

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture na temelju članka 73. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13, 153/13, 78/15) te članka 19. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš („Narodne novine“, broj 64/08), nakon provedenog postupka strateške procjene utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine podnosi:

## **IZVJEŠĆE**

### **O PROVEDENOM POSTUPKU STRATEŠKE PROCJENE UTJECAJA STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE ZA RAZDOBLJE OD 2017. DO 2030. GODINE NA OKOLIŠ**

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (sada: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture) obavijestilo je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode (sada: Ministarstva zaštite okoliša i energetike; u daljnjem tekstu: Ministarstvo) 26. svibnja 2015. (KLASA: 340-03/15-07/81, URBROJ: 530-08-2-3-2-15-1) o namjeri provedbe strateške procjene utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2016. - 2030. godine (sada: strateška procjena utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017.-2030. godine).

#### **Aktivnosti u okviru postupaka strateške procjene**

Postupak Strateške procjene utjecaja na okoliš proveden je u skladu s odredbama Zakona o zaštiti okoliša (Narodne novine, brojevi 80/13, 153/13, 78/15), Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (Narodne novine, broj 64/08), Pravilnika o povjerenstvu za stratešku procjenu (Narodne novine, broj 70/08) i Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (Narodne novine, broj 64/08). U postupku strateške procjene provedene su slijedeće aktivnosti:

Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture donio je 21. srpnja 2015. Odluku o provođenju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2016.-2030. godine (KLASA: 340-03/15-10/03, URBROJ: 530-08-2-3-2-15-4). Odluka je objavljena na internetskoj stranici Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=23971> (u daljnjem tekstu: internetska stranica Ministarstva).

Postupak određivanja sadržaja strateške studije proveden je sukladno članku 7. Uredbe. Javnost je informirana o ovom postupku i pozvana na sudjelovanje obaviješću na internetskoj stranici <http://www.promet-eufondovi.hr/strateški-dokumenti-i-propisi>. U svrhu usuglašavanja mišljenja o sadržaju strateške studije i utvrđivanja konačnog sadržaja strateške studije održana je rasprava s predstavnicima relevantnih tijela 28. kolovoza 2015. u prostorijama Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, Krležin Gvozd, 1a, Zagreb. Ministarstvo je u zakonom propisanom roku pribavilo mišljenja tijela i/ili osoba određenih posebnim propisima o

sadržaju Strateške studije o utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2016.-2030. godine (u daljnjem tekstu: Strateška studija) i razini obuhvata podataka koji se moraju obraditi u Strateškoj studiji, vezano na područje iz njihova djelokruga. Odluka o sadržaju Strateške studije donesena je 23. rujna 2015. (KLASA: 340-03/15-10/03, URBROJ: 530-08-2-3-2-15-32) i objavljenje na internetskoj stranici Ministarstva.

S obzirom na postupak izrade nacionalnog prometnog modela, promijenjeno je programsko razdoblje Strategije, umjesto na razdoblje 2016. - 2030. godine sada se Strategija odnosi na razdoblje 2017.-2030. godine. Budući da obuhvat, ciljevi i programska polazišta nisu mijenjani u odnosu na one utvrđene Odlukom o provođenju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš od 21. srpnja 2015., nije trebalo ponovno provoditi postupke određivanja sadržaja strateške studije i prethodne procjene prihvatljivosti za ekološku mrežu.

Stratešku studiju i Glavnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu izradio je ovlaštenik IRES EKOLOGIJA d.o.o. sa sjedištem u Zagrebu, Prilaz baruna Filipovića 21, kojem je Ministarstvo 25. siječnja 2015. izdalo Rješenje za izradu strateških studija (KLASA: UP/I 351-02/15-08/100, URBROJ: 517-06-2-1-1-15-3) te 31. svibnja 2016. izdalo Rješenje za izradu poglavlja i studija ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu (KLASA: UP/I 351-02/16-08/25, URBROJ: 517-06-2- 1-1-16-3).

Odlukom ministra mora, prometa i infrastrukture od 4. travnja 2017. (KLASA: 340-03/15-10/03, URBROJ: 530-08-1-3-1-17-90) imenovano je savjetodavno stručno povjerenstvo za stratešku procjenu utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine (u daljnjem tekstu: Povjerenstvo) te je istom prethodna Odluka o imenovanju savjetodavnog stručnog povjerenstvo za stratešku procjenu utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2016.-2030. godine (KLASA: 340-03/15-10/03, URBROJ: 530-08-1-3-1-16-60 od 28. srpnja 2016.) stavljena van snage. Povjerenstvo je održalo dvije sjednice u Zagrebu: prvu sjednicu 11. svibnja 2017. i drugu sjednicu 29. svibnja 2017. godine. Povjerenstvo je tijekom svog rada ocijenilo Stratešku studiju u odnosu na Nacrt prijedloga Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. - 2030. godine te donijelo Mišljenje daje Strateška studija cjelovita i stručno utemeljena.

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture donijelo je Odluku o upućivanju Strateške studije i Nacrta prijedloga Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017.-2030. godine na javnu raspravu (KLASA: 340-03/15-10/03, URBROJ: 530-08-1-3-1-17-106 od 29. svibnja 2017.) a koja je objavljena na internetskoj stranici Ministarstva i 31. svibnja 2017. u tisku „Jutarnji list“. Javna rasprava o Strateškoj studiji i Nacrtu prijedloga Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. - 2030. godine provedena je u razdoblju od 8. lipnja do 8. srpnja 2017. godine. Uvid u dokumentaciju (strateška studija, ne-tehnički sažetak strateške studije i nacrt prijedloga strategije) omogućen je na internetskim stranicama Ministarstva te u prostorijama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Krležin Gvozd 1 a, Zagreb, radnim danom od 10:00 do 14:00 sati. Javno izlaganje održano je 26. lipnja 2017. u Zagrebu, u prostorijama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Krležin

Gvozd 1 a, Zagreb, s početkom u 10:00 sati. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture je dostavilo navedenu dokumentaciju i na mišljenje tijelima i osobama sukladno Zakonu i Uredbi (KLASA: 340-03/15-10/03, URBROJ: 530-08-1-3-1-17-108 od 14. lipnja 2017.). Nakon provedene javne rasprave Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture je dostavilo sva mišljenja, primjedbe i prijedloge iz javne rasprave, mišljenja tijela i osoba te mišljenja zaprimljena tijekom prekograničnih konzultacija na očitovanje Ovlašteniku i Izrađivaču. koji su svojim očitovanjem obrazložili razloge njihova prihvatanja odnosno neprihvatanja. Popis tijela koja su sudjelovala u javnoj raspravi te odgovori na mišljenja nalaze se u Dodatku I ovog Izvješća. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture izradilo je Izvješće o provedenoj javnoj raspravi (KLASA: 340-03115-10/03, URBROJ: 530-08-1-3-1-17-139 od 1. kolovoza 2017.).

### **Prekogranične konzultacije u skladu s Protokolom o strateškoj procjeni okoliš uz Konvenciju o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica**

S obzirom na mogući značajni prekogranični utjecaj Strategije na okoliš i/ili zdravlje ljudi susjednih država, a sukladno odredbama Protokola o strateškoj procjeni okoliš uz Konvenciju o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica (Kijev, 2003.) provedene su prekogranične konzultacije.

Nadležno tijelo za provedbu prekograničnih konzultacija je Ministarstvo zaštite okoliša energetike, Radnička cesta 80, Zagreb.

Pravni temelj za vođenje postupka su članak 10. Zakona o potvrđivanju Protokola o strateškoj procjeni okoliš uz Konvenciju o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica („Narodne novine - Međunarodni ugovori“, broj 7/09), članak 134. Zakona o zaštiti okoliša, članak 28. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja strategije, plana i programa na okoliš te odredbe Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša.

Države koje su sudjelovale u prekograničnom postupku su Mađarska, Republika Srbija, Bosna i Hercegovina, Crna Gora i Talijanska Republika.

Po prethodno dostavljenom Obrascu notifikacije i informaciji o ciljevima i programskim polazištima Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2030. (u daljnjem tekstu: Strategija) svim državama koje granice s Republikom Hrvatskom, Mađarska, Republika Srbija, Bosna i Hercegovina, Crna Gora i Talijanska Republika iskazale su namjeru započinjanja konzultacija o vjerojatnim prekograničnim utjecajima provedbe Strategije na okoliš, uključujući i zdravlje.

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike Republike Hrvatske dostavilo je svim državama koje su iskazale namjeru započinjanja konzultacija Nacrt prijedloga Strategije, Stratešku studiju utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2030. i Ne-tehnički sažetak strateške studije na mišljenje.

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture zaprimilo je mišljenje Talijanske Republike (dopis Ministarstva okoliša, tla i mora, DVA REGISTRO UFFICIALE. U.0017544.24-7-2017) 24. srpnja 2017. godine, Crne Gore (dopis Ministarstva održivog razvoja i životne sredine, Broj: 109-1598/4) 4. kolovoza 2017., Bosne i Hercegovine (Ministarstvo vanjskih

poslova, Br. 07/5-22-04-05-11060-5/17), Mađarske (Ministarstvo poljoprivrede, Ref. br. KMF/222-1/2017) 4. kolovoza 2017. godine i 23. kolovoza 2017. godine (Ministarstvo poljoprivrede, Ref.br. KMF/222-12/2017) i Republike Srbija (Ministarstvo zaštite životne sredine, Broj 350-02-00048/2016-16) 29. kolovoza 2017. godine. Odgovori na dostavljena mišljenja dani su u Dodatku 1. ovog Izvješća

Vlada Republike Hrvatske usvojila je Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine na sjednici održanoj 24. kolovoza 2017. godine.

Kako su Mađarska i Republika Srbija svoja mišljenja dostavile izvan roka, a nakon donošenja Strategije od strane Vlade Republike Hrvatske, Vlada je 14. rujna 2017. donjela Zaključak o prihvaćanju Informacija o završetku postupka prekograničnih konzultacija o Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine, od 24. kolovoza 2017. godine, s prihvaćenim izmjenama i dopunama Strategije, u tekstu koji je dostavilo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture aktom, klase: 340-03/15-10/03, urbroja: 530-08-1-3-1-17-168, od 31. kolovoza 2017. godine.

U skladu s rješenjem Uprave za zaštitu prirode Ministarstva od 13. srpnja 2015. (KLASA: UP/I 612-07/15-71/136, URBROJ: 517-07-2-1-15-4) u okviru strateške procjene proveden je postupak Glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu. Uprava za zaštitu prirode 28. srpnja 2017. (KLASA: 612-07/117-58/161, URBROJ: 517-07-2-1-17-13) nakon razmatranja dostavljene dokumentacije u skladu sa člankom 50. stavkom 1. Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13) dala je mišljenje da je Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. - 2030. godine prihvatljiva za ekološku mrežu uz primjenu mjera ublažavanja negativnih utjecaja na ekološku mrežu utvrđenih u Glavnoj ocjeni prihvatljivosti za ekološku mrežu koja je sastavni dio Strateške studije.

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike izdalo je Mišljenje o strateškoj procjeni (KLASA: 351-03/17-04/1298, URBROJ: 517-06-2-1-2-17-2) 11. kolovoza 2017. godine.

### **Mišljenja tijela i/ili osoba, primjedbe, prijedlozi i mišljenje javnosti uzeti u obzir odnosno razmotreni kod izrade Strategije i Strateške studije**

Tijekom javnog izlaganja o Nacrtu strategije i Strateške studije nije zaprimljeno, niti je u knjigu primjedbi upisano niti jedno mišljenje, primjedba niti prijedlog zainteresirane javnosti. Na portalu „e-savjetovanje“ i putem pošte na adresu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Prislavlje 14., Zagreb, i elektroničke pošte zaprimljene su pisane primjedbe

- predstavnika relevantnih tijela: Ministarstva zaštite okoliša i energetike, Ministarstva kulture, Ministarstva graditeljstva i prostornog uređenja, Ministarstva zdravstva, Krapinsko zagorske županije, Ministarstva turizma, Grada Rijeke, Sisačko moslavačke županije, Splitsko- dalmatinske županije, Vukovarsko-srijemske županije, Zadarske županije, Zagrebačke županije, Međimurske županije, Varaždinske županije, Primorsko goranske županije
- javnosti/zainteresirane javnosti kako slijedi: Fakultet prometnih znanosti, HŽ Putnički prijevoz d.o.o., HŽ Cargo d.o.o., HŽ Infrastruktura d.o.o., Lučka uprava Vukovar, Društvo građevinskih inženjera Zagreb, HGK, Zavod za prostorno uređenje Međimurske Županije, Energetski institut Hrvoje Požar, Hrvatske autoceste d.o.o., te

privatna mišljenja Milana Vukovića, Marine Oreb, Marijane Drobnjak i Mladena Pavlova i Tomislava Teskere.

- država u postupku prekograničnih konzultacija: Talijanske Republike, Crne Gore, Bosne i Hercegovine, Mađarske i Republike Srbija

### **Sažeti prikaz načina na koji su pitanja zaštite okoliša integrirana u plan i program,**

Sve primjedbe, mišljenja i prijedlozi na Strategiju i Stratešku studiju razmotreni su od strane izrađivača Strateške studije i izrađivača Strategije te nositelja provedbe strateške procjene. Strategija i Strateška studija su prema prihvaćenim primjedbama i prijedlozima korigirani na odgovarajući način, a na mišljenja, primjedbe i prijedloge koji nisu prihvaćeni dano je obrazloženje njihova neprihvatanja sukladno Tablici zaprimljenih mišljenja

U prilogu ovog izvješća dan je tablični prikaz zaprimljenih mišljenja/prijedbi s odgovorima izrađivača Strateške studije, Strategije te nositelja provedbe strateške procjene.

### **Obrazloženje razloga prihvaćanja odabranog varijantnog rješenja plana ili programa, u odnosu na ostala razmotrena varijantna rješenja**

Opće, razvojne i upravljačko-organizacijske mjere Strategije ne nude varijantna rješenja svojih aktivnosti, dok se kod prostorno smještenih mjera varijantna rješenja nalaze jedino u mjeri R.3 izgradnje željezničke pruge od Karlovca do Rijeke (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor RH2). Ona nudi dvije varijante trase željezničke pruge u naselju Zlobin – sjevernu i južnu. Kako je utjecaj prostorno smještenih mjera Strategije na okoliš detaljno procijenjen u poglavlju 7.2.4. po sastavnicama okoliša, tako je detaljnije razmotren i utjecaj oba varijantna rješenja mjere R.3 na okoliš.

Utjecaj varijantnih rješenja mjere R.3 na okoliš prepoznat je na sastavnicu okoliša Bioraznolikost te je na istu procijenjen. Obzirom da se Strategijom planira razvoj željezničke mreže od Zagreba do Rijeke, koji obuhvaća nove koridore kroz područje rasprostranjenosti sve tri velike zvijeri, nepovoljni utjecaji mjere R.3 Strategije na stanje njihovih populacija se ne mogu isključiti, što se obzirom na postotak stradavanja velikih zvjeri na željeznicama osobito odnosi na populaciju medvjeda. Analizom podataka utvrđeno je da nove dionice željeznice, obuhvaćajući obje varijante, manje zadiru u staništa populacije tri velike zvijeri od postojećeg željezničkog koridora, dok se i dalje veliki dio planirane trase prostorno podudara s postojećom. Uvidom u varijantna rješenja predložena za izgradnju željezničke pruge u mjeri R.3 utvrđeno je potencijalno manje narušavanje staništa visoke prikladnosti za medvjeda, ali i sve tri velike zvijeri, korištenjem varijante koja prolazi kroz južni dio naselja Zlobin (Primorsko-goranska županija), od varijante koja prolazi njegovim sjevernim dijelom. Kada su u pitanju staništa, utvrđen je manji gubitak šumskog staništa za varijantu koja prolazi kroz južni dio naselja Zlobin (Primorsko-goranska županija) od varijante koja prolazi njegovim sjevernim dijelom.

Analizom procjene utjecaja razvoja željezničke mreže Zagreb – Rijeka na okoliš identificirana je trasa pruge koja ima umjeren utjecaj na bioraznolikost područja te je utvrđeno i preporuča se temeljiti razvoj željezničkog prometa na dionici Karlovac – Rijeka na varijantnom rješenju koje prolazi južnim dijelom naselja Zlobin u Primorsko-goranskoj županiji, uz sanaciju postojeće željezničke pruge.

Kako bi poboljšanje trenutnog stanja došlo do izražaja, osim na strateškoj razini, nužno je i tijekom projektiranja željeznice uvrstiti dodatne mjere zaštite kako bi se nepovoljni utjecaji željezničkog prometa sveli na razinu nižu od postojeće u gorskom dijelu Hrvatske.

### **Mjere zaštite okoliša**

Tlo:

- ukoliko se zahvat planira na području umjerenog i visokog rizika od erozije, potrebno je koristiti agrotehničke mjere ublažavanja sukladno Pravilniku o agrotehničkim mjerama.

Vode:

- prilikom izgradnje željezničkih pruga u što većoj mjeri koristiti betonske pragove, odnosno izbjegavati drvene pragove koje je prije upotrebe potrebno tretirati kemikalijama;
- tijekom projektiranja i izgradnje željezničkih pruga i cesta, trase prometnica odrediti na način da se minimalno utječe na promjene postojećih korita rijeka i jezera kako bi se umanjio utjecaj na njihovo hidromorfološko stanje. Kod izgradnje cestovnih prometnica u ranjivim, osjetljivim ili zaštićenim područjima, na razini zahvata provesti analizu potencijalnih onečišćenja okolnih vodnih tijela, i propisati odgovarajuće mjere zaštite;
- prilikom radova na proširenju zračnih luka osigurati izgradnju sustava za odvodnju otpadnih voda, kao i uređaja za pročišćavanje otpadnih voda odgovarajuće kategorije.
- sve linijske i točkaste zahvate projektirati na način da se izbjegnu područja posebne zaštite voda – zone sanitarne zaštite;
- svaka novoizgrađena luka, prije izrade glavnog projekta odnosno prije početka korištenja luke, ukoliko glavni projekt nije potreban, mora imati maritimnu studiju prihvaćenu i potvrđenu od Lučke kapetanije sukladno članku 5. Uredbe o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke (NN 110/04);
- u planiranim lukama potrebno je organizirati prikupljanje krutog otpada i osigurati adekvatnu infrastrukturu za prikupljanje otpadnih voda s brodova.
- nove pomorske i riječne luke planirati na lokacijama gdje je morfološko stanje vodnih tijela ocijenjeno kao vrlo dobro, odnosno na lokacijama gdje nema postojećih pritisaka na hidromorfološko stanje.

Bioraznolikost:

- razvoj željezničkog prometa na dionici Karlovac – Rijeka temeljiti na varijantnom rješenju koje prolazi južnim dijelom naselja Zlobin u Primorsko-goranskoj županiji uz sanaciju postojeće željezničke pruge;
- Autoceste kao i ostale ceste s predviđenom gustoćom prometa većom od 5000 vozila/dan planirati na način koji će omogućiti uspostavu adekvatne propusnosti za divlje vrste u sljedećim fazama njihove realizacije, uzimajući u obzir i postojeću prometnu infrastrukturu;

- Prometnu infrastrukturu u područjima koja su ocijenjena kao nefragmentirana prvenstveno planirati u staništima koja su pod višim antropogenim utjecajem uz korištenje najkraćih mogućih dionica kroz nefragmentirana područja. Prometnu infrastrukturu planirati na način da se omogući implementacija zelene infrastrukture;
- Unaprjeđenje pomorskog prometa planirati na način da se izbjegnu područja rasprostranjenosti vrste *Tursiops truncatus* (dobri dupin) i mrjestilišta riba u Jadranu.
- Novu istočnu luku na Dunavu u Vukovaru planirati izvan granica Posebnog rezervata šumske vegetacije Vukovarske dunavske ade;
- Dionicu ceste koja je planirana u granicama Značajnog krajobraza Cetina – Donji tok, a obuhvaćena je mjerom Ro. 15 Reorganizacija splitske mreže, izvesti na način da se izbjegne narušavanje značajki ovog zaštićenog područja.;
- Prometni koridor predviđen mjerama R.11 Zagrebački čvor i Ro.8 Reorganizacija glavne zagrebačke mreže u kojem se planira implementirati više tipova paralelne linijske prometne infrastrukture, sa ciljem ublažavanja kumulativnih utjecaja, potrebno je izvesti uz suradnju svih obuhvaćenih prometnih sektora, kao i tijela nadležnih za stručne poslove zaštite prirode i tijela nadležnih za upravljanje šumama na datom području, kako bi se omogućila adekvatna propusnost za divlje vrste kroz paralelne prometnice uz minimalno narušavanje šumskih staništa.

#### Kulturno-povijesna baština

##### Zaštita arheološke baštine:

- prije poduzimanja zahvata u prostoru koji proizlaze iz prostorno smještenih mjera potrebno je provesti arheološki pregled terena i po potrebi probna arheološka istraživanja na pozicijama poznatih i evidentiranih arheoloških nalazišta, kojima će se odrediti opseg zaštitnih arheoloških istraživanja, dokumentiranja i konzervacije nalaza i nalazišta. Arheološki pregled terena potrebno je provesti na pozicijama potencijalnih arheoloških nalazišta s indikativnim nazivima, toponimima i na mjestima gdje su evidentne promjene u reljefu učinjene ljudskim djelovanjem u povijesti;
- ukoliko zaštitna arheološka istraživanja rezultiraju značajnim nalazima koje je potrebno konzervirati i prezentirati, predvidjeti mogućnost i izmještanja trase infrastrukture i drugih planiranih građevina na pozicijama takvih nalazišta.

##### Zaštita kulturno povijesnih cjelina, povijesnih sklopova i građevina

- sustav mjera zaštite obuhvaća istraživanje i dokumentiranje ugrožene kulturne baštine uz maksimalno očuvanje radi ublažavanja negativnog utjecaja na prostorni i vizualni integritet graditeljske baštine.

##### Zaštita povijesnog kulturnog krajolika

- mjere zaštite povijesnog kulturnog krajolika potrebno je provesti u fazi izrade projekata izradom projekta krajobraznog uređenja područja zone zahvata;
- potrebno je izraditi Studiju osjetljivosti krajobraza prije izrade projekta krajobraznog uređenja.

#### Poljoprivreda:

- na području Panonske Hrvatske provedbu mjera koje mogu generirati prenamjenu i fragmentaciju zemljišta bonitetne vrijednosti P1 i P2 planirati na način da se, osim u iznimnim situacijama, obavezno izbjegava zauzimanje zemljišta bonitetne vrijednosti P1 i P2.
- u području Dinarida provedbu mjera koje mogu generirati prenamjenu i fragmentaciju zemljišta bonitetne vrijednosti P1 i P2 provoditi izvan zemljišta bonitetne vrijednosti P1 i P2.
- mjere koje mogu generirati prenamjenu i fragmentaciju poljoprivrednog zemljišta planirati na način da se u što većoj mjeri koristi postojeća infrastruktura i izbjegava nepotrebna prenamjena i fragmentacija poljoprivrednih površina.

#### Krajobrazna obilježja:

- mjere predviđene Strategijom uklopiti u krajobraz kroz projekte zelene infrastrukture, odnosno projekte Krajobraznog uređenja.

#### Socio-ekonomske značajke:

- prilikom projektiranja prometnica, uzimajući u obzir prognostičke vrijednosti povećanja prometa procijeniti značaj utjecaja i po potrebi provesti odgovarajuće mjere zaštite od buke.

#### Klimatske promjene

- sve infrastrukturne projekte, koji proizlaze iz mjera Strategije, planirati uzimajući u obzir potencijalne klimatske pojave na području realizacije mjere. Projektiranje zahvata potrebno je realizirati sukladno neformalnim smjernicama: „Non-paper Guidelines for Project Managers: making vulnerable investments climate resilient“ (Europska komisija, Glavna uprava za klimatsku politiku);
- mjere predviđene Strategijom provoditi sukladno Nacionalnom okviru politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu - NOP (NN 34/17) i strateškim dokumentima i poticajnim mjerama jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave koji se odnose na uspostavu infrastrukture za alternativna goriva koji su sadržani u navedenom Nacionalnom okviru.

#### **Način praćenja primjene mjera koje su postale sadržajem plana ili programa i način praćenja značajnih utjecaja na okoliš donesenog plana ili programa.**

Realizacija mjera Strategije planira se kroz provedbene aktivnosti koje će se dodatno razrađivati u smislu definiranja konkretnih projekata te tijela koje provodi određeni projekt pa će se tek tada moći pobliže definirati i obveze praćenja stanja okoliša.

