zadarska – polugodišnja izvješća o prekoračenjima brzine u školskim zonama
SC4: Unaprijediti institucionalne kapacitete za planiranje i praćenje školske mobilnosti na temelju podataka	KM8: Uspostava integriranog sustava upravljanja brzinom i smirivanja prometa u zonama osnovnih škola M9: GIS alat za planiranje školskih zona M10: Godišnja revizija školske mobilnosti	<i>Pokazatelji opisani u 2. poglavlju i tablici ključnih mjera u prethodnom poglavlju</i>	<i>Pokazatelji opisani u 2. poglavlju i tablici ključnih mjera u prethodnom poglavlju</i>	<i>Pokazatelji opisani u 2. poglavlju i tablici ključnih mjera u prethodnom poglavlju</i>	<i>Tromjesečna analiza podataka</i>

4.1. Financijsko planiranje

Grad Zadar ima središnju ulogu donositelja odluka te je odgovoran za koordinaciju i praćenje dionika uključenih u planiranje i provedbu mjera, kao i za pregled i planiranje proračuna u okviru konsolidirane strategije financiranja potrebne za provedbu.

- **Glavni programi EU-a:** LIFE, Interreg, ERDF (ROP), CEF 2 Transport, ELENA (tehnička pomoć EIB-a), Erasmus+, Horizon Europe (za inovacije i pilot-projekte, uključujući web GIS alate)
- **Glavni nacionalni programi:** Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa, potpore Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Nacionalna strategija zelene mobilnosti, Nacionalni plan razvoja biciklističkog prometa
- **Glavni lokalni i kombinirani izvori:** proračun Grada Zadra za manju opremu i sufinanciranje

Strateški klasteri financiranja, uključene mjere i potencijalni izvori financiranja

Klaster	Ključne mjere	Ostale mjere	Glavni potencijalni izvori financiranja
Zone sigurnih i pametnih škola	KM1, KM7, KM8	M1, M7	ERDF, LIFE, Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske, ELENA
Infrastruktura za aktivne oblike kretanja	KM2, KM3, KM5, KM6, KM1	M3	ERDF, Interreg, CEF2, RRP Hrvatska
Kultura mobilnosti u školama	KM4	M5, M8	Erasmus+, nacionalni programi podizanja svijesti, lokalni proračun
Digitalni i inovacijski alati	KM8	M9	Horizon Europe, Digital Europe, EU Misija „Pametni gradovi“, Interreg
Pristupačnost i javni prijevoz	KM10	M2, M4, M6, M10	Kohezijski fond, EFRR, gradski proračun, bespovratna sredstva za zelene gradove

Pregled troškova i izvori financiranja

Sljedeće aktivnosti IAP-a trebaju biti uključene u strategiju financiranja:

Ključne kratkoročne mjere (2025.–2027.)

KM2: Revizija i sanacija pješačke infrastrukture

KM3: Postavljanje zaštitnih stupića u školskim zonama

KM5: Postavljanje natkrivenih stalaka za bicikle

KM1: Uspostava školskih sigurnosnih zona (30 km/h ili 20 km/h)

KM4: Uvođenje mobilnih radara za nadzor brzine u školskim zonama

Ključne dugoročne mjere (2027.–2030.+)

KM7: Proširenje i povezivanje mreže pješačkih nogostupa

KM8: Sigurni biciklistički koridori do škola

KM9: Uspostava integriranog sustava upravljanja brzinom i smirivanja prometa u zonama osnovnih škola

KM10: Uvođenje ili proširenje sustava javnih bicikala

KM11: Zone za kratkotrajno zaustavljanje i iskrcaj/ukrcaj učenika („Kiss & Go“)

Kratice dostupnih izvora financiranja koje su prikazane za svaku mjeru u tablici pregleda troškova:

- CEF2 – Instrument za povezivanje Europe – promet
- EIB – Europska investicijska banka
- ELENA – Europska lokalna pomoć za energiju
- ERDF/CCP – Europski fond za regionalni razvoj/Program Konkurentnost i kohezija 2021.–2027.
- ITU (ITI) – Integrirana teritorijalna ulaganja – ITU mehanizam (2021.–2027.)
- LIFE – EU program LIFE 2021.–2027.
- NPDBT – Nacionalni plan razvoja biciklističkog prometa 2023.–2027., Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
- NRSP – Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa 2021.–2030., Ministarstvo unutarnjih poslova
- RRP (NPOO) – Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021.–2026.

Tablica 7.: Pregled troškova i dostupnih izvora financiranja za (su)financiranje specifičnih ključnih mjera IAP-a

Mjera	Vrsta	Procijenjeni trošak
KM1: Uspostava školskih sigurnosnih zona (30 km/h) KM2: Revizija i sanacija pješačke infrastrukture KM3: Postavljanje zaštitnih stupića u školskim zonama KM4: Uvođenje mobilnih radara za nadzor brzine u školskim zonama	Kratkoročna	~ 2.000 € po školskoj zoni
	Kratkoročna	Manje sanacije: ~ 5.000 – 25.000 € po školskoj zoni Funkcionalne nadogradnje: ~ 20.000 € – 80.000 po školskoj zoni Veći strukturni zahvati: ~ 80.000 € – 150.000+ po školskoj zoni Ishod: Manji popravci za 4 školske zone: ~ 20.000 € – 100.000 Funkcionalne nadogradnje za 3 školske zone: ~ 60.000 € – 240.000 Strukturne promjene (radovi) za dvije projektom definirane školske zone: ~1 – 300.000+ Godišnji ciklus održavanja: ~5 – 10 % početnog ulaganja
	Kratkoročna	~ 2.500 € po lokaciji Godišnji trošak održavanja i zamjene: približno 5 – 10 % vrijednosti ukupne opreme (~ 250 € po lokaciji po godini) Ishod: 9 lokacija u blizini 9 škola ~ 22.500 € + održavanje ~ 2.250 € godišnje
	Kratkoročna	~ 12.000 € (na temelju najma)

Mjera	Vrsta	Procijenjeni trošak	Preporučeni izvori
KM5: Postavljanje natkrivenih stalaka za bicikle	Kratkoročna	2.000 – 3.000 € po školskoj površini/dvorištu	LIFE, ELENA, ERDF/CCP, Interreg, MMPI – NCDS, lokalni proračun
KM6: Proširenje i povezivanje mreže pješačkih nogostupa	Dugoročna	~ 150 – 400 € po metru konstrukcije nogostupa: ~ 100 € – 250 po metru proširenja nogostupa ~ 20.000 – 80.000 € po koridoru za prateće radove (rasvjeta, odvodnja, popločavanje) ~ 150.000 – 500.000 € + za potpunu rekonstrukciju koridora (cesta + unaprjeđenje pješačke infrastrukture): Ishod: dvije rekonstrukcije školskih pješačkih koridora: ~ 600.000 €	ITU, ERDF/CCP, RRP, EIB, NRSP, lokalni proračun
KM7: Sigurni biciklistički koridori do škola	Dugoročna	~ 150 – 400 € po metru biciklističkih traka ~ 100 – 250 € po metru za unaprjeđenje mješovitih pješačko-biciklističkih staza ~ 20.000 € – 150.000 po preoblikovanju raskrižja radi povećanja sigurnosti biciklista ~ 10.000 – 50.000 € po ulici za biciklističke ulice (signalizacija i smirivanje prometa) ~ 2.000 € – 20.000 po lokaciji parkirališta za bicikle/biciklističkih punktova u školama ~ 33.000 € – 88.000 po 200 m zaštićene biciklističke staze s natpisima	ERDF/CCP, CEF2, ITU, Paket urbane mobilnosti, MMPI – NPDBT
KM8: Uspostava integriranog sustava upravljanja brzinom i smirivanja prometa u zonama osnovnih škola	Dugoročna	~ 75.000 € po školskoj zoni za fizičku infrastrukturu smirivanja prometa ~ 50.000 € po školskoj zoni za digitalne tehnologije praćenja ~ 15.000 € za integraciju podataka i nadogradnju platformi	ITU, RRP, NRSF, lokalni proračun, proračun za fizičke mjere smirivanja prometa Digital Europe, LIFE, Horizon Europe, ITU, lokalni proračun