Za ovu razinu definiranosti mjera Strategije nije propisan program praćenja stanja okoliša.



Ovo izvješće objavljuje se na internetskoj stranici Ministarstva sukladno članku 5 stavku 1. točki 5. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (Narodne novine, broj 64/08).

MINISTAR



Oleg Butković

Privitak: Tablični prikaz zaprimljenih mišljenja/primjedbi s odgovorima izrađivača Strateške studije, Strategije te nositelja provedbe strateške procjene.

**Tablični prikaz zaprimljenih mišljenja/primjedbi s odgovorima izrađivača Strateške studije, Strategije te nositelja provedbe strateške procjene**

**Odgovori na očitovanje/primjedbe na Stratešku studiju utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030. pristigle tijekom i nakon završene javne rasprave**

	Komentar	Odgovor
MINISTARSTVO KULTURE, Uprava za zaštitu kulturne baštine (KLASA: 612- 08/16-11/0025 URBROJ: 532-04-01- 01-02/3-17-6 ,Zagreb, 04. srpnja 2017	Povodom zahtjeva Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (KLASA: 340-03/15-10/03, URBROJ: 530-08-1-3-1-17-108 od 14. lipnja 2017., zaprimljenog 04. srpnja 2017.), Ministarstvo kulture, Uprava za zaštitu kulturne baštine, daje mišljenje na Stratešku procjenu utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017.- 2030., kako slijedi: Ministarstvo kulture, Uprava za zaštitu kulturne baštine nema primjedbi na Stratešku procjenu utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2030.	Nadležno tijelo je suglasno sa Strateškom studijom.
MINISTARSTVO ZDRAVSTVA (KLASA: 011-02/17- 06/89,URBROJ: 534- 07-1-1-1/2-17-2 Zagreb, 10. srpnja 2017.)	Ministarstvo zdravstva zaprimilo je Vaš dopis, KLASA: 340-03/15-10/03, URBROJ: 530-08-1-3- 1-17-108, od 14. lipnja 2017. godine, kojim tražite mišljenje na Stratešku studiju utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske od 2017. -2030. i nacrt Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. - 2030. godine. Pregledom naprijed navedene dokumentacije koja je objavljena na mrežnim stranicama Vašeg Ministarstva, obavještavamo Vas kako imamo primjedbi na sadržaj Strateške studije utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske, za poglavlje 3.2.3.: Buka (str. 27. - 28.) koje je potrebno revidirati sa ispravnim podacima. Naime, u drugom odlomku gore spomenutog poglavlja navedena je netočna informacija da željeznice još uvijek nemaju izrađene karte buke. Naime, HŽ Infrastruktura d.o.o. izradila je stratešku kartu buke za sve glavne željezničke pruge u Republici Hrvatskoj koje imaju više od 30.000 prolaza vlakova godišnje sukladno Zakonu o zaštiti od buke („Narodne novine“ br. 30/09, 55/13, 153/13 i 41/16). Isto tako, slijedom navedenog izradila je i akcijski plan upravljanja bukom za glavne pruge za petogodišnje razdoblje od 2011. godine. Nadalje, u istom poglavlju, u četvrtom odlomku spominje se i da su koncesionari hrvatskih autocesta izradili strateške karte buke i razvili nekoliko scenarija mjera zaštite od buke, te se posebno spominje strateška karta buke Hrvatskih autocesta d.o.o.. Naglašavamo da su svi koncesionari glavnih cesta izradili strateške karte buke (HAC, ARZ, AZM i HC) kao i akcijske planove upravljanja bukom, osim HC koji su trenutno u fazi izrade. Navedeni akcijski planovi sadržavaju scenarije mjera zaštite od buke, koji između ostaloga uključuju i postavljanje zaštitnih zidova za buku ili smanjenje brzine prometa.	Komentar se prihvaća i Strateška studija je revidirana sukladno komentarima. Korekcije su napravljene u poglavlju 3.2.2. na stranici 30 i 31.
	Također, unutar poglavlja 14: Izvori podataka, točka 14.3.: Zakoni, pravilnici, odluke, uredbje, nepotpuno je naveden naziv „Pravilnika o načinu izrade i sadržaju karata buke i	Komentar se prihvaća te je u poglavlje 14.3, na stranici 342, naziv Pravilnika revidiran sukladno komentaru.

	akcijskih planova“ koji je ujedno i dva puta naveden, stoga ga je potrebno izbrisati. Na tekst nacrtu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. - 2030. nemamo primjedbi.	
SISAČKO-MOSLAVAČKA ŽUPANIJA- Upravni odjel za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša (KLASA: 351-03/17-02/2 ,URBROJ: 2176/01-09-17-2,Sisak, 2. srpnja 2017.)	izvršili smo uvid u Stratešku studiju Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2030., te imamo jednu manju primjedbu. Naime, smatramo da je utjecaj izgradnje nastavka autoceste A11 od Lekenika do Siska na ekološku mrežu precijenjen, budući da se trasa autoceste nalazi jugozapadno od postojeće državne ceste i naselja uz nju, dakle, na suprotnoj strani od područja ekološke mreže. Utjecaj zahvata bio bi na živi svijet (buka, promjena staništa) i staništa (fragmentacija) koja se ne štite u sklopu ekološke mreže.	Komentar se ne prihvaća. Sukladno metodologiji koja se koristila prilikom izrade Glavne ocjene utvrđeni su mogući konflikti u prostoru, ali utjecaji navedene mjere nisu ocjenjeni kao značajno negativni. S obzirom da je jedna od zadaća na ovoj razini bilo utvrditi potencijalne konfliktne u prostoru do kojih može doći uslijed provedbe Strategije prometnog razvoja smatramo da procjena utjecaja nije predimenzionirana. Detaljnija procjena utjecaja na okoliš će biti provedena na projektnoj razini gdje će se konkretnije utvrditi njihova potencijalna značajnost.
	Međutim, na samu Strategiju imamo sljedeće primjedbe:  Strategijom se ne predviđa poboljšanje željezničke povezanosti Siska (Unska pruga, pruga Sisak-Topusko-Karlovac, itd.), koja bi bila poželjna u slučaju potpune provedbe projekta nove luke Sisak;	Komentar se ne prihvaća , naime Strategija sadrži sve navedeno u komentaru a naročito u mjerama R11, R16, R17, R18, R19 .Također kroz koncept funkcionalnih regija utvrdit će se potrebe za specifične intervencije koje se odnose na lokalni/regionalni promet
	Strategijom nije dotaknut cestovni teretni promet koji u Republiku Hrvatsku ulazi iz Republike Bosne i Hercegovine preko Hrvatske Kostajnice i Dvora (koji predstavlja veliki problem za kapacitet postojećih prometnica), te prije planirano produženje autoceste A11 do granice s BiH, kojim bi se servisirao taj promet	Komentar se ne prihvaća , naime u ovom trenutku je u planu spoj i izgradnja dionice prema Okučanima – Banja Luci koja bi rasteretila dionicu iz komentara, a također predstavlja poboljšanje cestovne mreže prema BIH . Kroz koncept funkcionalnih regija koji izrađuje i Sisačko – moslavačka županija utvrdit će se specifične intervencije od lokalnog/regionalnog značaja
ZAGREBAČKA ŽUPANIJA-Zavod za prostorno uređenje Zagrebačke županije (Klasa: 350-01/17-01/24,Urbroj: 238/1-126-17-2, Zagreb, 5.7.2017.)	A) Nacrt Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. - 2030. 1. Izmjenama i dopunama Strategije prostornog uređenja („Narodne novine“ broj 76/13) te Izmjenama i dopunama Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske („Narodne novine broj 84/13) u kartografskom prikazu ucrtana je trasa Druge zagrebačke obilaznica smještena na području Grada Zagreba i Zagrebačke županije i to kao utvrđen koridor autoceste - međunarodni prometni pravac od interesa za RH. Predmetna planirana autocesta - Druga zagrebačka obilaznica također se obrađuje u tekstualnom i grafičkom dijelu Strateške studije utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. - 2030. Ovim nacrtom Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. - 2030. izmijenio se tekst u poglavlju 4. „Mjere“, 4.2.3. „Cestovni promet“, Kod R.08 „Reorganizacija glavne zagrebačke mreže“ na način da se ne navode nikakve mjere vezano na razmatranje izgradnje nove autoceste, „zagrebačkog prstena“, Pojatno - Horvati - Ivanić Grad - Sveti Ivan Zelina, za preusmjeravanje tranzitnog prometa kao što je bilo navedeno u važećoj Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske za period od 2014. do 2030.	Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar 1 se ne prihvaća. U tekstu Strategije postoji mjera Ro.8 putem koje je definirano da se navedeni potencijalni projekt mora sagledati i kroz koncept funkcionalnih regija koji je trenutno u fazi izrade te je Zagrebačka županija jedan od izrađivača. Tako da se smatra da je navedeni projekt obuhvaćen Strategijom te je za potrebe Nacionalnog prometnog modela preuzeto sve iz Programa prostornog uređenja RH

	<p>Potrebno je dodatno obrazloženje vezano na planiranje trase Druge zagrebačke obilaznice, obzirom da je uočena neusklađenost u gore navedenim planskim i strateškim dokumentima.</p> <p>2. Također je izmjenama i dopunama Strategije prostornog uređenja („Narodne novine“ broj 76/13) te Izmenama i dopunama Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske („Narodne novine broj 84/13) u kartografskom prikazu ucrtana trasa planirane nove obilazne željezničke pruge - pruga visoke učinkovitosti smještene na području Grada Zagreba i Zagrebačke županije te se u tekstualnom dijelu Programa navodi istraživanje prostornih uvjeta i mogućnosti za izgradnju željezničke pruge-obilazna pruga za teretni promet Zaprešić - Horvati - Ruavica - Brckovliani. Predmetna planirana obilazna željeznička pruga također se obrađuje u tekstualnom i grafičkom dijelu Strateške studije utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. - 2030. Ovim nacrtom Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. - 2030. ne navode se nikakve mjere vezano na razmatranje izgradnje nove obilazne željezničke pruge za teretni promet. Potrebno je dodatno obrazloženje vezano na planiranje trase Druge zagrebačke obilaznica obzirom da je uočena neusklađenost u gore navedenim planskim i strateškim dokumentima.</p>	<p>Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar 2 se ne prihvaća. U tekstu Strategije postoji mjera R11 putem koje je definirano da trenutna konfiguracija hrvatske željezničke mreže i činjenica da je Zagreb jedini gradski čvor TEN-T osnovne mreže svjedoče važnosti hrvatskog glavnog grada u čitavom prometnom sustavu. Kako bi se povećala važnost uloge željeznice u regionalnom povezivanju i gradskom prometnom sustavu, daljnje studije analizirat će specifične uvjete koje treba ispuniti. Izrađena je i studija pod nazivom Čvor Zagreb kojom se analiziralo postojeće stanje , HŽI će u daljnjem razvoju čvora Zagreb zajedno sa MMPI razmotriti potrebne intervencije.</p>
	<p>3. U poglavlju 2.2 Javni prijevoz i oblici prijevoza s nultom emisijom štetnosti navodi se 2.2.5 Hipoteza u kojoj se utvrđuje da postoji potencijal za razvoj posebnog biciklističkog sustava (infrastruktura i bicikli), osobito u vezi e-mobilnosti. Također se navodi da se postojećim pravilnicima omogućuje razvoj biciklističke infrastrukture na državnoj, županijskoj i lokalnoj razini. Međutim, u poglavlju 4. „Mjere“ te u poglavlju 5. „Mjere u odnosu na ciljeve“ se ne navode aktivnosti vezano na razvoj biciklističkog prometa na državnoj i županijskoj razini. Napominjemo da se u nacrtu Županijske razvojne strategije Zagrebačke županije do 2020. godine kao jedan od strateških projekata navodi projekt „GREENWAY“ - Državna glavna biciklistička ruta br.2 (Savska cikloturistička ruta) koji obuhvaća izgradnju biciklističke staze koja prati tok rijeke Save od granice s Republikom Slovenijom do Lijevo Dubrovčaka na području Ivanić-Grada, ukupne duljine 121,6 km. Navedeni projekt planira se financirati dijelom iz fondova EU. Također napominjemo da je na području Zagrebačke županije je izgrađen veliki broj cikloturističkih ruta te se u okviru nacrta Županijske razvojne strategije Zagrebačke županije do 2020. godine planira izgradnja biciklističkih staza županijskog nivoa. Predlažemo da se u poglavljima 4. „Mjere“ i 5. „Mjere u odnosu na ciljeve“ detaljnije navedu aktivnosti razvoja biciklističkog prometa na državnoj i županijskoj razini.</p>	<p>Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.</p> <p>Komentar 3 se ne prihvaća , biciklistički promet je već obrađen kroz više mjera u Strategiji npr G3 U18, U20, Ro10 itd.</p>
	<p>Strateška studija utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2030.</p> <p>1. U poglavlju 2. „Odnos Strategije s drugim odgovarajućim strategijama, planovima i programima“ potrebno je navesti i važeću Strategiju prostornog uređenja Republike Hrvatske iz 1997. godina te Izmjene i dopune Strategije („Narodne novine“ broj 76/13) i Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske iz 1999. godina te</p>	<p>Komentar se prihvaća te je u poglavlje 2, na stranici 10 i 11, revidirano sukladno komentaru.</p>

	Izmjene i dopune Programa („Narodne novine broj 84/13) te obraditi odnos predmetne Strategije i Programa sa Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. - 2030. Također napominjemo da je trenutno pred donošenjem Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske (Vlada RH prihvatila je nacrt prijedloga Strategije u travnju 2017. godine).	
	2. U poglavlju 3.3.6.4. Voda za ljudsku potrošnju na slici 3.60 te u poglavlju 7. Utjecaji Strategije na okoliš na slici 7.18 i 7.19 na kojima su prikazane zone sanitarne zaštite na području Republike Hrvatske potrebno je korigirati zone sanitarne zaštite sukladno Odluci o zaštiti izvorišta Stara Loza, Sašnjak, Žitnjak, Petruševac, Zapruđe i Mala Mlaka ("Službeni glasnik Grada Zagreba", broj 21/14 i 12/16). Na slici 3.60 prikazane su zone sanitarne zaštite u skladu s ranijom Odlukom o zaštiti izvorišta objavljenom u "Službenom glasniku Grada Zagreba", broj 21/14, međutim kroz slijedeće izmjene Odluke iz 2016. godine III. zona sanitarne zaštite je znatno smanjena na području Grada Zagreba i Zagrebačke županije.	Zone sanitarne zaštite izvorišta namijenjene ljudskoj potrošnji prikazane su temeljem važećeg Plana upravljanja vodnim područjima 2016.-2021 godine. S obzirom da se radi o strateškoj razini procjene za cijelu Republiku Hrvatsku, zone sanitarne zaštite nisu uspoređivane s Odlukama o zaštiti izvorišta nego su se iste uzimale kao ispravne iz važećeg Plana upravljanja vodnim područjima koji je relevantan dokument za prikaz ove teme.
	3. U poglavlju 7. Utjecaji Strategije na okoliš na slikama 7.1, 7.13, 7.18, 7.20, 7.21, 7.27 i dr., ucrtan je koridor razvoja željezničke infrastrukture (smješteno na području Zagrebačke županije) te je navedeno da je planirana Strategijom pozivajući se na Mjeru R.11 „Zagrebački čvor“. Međutim, predmetna željeznička pruga smještena na području Zagrebačke županije se ne navodi u Mjeri R.11 „Zagrebački čvor“ te je nejasna navedena neusklađenost Strateške studije sa nacrtom Strategije prometnog razvoja RH i upitno razmatranje utjecaja Strategije na okoliš.	Grafički prikazi korišteni prilikom procjene utjecaja na prostorno smještene mjere Strategije izrađeni su temeljem podloga dobivenih od Naručitelja.
	4. U poglavlju 7. Utjecaji Strategije na okoliš na slikama 7.3 - 7.6, 7.10, 7.11, 7.12, 7.14, 7.19, 7.21 - 7.23, 7.27 i dr., ucrtan je koridor planirane cestovne infrastrukture (smješteno na području Zagrebačke županije) te je navedeno da je planirana Strategijom pozivajući se na Mjeru R.08 „Reorganizacija glavne zagrebačke mreže“. Međutim, predmetna obilazna autocesta smještena na području Zagrebačke županije se ne navodi u Mjeri R.08 „Reorganizacija glavne zagrebačke mreže“ te je nejasna navedena neusklađenost Strateške studije sa nacrtom Strategije prometnog razvoja RH i upitno je razmatranje utjecaja Strategije na okoliš.	Grafički prikazi korišteni prilikom procjene utjecaja na prostorno smještene mjere Strategije izrađeni su temeljem podloga dobivenih od Naručitelja.
	5. U poglavlju 7.2.4.6.1. Željeznički promet (str. 124) navodi se željeznička pruga Zagreb - Zračna luka (mjera R.13) što je neusklađeno s navedenim u nacrtu Strategije prometnog razvoja kojim se „povećanje pristupačnosti međunarodnim zračnim lukama putem javnog prijevoza“ bez navođenja konkretno planirane vrste javnog prijevoza. Potrebno je usklađenje Strateške studije sa nacrtom Strategije prometnog razvoja RH.	Komentar se prihvaća te je poglavlje 7.2.4.6.1., na stranici 211, revidirano sukladno komentaru.
	6. U poglavlju 11.3 „Opis utjecaja strategije na ekološku mrežu“ za cestovni promet razmatra se kod R0.8 i naziv mjere koji nije usklađen s kodom R0.8 i nazivom mjere u nacrtu Strategije prometnog razvoja.	Komentar se prihvaća i poglavlje Strateška studija je revidirana.
MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE- Uprava pomorske i	Poglavlje 2., Strategija razvoja riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008.-2018.) (NN65/08): „nužno je uz uvođenje riječnih informacijskih sustava.“ – RIS na SAVI, DRAVI I DUNAVU je uspostavljen „nadograditi postojeće sustave označavanja i praćenja plovnosti unutarnjih plovnih	Komentar se prihvaća te je poglavlje 2, na stranici 6, revidirano i tekst sada glasi: „Sukladno predmetnoj Strategiji, radi podizanja razine sigurnosti na plovnim putovima, nužno je, uz uvođenje riječnih informacijskih

<p>unutarnje plovidbe, brodarstva, luka i pomorskog dobra</p>	<p>putova“ – U kojem smislu nadograditi?</p>	<p>sustava na onim rijekama na kojima nije uveden i pravovremene dostupnosti točnih informacija o kretanju plovila, uspostaviti jasne procedure za mjere koje treba poduzeti u slučaju incidenata, kao i tehnološki unaprijediti postojeće sustave označavanja i praćenja plovnosti unutarnjih plovni putova. Iz sigurnosnih razloga, nužno je modernizirati luke i opremiti ih suvremenim sigurnosnim sustavima. S obzirom na djelovanje Strategije u smjeru poboljšanja uvjeta lučkog područja, ne očekuju se konflikti sa ciljevima Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj.“.</p>
	<p>Poglavlje 3.1.5. Izmjena prema Pravilniku o razvrstavanju i otvaranju vodnih putova na unutarnjim vodama (NN br. 77/11, 66/2014 i 81/2015) - Unutarnji plovni putovi Republike Hrvatske smješteni su na 5 hrvatskih rijeka (Slika 3.8) s ukupnom duljinom od <del>804,1 km</del> - 804,1 km zamijeniti s 1016,80 km</p>	<p>Komentar se prihvaća te je u poglavlje 3.1.5, na stranici 20, revidirano sukladno komentaru.</p>
	<p>Poglavlje 7.2.2. Analiza razvojnih mjera (tablica) M.14. druga rečenica mijenja se i glasi: „s obzirom da se hrvatska obala razvija kao turistička destinacija i luke posebne namjene trebaju se razvijati u tom smjeru: nove nautičke luke, suhi dokovi i privezišta za plovne objekte. Ribarske luke na otocima potrebne su za održivi razvoj otoka. Industrijske luke uglavnom su obale vezane za industrijska postrojenja u zaleđu luke, kao što su termalne električne centrale i rafinerije nafte.“</p>	<p>Komentari se odnose na tekst koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave.</p>
	<p>M.16 promijeniti naziv mjere u: Staviti u funkciju gospodarskog razvoja neiskorištene i napuštene bivše industrijske, vojne ili sl. objekte</p>	<p>Komentari se odnose na tekst koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave.</p>
	<p>Poglavlje 7.2.4. Procjena utjecaja prostorno smještenih mjera na okoliš (tablica): M.8. kao zadnju rečenicu ubaciti: „U narednom razdoblju razvoj luke Rijeka sastojat će se od obnove nadgradnje i operativnih poboljšanja koje će provoditi koncesionari. Na temelju prometnih predviđanja i referentnih točaka kapaciteta, zaključeno je da nisu potrebna nikakva velika infrastrukturna ulaganja nakon dovršetka Zagrebačke obale. Naglasak će se staviti na poboljšanje skladišnih objekata i bolju povezanost sa zaleđem. U razdoblju nakon isteka aktualnih koncesija, luka Rijeka mogla bi započeti s prijenosom aktivnosti Riječkog bazena na alternativnu lokaciju.“ Točka M.8. – izbaciti LNG terminal iz naziva mjere kao i opisa mjere obzirom da isti neće biti pod upravljanjem Lučke uprave Rijeka, već će se graditi kao luka posebne namjene.</p>	<p>Komentari se odnose na tekst koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave. LNG terminal izbačen je iz naziva mjere. Opis mjere je doraden.</p>
	<p>M.12 peta rečenica završava umjesto sa „u tijeku“ sa „je infrastrukturno završena, te je u tijeku izgradnja terminalske zgrade za prihvat domaćih i međunarodnih putnika.“ Nastavlja se sa „Nova luka omogućava i proširenje kapaciteta za...“</p>	<p>Komentari se odnose na tekst koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave.</p>

	M.13. kao predzadnju rečenicu ubaciti: „U luci Šibenik također se planira modernizacija opreme i skladišnih objekata na terminalima za rasuti i opći teret te drvo.“	Komentari se odnose na tekst koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave. Komentar je prihvaćen.
	M.11 Nakon pete rečenice staviti u zagradi - (gradski bazen) –	Komentari se odnose na tekst koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave. Komentar je prihvaćen.
	M.9. umjesto rečenice „Prema planovima razvoja... i novog logističkog prostora“ ubaciti rečenicu: „U vremenskom okviru ove Strategije luka Ploče bi se trebala razvijati u skladu s razvojem iz prethodnih godina. To znači da će velika ulaganja u infrastrukturu nove luke koja se nalazi na južnom dijelu luke sustavno od grada udaljavati aktivnosti koje uzrokuju najveće smetnje (poglavito promet ugljena). Nakon što se provedu ulaganja koja su trenutačno u tijeku, predviđa se da neće biti potreban razvoj nove infrastrukture kako bi se zadovoljila potražnja u budućem razdoblju. Luka ima 50 hektara zemlje na raspolaganju za budući razvoj.“	Komentari se odnose na tekst koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave.
	Poglavlje 7.2.4.6.5. Promet unutarnjim plovnim putovima: Dinamika vodenog toka sastavni je dio hidromorfološkog stanja površinskih voda te uslijed njezine izmjene može doći do značajnih promjena stanišnih prilika čime se vrši <del>negativan</del> utjecaj i na biološko stanje površinskih voda. Budući da su hidromorfološko i biološko stanje voda sastavni dio ekološkog stanja voda, izgradnja zahvata imat će neposredan <del>negativan</del> utjecaj i na njihovo ekološko stanje. → Studije trebaju pokazati kakav će biti utjecaj.	Zadaća strateške studije bila je identificirati potencijalne konflikte u prostoru do kojih može doći uslijed provedbe Strategije. Na ovoj razini identificiran je negativan utjecaj na navedeno, dok će se u daljnjim fazama procjene utjecaja zahvata na okoliš detaljnije razraditi karakter i značajnost utjecaja.
	Poglavlje 7.2.4.12.5 Promet unutarnjim plovnim <del>putevima</del> putovima- riječ „putevima“ zamijeniti riječju „putovima“ Revitalizacija prometa na <del>unutrašnjim</del> unutarnjim vodama poboljšat će racionalno gospodarenje resursima, što znači da će komparativne prednosti unutarnjih plovnih puteva biti više iskorištene.- riječ „unutrašnjim“ zamijeniti riječju „unutarnjim“	Komentar se prihvaća te je u poglavlje 7.2.4.12.5., na stranici 249, revidirano sukladno komentaru.
	Poglavlje 7.3.6.2 Utjecaji prometa unutarnjim plovnim putovima Dinamika vodenog toka sastavni je dio hidromorfološkog stanja površinskih voda te uslijed njezine izmjene može doći do značajnih promjena stanišnih prilika, čime se vrši <del>negativan</del> utjecaj i na biološko stanje površinskih voda. → Studije trebaju pokazati kakav će biti utjecaj. Možda neće biti negativan. Utjecaja će biti, ali vrsta utjecaja će se definirati nakon monitoringa.	Zadaća strateške studije bila je identificirati potencijalne konflikte u prostoru do kojih može doći uslijed provedbe Strategije. Na ovoj razini identificiran je negativan utjecaj na navedeno, dok će se u daljnjim fazama procjene utjecaja zahvata na okoliš detaljnije razraditi karakter i značajnost utjecaja.
	Poglavlje 7.3.7. Zaključak Na strateškoj razini nisu propisane mjere ublažavanja s obzirom da se intenzitet utjecaja ne može točno definirati bez detaljnih podataka o zahvatima. → Ovo je dobro definirano. Vrsta utjecaja će se moći odrediti nakon detaljnih podataka o zahvatima.	/