Mjera	Vrsta	Procijenjeni trošak	Preporučeni izvori
KM9: Uvođenje ili proširenje sustava javnih bicikala	Dugoročna	~ 10.000 € po školi Ishod: 8 škola (jedna škola već ima jednu stanicu u blizini) ~ 80.000 €	ERDF/CCP, CEF2, Paket urbane mobilnosti, ITU, MMPI – NPDBT
KM10: Zone za kratkotrajno zaustavljanje i iskrcaj/ukrcaj učenika („Kiss & Go”)	Dugoročna	~ 1.500 € – 6.000 po školskom području (zamjena postojećeg parkirališta do 4 mjesta)	ERDF/CCP, ITU, Paket urbane mobilnosti, lokalni proračun

Očekivani troškovi ostalih (neključnih) mjera trebaju se definirati tijekom provedbe IAP-a. Svi troškovi u tablici procijenjeni su na temelju jediničnih cijena; konačna cijena bit će utvrđena tijekom planiranja i provedbe svake mjere.

4.2. Vremenski okvir i spremnost za djelovanje

Ključna mjera	2026.	2027	2028.	2030.+
KM1: Uspostava školskih sigurnosnih zona (30 km/h ili 20 km/h)	Plan/studija, odobrenje i provedba (I. faza)	Odobrenje i proširenje (II. faza)	-	-
KM2: Revizija i sanacija pješačke infrastrukture	Planiranje, odobravanje i provedba (I. faza)	Odobrenje i proširenje (II. faza)	-	-
KM3: Postavljanje zaštitnih stupića u školskim zonama	Plan, provedba (I. faza)	Proširenje (II. faza)	-	-
KM4: Uvođenje mobilnih radara za nadzor brzine u školskim zonama	Planiranje, odobravanje i provedba (I. faza)	Proširenje (II. faza)	-	-
KM5: Postavljanje natkrivenih stalaka za bicikle	Planiranje, odobravanje i provedba (I. faza)	Proširenje (II. faza)	-	-
KM6: Proširenje i povezivanje mreže pješačkih nogostupa	-	-	Plan/studija/projektiranje, odobrenje i provedba (I. faza)	Projektiranje/proširenje (II. faza)
KM7: Sigurni biciklistički koridori do škola	-	-	Plan/studija/projektiranje, odobrenje i provedba (I. faza)	Projektiranje/proširenje (II. faza)
KM8: Uspostava integriranog sustava upravljanja brzinom i smirivanja prometa u zonama osnovnih škola	-	-	Plan, odobrenje i provedba (I. faza)	Proširenje (II. faza)
KM9: Uvođenje ili proširenje sustava javnih bicikala	-	-	Plan, odobrenje i provedba (I. faza)	Proširenje (II. faza)
KM10: Zone za kratkotrajno zaustavljanje i iskrcaj/ukrcaj učenika („Kiss & Go“)	-	-	Odobrenje plana/projekta i provedba (I. faza)	Proširenje (II. faza)



Slika 1.: Toplinska karta glavnih koridora kretanja prema partnerskoj Osnovnoj školi Petra Preradovića na zadarskom poluotoku	5
Slika 2.: Toplinska karta glavnih koridora kretanja prema partnerskoj Osnovnoj školi Šimuna Kožičića Benje u Zadru	6
Slika 3.: Struktura Urbane lokalne grupe (ULG) SCHOOLHOODS u Zadru	10
Slika 4.: Online anketa za roditelje	11
Slika 5.: WebGIS platforma za roditelje – za mapiranje ruta putovanja u školu i identificiranje izazova	11
Slika 6.: Fotografije radionice Urbane lokalne grupe (ULG) i sastanka konzorcija u Zadru – 01	12
Slika 7.: Fotografije radionice Urbane lokalne grupe (ULG) i sastanka konzorcija u Zadru – 02	13
Slika 8.: Fotografije radionice Urbane lokalne grupe (ULG) i sastanka projektnog konzorcija u Zadru – 03	14
Slika 9.: Fotografije radionice Urbane lokalne grupe (ULG) i sastanka projektnog konzorcija u Zadru – 04	14
Slika 10.: Glavne pješačke rute do osnovnih škola Petra Preradovića i Šimuna Kožičića Benje na temelju podataka iz ankete	17
Slika 11.: Glavne pješačke rute do osnovnih škola Petra Preradovića i Šimuna Kožičića Benje na temelju podataka iz ankete – samostalno kretanje (bez pratnje člana obitelji)	18
Slika 12.: Glavne pješačke rute do osnovnih škola Petra Preradovića i Šimuna Kožičića Benje na temelju podataka iz ankete – u pratnji člana obitelji	19
Slika 13.: Glavni biciklistički pravci putovanja do osnovnih škola Petra Preradovića i Šimuna Kožičića Benje na temelju podataka iz ankete	20
Slika 14.: Glavne autobusne rute putovanja do osnovnih škola Petra Preradovića i Šimuna Kožičića Benje na temelju podataka iz ankete – uključujući pješčenje do i od autobusnih stanica od kuće ili škole	21
Slika 15.: Glavne rute putovanja e-romobilima i romobilima do osnovnih škola Petra Preradovića i Šimuna Kožičića Benje na temelju podataka iz ankete	22
Slika 16.: Glavne rute putovanja automobilom do osnovnih škola Petra Preradovića i Šimuna Kožičića Benje na temelju podataka iz ankete	23
Slika 17.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima vezanima uz nedostatnu pješačku infrastrukturu i signalizaciju na temelju podataka iz ankete	24
Slika 18.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima povezanim s nedostatnom javnom rasvjetom , na temelju podataka iz ankete	25
Slika 19.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima vezanima uz visoke brzine prometa , na temelju podataka iz ankete	26
Slika 20.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima vezanima uz neadekvatnu cestovnu infrastrukturu i signalizaciju, na temelju podataka iz ankete	27
Slika 21.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima vezanima uz visok intenzitet motoriziranog prometa i gužve u prometu , na temelju podataka iz ankete	28
Slika 22.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima povezanim s nesigurnim ponašanjem vozača (kršenje prometnih pravila, npr. nezaustavljanje na pješačkom prijelazu/prolazak kroz crveno svjetlo i sl.) , na temelju podataka iz ankete	29
Slika 23.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima vezanima uz nedostatak upravljanja i nadzora parkiranja (uglavnom nepropisno parkiranje na nogostupima) , na temelju podataka iz ankete	30
Slika 24.: Rute i lokacije (točke) s identificiranim izazovima vezanima uz nedostatnu biciklističku infrastrukturu (uglavnom nedostatak biciklističkih staza) , na temelju podataka iz ankete	31
Slika 25.: Pregled glavnih integracijskih napora prema vrstama integracije	37
Slika 26.: Područja djelovanja i povezani specifični ciljevi	41
Slika 27.: Lokacije opreme za mjerenje brzine u zonama pet osnovnih škola (bijelo – osnovne škole, sivo – lokacije mjerenja)	44

Slika 28.: Okvir provedbe Integriranog akcijskog plana (IAP).....	75
---	----

Popis tablica

Tablica 1.: SWOT analiza školske mobilnosti u Zadru	33
Tablica 2.: Sažet prikaz specifičnih SMART ciljeva za Grad Zadar	39
Tablica 3.: Rezultati pilot-ispitivanja	45
Tablica 4.: Popis kratkoročnih mjera (2025.–2027.)	49
Tablica 5.: Popis dugoročnih mjera (2027.–2030.+).....	52
Tablica 6.: Plan praćenja i vrednovanja.....	76
Tablica 7.: Pregled troškova i dostupnih izvora financiranja za (su)financiranje specifičnih ključnih mjera IAP-a	80



Grad Zadar u suradnji s
ACADEMICA d.o.o.

www.academica.hr