	<p>Poglavlje 11.3 Opis utjecaja strategije na ekološku mrežu  M.16 promijeniti naziv mjere u: Staviti u funkciju gospodarskog razvoja neiskorištene i napuštene bivše industrijske, vojne ili sl. objekte  I.2 <del>Unaprjeđenje Save*</del> Riječi „Unaprjeđenje Save“ zamijeniti s „Unaprjeđenje plovnog puta rijeke Save“</p>	<p>Komentari se prihvaća. Naziv mjere je izmijenjen.</p>
	<p>Poglavlje 11.3.1.4 Pomorski promet (tablica)  Opis mjere: kao zadnju rečenicu ubaciti: „U narednom razdoblju razvoj luke Rijeka sastojat će se od obnove nadgradnje i operativnih poboljšanja koje će provoditi koncesionari. Na temelju prometnih predviđanja i referentnih točaka kapaciteta, zaključeno je da nisu potrebna nikakva velika infrastrukturna ulaganja nakon dovršetka Zagrebačke obale. Naglasak će se staviti na poboljšanje skladišnih objekata i bolju povezanost sa zaledem. U razdoblju nakon isteka aktualnih koncesija, luka Rijeka mogla bi započeti s prijenosom aktivnosti Riječkog bazena na alternativnu lokaciju.“  - izbaciti LNG terminal iz naziva mjere kao i opisa mjere obzirom da isti neće biti pod upravljanjem Lučke uprave Rijeka, već će se graditi kao luka posebne namjene.</p>	<p>Komentari se odnose na tekst koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave.</p>
	<p>Opis mjere: umjesto rečenice „Prema planovima razvoja... i novog logističkog prostora“ ubaciti rečenicu: „U vremenskom okviru Strategije prometnog razvitka RH (2017. – 2030.) luka Ploče bi se trebala razvijati u skladu s razvojem iz prethodnih godina. To znači da će velika ulaganja u infrastrukturu nove luke koja se nalazi na južnom dijelu luke sustavno od grada udaljavati aktivnosti koje uzrokuju najveće smetnje (poglavitno promet ugljena). Nakon što se provedu ulaganja koja su trenutačno u tijeku, predviđa se da neće biti potreban razvoj nove infrastrukture kako bi se zadovoljila potražnja u budućem razdoblju. Luka ima 50 hektara zemlje na raspolaganju za budući razvoj.“</p>	<p>Komentari se odnose na tekst koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave.</p>
	<p>Opis mjere: Nakon pete rečenice staviti u zagradi - (gradski bazen)</p>	<p>Komentari se odnose na tekst koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave. Odgovoreno u komentaru koji se odnosi na Strategiju (M.11)</p>
	<p>Opis mjere: peta rečenica završava umjesto sa „u tijeku“ sa „je infrastrukturno završena, te je u tijeku izgradnja terminalske zgrade za prihvat domaćih i međunarodnih putnika.“ Nastavlja se sa „Nova luka omogućava i proširenje kapaciteta za...“</p>	<p>Komentari se odnose na tekst koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave. Vidi</p>
	<p>Opis mjere: kao predzadnju rečenicu ubaciti: „U luci Šibenik također se planira modernizacija opreme i skladišnih objekata na terminalima za rasuti i opći teret te drvo.“</p>	<p>Komentari se odnose na tekst koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave.</p>



	<p>Poglavlje 11.3.1.5 Promet unutarnjim plovnim putovima          Opis mjere: umjesto teksta: „<del>razred plovnosti</del>“ staviti tekst: „klasa plovnosti“ (razred plovnosti nije pojam unutarnje plovidbe). Umjesto: „<del>industrijskog gata</del>“ staviti: „industrijskog pristaništa“ (industrijski gat nije pojam unutarnje plovidbe već pomorski izraz</p>	<p>Komentari se odnose na tekst koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave.</p>
	<p>Opis mjere: Umjesto: „<del>izgradnja lučnog bazena</del>“ navesti: „održavanje akvatorija luke“ (konstantno čišćenje)          Umjesto: „...i razvoj <del>poslovne</del>“, napisati „i razvoj gospodarske“          „...osnovne infrastrukture rijeke“ – ovo ne postoji, možda se misli na „modernizaciju plovnog puta do luke Osijek“</p>	<p>Komentari se odnose na tekst koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave.</p>
<b>Služba sigurnosti, riječnog prometa i luka</b>	<p>Potrebno ubaciti novu hipotezu vezanu za luku Split, posebno obzirom na promet tereta.</p>	<p>Komentar se djelomično prihvaća, luka Split je obrađena kroz mjeru M.11 u koju se dodaje rečenica: Nacionalni plan razvoja luka od međunarodnog značaja obuhvaća specifične intervencije u ovu luku.</p>
	<p>Molimo Vas i da se u cijelom dokumentu na mjestima gdje piše luka (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče, Dubrovnik) riječ luka ispravi i napiše malim slovom s obzirom da se radi o geografskom pojmu</p>	<p>Komentar se prihvaća, tekst izmijenjen. Komentar se prihvaća, tekst izmijenjen na način da se riječ luka piše malim slovom gdje god označava geografski pojam.</p>
	<p>Hipoteza 2.6.3. Dodati i: Nacionalni plan razvoja luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku</p>	<p>Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na način da je Nacionalni plan razvoja luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku dodan u izvore u sklopu hipoteze 2.6.3.</p>
	<p>Hipoteza 2.6.3. Umjesto zadnje rečenice napisati: „Luka Rijeka treba očuvati ulogu najvažnije teretne ulazne luke u Hrvatskoj i težiti tome da Rijeka postane teretna tranzitna luka za srednju i istočnu Europu. Luka mora koristiti svoj potencijal i prednosti položaja na mediteranskom i baltičko-jadranskom TEN-T koridoru. Aktivnosti sekundarnog prioriteta trebale bi biti vezane uz domaći putnički prijevoz i brodove na kružnim putovanjima. Odnos grad-luka vrlo je važan, osobito zbog razvoja luke u Riječkom bazenu.</p>	<p>Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na je predloženi tekst ubačen u mjesto zadnje rečenice u sklopu hipoteze 2.6.3.</p>
	<p>Hipoteza 2.6.4. Dodati i: Nacionalni plan razvoja luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku</p>	<p>Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na način da je Nacionalni plan razvoja luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku dodan u izvore u sklopu hipoteze 2.6.3.</p>
	<p>Hipoteza 2.6.4. Zamijeniti dio „iz čega su isključeni terminali trenutno u gradnji“ sa: „iz čega su isključeni terminali dovršeni u 2017. godini“</p>	<p>Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na način da je predloženi tekst uvršten u sklopu hipoteze 2.6.4.</p>
	<p>Hipoteza 2.6.4. Izbaciti rečenicu „Vlada Republike Hrvatske potiče gradnju novog terminala za rasuti teret i financira radove na izgradnji infrastrukture.</p>	<p>Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na način da je navedena rečenica izbačena iz teksta hipoteze 2.6.4.</p>
	<p>Hipoteza 2.6.4. Ubaciti još i ovu rečenicu: „Kao jedina ulazna luka u Bosnu i Hercegovinu Ploče su suočene s minimalnom do nepostojećom konkurencijom za većinu tereta. Glavni klijenti Ploča u industriji nalaze se u Mostaru, Zenici i Lukavcu u</p>	<p>Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na način da je predložena rečenica ubačena u tekst hipoteze 2.6.4..</p>

	Bosni i Hercegovini. Konkurentnost luke u ovoj regiji koče problemi s interoperabilnošću željezničke pruge od Ploča do kontinentalne Hrvatske, koja prolazi Bosnom i Hercegovinom. Dok se regionalna infrastruktura znatno ne nadogradi, mala je vjerojatnost da će se susresti uporišta Ploča i Splita u bosansko-hercegovačkoj industriji čelika jer nijedna luka ne može pružiti ekonomičnu alternativu klijentima druge luke.“	
	Hipoteza 2.6.4. Potrebno ubaciti novu Hipotezu vezanu za luku Split, posebno obzirom na promet tereta Odgovor: Komentar se djelomično prihvaća, luka Split je obrađena kroz mjeru M.11 u koju se dodaje rečenica: Nacionalni plan razvoja luka od međunarodnog značaja obuhvaća specifične intervencije u ovu luku.	Komentar se djelomično prihvaća, luka Split je obrađena kroz mjeru M.11 u koju se dodaje rečenica: Nacionalni plan razvoja luka od međunarodnog značaja obuhvaća specifične intervencije u ovu luku.
	Hipoteza 2.6.5. Dodati i: Nacionalni plan razvoja luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku	Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na način da je Nacionalni plan razvoja luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku dodan u izvore u sklopu hipoteze 2.6.5.
	Hipoteza 2.6.5. Ubaciti rečenicu: „Kao takva, luka ima važnu javnu funkciju za stanovnike otoka.	Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen te je u sklopu napomena hipoteze 2.6.5 ubačena predložena rečenica.
	Hipoteza 2.6.5. Ubaciti odlomak: „Tijekom posljednjih šest godina došlo je do značajnog povećanja prometa brodova na kružnim putovanjima. Od 2009. broj brodova na kružnim putovanjima koji pristaju u Zadru u prosjeku je rastao gotovo 34 % godišnje, a 2015. iznosio je ukupno 70.000 putnika. Međutim, trajektni putnički promet imao je nedosljedne rezultate. Domaći putnički promet od 2006. je u stagnaciji; 2015. u Zadar je pristalo malo manje od 2,2 milijuna putnika, dok je međunarodni trajektni promet dosljedno padao, sa 69.000 putnika, koliko je iznosio 2006., na 33.000 putnika 2015. Od 2006. domaći promet automobila na trajektima doživio je umjereni godišnji ukupni rast od 2 %.“	Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na način da je predloženi odlomak ubačen u tekst hipoteze 2.6.5.
	Hipoteza 2.6.5. Umjesto „Luka Šibenik rasprostire se na površini od 430 hektara na ušću rijeke Krke. Luka je specijalizirana za prijevoz rasutog tereta, drva i mineralnih sirovina, prvenstveno prekrcaj fosfata.“ staviti novi koji glasi „Luka Šibenik je prvenstveno putnička luka srednje veličine, smještena u središnjem dijelu Republike Hrvatske i dio je sveobuhvatne mreže TEN-T. Luka prima međunarodne putnike s brodova na kružnim putovanjima te domaće trajektne putnike i vozila na svojem nedavno izgrađenom putničkom gatu Vrulje. Uz to, u luci se odvija promet malih količina teretne robe, uključujući uvoz aluminijske i fosfata te izvoz gnojiva i proizvoda od drva za neke ključne klijente povezane s lukom.“	Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na način da je predloženi tekst izmijenjen u sklopu napomena hipoteze 2.6.5.
	Hipoteza 2.6.5. Rečenicu „Razvoj Luke Dubrovnik usmjeren je na promet putnicima na brodovima za kružna putovanja.“ završiti sa: „putnika sa brodova na kružnim putovanjima“	Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na način da je predloženi dio rečenice dodan u sklopu hipoteze 2.6.5.
	M.9. umjesto rečenice „Prema planovima razvoja... i novog logističkog prostora“ ubaciti rečenicu: „U vremenskom okviru ove Strategije luka Ploče bi se trebala razvijati	Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na način da je predloženi tekst ubačen u M.9. u tablicu u

	<p>u skladu s razvojem iz prethodnih godina. To znači da će velika ulaganja u infrastrukturu nove luke koja se nalazi na južnom dijelu luke sustavno od grada udaljavati aktivnosti koje uzrokuju najveće smetnje (poglavito promet ugljena). Nakon što se provedu ulaganja koja su trenutačno u tijeku, predviđa se da neće biti potreban razvoj nove infrastrukture kako bi se zadovoljila potražnja u budućem razdoblju. Luka ima 50 hektara zemlje na raspolaganju za budući razvoj.“</p>	<p>sklopu poglavlja 4.2.5. Pomorski promet.</p>
	<p>M.8. kao zadnju rečenicu ubaciti: „U narednom razdoblju razvoj luke Rijeka sastojat će se od obnove nadgradnje i operativnih poboljšanja koje će provoditi koncesionari. Na temelju prometnih predviđanja i referentnih točaka kapaciteta, zaključeno je da nisu potrebna nikakva velika infrastrukturna ulaganja nakon dovršetka Zagrebačke obale. Naglasak će se staviti na poboljšanje skladišnih objekata i bolju povezanost sa zaleđem. U razdoblju nakon isteka aktualnih koncesija, luka Rijeka mogla bi započeti s prijenosom aktivnosti Riječkog bazena na alternativnu lokaciju.“ Točka M.8. – izbaciti LNG terminal iz naziva mjere kao i opisa mjere obzirom da isti neće biti pod upravljanjem Lučke uprave Rijeka, već će se graditi kao luka posebne namjene.</p>	<p>Komentar se djelomično prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na način da je predložena rečenica ubačena u tekst M.8. u tablicu u sklopu poglavlja 4.2.5. Pomorski promet. LNG terminal nije izbačen iz naziva s obzirom da se radi o terminalu koji se nalazi u riječkom bazenu.</p>
	<p>M.14. druga rečenica mijenja se i glasi: „s obzirom da se hrvatska obala razvija kao turistička destinacija i luke posebne namjene trebaju se razvijati u tom smjeru: nove nautičke luke, suhi dokovi i privezišta za plovne objekte. Ribarske luke na otocima potrebne su za održivi razvoj otoka. Industrijske luke uglavnom su obale vezane za industrijska postrojenja u zaleđu luke, kao što su termalne električne centrale i rafinerije nafte.“</p>	<p>Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na način da je predloženi tekst ubačen u M.14. u tablicu u sklopu poglavlja 4.2.5. Pomorski promet.</p>
	<p>M.12 peta rečenica završava umjesto sa „u tijeku“ sa „je infrastrukturno završena, te je u tijeku izgradnja terminalske zgrade za prihvat domaćih i međunarodnih putnika.“ Nastavlja se sa „Nova luka omogućava i proširenje kapaciteta za...“</p>	<p>Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na način da je predloženi tekst ubačen u M.12. u tablicu u sklopu poglavlja 4.2.5. Pomorski promet.</p>
	<p>M.16 promijeniti naziv mjere u: Staviti u funkciju gospodarskog razvoja neiskorištene i napuštene bivše industrijske, vojne ili sl. objekte</p>	<p>Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na način da je unesen predloženi naziv mjere za M.16.</p>
	<p>M.13. kao predzadnju rečenicu ubaciti: „U luci Šibenik također se planira modernizacija opreme i skladišnih objekata na terminalima za rasuti i opći teret te drvo.“</p>	<p>Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen na način da je predloženi tekst ubačen u M.13. u tablicu u sklopu poglavlja 4.2.5. Pomorski promet.</p>

<p>MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA I ENERGETIKE (Klasa: 351-03/17- 04/1185, Urbroj: 517- 06-2-1-2-17-3, 24.7.2017.)</p>	<p>Strateškom studijom su obrađeni utjecaji Strategije na klimatske promjene kao i utjecaji klimatskih promjena na Strategiju sukladno smjernicama Europske komisije Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment pri čemu je utvrđeno kako će Strategija utjecati na količine emisija stakleničkih plinova kroz razvoj svih prometnih sektora te su prepoznate klimatske pojave koje bi mogle utjecati na provedbu Strategije. Međutim u poglavlju Mjere zaštite okoliša, 28.28 Klimatske promjene navode se samo mjere prilagodbe koje će doprinijeti smanjenju negativnih utjecaja očekivanih klimatskih promjena. Stoga je potrebno navesti i mjere koje se odnose na smanjenje emisija stakleničkih plinova. Naime, ovako kako sad piše proizlazi da je Strategijom sve predviđeno ili da mjere nisu potrebne, što je međutim u oba slučaja potrebno obrazložiti, budući je u poglavlju Utjecaji Strategije na okoliš, 19.4.1.1.1 Klimatske promjene utvrđeno kako će Strategija utjecati na povećanje emisije stakleničkih plinova. Smatramo da je mjeru „Sve infrastrukturne projekte, koji proizlaze iz mjera Strategije, planirati uzimajući u obzir potencijalne klimatske pojave na području realizacije mjere. Projektiranje zahvata potrebno je realizirati sukladno neformalnim smjernicama: „<i>Non-paper Guidelines for Project Managers: making vulnerable investments climate resilient</i>“ (Europska komisija, Glavna uprava za klimatsku politiku)“ potrebno ugraditi u Strategiju. Dokument Europske komisije treba navesti pod <i>Izvora podataka</i>.</p>	<p>Komentar se većinom odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave. Poglavlje 14 Izvor podataka, na 345 str. u Strateškoj studiji je revidirano sukladno komentaru.</p>
	<p>Strateška studija treba temeljem Zakona o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva („Narodne novine“, broj 120/16) utvrditi zajednički okvir mjera za uspostavljanje infrastrukture za alternativna goriva s ciljem smanjenja ovisnosti o nafti i smanjenja negativnog utjecaja na okoliš, odnosno na kvalitetu zraka. Sukladno navedenom, Strateška studija i Strategija moraju sadržavati propisane i obrađene mjere za izgradnju infrastrukture za alternativna goriva, uključujući mjesta za punjenje, zajedničke tehničke specifikacije za mjesta za punjenje i opskrbu, informiranje korisnika i ispunjenje obveza izvješćivanja o provedbi mjera uspostavljanja infrastrukture za alternativna goriva, a sve u skladu s odredbama Direktive 2014/94/EU o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva.</p>	<p>Kao što je navedeno u poglavlju 3.1 Nacionalnog okvira politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu (NN 34/17), Zakonom o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (NN 120/16) utvrđuje se zajednički okvir mjera za uspostavljanje infrastrukture za alternativna goriva i minimalni zahtjevi za izgradnju infrastrukture za alternativna goriva, uključujući mjesta za punjenje, utvrđuju se zajedničke tehničke specifikacije za mjesta za punjenje i opskrbu, zahtjevi za informiranje korisnika, kao i način izvršavanja obveza izvješćivanja o provedbi mjera uspostavljanja infrastrukture za alternativna goriva. U svrhu prikazivanja prometnog razvoja i razvoja tržišta alternativnih goriva u prometu poglavlje 3.1.1. Strateške studije nadopunjeno je Procjenom trenutnog stanja u Republici Hrvatskoj po vrstama alternativnih goriva i granama prometa (izmjene se nalaze na 15 i 16 stranici), te je, na stranici 333, propisana mjera: „Mjere planirane Strategijom, provoditi sukladno Nacionalnom okviru politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu - NOP (NN 34/17) i strateškim dokumentima i poticajnim mjerama jedinica lokalne i</p>

		<p>područne (regionalne) samouprave koji se odnose na uspostavu infrastrukture za alternativna goriva koji su sadržani u navedenom Nacionalnom okviru.“ Ni prema jednom od scenarija procjena izrađenom u okviru dokumenta sa stručnim podlogama (scenarij bez mjera, »realistični« scenarij i »optimistični« scenarij), u daljnjih 10 godina (do 2025. godine) nije predvidljivo povećavanje udjela vozila koja koriste alternativnu energiju na preko 10%. Sukladno tome određeni su pojedinačni ciljevi za minimalnu infrastrukturu za električnu energiju i prirodni plin, odnosno naselja, građevinska područja naselja odnosno gradske/prigradske aglomeracije i druga gusto naseljena područja i mreže koje će, u skladu s potrebama tržišta, biti opremljena infrastrukturom za električnu energiju i prirodni plin. Stoga, sukladno NOP-u, mjera propisana Strateškom studijom obuhvaća slijedeće:</p> <p>Električna energija</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2020. godina – minimalno 296 utičnih mjesta (222 AC minimalne snage 22/(11) kW, 74 DC minimalne snage 50 kW); na 164 punionice</li> <li>• 2025. – minimalno 602 utična mjesta (434 AC minimalne snage 22/(11) kW, 168 DC minimalne snage 50 kW); na 348 punionica</li> <li>• 2030. – minimalno 806 utičnih mjesta (554 AC minimalne snage 22/(11) kW, 252 DC minimalne snage 50 kW); na 479 punionica</li> <li>• optimalan broj lokacija za punionice 2030. godine dostiže nešto manje od 300 lokacija.</li> </ul> <p>Ukapljeni prirodni plin</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• do 31. prosinca 2025. godine infrastruktura za prekrcaj i opskrbu UPP-a u morskim lukama mora biti dostupna u Rijeci, osim ako se do 2020. godine ne pokaže potpuni nedostatak potražnje za ovim oblikom goriva.</li> <li>• S ciljem omogućavanja prometovanja plovilima na unutarnjim plovnim putovima ili morskim brodovima u cijeloj osnovnoj mreži TEN-T, do 31. prosinca 2030. godine infrastruktura za prekrcaj i opskrbu UPP-a u</li> </ul>
--	--	---

		<p>lukama unutarnjih voda mora biti dostupna u Vukovaru i Slavonskom Brodu, osim ako se do 2025. godine ne pokaže potpuni nedostatak potražnje za ovim oblikom goriva.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S ciljem omogućavanja prometovanja plovilima na unutarnjim plovnim putovima ili morskim brodovima na glavnim plovnim putovima, do 31. prosinca 2030. godine infrastruktura za prekrcaj i opskrbu UPP-om mora biti dostupna u Puli, Zadru, Šibeniku, Splitu, Pločama i Dubrovniku, osim ako se do 2025. ne pokaže potpuni nedostatak potražnje za ovim oblikom goriva.</li> <li>• S ciljem omogućavanja prometovanja teških teretnih vozila po glavnim cestovnim prometnim pravcima RH, do 31. prosinca 2025. godine infrastruktura za opskrbu teških teretnih vozila UPP-om mora biti dostupna na rubnim dijelovima gradova Zagreba i Rijeke, a do 31. prosinca 2030. godine na rubnim dijelovima gradova Zadra, Splita, Ploča, Slavenskog Broda i Osijeka, osim ako se do 2020. godine za Zagreb i Rijeku i do 2025. godine za ostale nabrojane gradove ne pokaže potpuni nedostatak potražnje.</li> </ul> <p>Stlačeni prirodni plin</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• do 2020. godine punionice moraju biti dostupne u Puli, Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu, Dubrovniku, Karlovcu, Sisku, Osijeku, Varaždinu, Čakovcu i Zagrebu. Punionice moraju biti dostupne na minimalno 13 lokacija, u obliku kompresorskih sustava s mogućnošću istovremenog punjenja osobnih vozila, teretnih vozila i autobusa.</li> <li>• do 2025. godine punionice moraju biti dostupne uz glavne hrvatske cestovne pravce, s najmanjom dopuštenom udaljenosti između punionica od 150 km. Do 31. prosinca 2025.</li> </ul>
--	--	---

		<p>godine bit će dostupno 19 postaja na 11 lokacija, od kojih će se 8 lokacija nalaziti uz autoceste, a 3 na glavnim cestama.</p> <p>Zakonom o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva se određuje i nacionalno koordinacijsko tijelo (u daljnjem tekstu: NKT) sa zadaćom pružanja potpore Ministarstvu u provedbi politike alternativnih goriva, izrade i provedbe sustava praćenja mjera za unaprjeđenje infrastrukture alternativnih goriva, pripreme i prilagodbe provedbe okvira mjera za razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu iz NOP-a, praćenje njihove provedbe u sklopu Nacionalnog akcijskog plana za energetska učinkovitost, pripreme Izvješća o provedbi NOP-a te objave i redovitog ažuriranja informacija o mjerama poduzetim kao potpora izgradnji infrastrukture za alternativna goriva te lokacijama javno dostupnih mjesta za opskrbu i punjenje alternativnim gorivima na svojim mrežnim stranicama.</p>
	<p>U Strateškoj studiji potrebno je ispraviti pogrešku - u točki 31. 31 Opis utjecaja strategije na ekološku mrežu u dijelu teksta Prostorno smještene mjere navodi se mjera Ro. 17 Spoj jadransko-jonskog koridora za autocestu od Ploča do Crne Gore koje nema u Strategiji. Mjeru treba izbrisati te revidirati i ostali tekst Strateške studije.</p>	<p>Komentar se prihvaća i Strateška studija je revidirana.</p>
<p>VARAŽDINSKA ŽUPANIJA (KLASA: 351-03/15-01/26, URBROJ: 2186/1-02/3-17-6,25.07.2017.)</p>	<p>1. Nacrt Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.)</p> <p>a) u željezničkom prometu samo je jedna mjera važna za strateški razvoj prometa u području Varaždinske županije, a ona je sadržana u okviru gradskog, prigradskog i regionalnog prometa i to mjera kodne oznake R.18 pod nazivom „Regionalni promet, osim Zagreba i Rijeke (Split, Varaždin, Osijek itd.)“ koja u opisu navodi sljedeće: „Željeznički promet može imati važnu ulogu i u regionalnom prometu u regionalnim centrima koji nisu dio osnovne TEN-T željezničke mreže zbog postojeće konfiguracije mreže u tim područjima. Kroz koncept funkcionalnih regija analizirat će se potencijal u gradovima kao što su Split, Varaždin i Osijek. Ovim studijama također će se procijeniti potrebni tehnički parametri za svaki pojedinačni slučaj.“</p> <p>ZAKLJUČAK: Potrebno se jasno i nedvojbeno odrediti o željezničkom pravcu koji povezuje tri sjeverne županije Republike Hrvatske (Međimursku, Varaždinsku i Krapinsko – zagorsku) kao željeznički pravac velike učinkovitosti / velikih brzina koji će povezati željeznički pravac Zagreb – Beč sa ostalim dijelom željezničkih pravaca sjeverne Hrvatske. Tražimo da se za taj željeznički pravac definira posebna mjera.</p>	<p>Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar za projekt razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske se prihvaća na način da će se navedeni daljnji koraci uzeti u obzir u okviru samog projekta financiranog iz EU fondova kroz OP Promet.</p>

	<p>b) u cestovnom prometu jedina mjera kao rezultat analize i postavljenih ciljeva sadržana je pod kodnom oznakom Ro.9 pod nazivom „D2 od državne granice sa Slovenijom do državne granice sa Srbijom“ koja u opisu navodi sljedeće:“D2 postojeća je državna cesta za tranzitni promet sjevernim dijelovima Hrvatske. Proteže se od graničnog prijelaza sa Slovenijom u Dubravi Križovljanskoj na zapadu, preko Varaždina, Osijeka, Vukovara i završava na mostu Ilok – Bačka Palanka na graničnom prijelazu sa Srbijom. Najveći dio trase D2 paralelan je s rijekom Dravom (Podravska magistrala). Relevantni intenzitet vrlo visokog volumena teretnog prometa utječe na značajke postojeće trase čime se eventualno smanjuje razina sigurnosti. Planira se novi koridor za D2, no kroz koncept funkcionalnih regija odredit će se faze izgradnje i vremenski slijed dionica, kao i potrebni tehnički parametri, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte. Na određenim dionicama ove ceste rezultati NMP-a pokazuju nedostatak propusne moći.“ O tzv. Zagorskoj brznoj cesti koja bi povezivala Međimursku županiju (Čakovec) – Varaždinsku županiju (Varaždin) – Krapinsko – zagorsku županiju (Krapinu) sa Zagrebom nema ni riječi. ZAKLJUČAK: Tražimo da se u Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.) unese pravac brze ceste od Čakovca preko Varaždina, Ivanca, Lepoglave, Krapine do Zagreba.</p>	<p>Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar se ne prihvaća, naime u samoj Strategiji postoji mjera Ro 19 Javne ceste i povezivanje – unutar koje se podrazumijeva da se kroz Koncept funkcionalnih regija identificiraju potrebe izgradnje takvih cesta, a specifične studije definirat će potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju, koncept naplate cestarine te ekonomske i ekološke aspekte. Slijedom navedenog vidljivo je da predložene cestovne dionice su obuhvaćene strategijom a kroz koncept funkcionalnih regija utvrdit će se specifične intervencije. Budući da je u tijeku izrada Masterplana Varaždinske, Međimurske i Koprivničko – Križevačke županije navedeni komentar za ceste se mora obraditi kroz koncept funkcionalnih regija gdje će se definirati specifične intervencije</p>
	<p>c) u zračnom prometu se ni u analizi ni u ciljevima ni u mjerama uopće ne spominje Varaždinski aerodrom, a pod kodnom oznakom A.13 koja nosi naziv „Zatvaranje ili izmjena uloge/vlasništva regionalnih zračnih luka“ navodi se sljedeće: „Kako bi se poboljšala učinkovitost i održivost sustava, potrebno je razviti nove strategije upravljanja zračnim lukama, istovremeno razmatrajući mogućnost promjene uloge/vlasništva neodrživih zračnih luka.“ ZAKLJUČAK: Tražimo da se u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.) unese Varaždinski aerodrom i da se njegov status i razvoj razradi kroz ciljeve i mjere. S obzirom da u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.) nisu dovoljno zastupljeni interesi šireg Varaždinskog područja odnosno sjever Hrvatske, tražimo da se u istu ugrade gore navedeni zaključci.</p>	<p>Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar se ne prihvaća, naime Strategija prometnog razvoja Republike se bavi prometom od internacionalnog/nacionalnog značaja. Budući da je u tijeku izrada Masterplana Varaždinske, Međimurske i Koprivničko – Križevačke županije navedeni komentar se mora obraditi kroz koncept funkcionalnih regija jer je navedena Zračna luka od lokalnog/regionalnog značaja. Isto tako pod mjerom A13 podrazumijeva se da se kroz koncept funkcionalnih regija kao i Masterplanove pojedinih zračnih luka utvrdi daljnji razvoj pojedine Zračne luke od lokalnog/regionalnog značaja.</p>
	<p>2. Strateška studija o utjecaju na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.) – dokument koji je stavljen na JAVNU RASPRAVU ver 2 Varaždinska županija nema posebnih primjedbi na način i metodologiju izrade same Strateške studije utjecaja na okoliš, ali se ukazuje na činjenicu da neke strateške prometne komponente od značaja za područje Sjeverne Hrvatske nisu uopće obrađene u samoj Strategiji, a slijedom toga nisu bile ni predmetom analize i obrade u Strateškoj studiji utjecaja na okoliš, što se odnosi na sljedeće: - Zagorska brza cesta koja povezuje Međimursku, Varaždinsku i Krapinsko – zagorsku županiju sa Zagrebom</p>	<p>Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. i na njih je odgovoreno u odgovorima na točku 1. (vidi iznad)</p>



	<p>- Aerodrom Varaždin i njegov razvoj  - Brza pruga i veza Čakovca, Varaždina i Krapine sa Zagrebom – nije dovoljno jasno da li je novopredloženi željeznički pravac kroz ove tri županije sadržan na način kako se to očekuje, jer je u mjeri R.18 sadržan kao „Regionalni promet osim Zagreb i Rijeke (Split, Varaždin, Osijek i itd.)“ sa slijedećim opisom mjere: „Željeznički promet može imati važnu ulogu i u regionalnom prometu u regionalnim centrima koji nisu dio osnovne TEN-T željezničke mreže zbog postojeće konfiguracije mreže u tim područjima. Kroz koncept funkcionalnih regija analizirat će se potencijal u gradovima kao što su Split, Varaždin i Osijek. Ovim studijama također će se procijeniti potrebni tehnički parametri za svaki pojedinačni slučaj.“</p> <p>ZAKLJUČAK: Što se tiče prethodnih navoda, konstatira se da oni nisu uopće ili na odgovarajući način zastupljeni u Strateškoj studiji utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.), te je nužno po prihvaćanju i unosu navedenih prijedloga u Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030., iste obuhvatiti i Strateškom studijom utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.)</p>	
<p>OSJEČKO  BARANJSKA  ŽUPANIJA-Upravni  odjel za gospodarstvo  i regionalni razvoj  (KLASA: 340-03/17-  01/1,URBROJ:  2158/1-01-11-17-2</p>	<p>Analizom Strategije prometnog razvoja RH 2017.-2030. došli samo do određenih zaključaka o potrebnim korekcijama koje se odnose na prostor naše županije.  Predlažem slijedeće nadopune Studije:  U segmentu Studije 2.5. Zračni prijevoz izostao je u potpunosti Teretni zračni prijevoz koji nije ni jednom riječju obrađen a koji je od izuzetnog značaja za Zračnu luku Osijek jer su strani ulagači iskazali interes upravo za ulaganje u kargo i kontejnerski zračni promet.</p> <p>U dijelu “Specifični ciljevi koji vrijede za sve prometne sektore” dodati cilj S08 - Poboljšati integraciju svih vrsta prometa razvojem intermodalnih središta, pri tome prvenstveno mislim na Osijek zbog neposredne međusobne blizine aerodroma, luke, željeznice i autoceste čime su stvoreni preduvjeti za razvoj intermodalnog prometa. U Studiji se intermodalni promet spominje samo u segmentu putničkog prometa dok je segment intermodalnog teretnog prometa izostao.</p> <p>U dijelu “Specifični ciljevi za željeznički prijevoz” dodati cilj S08 - Modernizirati željeznički sustav, jer je u svim nabravanjima ciljeva izostala modernizacija koja je neophodno potrebna pored svega nabrojanog.</p>	<p>Komentar se ne prihvaća. Teretni zračni prijevoz obrađen je u sklopu mjere A.5. gdje je istaknut kao dio mogućeg budućeg razvoja u Zračnoj luci Osijek, s obzirom da se očekuje da isplativost i nužnost takvog prometnog rješenja bude ispitana kroz Masterplan.</p> <p>Komentar se ne prihvaća u dijelu koji se tiče Strategije. Vezano za luku Osijek u sklopu mjere I.4. prepoznata je prilika razvoja luke Osijek kao intermodalnog logističkog centra zbog njene povezanosti sa cestovnim i željezničkim zaledem.</p> <p>Komentar se ne prihvaća. Nije potrebno naglašavati modernizaciju željezničkog sustava kao zasebni cilj, s obzirom da svi ostali navedeni ciljevi podrazumijevaju modernizaciju. Kroz mjere u sklopu poglavlja 4.2.2. Željeznički promet detaljnije je obrazloženo kako se unaprjeđenje, odnosno modernizacija cjelokupnog željezničkog sustava planira postići.</p>

	U dijelu "Specifični ciljevi za zračni prijevoz" dodati cilj S06 - Podržati razvoj Zračne luke Osijek s ciljem razvoja teretnog i kontejnerskog prometa, Zračna luka Osijek sagrađena je prvenstveno kao luka za prihvat teretnog i putničkog prometa u slučaju nemogućnosti slijetanja na beogradskom aerodromu Surčin i prije domovinskog rata najveći je promet ostvarivala upravo na teretima.	Komentar se ne prihvaća. U sklopu mjere A.5. teretni zračni prijevoz je istaknut kao dio mogućeg budućeg razvoja u Zračnoj luci Osijek, no prvo je potrebno ispitati isplativost i nužnost takvog prometnog rješenja kroz Masterplan.
	U dijelu 4.1. Opće mjere potrebno je dodati novu mjeru G.16 Povećanje intermodalnosti u teretnom prometu i razvoj intermodalnih teretnih čvorišta s obrazloženjem vrlo sličnim obrazloženju za intermodalnost putničkog prometa jer su principi isti.	Komentar se ne prihvaća. Intermodalno povezivanje i čvorišta, uključujući i teretni promet, obrađeno je kroz opće mjere G.1. i G.15. te kroz ostale mjere koje se tiču specifičnih sektora i vidova prometa na način koji konkretnije adresira potrebe pojedinog sektora i geografskog područja.
MEĐIMURSKA ŽUPANIJA (KLASA: 340-01/17-02/3, UBROJ:2109/1-01-17- 1, 10. srpnja 2017.)	1. Brza pruga Čakovec-Zagreb – usklađeno sa općim i specifičnim ciljevima, nalazi se u Općim mjerama (G.1, G.3, G.4, G.5, G.6, G.7, G.11, G.12 i G.13) i Specifičnim mjerama (U.1, U.2, U.3, U.4, U.13, U.15, U.21, U.22 te u ostalima koje su već pokrivene Općim mjerama)	Komentar se djelomično prihvaća. Svrha strategije je definirati ciljeve i mjere daljnjeg prometnog razvoja u Republici Hrvatskoj, a ne identificirati konkretne projekte. Konkretni projekti identificirat će se kroz masterplanove pojedine regije. Brza pruga Čakovec-Varaždin-Zabok-Zagreb navedena je u sklopu mjere R.18 kao primjer pruge važne za funkcionalno povezivanje regije.
	2. Brza cesta Nedelišće-Pušćine – usklađeno sa općim i specifičnim ciljevima, nalazi se u Općim mjerama (G.3, G.5, G.6, G.7, G.11, G.12 i G.13) i Specifičnim mjerama (U.2, U.3, U.4, U.21 te u ostalima koje su već pokrivene Općim mjerama)	Komentar se ne prihvaća. Svrha strategije je definirati ciljeve i mjere daljnjeg prometnog razvoja u Republici Hrvatskoj, a ne identificirati konkretne projekte. Konkretni projekti identificirat će se kroz masterplanove pojedine regije.
	3. Sjeverna obilaznica Grada Čakovca – usklađeno sa općim i specifičnim ciljevima, nalazi se u Općim mjerama (G.1, G.3, G.4, G.5, G.6, G.7, G.11, G.12, G.13 i G.14) i Specifičnim mjerama (U.1, U.2, U.3, U.4, U.21 te u ostalima koje su već pokrivene Općim mjerama)	Komentar se ne prihvaća. Svrha strategije je definirati ciljeve i mjere daljnjeg prometnog razvoja u Republici Hrvatskoj, a ne identificirati konkretne projekte. Konkretni projekti identificirat će se kroz masterplanove pojedine regije.
	4. Obilaznica grada Mursko Središće, most preko rijeke Mure-DG, spajanje na cestovnu mrežu Republike Slovenije – usklađeno sa općim i specifičnim ciljevima, nalazi se u Općim mjerama (G.1, G.3, G.4, G.5, G.6, G.7, G.11, G.12, G.13, G.14 i G.15) i Specifičnim mjerama (U.1, U.2, U.3, U.4, U.21 te u ostalima koje su već pokrivene Općim mjerama)	Komentar se ne prihvaća. Svrha strategije je definirati ciljeve i mjere daljnjeg prometnog razvoja u Republici Hrvatskoj, a ne identificirati konkretne projekte. Konkretni projekti identificirat će se kroz masterplanove pojedine regije.
	5. Obilaznica grada Preloga – usklađeno sa općim i specifičnim ciljevima, nalazi se u Općim mjerama (G.1, G.3, G.4, G.5, G.6, G.7, G.11, G.12, G.13, G.14) i Specifičnim mjerama (U.1, U.2, U.3, U.4, U.21 te u ostalima koje su već pokrivene Općim mjerama)	Komentar se ne prihvaća. Svrha strategije je definirati ciljeve i mjere daljnjeg prometnog razvoja u Republici Hrvatskoj, a ne identificirati konkretne projekte. Konkretni projekti identificirat će se kroz masterplanove pojedine regije.

	6. Izmještanje državne ceste D209; dionica Šenkovec_Mursko Središće – usklađeno sa općim i specifičnim ciljevima, nalazi se u Općim mjerama (G.1, G.3, G.4, G.5, G.6, G.7, G.11, G.12, G.13, G.14) i Specifičnim mjerama (U.1, U.2, U.3, U.4, U.21 te u ostalima koje su već pokrivene Općim mjerama)	Komentar se ne prihvaća. Svrha strategije je definirati ciljeve i mjere daljnjeg prometnog razvoja u Republici Hrvatskoj, a ne identificirati konkretne projekte. Konkretni projekti identificirat će se kroz masterplanove pojedine regije.
	7. Most na rijeci Muri (cestovno-biciklističko-pješački) kod naselja Podturen, spajanje na cestovnu mrežu Republike Slovenije i Republike Mađarske – usklađeno sa općim i specifičnim ciljevima, nalazi se u Općim mjerama (G.1, G.3, G.4, G.5, G.6, G.7, G.11, G.12, G.13, G.14 i G.15) i Specifičnim mjerama (U.1, U.2, U.3, U.4, U.18, U.21 te u ostalima koje su već pokrivene Općim mjerama)	Komentar se ne prihvaća. Svrha strategije je definirati ciljeve i mjere daljnjeg prometnog razvoja u Republici Hrvatskoj, a ne identificirati konkretne projekte. Konkretni projekti identificirat će se kroz masterplanove pojedine regije.
	8. Most na rijeci Muri (cestovno-biciklističko-pješački) kod naselja Kotoriba, spajanje na cestovnu mrežu Republike Mađarske – usklađeno sa općim i specifičnim ciljevima, nalazi se u Općim mjerama (G.1, G.3, G.4, G.5, G.6, G.7, G.11, G.12, G.13, G.14 i G.15) i Specifičnim mjerama (U.1, U.2, U.3, U.4, U.18, U.21 te u ostalima koje su već pokrivene Općim mjerama)	Komentar se ne prihvaća. Svrha strategije je definirati ciljeve i mjere daljnjeg prometnog razvoja u Republici Hrvatskoj, a ne identificirati konkretne projekte. Konkretni projekti identificirat će se kroz masterplanove pojedine regije.
	9. Obnova pružne dionice Čakovec-Kotoriba i u nastavku izgradnja dionice Kotoriba-Koprivnica – usklađeno sa općim i specifičnim ciljevima, nalazi se u Općim mjerama (G.1, G.3, G.4, G.5, G.6, G.7, G.11, G.12, G.13, G.14 i G.15) i Specifičnim mjerama (U.1, U.2, U.3, U.4, U.13, U.15, U.18, U.21 i U.22 te u ostalima koje su već pokrivene Općim mjerama)	Komentar se djelomično prihvaća. Svrha strategije je definirati ciljeve i mjere daljnjeg prometnog razvoja u Republici Hrvatskoj, a ne identificirati konkretne projekte. Konkretni projekti identificirat će se kroz masterplanove pojedine regije. Dionica Čakovec-Kotoriba-Koprivnica-Osijek navedena je u sklopu mjere R.18 kao primjer pruge od regionalnog značaja.
	10. Projekt razvoja integriranog prijevoza putnika (IPP) i intermodalnog prijevoza tereta (IPT) na području regije sjeverne Hrvatske, nastavak projekta u teretnom sektoru (IPT) i osnivanju zajedničkog prometnog ureda – uvrštavanje istog u nacionalnu Strategiju zbog izuzetne važnosti. usklađeno sa općim i specifičnim ciljevima, nalazi se u Općim mjerama (G.1, G.3, G.4, G.5, G.6, G.7, G.11, G.12, G.13, G.14 i G.15) i Specifičnim mjerama (U.1, U.2, U.3, U.4, U.13, U.15, U.18, U.21 i U.22 te u ostalima koje su već pokrivene Općim mjerama)	Komentar se ne prihvaća. Svrha strategije je definirati ciljeve i mjere daljnjeg prometnog razvoja u Republici Hrvatskoj, a ne identificirati konkretne projekte. Konkretni projekti identificirat će se kroz masterplanove pojedine regije.
SPLITSKO-DALMATINSKA ŽUPANIJA-Upravni odjel za komunalne poslove komunalnu infrastrukturu i zaštitu okoliša (KLASA: 351-01/17-01/0623, URBROJ: 2181/1-10-17-2, 11. srpnja 2017.)	1. U poglavlju 2. Odnos Strategije s drugim odgovarajućim strategijama, planovima i programima, predlaže se dopuniti i to u odnosu na važeće državne dokumente (Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske, Program prostornog uređenja Republike Hrvatske).	Komentar se prihvaća te je u poglavlje 2., na stranici 10 i 11, revidirano sukladno komentaru.
	2. U djelom tekstu Studije potrebno je numerirati slike i dijagrame. Naime, u cijeloj Studiji ispod svih slika i dijagrama i u tekstu pojavljuje se riječ Pogreška!;	Sve slike i dijagrami ispravno su numerirani kroz cijelu studiju pa pretpostavljamo da je do „pogreške“ koju navodite došlo prilikom otvaranja dokumenta.
	3. Nadalje, predlaže se kroz Studiju sagledati kumulativni utjecaj cjelokupnog morskog prometa, a poglavito u odnosu na postojeće i planirane luke na Jadranu;	Pomorski promet obuhvaćen je u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030. godine kroz opće i razvojne mjere koje se odnose ili na organizaciju i upravljanje prometnim sustavom ili na razvoj i unaprjeđenje prometne infrastrukture bez izdvajanja

		konkretnih projekata kao i kroz prostorno smještene mjere koje se odnose se specijalizaciju luka Rijeka, Ploče, Dubrovnik, Split, Zadar i Šibenik. Za sve te luke daljim analizama utvrdit će se neophodni projekti za realizaciju specijalizacije i odrediti prioritete uzimajući u obzir zahtjeve zaštite okoliša i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji. Tom prilikom, kao i prilikom definiranja koncepta funkcionalnih regija analizirat će se postojeće mogućnosti za povećanje kapaciteta, procijeniti faze i vremenski slijed aktivnosti, kao i potrebni tehnički parametri imajući u vidu ekološke zahtjeve što će omogućiti sagledavanje mogućeg kumulativnog utjecaja pomorskog prometa.
	4. Isto tako, predlaže se sagledati i varijantna rješenja budući se ovaj strateški dokument donosi za slijedećih 13 godina;	Opće, razvojne i upravljačko-organizacijske mjere Strategije ne nude varijantna rješenja svojih aktivnosti, dok se kod prostorno smještenih mjera varijantna rješenja nalaze jedino u mjeri R.3 koja se odnosi na izgradnju željezničke pruge od Karlovca do Rijeke (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor RH2). Strateškom procjenom izvršena je analiza predloženih varijanti te na temelju procijenjenog utjecaja izabrana i za daljnji razvoj predložena varijanta koja je prihvatljivija za okoliš.
VUKOVARSKO-SRIJEMSKA ŽUPANIJA (KLASA: 344-07/16-02/12, URBROJ: 529-04-17-4	Služba za prostorno planiranje, gradnju i zaštitu okoliša Vukovarsko-srijemske županije nema zahtjeva niti dodatnih prijedloga na Stratešku studiju Strategije razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.	Nadležno tijelo je suglasno sa Strateškom studijom.
MINISTARSTVO TURIZMA, 12. srpnja 2017.	Strategija je dokument koja je na osnovu hipoteza odnosno analize postojećeg stanja svih vrsta prometa odredio opće i specifične ciljeve koji su razrađeni u mjerama po vrstama prometa. Sektor turizma prepoznaje ovaj dokument kao jedan od najvažnijih u realizaciji strateških smjernica razvoja turizma odnosno dostupnosti turističkih destinacija. Naročito se to odnosi na ciljeve i mjere navedene u Strategiji koje se odnose na povećanje intermodalnosti u putničkom prometu i usklađivanje vozničkih redova, razmatranje uvođenja jedinstvenog načina naplate cestarina, razvoj zračnih i pomorskih luka te povezivanje obale i otoka kao i otoka međusobno. Sto se tiče mjere Ro.12 koja se odnosi na povećanje kapaciteta -namjenske trake za javni prijevoz između Zagreba i Karlovca, sektor turizma ostaje zainteresiran za proširenje te dionice autoceste kao osnovne poveznice turističkog prometa prema jadranskoj Hrvatskoj kao i za promjenu sustava naplate cestarina.	Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar se prihvaća te je tekst Strategije izmijenjen.

	<p>Budući da je navedena mjera za sada označena kao neusklađena sa ciljevima Strategije, Ministarstvo turizma predlaže da se svake tri godine izvrši izračun saturacije prometa na navedenoj dionici autoceste kako na godišnjoj razini tako i na razini ljetnih mjeseci, uključujući i migraciju lokalnog stanovništva te provjeri isplativost zahvata proširenja sa četvertračne u šestotračnu dionicu autoceste.</p>	
	<p>Studija je kvalitetan dokument koji je na strateškoj razini definirao mjere zaštite okoliša provedbe Strategije obzirom na sve sastavnice okoliša te na turizam i socio-ekonomske značajke, što smatramo dodanom vrijednošću dokumenta koji se primarno odnosi na zaštitu okoliša, a koji je ispravno prepoznao utjecaj provedbe Strategije i na sektor turizma i na stanovništvo.</p>	<p>Nadležno tijelo je suglasno sa Strateškom studijom.</p>
<p>MINISTARSTVO GRADITELJSTVA I PROSTORNOG UREĐENJA-Uprava za prostorno uređenje, pravne poslove i programe Europske unije (KLASA: 350-01/17-02/264, URBROJ: 531-05-1-17-2, 06. srpnja 201</p>	<p>Povodom vašeg dopisa u kojem tražite mišljenje ovog Ministarstva na Stratešku procjenu utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030., a nakon izvršenog uvida u sadržaj predmetne strateške procjene, utvrđeno je da ovo Ministarstvo u okviru svojih nadležnosti nema primjedbi na Istu.</p>	<p>Nadležno tijelo je suglasno sa Strateškom studijom.</p>
<p>PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA, GRAD RIJEKA-Odjel gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem, Direkcija za razvoj, urbanizam i ekologiju (KLASA: 350-03/17-03/13,URBROJ: 2170/01-01-10-17-2,07. srpnja 2017.</p>	<p>• segment željezničkog prometa točka 2.3. željeznički promet, Hipoteza 2.3.1., Glavni nalazi', u ovom dijelu teksta (u drugoj alineji) navedeno je "da se mogu očekivati više stope rasta teretnog prijevoza od onih koje su uobičajene ako se Zagreb razvije u teretno prometno čvorište". Smatramo da je formulacija neodgovarajuća, jer zbog zahvata koji su u tijeku u luci Rijeka stope rasta teretnog prijevoza svakako će rasti, nevezano na razvoj teretnog terminala u Zagrebu - prometni model zasigurno je i pokazao ovakve rezultate (ukoliko nije, postavlja se pitanje ispravnosti prometnog modela u ovom dijelu). U Napomenama (ispod tablice 13) je navedeno da "Razvoj i modernizacija željezničke infrastrukture ne prati razvoj i modernizaciju riječke luke" što je svakako točno. Međutim, unutar hipoteze 2.3.1. treba posvetiti puno više pozornosti temi razvoja i modernizacije željezničke pruge između Zagreba i Rijeke. Potrebno je detaljnije elaborirati nedostatke današnje željezničke veze (a što je ovdje opisano samo jednom rečenicom), ukazati na vezu porasta lučkog tereta i željezničkog teretnog prometa na ovom pravcu, te ukazati na potrebu pokretanja izgradnje nove željezničke pruge. U ovoj hipotezi izgradnja nove pruge nije spomenuta što derogira velik broj aktivnosti te izrađene i usvojene dokumente. Planiranjem izgradnje nove željezničke pruge na ovom pravcu postavljena hipoteza će biti potpuno usklađena s ciljem izrade nove prometne strategije koja je navedena u odluci o izradi, da je "Strategija dokument kojim se utvrđuje srednjoročni i dugoročni razvoj u Republici Hrvatskoj i koji predstavlja kvalitativni pomak u odnosu na postojeće stanje i ostvarenje nove faze, a to je povećanje kvalitete prometnog sustava i same prometne infrastrukture". Također, potpuno je u skladu u skladu i sa EU dokumentima infrastrukturnog, logističkog i</p>	<p>Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar se prihvaća , rečenica izmijenjena : mogu se očekivati više stope rasta teretnog prijevoza od onih koje su uobičajena ukoliko se Zagreb razvije u teretno prometno čvorište</p>

	<p>operativnog jačanja željezničke komponente radi promjene raspodjele prometa u prilog željezničkog i pomorskog prometa (što je opet navedeno i Strategiji pod ciljem G02).</p>	
	<p>točka 2.3.2. u Hipotezi iza Zagrebu dodati "i Rijeci".  U točki: Glavni nalazi dopuniti nalazom:  "Postojeća željeznička pruga u Rijeci je vrlo dobro položena unutar prostora grada u smislu uspostavljanja javnog prijevoza željeznicom na području riječke aglomeracije te predstavlja vrijedan ali danas nedovoljno iskorišten prostorni i infrastrukturni resurs."  Obrazloženje: važnost ove dopune odnosi se na to da su aktivnosti na ovom projektu pokrenute pred nekoliko godina a upravo je u tijeku izrada projektne dokumentacije za rekonstrukciju i izgradnju drugog kolosjeka, obnovu i modernizaciju na pružnoj dionici Škrljevo-Rijeka-Jurdani. Svrha ovog projekta je osiguranje potrebnih kapaciteta željezničke infrastrukture za povećanje teretnog prometa i uspostavljanje javnog gradsko - prigradskog prijevoza željeznicom (investitor projekta je HŽ Infrastruktura, partneri u projektu su Primorsko goranska županija, Grad Rijeka, Grad Bakar, Općina Matulji; projekt se financira iz CEF fonda).</p>	<p>Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.  Komentari se prihvaćaju te je Strategija izmijenjena na način da se predloženi tekst dodao u sklopu hipoteze 2.3.2.</p>
	<p>točka 4.2.2. Mjera R4  U ovoj mjeri nije jasno iskazana potreba povećanja kapaciteta u željezničkom čvorištu Rijeka koja je nužna za uvođenje gradsko - prigradskog željezničkog putničkog prometa i povećanja teretnog prometa iz lučkih terminala (u tekstu je navedeno da "postoji potencijal za reorganizaciju" čvora pa postavljamo pitanje da li je ovakva formulacija odgovarajuća odnosno dovoljna da bi podrazumijevala odnosno omogućila rekonstrukciju i izgradnju drugog kolosijeka postojeće pruge Škrljevo - Rijeka - Šapjane i uvođenje gradsko - prigradskog javnog prijevoza željeznicom).</p>	<p>Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.  Komentar se ne prihvaća. U tekstu mjere R.4. predviđeno je poboljšanje veza sa Slovenijom, no konkretne mjere, odnosno budući projekti moći će se definirati nakon završetka Masterplana funkcionalne regije.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>segment cestovnog prometa Točka 4.2.3. Cestovni promet; Mjere</li> </ul> <p>U mjerama koje se odnose na elemente cestovne mreže nedostaje prometnica koja je vrlo bitna sastavnica riječkog cestovnog čvora: državna spojna lučka cesta D403 (A7 - luka Rijeka) kao dio TEN-T koridora koji ima svoj završetak u luci Rijeka odnosno kontejnerskom terminalu Zagrebačka obala. Naime, bez obzira na to što se planira povećanje prijevoza lučkih tereta željeznicom ostaje komponenta lučkog tereta vezana uz cestovni prijevoz, te je izgradnja ceste D403 sastavni dio strateških projekata državne razine, uz rekonstrukciju teretnog kolodvora Rijeka i izgradnju kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali. Potrebne studije i projekti za ovu prometnicu su izrađeni a cesta treba biti izgrađena istovremeno sa početkom rada kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali.</p>	<p>Komentar se ne prihvaća. U Strategiji je spojna lučka cesta D403 jasno istaknuta u sklopu mjere Ro.10. kao i činjenica da je opravdanost te ceste dokazana izrađenom i usvojenom Studijom opravdanosti.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>segment pomorskog prometa Točka 4.2.5. Mjera M5</li> </ul> <p>Mjera ima naziv "Poboljšanje dostupnosti otoka". Smatramo da se dostupnost i povezanost pomorskim prijevozom ne može odnositi samo na povezivanje otoka s kopnom i povezivanje između samih otoka, već se treba odnositi na povezivanje naselja koja su smještena na samoj obali (navesti ćemo primjer - ova mjera mora omogućiti razvoj javnog pomorskog prijevoza kao pomorska linija koja povezuje Rijeku, Opatiju, Lovran i M.Dragu). U tom smislu treba ovu mjeru dopuniti.</p>	<p>Komentar se ne prihvaća. Povezanost pomorskim prijevozom općenito, a ne samo sa i između otoka pokrivena je mjerom M.7. Razvoj drugih luka (npr. Korčula, Pula...) čiji je fokus na razvoju luka od županijskog i lokalnog značaja općenito.</p>

	<p>ostale napomene:</p> <p>- točka 2.2.1. bilo bi poželjno odijeliti tramvajski promet od autobusnog - tramvajski promet prisutan je samo u gradu Zagrebu te sa dvije linije u Osijeku i ne može ga se smatrati podatkom koji prikazuje stanje u RH (npr. prikaz 24.), nema podatka za starost tramvajskog voznog parka, koji postoji za želj. i autobuse; iza prikaza 27. ... Riječ je o prijevoznicima u vlasništvu gradova i općina, u ovom dijelu teksta potreban je ispravak: U Rijeci i susjednim jls postoji 57 autobusnih linija kojom upravlja prijevoznik Autotrolej d.o.o. iz Rijeke.</p>	<p>Komentar se ne prihvaća. U grafičkim prikazima u sklopu hipoteze 2.2.1. tramvajski i autobusni prijevoz jasno su odvojeni (tablica 4 i prikaz 26).</p>
<p>ZADARSKA ŽUPANIJA- Upravni odjel za prostorno uređenje; Zaštitu okoliša i komunalne poslove (KLASA: 900-03/17-01/1, URBROJ: 2198/1-07/1-17-121, 05. srpnja 2017.)</p>	<p>Naime, unutar specifičnih ciljeva koji vrijede za sve prometne sektore naveden je specifični cilj SO3 – Poboljšati dostupnost udaljenih dijelova Hrvatske (npr. otoka, Južne Dalmacije...) za koji predlažemo da bude na odgovarajući način zastupljen i unutar specifičnih ciljeva za cestovni prijevoz te s tim povezanim mjerama te predlažemo dodavanje cilja približnog naziva:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poboljšati cestovnu povezanost otoka s kopnom, otoka međusobno te naselja na otocima međusobno sa svrhom ublažavanja izoliranosti i povećanju sigurnosti</li> </ul> <p>Na predloženi specifični cilj nadovezala bi se odgovarajuća s njim povezana mjera unutar poglavlja 4.2.3 Cestovni prijevoz.</p> <p>Također, ukoliko bi se predložene nadopune bile prihvaćene, iste bi na odgovarajući način trebale biti obrađene i u Strateškoj studiji.</p> <p>Ovo mišljenje Upravnog odjela za prostorno uređenje, zaštitu okoliša i komunalne poslove naslanja se na odrednice razvoja prometnog sustava sadržanog u Prostornom planu Zadarske županije.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave.</p> <p>SO3 – Komentar se djelomično prihvaća, naime mjere i ciljevi unutar strategije predviđaju poboljšanje svih vidova prometa na otocima, prema otocima, i između otoka a naročito kroz mjere M6, M7. Kroz koncept funkcionalnih regija kod kojih je Zadarska županija nositelj izrade Masterplana funkcionalne regije sjeverna Dalmacija detaljnije će se utvrditi potrebne intervencije. Strategija prometnog razvoja se bavi internacionalnim/nacionalnim prometom dok se kroz koncept funkcionalnih regija detaljnije obrađuje lokalni / regionalni promet</p>
	<p>Želimo još jednom istaknuti nekoliko glavnih točaka koncepcije razvoja prometa Zadarske županije, a koje su već ranije dostavljane pri izradi Strategije prostornog uređenja RH, Programa prostornog uređenja RH te pri izradi radnog nacrtu Strategije prometnog razvoja RH:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• potreba bolje prometne povezanosti otoka s kopnenim dijelom Zadarske županije s posebnim naglaskom na cestovnu povezanost mostovima/tunelima/tunelskim mostovima,</li> <li>• planiranje i izgradnja željezničkih obilaznica (Bibinje) kao i stvaranje planskih preduvjeta za buduću Jadransku željeznicu,</li> <li>• potreba dovršetka započetih infrastrukturnih projekata u pomorskom prometu (putnička luka Gaženica) kao i unapređenje postojeće lučke infrastrukture,</li> <li>• daljnji razvoj i povećanje kapaciteta zračne luke Zemunik (produljenje uzletno – sletne staze)..</li> </ul>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. te je strateška studija revidirana sukladno verziji Strategije nakon provedene javne rasprave.</p>
<p>FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI- Ured za projekte i transfer tehnologija (KLASA: 303-2/17-</p>	<p>U posljednjih desetak godina ne postoji dokument Europske unije o prometnim politikama i slično, koji ne ističe presudni značaj primjene koncepta inteligentnih transportnih sustava (ITS) u prevladavanju nagomilanih problema prometa i transporta u članicama Europske unije. Prije svega ukazuje se na mogućnost ITS-a u području sigurnosti prometa, učinkovitosti prometnog sustava (zagušenje prometa), ekologiji (emisije), zaštiti učesnika i prometne infrastrukture i sl. U međuvremenu je i u</p>	<p>Komentar se ne prihvaća. U Strategiji je kao jedan od općih ciljeva navedeno: cilj CO8 – Poboljšati integraciju prometnih modova u Hrvatskoj (upravljanje, ITS, VT MIS, P&amp;R itd.). Također, neke od mjera izričito predviđaju razvoj ITS-a (npr. U.21. Upravljanje prometom i logistikom i informiranje, Ro.21.</p>

<p>01/87,URBROJ: 251-76-01-17-2, 10. srpnja 2017.)</p>	<p>Republici Hrvatskoj pokrenut čitav niz aktivnosti u ovom području. Posebno treba istaknuti uvođenje ITS-a u Zakon o cestama (Hrvatski sabor na sjednici od 19. travnja 2013. godine) te usvajanje Nacionalnog programa za razvoj i uvođenje inteligentnih transportnih sustava (ITS) u cestovnom prometu za razdoblje od 2014 do 2018. godine (Vlada Republike Hrvatske od 3. srpnja 2014. godine). U predloženoj Strategiji ovaj koncept skoro potpuno izostavljen. Navodi se na par mjesta u potpuno nebitnom kontekstu.</p> <p>Termin ITS se najčešće spominje kroz IT opremu (hardware), a ne kroz odgovarajuće aplikacije i usluge što je puno važnije. I danas u RH ima puno ITS opreme, ali nedostatan odgovarajućih ITS usluga. Dakle, strategija nije korisnički orijentirana, što je pogrešan pristup. Ovdje se ipak radi o Strategiji prometa, a ne Strategiji prometne infrastrukture. ITS u suvremenoj klasifikaciji prometnih sektora Europske Unije predstavlja zasebnu cjelinu (vidi npr. organizaciju Direktorata za transport EC; Zakon o ITS-u Republike Austrije i sl.). U tom smislu, u ovom dokumentu je to tako trebalo i predstaviti: kao zaseban sektor s potrebnim analizama.</p>	<p>Upravljanje i nadzor prometa, brojanje prometa i informacijski sustav, M.21. Upravljanje prometom IT sustavom, VT MIS, e-Navigation), dok je u nekima inkorporiran kao dio koji je potrebno unaprijediti ili uvesti uz izgradnju prometne infrastrukture (npr. U.2. Razvoj infrastrukture).</p>
	<p>Terminologija: Ne koristi se konzistentno točni naziv: inteligentni transportni sustav. Na više mjesta se upotrebljava i naziv: inteligentni prometni sustav što ne odgovara već zakonski (Zakon o cestama, Pravilnik o znanstvenim i umjetničkim područjima, poljima i granama i sl.) i u praksi definiranom nazivu: inteligentni transportni sustav (npr. str. 43, 44, 89)</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Tekst Strategije je izmijenjen sukladno komentaru u cijeloj Strategiji</p>
	<p>Str 156. 3.1. Opći ciljevi Navedene su opći ciljevi bez ikakvog strategijskog redoslijeda. U ovakvim dokumentima redoslijed pojedinih nabrojavanja ima posebno značenje, jer on ukazuje i na odnos donositelja Strategije prema nekim prioritetima, a to je i cilj svake strategije. Ako je svejedno koji je (redoslijed) prioriteta onda i ne treba strategija. Npr. cilj G06 je puno važniji nego svi prethodno nabrojani. Nedostaju opći ciljevi. Povećati učinkovitost hrvatskog prometnog sustava, i sl.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar se ne prihvaća jer su ciljevi pravilno numerirani te su proizašli iz potvrđenih hipoteza.</p>
	<p>Str 157. 3.2. Specifični ciljevi Različiti specifični ciljevi imaju istu oznaku. U oznaku treba unijeti pripadnost pojedinom području: npr. SO3cp za cestovni prijevoz i sl.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar se ne prihvaća jer su za svaki vid prometa definirani specifični ciljevi te je upotrijebljena adekvatna numeracija.</p>
	<p>Str 198. 5.3. Cestovni promet (Tablica 35: Popis ciljeva u cestovnom prometu, Tablica 36: Pregled veza ciljeva i mjera u cestovnom prometu) Nedovoljno je istaknuta mogućnost rješavanja nekih od specifičnih problema, npr. sezonalni karakter prometa (vidi hipotezu 2.1.6.) kroz ITS rješenja. To se posebno odnosi na većinu turističkih destinacija.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar se ne prihvaća jer je mogućnost rješavanja specifičnih problema utvrđenih kroz hipoteze prikazana kroz mjere.</p>



	<p>4.2.2. Željeznički promet</p> <p>Načelno treba reći da ako je već prometni model podloga za završnu verziju strategije, gdje se vidi uloga razvoja prometnih podsustava bilo pojedinačno bilo integrirano u razvoju gospodarsko – socijalnog okruženja RH kako na razini funkcionalnih regija tako i na razini države članice EU?</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.</p> <p>Komentar se ne prihvaća jer su za potrebe NPM prikupljeni gospodarsko-socijalni podaci za duži niz godina kako u RH tako i na razini EU.</p>
	<p>Mjera R.1 do R.10 – uopćeno bez jasnih značajki projektirane brzine! U današnjem željezničkom prometu brzina je <i>conditio sine qua non</i>. Na nizinskim dijelovima projektirana brzina 200km/h, u pesimističnoj prognozi 160km/h, potrebno je naglasiti da se radi o koridorskim prugama Europske unije.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.</p> <p>Komentar se ne prihvaća budući da se za potrebe tih mjera izrađuju studije te ostala dokumentacija kroz koje će se utvrditi projektna brzina.</p>
	<p>Mjera R.13 – mora izrekom pisati povezivanje željeznicom</p> <p>Mjera R.14 – mora pisati da će se Zagreb Glavni kolodvor razviti u nacionalni željeznički čvor koji će predstavljati centralni Intermodalni čvor Grada Zagreba (tramvaj, autobus, taxi, bicikli i pješaćenje).</p> <p>Također nigdje se ne spominje Zagreb Zapadni kolodvor koji predstavlja usko grlo zapadnog dijela željezničke mreže i potencijalno zapadni intermodalni čvor Grada Zagreba</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.</p> <p>Komentar se djelomično prihvaća, naime mjera R13 je pokrivena općom mjerom G2 , opis mjere je izmijenjen no ne navodi se kojim vidom prometa je potrebno povezati Zračne luke budući da su u tijeku izrade koncepta funkcionalnih regija putem kojeg će se dobiti odgovor , koji je najbolji način povezanosti navedenih zračnih luka.</p> <p>Komentar se ne prihvaća, opis mjere podrazumijeva navedeno iz komentara.</p> <p>Zagreb Zapadni kolodvor – komentar se ne prihvaća jer je isti obrađen kroz hipotezu 2.3.2.</p>
	<p>Mjere R.17 i R.18 potrebno je ujediniti u jednu mjeru. Regionalni i lokalni željeznički promet. Prema svim strateškim dokumentima željeznica je kraljeznica razvoja prometnog sustava, dakle jednako su važne i sve regionalne odnosno lokalne željezničke pruge. Definirati projektiranu brzinu na 100km/h.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.</p> <p>Komentar se ne prihvaća jer je neke od pruga potrebno elektrificirati dok na ostalim postoji potreba za modernizacijom, elektrifikacijom i spajanjem s drugim prugama.</p>
	<p>Mjera R.19 – promašeno. Tehnologija željezničkog prometa se značajno promijenila te sadašnji Zagreb Ranžirni kolodvor (trenutno na kapacitetu od 8%) u potpunosti može zadovoljiti buduće izazove.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.</p> <p>Komentar se ne prihvaća. To što je ranžirni kolodvor trenutno na 8% kapaciteta ne znači da se ne može očekivati povećanje korištenja kapaciteta. Trenutno su brojna ulaganja u luci Rijeka koja nude mogućnost povećanja količine roba te se isto reflektira i na čvor Zagreb kao glavni čvor željezničke mreže u Hrvatskoj. HŽI je izradio analizu postojećeg stanja čvora Zagreb te će se dodatnim studijama procijeniti daljnji razvoj.</p>
	<p>Mjere R.20 do R.25 – kada se nešto „pokriva“ općom mjerom na koji način će se obaviti kontrola?</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.</p> <p>U Strategiji 2014.-2030. postojalo je više mjera koje su</p>

		se u ovoj verziji Strategije prebacile u opće mjere budući da su iste za sve vidove prometa.
Stranica 103 (word dokument);Obilaznica Zagreba Budući da postoji potražnja lokalnog prometa na postojećoj obilaznici, treba ocijeniti opcije uvođenja zatvorenog sustava naplate cestarine na obilaznici i gradnja paralelne ceste u koridoru postojeće obilaznice koja bi preuzela lokalni promet s ciljem smanjenja količine lokalnog prometa na autocesti i povećanja protočnosti tranzitnog prometa. Ovo je pogrešna pretpostavka. Lokalni promet je prisutan na obilaznici jer je gužva na gradskoj prometnoj mreži. U koridoru postojeće obilaznice nema smisla izgradnja nove ceste. Treba povećati propusnu moć Ljubljanske – Slavonske i Zagrebačke avenije denivelacijom raskrižja i onda će se smanjiti opterećenje obilaznice lokalnim prometom. U slučaju dodatnog povećanja prometa na obilaznici treba graditi treću traku a ne novu cestu. Zatvoreni sustav naplate na Zagrebačkoj obilaznici je nemoguć.	Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar se djelomično prihvaća , tekst će se izmijeniti na način : treba ocijeniti opcije uvođenja sustava naplate cestarine na obilaznici kao i gradnju paralelnih cesta ili proširenje postojeće obilaznice kako bi se lokalni promet mogao preusmjeriti s ciljem povećanja protočnosti tranzitnog prometa. Procjena potrebe denivelacije cesta u Gradu Zagrebu je predmet Masterpana funkcionalne regije unutar kojeg se promatra lokalni/regionalni promet dok se Strategija bavi internacionalnim/nacionalnim prometom	
Mjera G3 Element vezan za sigurnost cestovnog prometa uskladiti s Direktivom EU 2008/96 o sigurnosti cestovne infrastrukture. Naglasiti potrebu revizije sigurnosti u fazi plana, studije, projektne dokumentacije i u prvih 2 mjeseca uporabe ceste te periodičke preglede cesta svakih 3-5 godina. Važni element sigurnosti prometa u urbanim područjima su raskrižja. Potrebno je spomenuti unaprjeđenje prometa na raskrižjima prometno tehničkim mjerama jer se najviše prometa događa na raskrižjima. Važna stvar u gradovima je unaprjeđenje prometne sigurnosti u zoni škola. To je sada trend u EU.	Komentar za mjeru se prihvaća , dodan tekst unutar opisa mjere pod cestovnu sigurnost : Komisija je kao opći cilj postavila nulti broj nesreća sa smrtnim slučajevima do 2050 godine . Revizija cestovne sigurnosti mora se uskladiti sa Direktivom 2008/96 o sigurnosti cestovne infrastrukture . Također izmijenjena rečenica : gradnjom novih pješačkih staza, odnosno nogostupa kojima bi se omogućila lakša pristupačnost kolodvorima, terminalima i stajalištima u javnom prijevozu, također potrebno je obratiti pozornost na prometno tehničke mjere na raskrižjima gdje se odvija većina prometa u gradskom prometu	
Mjera G6 Spomenuti povećanje energetske učinkovitosti u gradskom prometu rješavanjem uskih grla. Jer u zastojevima se troši puno energije tijekom stajanja vozila.	Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar se ne prihvaća , navedeno je već spomenuto u samom opisu mjere , mjera se odnosi na sve sektore prometa uključujući i gradski promet.	
Mjera G14 Spomenuti centralnu prometnu pristupnu točku kao jedinstveno mjesto prikupljanja i distribucije prometnih podataka u Hrvatskoj i iz ostali zemalja.	Komentar se prihvaća , dodana rečenica na kraj opisa mjere : Potrebno je razmotriti mogućnost planiranja centralne pristupne točke kao jedinstvenog mjesta prikupljanja i distribucije prometnih podataka u RH i iz ostalih zemalja u okruženju	

	<p>Mjera U.2-Spomenuti urbane cestovne tunele u velikim gradovima. Većina europskih gradova je tako riješila problem cestovnih vozila koje nikako nije bilo moguće eliminirati alternativnim oblicima prometa. Također, spomenuti javne garaže i smještanje parkiranih vozila u takve garaže, a površinu na ulici dati pješacima i biciklistima umjesto parkiranim vozilima.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar se ne prihvaća , opis mjere već podrazumijeva sve navedeno iz komentara</p>
	<p>Mjera Ro1.- Mrežu graditi u skladu s prometnim potrebama i gospodarskim mogućnostima. Da se ne investira u infrastrukturu na kojoj neće biti prometa.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar se ne prihvaća , naime planirana dionica već ima osigurano financiranje i jedan je od prioriteta MMPI-a kao i Europske unije sa ciljem povezivanja sa susjednim zemljama ne članicama EU.</p>
	<p>Mjera Ro.5- Biti oprezan sa završetkom ove autoceste. Trenutno na njoj ima jako malo prometa, a i trendovi za budućnost nisu optimistični.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar se prihvaća, primljeno na znanje.</p>
	<p>Ro.9-Na D2 čim prije provesti detaljnu reviziju cestovne sigurnosti i prometno tehničkim mjerama povećati sigurnost prometa.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar se prihvaća , već su pokrenute studije izvedivosti kao i koncept funkcionalnih regija kojima se analizira postojeće stanje te kroz studije izvedivosti se pronalaze najbolja rješenja za pojedine probleme na D2</p>
	<p>Ro.11-Prioritetno riješiti vezu Grad Dubrovnik Zračna luka Dubrovnik.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Komentar se prihvaća , HC.d.o.o. izrađuje potrebnu dokumentaciju</p>
	<p>Ro.21-Unaprjeđenje sustava upravljanja prometom je prije svega nužno u velikim gradovima.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.</p>
	<p>Teme koje bi još trebalo dodatno razraditi u strategiji: Veze prema Europi preko Slovenije U suradnji sa EU i susjednim zemljama potencirati jačanje veza preko Slovenije s ostatkom Europe. Za RH je važna dionica u Sloveniji – autocesta od Plovanije do Kopra (u postupku uvođenja u državni prostorni plan Slovenije). Kako bi se Hrvatska iz pravca Rijeke povezala na europsku autocestovnu mrežu nedostaje veza između graničnog prijelaza Rupa i slovenske autoceste A1 (Ljubljana – Koper). Spoj na ovu autocestu optimalan je na području Postojne (Rupa – Postojna). Za ovu dionicu planira se izrada prostorno planske dokumentacije do 2020. Za Hrvatsku je od velike važnosti i spoj od Rijeke (Pasjaka) do Trsta. Na ovom pravcu na slovenskoj strani (uz hrvatskih oko 6 km) nedostaje oko 30 km autoceste. U planovima Slovenije nema predviđene autoceste na ovom koridoru. Budući da je Sloveniji prioritetniji pravac od Rijeke prema Ljubljani teško je očekivati da će Slovenija samostalno izgraditi autoceste na oba pravca. Prilika za ovu prometnu vezu,</p>	<p>Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030 Komentari se prihvaćaju no ne kao izmjena postojeće strategije jer MMPI nije u mogućnosti planiranja razvoja Autocesta u drugim državama, već kao mogućnost razgovora s nadležnim ministarstvima iz drugih državama s ciljem utvrđivanja zajedničke prometne politike.  MMPI već aktivno sudjeluje u radnim skupinama za Jadransko – Jonsku Strategiju</p>

	<p>izrazito važno za Hrvatsku, je izgradnja Jadransko – jonske autoceste.</p> <p>Promet u gradovima 80% prometa i putovanja se odvija na području gradova. S nacionalne razine i preko EU fondova sustavno potpomagati razvitak prometnih sustava gradova. Posebno velikih i srednjih gradova. Jer takvi gradovi nemaju dovoljno novca za rješavanje svojih problema bez pomoći nacionalne / europske razine. Ceste između gradova su u pravilu dobro razvijene i uređene ali su problemi u gradovima. Imamo na stotine kilometara gradskih cesta koje su puno opterećenije od nekih dionica autocesta i državnih cesta a o njima se sustavno ne brine s nacionalne razine.</p>	<p>Promet u gradovima Komentar se ne prihvaća , naime nacionalna Strategija se bavi sa internacionalnim/nacionalnim prometom dok se kroz koncept funkcionalnih regija i SUMP-ova detaljnije sagledava lokalni/regionalni promet. Sve navedeno obradit će se kroz navedene koncepte.</p>
<p>KRAPINSKO-ZAGORSKA ŽUPANIJA- Upravni odjel za gospodarstvo, poljoprivredu, promet, komunalnu infrastrukturu i EU fondove (KLASA: 340-05/17-01/09, URBROJ: 2140/1-06-17-02, 07. srpnja 2017.)</p>	<p>Temeljem gore navedenog dopisa, obavještavamo Vas da Upravni odjel za gospodarstvo, poljoprivredu, promet, komunalnu infrastrukturu i EU fondove Krapinsko-zagorske županije iz područja svojeg djelokruga nema primjedbi na Stratešku procjenu utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.</p>	<p>Nadležno tijelo je suglasno sa Strateškom studijom.</p>
<p>PRIMORSKO – GORANSKA ŽUPANIJA-Upravni odjel za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša (KLASA: 351-01/17-04/35 URBROJ: 2170/1-03-08/1-17-2, 25. srpnja 2017</p>	<p>Mišljenja smo da je Strateška studija u dijelu koji se odnosi na ocjenu postojećeg stanja okoliša, procjenu utjecaja Strategije prometnog razvitka na okoliš i Glavnu ocjenu prihvatljivosti Strategije za ekološku mrežu cjelovita i kvalitetna. Međutim, držimo da mjerama zaštite okoliša nije odgovoreno na sve procijenjene utjecaje. Iako je procijenjen umjeren do visok utjecaj prometa na zrak i visok pritisak stakleničkih plinova nema mjera zaštite zraka. Vezano na buku, potvrđuje se da je više od 40% stanovništva izloženo prekomjernim razinama buke iz prometa, a izuzev konstatacije da su karte buke izrađene i bukobrani postavljeni samo uz autoceste, mjere zaštite od buke su izostale. Budući se Strategijom prometnog razvitka planiraju opsežne mjere unaprjeđenja prometnog sustava na kopnu, rijekama i moru koje obuhvaćaju gradnju i nadogradnju postojeće cestovne i željezničke mreže, razvoj aerodroma i luka držimo da je za većinu navedenih „općih mjera Strategije“ na strateškoj razini procjene utjecaja na okoliš osobito trebalo propisati za razvoj luka, realizaciju projekta „morske autoceste“, za gradnju objekata za preuzimanje goriva s brodova te za gradnju terminala za opasne tvari i objekata za gospodarenje otpadom. Uz navedeno, napominjemo da je problem utjecaja balastnih voda na more jasno istaknut, ali u vezi s tim mjere zaštite mora nisu naznačene. Treba napomenuti da su u tablici 7.2.1. Analiza općih mjera Strategije pod „Procjenom utjecaja mjera na okoliš“ kod pojedinih mjera navedene mjere zaštite okoliša, ali iste bi trebale stajati u poglavlju 8. Mjere zaštite okoliša. Neprihvatljivo je da za provedbu Strategije prometnog razvitka – strateškog dokumenta za koji je</p>	<p>1. Vezano za zaštitu zraka, poglavlje 3.1.1. Strateške studije nadopunjeno je Procjenom trenutnog stanja u Republici Hrvatskoj po vrstama alternativnih goriva i granama prometa (izmjene se nalaze na 15 i 16 stranici), te je, na stranici 333, propisana mjera: „Mjere planirane Strategijom, provoditi sukladno Nacionalnom okviru politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu - NOP (NN 34/17) i strateškim dokumentima i poticajnim mjerama jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave koji se odnose na uspostavu infrastrukture za alternativna goriva koji su sadržani u navedenom Nacionalnom okviru.“ Sukladno tome određeni su pojedinačni ciljevi za infrastrukturu za električnu energiju i prirodni plin, odnosno naselja, građevinska područja naselja odnosno gradske/prigradske aglomeracije i druga gusto naseljena područja i mreže koje će, u skladu s potrebama tržišta, biti opremljena infrastrukturom za električnu energiju i prirodni plin. Stoga, sukladno NOP-u, mjera propisana Strateškom</p>

	<p>potvrđeno da će imati utjecaje na okoliš i kvalitetu života ljudi nema potrebe za praćenjem stanja okoliša.</p>	<p>studijom obuhvaća slijedeće:</p> <p>Električna energija</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2020. godina – minimalno 296 utičnih mjesta (222 AC minimalne snage 22/(11) kW, 74 DC minimalne snage 50 kW); na 164 punionice</li> <li>• 2025. – minimalno 602 utična mjesta (434 AC minimalne snage 22/(11) kW, 168 DC minimalne snage 50 kW); na 348 punionica</li> <li>• 2030. – minimalno 806 utičnih mjesta (554 AC minimalne snage 22/(11) kW, 252 DC minimalne snage 50 kW); na 479 punionica</li> <li>• optimalan broj lokacija za punionice 2030. godine dostiže nešto manje od 300 lokacija.</li> </ul> <p>Ukapljeni prirodni plin</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• do 31. prosinca 2025. godine infrastruktura za prekrcaj i opskrbu UPP-a u morskim lukama mora biti dostupna u Rijeci, osim ako se do 2020. godine ne pokaže potpuni nedostatak potražnje za ovim oblikom goriva.</li> <li>• S ciljem omogućavanja prometovanja plovilima na unutarnjim plovnim putovima ili morskim brodovima u cijeloj osnovnoj mreži TEN-T, do 31. prosinca 2030. godine infrastruktura za prekrcaj i opskrbu UPP-a u lukama unutarnjih voda mora biti dostupna u Vukovaru i Slavonskom Brodu, osim ako se do 2025. godine ne pokaže potpuni nedostatak potražnje za ovim oblikom goriva.</li> <li>• S ciljem omogućavanja prometovanja plovilima na unutarnjim plovnim putovima ili morskim brodovima na glavnim plovnim putovima, do 31. prosinca 2030. godine infrastruktura za prekrcaj i opskrbu UPP-om mora biti dostupna u Puli, Zadru, Šibeniku, Splitu, Pločama i Dubrovniku, osim ako se do 2025. ne pokaže potpuni nedostatak potražnje za ovim oblikom goriva.</li> <li>• S ciljem omogućavanja prometovanja teških teretnih vozila po glavnim cestovnim prometnim pravcima RH, do 31. prosinca 2025. godine infrastruktura za opskrbu teških teretnih vozila UPP-om mora biti dostupna na rubnim dijelovima gradova Zagreba i Rijeke, a do 31. prosinca 2030. godine na rubnim dijelovima gradova</li> </ul>
--	--	--

		<p>Zadra, Splita, Ploča, Slavonskog Broda i Osijeka, osim ako se do 2020. godine za Zagreb i Rijeku i do 2025. godine za ostale nabrojane gradove ne pokaže potpuni nedostatak potražnje.</p> <p>Stlačeni prirodni plin</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• do 2020. godine punionice moraju biti dostupne u Puli, Rijeci, Zadru, Šibeniku, Splitu, Dubrovniku, Karlovcu, Sisku, Osijeku, Varaždinu, Čakovcu i Zagrebu. Punionice moraju biti dostupne na minimalno 13 lokacija, u obliku kompresorskih sustava s mogućnošću istovremenog punjenja osobnih vozila, teretnih vozila i autobusa.</li> <li>• do 2025. godine punionice moraju biti dostupne uz glavne hrvatske cestovne pravce, s najmanjom dopuštenom udaljenosti između punionica od 150 km. Do 31. prosinca 2025. godine bit će dostupno 19 postaja na 11 lokacija, od kojih će se 8 lokacija nalaziti uz autoceste, a 3 na glavnim cestama.</li> </ul> <p>2. Buka, balastne vode, otpad</p> <p>Prostorno smještene mjere koje se odnose na prometnu infrastrukturu definirane su na temelju koridora, pa će se mjere zaštite od buke moći definirati na projektnoj razini kad će unutar planiranog koridora biti položena prometna infrastruktura.</p> <p>S druge strane značajan dio komentara koji se odnosi na morske luke (buka, otpad, balastne vode) mjerama zaštite okoliša obrađen je u drugim strateškim dokumentima, te se u tekstu ispod navode ti dokumenti:</p> <p>a) Program mjera zaštite i upravljanja morskim okolišem i obalnim područjem – definiran je niz od 11 deskriptora među ostalim i otpad i podvodna buka. Posebnim ciljem 3.7. Smanjivanje unosa energije u morski okoliš (podvodna buka) definirane su tri mjere zaštite, dok su posebnim ciljem 3.6. Smanjivanje rizika unosa stranih/invazivnih vrsta putem pomorskog prometa (balastne vode i morski obraštaj) također definirane tri mjere zaštite. Isto toliko mjera propisuje i Posebni cilj 3.3. Unaprjeđenje sustava upravljanja morskim otpadom.</p>
--	--	---

		<p>b) Nacionalni plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja - mjerama zaštite okoliša propisana je mjera izrade planova za upravljanje bukom, odlaganje otpada, upravljanje erozijom i sedimentacijom te uspostava programa „čistog zraka“ (clean air) za luke.</p> <p>c) Nacionalni plan razvoja luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku – u poglavlju Buka, između ostalog se navode podaci mjerenja buke za pojedinačna područja, pa je tako npr. za luku Rijeka navedeno slijedeće: Najnoviji podaci za područje luke Rijeka odnose se na mjerenja u okviru Gateway projekta financiranim od Svjetske Banke, a mjerenje razine buke definirano je za trogodišnji period (2014.-2017.).</p> <p>Ispitivanja razine buke provedena su na područjima pod upravom Lučke uprave Rijeka, Kontejnerskom terminalu Brajdica (u daljnjem tekstu: KT Brajdica) i gradilištu Kontejnerskog terminala Zagrebačka obala (u daljnjem tekstu: gradilište) na ukupno 6 mjernih mjesta, od čega su 3 mjerna mjesta smještena unutar i u okolini područja KT Brajdica, dok su u okolini gradilišta Kontejnerskog terminala Zagrebačka obala, 3 mjerna mjesta bila smještena unutar i u okolini gradilišta. Tablično prikazane vrijednosti pokazuju da se razine buke nalaze u okviru zakonski propisanih vrijednosti.</p> <p>Nacionalnim planom razvoja luka definiran je i set mjera koje se odnose na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• upravljanje bukom</li> <li>• gospodarenjem otpadom</li> <li>• gospodarenje vodama</li> </ul> <p>Praćenje stanja okoliša definirat će se prilikom procjene utjecaja točno definiranih projekata okoliš, iako je već i sad uspostavljen monitoring na razini države za praćenje kvalitete zraka (za područje PGŽ to je zona Lika, Gorski Kotar i Primorje te aglomeracija Rijeka), kao i monitoring za pojedine funkcionalne cjeline kao što je na primjer za Lučka uprava Rijeka gdje je</p>
--	--	---

		<p>uspostavljen monitoring slijedećih parametara:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ispitivanje razina buke – izvješće s mjernih točaka,</li> <li>• ispitivanje kvalitete zraka – izvješća o kvaliteti zraka sa mjernih točaka,</li> <li>• ispitivanje kvalitete mora – analiziranje prozirnosti, temperature mora, pH vrijednosti, slanosti, otopljenog kisika, mineralnih ulja, amonijaka, koliformnih bakterija, fekalnih koliformnih bakterija i fekalnih streptokoka,</li> <li>• ispitivanje kvalitete otpadnih voda – analiziranje pH vrijednosti, ukupne suspendirane tvari, kemijske i biokemijske potrošnje kisika, ukupnih mineralnih ulja, anionskih i neionskih deterdženata,</li> <li>• ispitivanje sedimenta morskog dna – Hg, Sn, Cd, Pb, Cu, Zn, Ni, Cr, As, Ag, PAH u površinskom sloju,</li> <li>• ispitivanje biološke raznolikosti mora – izvješće s podvodnih definiranih lokacija.</li> </ul> <p>Isto tako detaljnija analiza, procjena utjecaja, propisivanje mjera i praćenje stanja provest će se kroz koncept funkcionalnih regija kojom prilikom će se odrediti faze izgradnje i vremenski slijed aktivnosti, kao i potrebni tehnički parametri, uzimajući u obzir i gospodarske i ekološke aspekte</p>
<p>MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE- Uprava zračnog prometa, elektroničkih komunikacija i pošt</p>	<p>Hipoteza 2.5.1. Četvrti nalaz koji se odnosi na integrirani logistički koncept za prihvat prtljage turista smatramo suvišnim</p>	<p>Prihvaća se. Izbrisano iz studije</p>
	<p>Hipoteza 2.5.1. Strategija prometnog razvoja nije prikladan dokument za razrađivanje ove operativne aktivno</p>	<p>Prihvaća se. Izbrisano iz studije</p>
	<p>Hipoteza 2.5.1. Prometno-tehnološka rješenja u ovom smislu prvenstveno ovise o razini usluge koju zračni prijevoznici žele ponuditi kao i mogućnosti i isplativosti provedbe takve aktivnosti za sve čimbenike (prijevoznici, zračne luke, putnici</p>	<p>Prihvaća se. Izbrisano iz studije</p>
	<p>Hipoteza 2.5.3. Neophodno je ažurirati red letenja i ne fokusirati se samo na zimsku sezonu (npr. spomenuti Emirates liniju DXB-ZAG, Air Transat liniju YYZ-ZAG, Qatar Airways liniju DOH-ZAG, nove linije Croatia Airlines, dnevne letove za OSI</p>	<p>Prihvaća se, tekst hipoteze izmijenjen je na osnovi komentara.</p>
	<p>Hipoteza 2.5.3. U zadnji odlomak na str. 137. treba izmijeniti kako slijedi:”Zračnom lukom “Franjo Tuđman” trenutačno upravlja Koncesionar koji je u tu svrhu osnovao posebno društvo Međunarodna zračna luka Zagreb d.d.</p>	<p>Prihvaća se, tekst hipoteze izmijenjen je na osnovi komentara.</p>
	<p>Hipoteza 2.5.3. U dijelu teksta koji se odnosi na ZL Zagreb neophodno je navesti da to društvo pruža stručnu i tehničku pomoć Davatelju koncesije u provedbi Ugovora o koncesiji za izgradnju i upravljanje Zračnom lukom Zagreb između Republike</p>	<p>Prihvaća se, tekst hipoteze izmijenjen je na osnovi komentara.</p>



	Hrvatske i Međunarodne zračne luke Zagreb d.d.. ZL Zagreb nikako nije posrednik između Davatelja koncesije i Koncesionara.	
	Hipoteza 2.5.5. Sam naslov hipoteze i nalazi sadržani u istoj su pogrešni. Ne smije se tvrditi da sigurnosni standardi na mnogim ZL u RH ne odgovaraju zahtjevima EU. Ta tvrdnja je i pogrešna i tendenciozna. Sve zračne luke u RH (govorimo o međunarodnim ZL koje podliježu postupku certifikacije) su certificirane temeljem važećih i primjenjivih ICAO, EU i nacionalnih propisa te su uredno nadzirane od strane Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo. Proces tranzicije na certifikate temeljem EU Uredbe br. 139/2014 je u tijeku (npr. ZL Pula je već ishodila takav certifikat) i traje do kraja 2017. tako da je potpuno pogrešno tvrditi kao u hipotezi i nalazima kada je sam postupak još uvijek u tijeku. U konačnici, Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo je jedino mjerodavno tijelo koje može potvrditi usklađenost sa zahtjevima koji se odnose na sigurnost i zaštitu na ZL (posljedično i EASA tijekom standardizacijskih posjeta RH u području aerodroma, ali to je više sistemski nalaz)	Prihvaća se, tekst hipoteze izmijenjen je na osnovi komentara.
	Hipoteza 2.5.6. Sam naslov hipoteze i nalazi sadržani u istoj su pogrešni. ZL u RH su u procesu prilagodbe te imaju planove prilagodbe infrastrukture i točno definirane tokove putnika za Schengenski režim. Svi ovi planovi su usklađeni i koordinirani s nadležnim službama Ministarstva unutarnjih poslova. Važno je napomenuti da sve ZL ove aktivnosti financiraju svojim sredstvima, unatoč osiguranim sredstvima u Schengenskom fondu. Hipotezu treba brisati ili temeljito izmijeniti izričaj Odgovor: Komentar se djelomično prihvaća. U komunikaciji s EU komisijom postoji mogućnost sufinanciranja određenih intervencija vezanih uz Šengenski prostor te iz tog razloga je utvrđeno da postoji intervencija koju je potrebno provesti u tom smislu	Prihvaća se promjena izričaja hipoteze, tekst hipoteze je izmijenjen.
	Imajući u vidu da su preuzete iz važeće Strategije prometnog razvoja RH 2014-2030 mjere nisu ažurirane niti su u skladu s utvrđenim nalazima u ovom nacrtu (npr. A9 - priča se o novom putničkom terminalu kao planu iako je isti otvoren krajem ožujka o.g., A16 - restrukturiranje Croatia Airlines je završeno 2015., itd.)	Komentari se prihvaćaju, tekst je izmijenjen.
MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE- Uprava sigurnosti plovidbe	Stranica 154. i 155. Rečenicu: „Većina teretnog prijevoza u hrvatskim lukama odvija se u Luci Rijeka i Luci Ploče koje u ukupnom teretnom prijevozu svih hrvatskih luka sudjeluju s gotovo 90 posto." izmijeniti na način da glasi: „ Većina teretnog prijevoza u hrvatskim lukama odvija se u Luci Rijeka, Luci Ploče i Luci Split koje u ukupnom teretnom prijevozu svih hrvatskih luka sudjeluju s gotovo 90 posto. " Rečenicu: „U Luci Rijeka 2013. godine prevezeno je ukupno 8,7 milijuna tona tereta, a u Luci Ploče 2,7 milijuna tona tereta." izmijeniti na način da glasi: „U Luci Rijeka 2015. godine prevezeno je ukupno 11 milijuna tona tereta, u Luci Split 3,1 milijuna tona tereta, a u Luci Ploče 2,8 milijuna tona tereta.""	Prihvaća se Tekst Strategije izmijenjen je sukladno komentaru u cijeloj Strategiji.
	Komentar: Stranica 169. Rečenicu: „Većina teretnog prijevoza u hrvatskim lukama odvija se u Luci Rijeka i Luci Ploče, na koje zajedno otpada gotovo 90 posto ukupnog teretnog prijevoza svih hrvatskih luka od posebnog međunarodnog gospodarskog značaja za zemlju, i koje su upravo iz tog razloga vodeće teretne luke Republike Hrvatske." izmijeniti na način da glasi: „ Većina teretnog prijevoza u hrvatskim lukama	Prihvaća se Rečenica na stranici 169. izmijenjena je sukladno komentaru.

	<p>odvija se u Luci Rijeka, Luci Split i Luci Ploče, na koje zajedno otpada gotovo 90 posto ukupnog teretnog prijevoza svih hrvatskih luka od posebnog međunarodnog gospodarskog značaja za zemlju, i koje su upravo iz tog razloga vodeće teretne luke Republike Hrvatske.</p>	
	<p>Stranica 194. Rečenicu: „G08 - Poboljšati integraciju prometnih modova u hrvatskoj (upravljanje, ITS, P&amp;R itd.). izmijeniti na način da glasi: „G08 - Poboljšati integraciju prometnih modova u hrvatskoj (upravljanje, ITS, VTMTS, P&amp;R itd.f.</p>	<p>Prihvaća se. Rečenica na Stranici 194. u mjeri G0.8 je izmijenjena sukladno komentaru</p>
	<p>Stranica 202. i 203. U Općoj mjeri G.11 pasus: „U sektoru pomorskog prometa nužno je informacijske platforme kontinuirano modernizirati i integrirati kako bi se osigurali pouzdani i cjeloviti podaci i informacije za sve korisnike. Također potrebno je uspostaviti mrežne usluge elektroničkog poslovanja za sve korisnike javnih usluga, uspostaviti jedinstveni lučki informacijski sustav u lukama radi unaprjeđenja poslovnih procesa i podizanja konkurentnosti luka, uspostaviti hidrografski informacijski sustav, unaprijediti usluge pomorske meteorologije, razviti ICT rješenja za djelovanje kod izvanrednih događaja na moru te unaprijediti i razvijati nautički informacijski servis kao javne i besplatne usluge sigurnosti plovidbe brodica i jahti." izmijeniti na način da glasi: „U sektoru pomorskog prometa nužno je informacijske platforme kontinuirano modernizirati i ažurirati te integrirati, kako bi se osigurali pouzdani i cjeloviti podaci i informacije za sve korisnike. Također potrebno je uspostaviti učinkoviti sustav razmjene podataka iz matičnih registara zasnovan na principima interoperabilnosti, integrirati upravljanje svih pomorskih ICT usluga u skladu s potrebama brodarske industrije, lučke zajednice i građana, unaprijediti usluge pomorske meteorologije, uspostaviti mrežne usluge elektroničkog poslovanja za sve korisnike javnih usluga („single window" sustav), uspostaviti jedinstveni lučki informacijski sustav (PCS) u lukama radi unaprjeđenja poslovnih procesa i podizanja konkurentnosti luka, uspostaviti hidrografski informacijski sustav, razviti ICT rješenja za djelovanje kod izvanrednih događaja na moru, razviti alate za sustavno upravljanje obalnim područjem, posebice pomorskim dobrom, razviti infrastrukturu prostornih podataka za obalno područje i pripadajući akvatorij (MSDI), unaprijediti i razvijati nautički informacijski servis nIS kao javne i besplatne usluge sigurnosti plovidbe brodica jahti.</p>	<p>Prihvaća se. Rečenica na stranicama 202. i 203. u mjeri G.11 je izmijenjena sukladno komentaru</p>
	<p>Stranica 200. U Općoj mjeri G.3 pasus: „Da bi se pomorski sektor razvijao na siguran i održiv način nužno je modernizacijom flote povećati udio energetske učinkovitijih plovila te unaprijediti javnu uslugu traganja i spašavanja na moru. Cilj je stalno podizati efikasnost sustava nadzora nad plovnim i plutajućim objektima. Također je potrebno uspostaviti efikasan sustav praćenja rekreacijskih plovila i manjih putničkih i teretnih brodova. Sigurnost luka i plovnih putova treba unaprijediti ulaganjima u objekte sigurnosti plovidbe, sigurnosne uređaje i opremu, osiguravanjem potrebnih dubina u lučkom području te definiranjem uvjeta plovnosti plovnih putova. Nužno je razviti sustav ciljanih inspekcija i tehničkih pregleda na pomorskim objektima i plovilima kako bi se uspostavili najviši međunarodni, europski i nacionalni standardi sigurnosti. " izmijeniti na način da glasi: „Da bi se pomorski sektor razvijao na siguran</p>	<p>Prihvaća se Tekst u općoj mjeri G.3 je izmijenjen na traženi način</p>

	<p>i održiv način nužno je modernizacijom flote povećati udio energetske učinkovitijih plovila te unaprijediti javnu uslugu traganja i spašavanja na moru. Cilj je stalno podizati efikasnost sustava nadzora nad plovnim i plutajućim objektima. Također je potrebno uspostaviti efikasan sustav praćenja rekreacijskih plovila i manjih putničkih i teretnih brodova. Sigurnost luka i plovnih putova treba unaprijediti ulaganjima u objekte sigurnosti plovidbe, sigurnosne uređaje i opremu, osiguravanjem potrebnih dubina u lučkom području te unaprjeđenjem uvjeta plovnosti plovnih putova i službenih karata plovnih putova. Nužno je razviti sustav ciljanih inspekcija i tehničkih pregleda na pomorskim objektima i plovilima kako bi se uspostavili najviši međunarodni, europski i nacionalni standardi sigurnosti.</p>	
	<p>Stranica 203. U Općoj mjeri G.12 rečenicu: „Ublažavanje negativnog utjecaja prometa na okoliš mora se ostvariti većom energetske učinkovitosti, osobito uporabom izvora energije s niskim Hi nultim emisijama ugljikovodika te smanjenjem emisija buke i količine kontinuiranog zagađenja i otpada. " izmijeniti na način da glasi: „Ublažavanje negativnog utjecaja prometa na okoliš mora se ostvariti većom energetske učinkovitosti, osobito uporabom izvora energije s niskim Hi nultim emisijama ugljikovodika te smanjenjem emisija buke i smanjenjem kontinuiranog i iznenadnog zagađenja okoliša te smanjenjem otpada. "</p> <p>U Općoj mjeri G.12 rečenicu: „Također treba osigurati uvjete za održivu i dostupnu uslugu prihvata i zbrinjavanja broskog otpada i ostataka tereta sukladno međunarodnim i EU propisima te ojačati nadzor upravljanja balastnim vodama temeljem procjene rizika i sukladno međunarodno usuglašenim smjernicama" izmijeniti na način da glasi: „Također treba osigurati uvjete za održivu i dostupnu uslugu prihvata i zbrinjavanja broskog otpada i ostataka tereta sukladno međunarodnim i EU propisima te ojačati nadzor upravljanja i unaprjeđenja obrade balastnih voda temeljem procjene rizika i sukladno međunarodno usuglašenim smjernicama"</p> <p>U Općoj mjeri G.12 na kraju teksta opisa opće mjere, dodati još rečenicu: „Potrebno je uspostaviti i kontinuirano održavati operativni oceanografski modelski sustav neophodan za djelovanje kod prometno-tehnoloških incidenata i intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora u pomorskom prometu."</p>	<p>Prihvaćeno Tekst Strategije izmijenjen je u mjeri G.12 na traženi način.</p>
	<p>Stranica 224. U stupcu pod oznakom „Mjera" (u retku koji se odnosi na mjeru M.5), postojeću riječ „Plovnost" zamijeniti s riječima „Sigurnost na moru", Promjenu je potrebno učiniti obzirom da se Opća mjera G.3 ne odnosi na plovnost, već sigurnost na moru. Svi ostali elementi navedenog retka ostaju neizmijenjeni</p>	<p>Prihvaćeno Riječ „plovnost“ u mjeri M.5 zamijenjena je riječju „Sigurnost na moru“</p>
<p>MINISTARSTVO POLJOPRIVREDE (KLASA: 011-04/17-01/135, URBROJ: 525-06/0290-17-2, 02. kolovoza 2017.</p>	<p>U tekstu Studije Strateške procjene utjecaja na okoliš (SPUO) za Nacrt Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030., potrebno je ujednačiti nazive za osobito vrijedno obradivo (P1) i vrijedno obradivo (P2) poljoprivredno zemljište, kao „zemljište bonitetne vrijednosti P1 i P2“.</p> <p>Osobito vrijedno obradivo (P1) i vrijedno obradivo (P2) poljoprivredno zemljište, ne može se koristiti u nepoljoprivredne svrhe, osim za namjene propisane člankom 20.</p>	<p>Prihvaćeno Studija je revidirana i kroz tekst cijele Strateške studije ujednačeni su nazivi za osobito vrijedno obradivo (P1) i vrijedno obradivo (P2) poljoprivredno zemljište, kao „zemljište bonitetne vrijednosti P1 i P2“. S obzirom da je Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske</p>

	<p>stavkom 3. Zakona o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 39/13 i 48/15).</p> <p>Sastavnicu okoliša „tlo“, u dijelu obuhvata poljoprivrednih površina, potrebno je obraditi kroz zaštitu poljoprivrednog zemljišta od oštećenja: degradacije, onečišćenja štetnim tvarima, premještanja tj. Erozijske vodom i vjetrom, iskapanja, deponiranja i nasipavanja zemljišta te prenamjene izgradnjom objekata i prometne infrastrukture u prostoru, odnosno definiranja mjera za otklanjanje odnosno ublažavanje.</p> <p>Razmatrajući navedenu problematiku s pozicija poljoprivredno zemljišta i Zakon o poljoprivrednom zemljištu, mišljenja smo da je održivo gospodarenje prostorom potrebno prvenstveno zbog fragmentiranja i zauzimanja novih poljoprivrednih površina, ograničivanjem zauzimanja osobito vrijedno obradivog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta, uz zaštitu tradicijskog identiteta agrikulturnog krajolika.</p> <p>Na Prijedlog odluke o donošenju Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godinu, Ministarstvo poljoprivrede nema primjedbi.</p>	<p>2017.-2030. okvir temeljem kojeg će provoditi daljnji prometni razvoj kroz provedbu mjera propisanih Strategijom, Strateškom studijom su analizirani utjecaji s obzirom na razinu mjera propisanih Strategijom te ta analiza obuhvaća potencijalne utjecaje prenamjene, onečišćenja i erozije i za to su propisane odgovarajuće mjere zaštite odnosno ublažavanja. Utjecaji iskapanja, deponiranja i nasipavanja zemljišta bit će obrađeni u daljnjim fazama procjene utjecaja na okoliš, na projektnoj razini, kada će postojati konkretniji podaci o pojedinim projektima.</p>
--	---	---

**Izješće o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o Strateškoj studiji utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. - 2030.- „e- savjetovanje“**

Korisnik	Sekcija/Komentar	Odgovor
<b>Marina Oreb</b>	<p><b>Strateška studija utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja, Odnos Strategije s drugim odgovarajućim strategijama, planovima i programima</b></p> <p>Potrebno je prikazati glavne ciljeve Strategije i Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske i odnos Strategije prometnog razvoja sa Strategijom i Programom prostornog uređenja Republike Hrvatske.</p>	<p>Prihvaćen</p> <p>Komentar je uvažen i Poglavlje 2. 2 Odnos Strategije s drugim odgovarajućim strategijama, planovima i programima u Strateškoj studiji je revidirano.</p>
<b>Hrvatske autoceste d.o.o.</b>	<p><b>4.3.3Bioraznolikost, 4.3.2.2Povoljno stanje populacija</b></p> <p>1. U poglavlju 3.3.3 Buka predlaže se izmjena postojećeg teksta s obzirom na izrađenu dokumentaciju zaštite od buke: - postojeći tekst: Sve hrvatske autoceste imaju postavljene barijere za zaštitu od buke na mjestima gdje buka direktno prijete stanovništvu, međutim razvojem gradova moguća je potreba za dodatnim mjerama. U tom smislu koncesionari hrvatskih autocesta izradili su strateške karte buke te u pojedinim slučajevima i razvili nekoliko scenarija zaštitnih mjera koje uključuju mjere usporavanja prometa te mjere postavljanja zidova za zaštitu od buke ( Strateška karta buke Hrvatskih autocesta d.o.o. 2016.) - prijedlog izmjene: Sve autoceste u Republici Hrvatskoj imaju postavljene barijere za zaštitu od buke na mjestima gdje buka direktno prijete stanovništvu, međutim razvojem gradova moguća je potreba za dodatnim mjerama. U tom smislu Hrvatske autoceste d.o.o. i neki koncesionari autocesta, izradili su Stratešku kartu buke, te Akcijski plan upravljanja bukom koji uključuje mjere usporavanja prometa, te mjere postavljanja zidova za zaštitu od buke ( Strateška karta</p>	<p>Djelomično prihvaćen</p> <p>Citirani tekst u poglavlju 3.2.3. izmijenjen je sukladno komentaru Hrvatskih cesta. Ostali citirani tekstovi su preuzeti iz Strategije prometnog razvoja te je Strateška studija revidirana sukladno promjenama u Strategiji prometnog razvoja.</p> <p>U tekst Strategije prometnog razvoja unesen je dio teksta koji se tiče izgrađenosti na dionicama A5 i A3.</p>

buke za autoceste u nadležnosti Hrvatskih autocesta d.o.o. 2014., Akcijski plan upravljanja bukom za autoceste u nadležnosti Hrvatskih autocesta d.o.o. 2016.). 2. U poglavlju 4.3.2.2 Povoljno stanje populacija predlaže se izmjena postojećeg teksta jer smatramo da nije točno da se žičana ograda postavlja neadekvatno. Na većini dionica pod upravljanjem Hrvatskih autocesta d.o.o. visina žičane ograde je definirana kroz postupak procjene utjecaja zahvata na okoliš. - postojeći tekst: Problemi povezani s prometnicama su razni, od neprilagođene brzine do loše postavljene popratne strukture (primjerice neadekvatna žičana ograda uz autocestu koja omogućuje prolazak životinjama ispod ili iznad ograde). - prijedlog izmjene: Problemi povezani s prometnicama su razni, od neprilagođene brzine do loše postavljene popratne strukture. 3. U poglavlju 19.4.4. Procjena utjecaja prostorno smještenih mjera na okoliš, Cestovni promet i 31.1.1.1 Cestovni promet predlažemo izmjenu postojećeg teksta RO2: A5 Osijek - Državna granica s Mađarskom Pečuh (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc), zbog duljina dionica i stanja izgrađenosti. - postojeći tekst: Autocesta A5 dio je sveobuhvatne TEN-T mreže i Paneuropskog koridora Vc. Ukupna duljina autoceste A5 iznosi 86,8 km i proteže se od granice s Bosnom i Hercegovinom preko Osijeka, Belog Manastira do granice s Mađarskom. Razne dionice autoceste u različitim su fazama izgradnje. U najranijoj fazi izgradnje je dionica ove autoceste od Osijeka do mađarske granice, dionica Osijek – Beli Manastir (24,6 km) i dionica Beli Manastir – mađarska granica (5 km). Druge dionice, kao most preko rijeke Drave (duljine 2,4 km) dio su planiranog koridora i izgradnja je u tijeku. Kroz koncept funkcionalnih regija analizirat će se faze dovršenja i vremenski raspored preostalih dionica, kao i potrebni tehnički parametri, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte, kao npr. planiranu dionicu koja prolazi dijelovima područja „Natura 2000“. - prijedlog izmjene: Autocesta A5 dio je sveobuhvatne TEN-T mreže i Paneuropskog koridora Vc. Autocesta A5 Beli Manastir – Osijek – Svilaj je dužine 88,6 km. Nije završen dio autoceste A5 od Osijeka do Mađarske granice koji se sastoji od dvije dionice: granica R. Mađarske – Beli Manastir (duljine 5,0 km) i Beli Manastir – Osijek (dužine 24,6 km). Za dionicu granica R. Mađarske – Beli Manastir je u tijeku priprema projektne dokumentacije, dok su radovi za dionicu Beli Manastir –Osijek već započeli. Trenutni status radova na dionici Beli Manastir – Osijek je sljedeći: most preko rijeke Drave (dužine 2,5 km) je izgrađen, te je u tijeku priprema dokumentacije za tehnički pregled, dok su radovi na izgradnji poddionice most Halasica – most Drava (dužine 0,8 m) i most Drava – Osijek (dužine 3,8 km) u tijeku. 4. U poglavlju 19.4.4 Procjena utjecaja prostorno smještenih mjera na okoliš, Cestovni promet i 31.1.1.1 Cestovni promet predlažemo izmjenu teksta Ro3 A5 od A3 do državne granice s Bosnom i Hercegovinom (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc) s obzirom na duljine dionica i stanje izgrađenosti. - postojeći tekst: Autocesta A5 dio je sveobuhvatne TEN-T mreže i Paneuropskog koridora Vc, a Svilaj je naveden kao granični prijelaz osnovne mreže EU-a. Ukupna duljina autoceste A5 iznosi 86,8 km i proteže se od granice s Bosnom i Hercegovinom preko Osijeka, Belog Manastira do granice s Mađarskom. Razne dionice autoceste u različitim su fazama izgradnje. Dionica

	<p>od Sredanaca (autocesta A3) do granice s Bosnom i Hercegovinom dugačka je 3,5 km i trenutno je u izgradnji. Ova dionica obuhvaća i most preko rijeke Save (duljine 660 m). Dodjela ugovora za izgradnju ovog mosta trenutno je u postupku javne nabave. Nastavak dionice na bosanskohercegovačkoj strani već je izgrađen. - prijedlog izmjene: Autocesta A5 Beli Manastir – Osijek – Svilaj je dužine 88,6 km. Do sada su izgrađene dionice od Osijeka do mosta preko rijeke Save u dužini 58,7 km. Dionica od Sredanaca (autocesta A3) do granice s Bosnom i Hercegovinom dugačka je 3,5 km i izgrađena je, izuzev mosta preko rijeke Save. Izgradnja mosta preko rijeke Save (dužine 640 m) je u tijeku. Nastavak dionice na bosanskohercegovačkoj strani je u visokom stupnju izgrađenosti. Dinamika završetka će biti usklađena s dinamikom izgradnje mosta preko rijeke Save. 5. U poglavlju 19.4.4 Procjena utjecaja prostorno smještenih mjera na okoliš predlaže se dodavanje teksta na način da se navede nova zagrebačka obilaznica jer je planirana Izmjenom i dopunom Strategije prostornog razvoja RH. - postojeći tekst: Zagreb je glavni grad Republike Hrvatske i čvorište glavnih cestovnih koridora. Trenutno su svi koridori autoceste povezani preko zagrebačke obilaznice, ceste s najvećim prometnim opterećenje u Hrvatskoj. - prijedlog izmjene: Zagreb je glavni grad Republike Hrvatske i čvorište glavnih cestovnih koridora. Trenutno su svi koridori autoceste povezani preko zagrebačke obilaznice, ceste s najvećim prometnim opterećenje u Hrvatskoj. Planira se gradnja nove autoceste - infrastrukturnog koridora nove zagrebačke obilaznice: Pojatno – Horvati – Ivanić Grad – Sveti Ivan Zelina, prvenstveno zbog preusmjeravanja tranzitnog prometa. 6. U poglavlju 31.1.1.1 Cestovni promet, Ro.8 Reorganizacija glavne zagrebačke mreže, predlaže se izmjena postojećeg teksta jer je nova zagrebačka obilaznica već obrađena Prostorno-prometnom studijom cestovno-željezničkog sustava šireg područja grada Zagreba, temeljem koje je uvrštena u Izmjenu i dopunu Strategije prostornog razvoja RH. - postojeći tekst: Zagreb je glavni grad Republike Hrvatske i čvorište glavnih cestovnih koridora. Trenutno su svi koridori autoceste povezani preko zagrebačke obilaznice, ceste s najvećim prometnim opterećenje u Hrvatskoj. Razmatra se gradnja nove autoceste, „zagrebačkog prstena“, Pojatno – Horvati – Ivanić Grad – Sveti Ivan Zelina, za preusmjeravanje tranzitnog prometa. Potrebne su dodatne studije za „zagrebački prsten“ koje će procijeniti kapacitete, povezanost i tehničke parametre koje treba primijeniti, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske, ekološke i društvene aspekte. - prijedlog izmjene: Zagreb je glavni grad Republike Hrvatske i čvorište glavnih cestovnih koridora. Trenutno su svi koridori autoceste povezani preko zagrebačke obilaznice, ceste s najvećim prometnim opterećenjem u Hrvatskoj. Razmatra se gradnja nove autoceste, „zagrebačkog prstena“, Pojatno – Horvati – Ivanić Grad – Sveti Ivan Zelina, za preusmjeravanje tranzitnog prometa. Za daljnju realizaciju potrebno je uvrstiti novu zagrebačku obilaznice u prostorno plansku dokumentaciju.</p>	
<b>Marina Oreb</b>	<b>19.19 Procjena utjecaja Strategije na okoliš, 19.4.4 Procjena utjecaja prostorno smještenih mjera na okoliš</b> Pomorski promet riječi „kulturne baštine“. Razvoj luke Dubrovnik kao luke za brodove na kružnim	Djelomično prihvaćen Komentar se odnosi na tekstove koji su preuzeti iz Strategije prometnog razvoja te je Strateška studija revidirana sukladno promjenama u Strategiji prometnog

	putovanjima potrebno je uskladiti s mogućnostima prihvatnog kapaciteta zaštićene svjetske baštine Dubrovnika kao i Grada u cjelini.	razvoja.
<b>Marina Oreb</b>	<b>19.4.7.7 Kulturno-povijesna baština, 19.4.7.3.3Pomorski promet</b> Potrebno je za M.10 Specijalizacija luke Dubrovnik (brodovi na kružnim putovanjima) navesti mogući negativni utjecaj na šire vizualno okruženje povijesne cjeline Dubrovnika - spomenika svjetske baštine, a posebno na fizički, prostorni i vizualni integritet ljetnikovaca (Bunić Kaboga i Stay) i na urbani prostor predgrađa Dubrovnika.	Prihvaćen Komentar je uvaženo te ja za mjeru M.10 Specijalizacija luke Dubrovnik naveden mogući utjecaj na šire vizualno okruženje povijesna cjeline Dubrovnika.
<b>Marina Oreb</b>	<b>Utjecaji Strategije na okoliš, 20.20Prekogranični utjecaji</b> - U prekogranične utjecaje razmotriti i utjecaj mjere Ro. 16 Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu (Pelješki most) U postupku SUO za most Pelješac i pristupne ceste nisu utvrđeni negativni prekogranični utjecaji. Mjera može imati pozitivni utjecaj budući će sadašnji tranzitni promet koji prolazi kroz Neum zaobići teritorij BiH.	Prihvaćen Komentar je uvaženo i poglavlje Prekogranični utjecaji je dopunjeno sljedećom rečenicom: „Realizacijom mjere Ro. 16 može se očekivati smanjenje prometne opterećenosti cesta u Bosni i Hercegovini s obzirom da će se sadašnji tranzitni promet na dionici kroz Neum izmjestiti izvan Bosne i Hercegovine. „
<b>Marina Oreb</b>	<b>Studija Glavne ocjene prihvatljivosti Strategije za ekološku mrežu, 31.31Opis utjecaja strategije na ekološku mrežu</b> <input type="checkbox"/> U popisu mjera navodi se mjera Ro. 17 Spoj jadransko-jonskog koridora za autocestu od Ploča do Crne Gore koja nije utvrđena u Strategiji prometnog razvoja RH. Iako se ista mjera navodi i na više mjesta u poglavlju 7. Utjecaji Strategije na okoliš, te je na slici 7.32 Područja pod najvećim rizikom fragmentacije ucrtana autocesta Ploče-Dubrovnik-Crna Gora kao nova cestovna infrastruktura, čini se da se mjera greškom našla u Strateškoj studiji jer mjera nije utvrđena u Strategiji prometnog razvoja, te nije analiziran njen utjecaj na okoliš u poglavlju 7.2.4. Procjena utjecaja prostorno smještanja mjera na okoliš, niti je analiziran njen utjecaj na ekološku mrežu u poglavlju 11.3.1. Mogući pojedinačni utjecaji prostorno smještanja mjera Strategije, 1.3.1.1. Cestovni promet. Autocesta do Dubrovnika uz most Pelješac je jedino ispravno dugoročno rješenje povezivanja Dubrovnika i DNŽ s teritorijem RH i kao takvo se nosi u Strategiji prostornog uređenja RH i Prostornom planu Dubrovačko-neretvanske županije. Međutim, ukoliko autocesta nema prometno opravdanje u planskom razdoblju za koje se donosi Strategija, potrebno je za spoj Dubrovnika na cestovnu mrežu RH, uz most Pelješac s pristupnim cestama i obilaznicom Stona, utvrditi u Strategiji prometnog razvoja i potrebu izgradnje spojnih prometnica: Dubrovnik (Osojnik) – Doli (D8) i Komarna (D8) – Opuzen – Kula Norinska - čvor Metković (A1) u koridoru planirane autoceste, a u Strateškoj studiji analizirati njihove utjecaje na okoliš i ekološku mrežu. U svrhu pristupačnosti poluotoka Pelješca i otoka Korčule potrebno je ovim dokumentima također uključiti koridor Čvor Brijesta (most Pelješac) – Orebić – luka Perna.	Djelomično prihvaćen Strateška studija je revidirana sukladno prvom dijelu komentara. S obzirom da se dio komentara odnosi na Strategiju prometnog razvoja, Strateška studija je usklađena sa revidiranom Strategijom i podlogama dostavljenim od Naručitelja.
<b>Marina Oreb</b>	<b>31.1.1Mogući pojedinačni utjecaji prostorno smještenih mjera Strategije, 31.1.1.1Cestovni promet-Ro. 11 Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom</b> <input type="checkbox"/> Potrebno je korigirati trasu planirane brze ceste (Slika 11.18 Obuhvat mjere Ro 11 i Slika 11.19 Speleološki objekti područja ekološke mreže HR2001010 Paleombla - Ombla	Odbijen Procjena je izvršena na temelju podloga dostavljenih od Naručitelja, i one se odnose na koridor, a ne na planiranu trasu. U daljnjim fazama procjene utjecaja konkretnih

	<p>klasificirani kao stanišni tip 8310 Spilje i jame zatvorene za javnost u odnosu na planiranu dionicu obuhvaćenu mjerom Ro 11) sukladno prostornim planovima Dubrovačko-neretvanske županije, Općina Župe dubrovačke i Općine Konavle na način da na području Župe dubrovačke cesta vodi padinom iznad gornjih sela Grbavca, Martinovića, Makoša i Buića, te da tunelom u zoni Duboke ljute između Plata i Zvekovice ulazi u Konavle i sjevernom stranom obilazi zračnu luku. Također je potrebno prikazati nastavak trase brze ceste od zračne luke do G.P. Karasovići sukladno nazivu mjere i analizirati njezin utjecaj na okoliš i ekološku mrežu.</p>	<p>zahvata iz mjera predloženih Strategijom prometnog razvoja provest će se detaljnija analiza utjecaja na okoliš I ekološku mrežu pri čemu će se analizirati podaci iz prostornih planova županijske i lokalne razine</p>
--	--	--

**Izješće o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030.) - „e-savjetovanje“**

Korisnik	/Sekcija/Komentar	Odgovor
<p><b>Zavod za prostorno uređenje Međimurske županije Strategija</b></p>	<p>MJERE 4.2.2. Željeznički promet - iza mjere R10 dodaje se nova mjera s tekstom: "Željeznička pruga Čakovec - Kotoriba - Koprivnica - Osijek služiti će kao željeznička pruga važna u regionalnom (Slavonija - krajnji zapad Hrvatske) i međunarodnom povezivanju (ostvaruje se najkraća veza koridora Vc s koridorima X, Xa i ostalim krakovima koridora V."          Obrazloženje: u regionalnom povezivanju RH željezničkim prometom predlaže se nova trasa željezničke pruge na dionici Koprivnica - Kotoriba čime bi se ostvarila povezanost sa međunarodnom prugom Murakeresztur-DG-Čakovec-DG-Središće. Ovakav prijedlog koridora željezničke pruge za istraživanje sadržaj je Strategije prostornog uređenja RH.</p>	<p>Djelomično prihvaćen          Komentar se djelomično prihvaća, Tekst Strategije će se izmijeniti sukladno komentaru u mjeri R18          Regionalni promet, osim Zagreba i Rijeke (Split, Varaždin, Osijek, itd.) , doana rečenica : Primjer pruge od regionalnog značaja je željeznička pruga Čakovec-Kotoriba-Koprivnica-Osijek koja ima svoj doprinos u regionalnom i međunarodnom povezivanju te ujedno predstavlja najkraću vezu koridora Vc s koridorima X i Xa te ostalim krakovima koridora V.</p>
<p><b>Sindikatski hrvatskih željezničara Strategija</b></p>	<p>Prema mojem mišljenju, Prijedlog je na određenom broju mjesta nedorečen, ostavljajući da se rješenja predlože temeljem daljnjih istraživanja i sl. Smatram da bi, umjesto cikličkog donošenja novih, u pravilu nedovoljno dorečenih strategija, bilo bolje da se jednom donesena strategija, oko koje postoji politički konsenzus, kasnije po potrebi detaljnije razrađuje, nadopunjuje, ili mijenja. Isto tako, smatram da bi Strategija trebala definirati prioritete prema važnosti.</p>	<p>Prihvaćen          Komentar se ne prihvaća. Metodologija za izradu Strategije usklađena je s EK te se sukladno navedenoj metodologiji Strategija izrađuje do razine mjera. Opis mjera temeljen je na rezultatima studija izvedivosti koje su prihvaćene od strane MMPI ili drugog nadležnog tijela za izradu Studija izvedivosti ili ostalih strateško-planskih dokumenata u trenutku izrade Strategije. Također Strategija je izrađivana kroz 3 faze , gdje je su za potrebu izrade prve faze formirane radne skupine za izradu sektorskih strategija. Za potrebe izrade Strategije izrađen</p>



<b>Energetski institut Hrvoje Požar Strategija</b>	<p>Uvidom u dokument uočeno je da nije definirana jasna poveznica s Nacionalnim okvirom politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu koji je donesen s 6. travnjem 2017. godine na sjednici Vlade Republike Hrvatske. Svrha Nacionalnog okvira politike je definiranje i razrada nacionalnih ciljeva i mjera za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu. Glavni cilj uspostave infrastrukture za alternativna goriva je razvoj održivog prometnog sustava, uz minimalne negativne učinke po okoliš i društvo, te osiguranje interoperabilnosti s državama u okruženju i državama članicama EU. Predlažemo da se u strateški dokument unese stavak koji će jasno istaknuti da će smanjenje negativnih ekoloških utjecaja prometa, između ostaloga, biti definirano i mjerama koje su potrebne za ostvarivanje nacionalnih ciljeva (u kontekstu izgradnje infrastrukture za uporabu električne energije, ukapljenog i stlačenog prirodnog plina, vodika, ukapljenog naftnog plina i biogoriva u prometu), a koje će se periodički revidirati u okviru Nacionalnog okvira politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu.</p>	<p>Prihvaćen Komentar se prihvaća. Prijedlog dodan u Hipotezu 2.1.8.</p>
<b>HGK Strategija</b>	<p>Zajednica za ukapljeni naftni plin HGK smatra da Prijedlog strategije prometnog razvoja RH 2017. – 2030. nije dovoljno procijenio socio-ekonomske faktore u sektoru cestovnog prometa, to više što prema podacima EU cestovni promet uzrokuje više od 25% ukupnog zagađenja zraka. Navedeni Prijedlog ne uključuje strože analize društveno-ekonomskih utjecaja na razvoj cestovnog prometa, industriju, društvo i kulturu ili kako je navedeno „u službi viših ciljeva gospodarske i socijalne politike“. Uvidom u tekst Prijedloga strategije prometnog razvoja RH 2017.- 2030., uočeno je da nije definirana jasna poveznica s Nacionalnim okvirom politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu, o čijem je donošenju Vlada RH usvojila Odluku na svojoj sjednici 6. travnja 2017. godine, i to na temelju Zakona o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (NN, 120/16) i Direktive br. 2014/94/EU EP i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SE L 307, 28. 10. 2014.) Svrha Nacionalnog okvira politike je definiranje i razrada nacionalnih ciljeva i mjera za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu. Glavni cilj uspostave infrastrukture za alternativna goriva je razvoj održivog prometnog sustava, uz minimalne negativne učinke po okoliš i društvo te osiguranje interoperabilnosti s državama u okruženju i državama članicama EU. Stoga Zajednica za ukapljeni naftni plin HGK predlaže da se u strateški dokument unese stavak kojim će se jasno istaknuti da će smanjenje negativnih ekoloških utjecaja prometa, između ostaloga, biti definirano i mjerama koje su potrebne za ostvarivanje</p>	<p>Djelomično prihvaćen Komentar se djelomično prihvaća. Dio prijedloga dodan u Hipotezu 2.1.8. Alternativna goriva su prepoznata u Strategiji što je vidljivo kroz opće ciljeve (naročito G.04 i G.05) te kroz specifične ciljeve. Također, iz mjera G.6, G.12, G.13 te ostalih u Strategiji pokriveni su navedeni komentari.</p>

	<p>nacionalnih ciljeva (u kontekstu izgradnje infrastrukture za uporabu električne energije, ukapljenog i stlačenog prirodnog plina, vodika, ukapljenog naftnog plina i biogoriva u prometu), a koje će se mjere periodički revidirati u okviru Nacionalnog okvira politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu. Strategija prometnog razvoja RH 2017. – 2030. i Nacionalni okvir politike RH trebali bi stoga omogućiti dugoročnu sigurnost potrebnu za privatna i javna ulaganja u tehnologiju vozila i goriva te izgradnju infrastrukture radi ostvarivanja dvostrukog cilja: smanjenja ovisnosti o nafti i ublažavanja utjecaja prometa na okoliš. Okvirnim programom Obzor 2020., koji je utemeljen Uredbom (EU) br. 1291/2013 EP i Vijeća, predviđeno je osiguranje potpora istraživanjima i inovacijama koja se odnose na vozila na alternativna goriva i povezanu infrastrukturu, posebno u okviru društvenog izazova „Pametna, ekološki i integrirani promet”, a što iz predmetne Strategije nije razvidno. Nadalje, Instrument za povezivanje Europe (CEF) predvidio je značajna sredstva za projekte i razvoj iz područja energetike ali i cestovnog prometa, što također nije apostrofirano. Nepostojanje usklađenog razvoja infrastrukture za alternativna goriva širom RH sprečava razvoj ekonomije obujma na strani ponude i mobilnosti na strani potražnje širom RH. U predmetnoj Strategiji koja se ne veže niti u jednom dijelu na alternativna goriva ne spominje se npr. ni električna energija u motornim vozilima koja je u prometnim strategijama zemalja EU posebno istaknuta. Električna energija može povećati energetske učinkovitost cestovnih vozila i doprinijeti smanjenju CO<sub>2</sub> u prometu. Ona je izvor energije koji je neophodan za uvođenje električnih vozila, uključujući vozila kategorije L, kako je navedeno u Direktivi 2007/46/EZ EP i Vijeća i Uredbi (EU) br. 168/2013 EP i Vijeća, koja mogu doprinijeti poboljšanju kvalitete zraka i smanjenju buke u gradskim/prigradskim aglomeracijama te drugim gusto naseljenim područjima. Isto tako u predmetnoj Strategiji nije naveden ni ukapljeni prirodni plin kao strateški energent i gorivo iz LNG terminala na Krku, koji je također strateški energetski projekt RH. Ukapljeni prirodni plin (UPP), osim za motorna vozila, pogodno je i kao gorivo za plovila, kojim se može postići propisano smanjenje sadržaja sumpora u brodskim gorivima u područjima kontrole emisija SO<sub>x</sub>, koje se odnosi na polovicu brodova koji u europskom pomorskom prometu plove na kratkim udaljenostima, kako je predviđeno Direktivom 2012/33/EU Europskog parlamenta i Vijeća. Osnovna mreža mjesta za opskrbu UPP-om u morskim lukama i lukama unutarnjih voda trebala bi biti raspoloživa najkasnije do kraja 2025. odnosno do kraja 2030. Mjesta za opskrbu UPP-om uključuju, između ostalog, terminale za UPP,</p>	
--	---	--

	<p>rezervoare, pokretne spremnike, skladišna plovila i teretne čamce, (kao i za cestovna vozila). Predmetna strategija ne prepoznaje ni Međunarodnu pomorsku organizaciju (IMO) koja oblikuje jedinstvene i međunarodno priznate sigurnosne i ekološke norme za pomorski promet. I na kraju, alternativna goriva u predmetnoj Strategiji uopće nisu prepoznata u sektoru cestovnog, pomorskog i riječnog prometa kao prijelazno rješenje prema niskougličnoj strategiji koja je također u fazi donošenja.</p>	
<p><b>Društvo građevinskih inženjera Zagreb Strategija</b></p>	<p>Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017—2030. (u nastavku: Strategija) je rađena u dva dijela, na način da se sada objavljeni dio u javnoj raspravi izradio nakon izrade Prometnog modela, koji služi kao alat za analizu i planiranje prometnog sektora. Na temelju prvog ciklusa (za razdoblje od 2014. do 2030.), kako se tvrdi u obrazloženju Strategije, osigurani su ulazni podaci za izradu programskih dokumenata za razdoblje 2014.-2020. godine (Operativni program „Konkurentnost i kohezija“). Upitno je kako se bez Prometnog modela mogla osigurati kvaliteta dokumenata prema kojima se mogao dalje pratiti program „Konkurentnosti i kohezije“. Društvo građevinskih inženjera Zagreb (DGIZ) je više puta raspravljalo o Strategijama prometnog razvoja, koja nikad nije dobila pozitivnu ocjenu. Funkcija prometa u strateškom smislu je doći sigurno, brzo, jeftino i racionalno. Promet je dio prostora i dio ljudi koji ga rabe. To je potrebno uzeti u obzir kao osnovnu okosnicu Strategije. Demografski trend i rezultate izrade prometnog modela treba u potpunosti inkorporirati u ciljeve i mjere. Specifičnosti analiziranog stanja Hrvatske trebaju biti izrazito naglašeni u strateškim smjericama, što izostaje. Promet mora biti raspoloživ i nadopunjavajući kroz sve aspekte, a ne konkurentski. To Strategija bilježi, ali ne integrira na adekvatan način. Za određivanje strateških smjernica svakog prometnog aspekta potrebno je uzeti u obzir gustoću stanovništva i BDP po km<sup>2</sup>, te na temelju takve višedimenzionalnosti odrediti postavke za svaki od prometnih mreža i njihovu međusobnu usklađenost. U Strategiji je to djelomično napravljeno, no nije dovršeno ni integrirano. Opći komentar na dosadašnje Strategije Realizacija strateških ciljeva i planova koji proizlaze iz njih i ranije su pokazivali nerazmjer između planskog i realiziranog stanja investiranja (u nastavku). Vrsta prometa (1) (2) (3) (4) Ceste 40 % 4.681,60 6.770,80 144,6 % Željeznice 25 % 2.926,00 818,80 28,0 % Pomorski promet 20 % 2.340,80 305,20 13,0 % Zračni promet 5 % 585,20 146,60 25,1 % Ostalo 10 % 1.170,40 -- -- Ukupno 100 % 11.704,00 8.041,40 68,7 % (1) Razdioba prema Strategiji 1999. (%) (2) Razdioba ostvarenja prema % iz Strategije 1999. (mil.E) (3) Stvarno ostvareno 1992.-2007. (mil.€) (4) Ostvareno u odnosu na</p>	<p>Djelomično prihvaćen Komentari se djelomično prihvaćaju. Strategija prometnog razvoja RH izrađena je neovisno od izvora financiranja. Za potrebe programiranja OP-a Konkurentnost i kohezija, a sukladno nizu mjera iz Strategije 14.-30. izrađena je lista velikih projekata koja je sastavni dio akcijskog plana za potpuno ispunjavanje ex-ante uvjeta prema EK. Za potrebe izrade ove Strategije korišten je i Nacionalni prometni model, što je vidljivo kroz razradu hipoteza. Komentar za BDP se prihvaća. Podaci o BDP-u po županijama preuzeti su iz DZS-a.</p>

	<p>Strategiju (%) Uzme li se za analizu Strategija iz 1999.g., te realizacija iz 1992.-2007.g., onda je jasno da realizacija nije pratila Strategiju (npr. u cestovni promet se planiralo uložiti 40%, a stvarno je uloženo 145% planiranog ukupnog ulaganja; disproporcije postoje u svakoj vrsti prometa pojedinačno i u ukupnosti). Očito je da u ranijim razdobljima strateško promišljanje nije bilo učinkovito, što se posebno radi postavljanja ciljeva i usklađenja sa vrijednostima EU-a mora promijeniti. Opći komentar na predmetnu Strategiju Predmetna Strategija se sastoji od nekoliko dijelova. Prvo se prikazuje pregled postojećeg stanja, kroz jakosti i slabosti (na 190 stranica ili 75% ukupnog teksta Strategije), koje su proglašene hipotezama. Adekvatnost pojma „hipoteza“ bi trebalo razmotriti. Slijedi prikaz općih i specifičnih ciljeva (na 6 stranica ili 2% ukupnog teksta Strategije), te konačno mjera i povezanosti sa ciljevima (19% ukupnog teksta Strategije). Svim aspektima prometa se pridaje podjednaka važnost. To proizlazi iz činjenice da se identificirana stanja pojedinih prometnih sustava nisu detaljno uzimala u obzir pri nabranju općih i specifičnih ciljeva. Povezanost stanja sa ciljevima nije potpuna, na tome se još treba raditi kako bi se postigla povezanost i tako doprinijelo sigurnijoj realizaciji i učinkovitosti ciljeva strategije. Od Strategije se očekuje da odredi težinske udjele svakog prometnog sustava, mogućnosti i potražnju (npr. cestovni vs željeznički itd.), a ne da se svaki prometni sustav na kraju analize razmatra isključivo odvojeno. Strategija mjestimično polazi od podataka neosnovanih izvora (npr. poziva se na wikipediju, koju izrađuje svatko sa pristupom internetu; i to u dijelu prikazivanja BDP-a po županijama, što treba potkrijepiti relevantnim izvorima). Popis sve korištene literature i izvora prema kojima je rađena Strategija nedostaje. Na mjestima korištenja izvora kroz tekst, oni se navode, ali potrebno ih je sve popisati, bilo na početku, bilo na kraju Strategije (bolje na kraju). Osvrt na povezanost Strategije sa prostornim razvojem RH i zadanim europskim kontekstom Strategija se na nekoliko mjesta poziva na konačni prijedlog Strategije prostornog razvoja RH iz 2015.g., dok u potpunosti zanemaruje Nacrt prijedloga iste Strategije iz travnja 2017.g., a kojeg je Vlada RH usvojila i uputila u Sabor. Odrednice Strategije prostornog razvoja RH nisu prepoznate kao važne za predmetnu Strategiju. Dijelovi koji se spominju su taksativne prirode, bez ulaženja u detaljne analize i kritičkog pristupa. Problematika vezana za poštivanje i uključivanje postojećih Europskih okvira se odnosi na niz pojedinih dokumenata koji se niti navode, niti razmatraju, a niti uključuju u Strategiju. Takvi su npr.: „Strategija za područje Podunavlja“; „Strategija za jadransko-jonsku regiju“; „Dunavska</p>	
--	--	--

	<p>strategija“; „Transnacionalna inicijativa Baltik-Jadran-Crno more“ itd. Ciljevi propisani tim strategijama poglavito se odnose na prometno integriranje i intermodalno povezivanje, povezivanje dunavske regije s jadranskom obalom, jačanje strateških pozicija luka itd. Postoji Klaster intermodalnog prijevoza, čijim djelovanjem RH sudjeluje u razvojnim programima EU-a, što se ne nazire u Strategiji niti u tragovima. Širi kontekst prometnog razvoja nije sagledan u svim aspektima. Npr., mreža obrazovnih ustanova, javnih i društvenih institucija mora biti raspoređena i povezana tako da omogućava sigurnost i dostupnost za sve korisnike. Nautički centri su zaboravljeni, kao i Strategija razvoja nautičkog turizma. Nautičke centre treba smještati i graditi unutar gradskog područja i naselja gradskog karaktera s već izgrađenom lukom ili uz manja naselja. Kod utjecaja na okoliš, potpuno je zanemaren niz čimbenika koji znatno utječu na kvalitetu i bioraznolikost. Npr., unos stranih morskih mikroorganizama, kao posljedica jačanja udjela prekooceanskog prometa itd. Izoliranost i nepovezanost otoka međusobno i s kopnom, prema Strategiji, ostaje isključivo na ulaganjima u lučka pristaništa i osuvremenjivanje plovila, a ne razmatraju se novi oblici prometne dostupnosti otoka. Osnovni prijedlog za poboljšanje određivanja ciljeva Opći ciljevi trebaju se kvantificirati, kako bi se mogla jasno pratiti njihova realizacija. Oni moraju biti direktno specificirani za poboljšanje stanja, mjerljivi, potrebno je odrediti uloge i odgovornosti za njihovu realizaciju, trebaju biti realni i vremenski određeni. Predlaže se opće ciljeve redefinirati na način: GO1 – Povećati sigurnost hrvatskog prometnog sustava s ciljem smanjenja smrtnosti za 30% u slijedećih 5 godina; GO2 – Razvijati prometni sustav (upravljanje, organiziranje, održavanje i razvoj) prema načelu ekonomske održivosti; GO3 - Uspostava EEE sustava: ekološki, efikasni, ekonomični promet; GO4 - Povećati konkurentnost prometa na svjetskoj, regionalnoj i lokalnoj razini – naći konkurentna ishodišta i pravce, te usporediti njihova gustoću u vremenu. Povećavanjem konkurentnosti prometa doprinjeti povećanju konkurentnost gospodarstva; GO5 – Razviti kvalitetnu bazu praćenja i ponderiranja svih prometnih sustava, te izjednačiti kriterije za ocjenu istih; GO6 - Povećati interoperabilnost i intermodalnost hrvatskog prometnog sustava (JP, željeznički, cestovni, pomorski i zračni promet te promet unutarnjim plovnim putovima), te uskladiti i nadopuniti učinak prometnih mreža; GO7 – Promijeniti raspodjelu prometa putnika u prilog javnog prijevoza (JP) te oblicima prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova. To uključuje JP u aglomeracijama (tramvaje, lokalne autobusne linije itd.), prijevoz željeznicom, javni prijevoz u pomorskom</p>	
--	--	--

	<p>prometu i prometu na unutarnjim plovnim putovima (brodovima), autobusni prijevoz na regionalnim i daljinskim linijama, kao i pješake i bicikliste; GO8 - Promijeniti raspodjelu prometa tereta u prilog željezničkog i pomorskog prometa te prometa unutarnjim plovnim putovima; GO9 - Smanjiti utjecaj hrvatskog prometnog sustava na klimatske promjene; GO10 - Smanjiti utjecaj hrvatskog prometnog sustava na okoliš (okolišna održivost); GO11 - Poboljšati integraciju prometnih modova u hrvatskoj (upravljanje, ITS, P&amp;R itd.); GO12 - Dalje razvijati hrvatski dio TEN-T mreže (osnovne i sveobuhvatne). Također se predlaže kod specifičnih ciljeva za cestovni promet iza specifičnog cilja SO2, dodati specifični cilj SO3: SO3 – Stvoriti pravni i financijski okvir za kvalitetno i učinkovito rješavanje prometa u mirovanju. Zaključak: Na žalost, ovakav dokument posredno navodi na pogrešne zaključke koje u konačnici ili ne poboljšavaju stanje u prometu Republike Hrvatske, ili, ako ga poboljšavaju, ono ni približno ne odgovara sredstvima koja se u isti ulaže. Primjerice, u strategijama (ovoj, kao i onoj ranije) ništa nije rečeno o monetizaciji autocesta. Ne navode se transparentno prihodi kao ni rashodi pojedinih sektora. Prihod od trošarina na gorivo, koji je rezultat prometa na cestama ne tretira se kao prihod cesta, iako mu je to u njegovoj osnovi bila namjena. Isti se tretira u jednom dijelu čak kao prihod željeznica. Na taj način administrativnom odlukom utječe se na objektivnost prikaza o ekonomskoj održivosti sustava s katastrofalnim posljedicama na kapitalna ulaganja (npr. monetizacija autocesta ili sufinanciranje iz EU fondova). U Večernjem listu od 19. lipnja 2017. godine, javno su objavljeni podaci o najvećim infrastrukturnim projektima sufinanciranim od strane EU. Tako se u cestovni promet ulaže 420 mln eura (projekt Pelješkog mosta), a u željeznički promet 661 mln eura (za obnovu postojećeg i dogradnju novog kolosijeka pruge Križevci – državna granica 297 mln eura; za obnovu postojećeg i dogradnju novog kolosijeka pruge Dugo Selo – Križevci – 200 mln eura; za rehabilitaciju pruge Vinkovci – državna granica – 66,5 mln eura; za obnovu i rekonstrukciju dionice pruge Okučani – Novska – 36,5 mln eura; za projekt rekonstrukcije željezničkog kolodvora Rijeka – Zagrebačka obala kontejnerski terminal – 31,6 mln eura, te za gradnju nove pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno – 29,6 mln eura). Podaci iz Strategije govore da cestovni promet koristi 58,30% (40,8 % kao vozači, 10,4% kao putnici, te se 7,1% odnosi na autobuse), a željeznički 5,20% (4,4% odnosi se na tramvaj, te 0,8% na vlak) putnika. To znači, da se 57% više financijskih sredstava ulaže u promet koji koristi 9% putnika, uspoređujući cestovni i željeznički promet. Ne razmatra se dovoljno</p>	
--	--	--

	<p>učinak integriranja sustava na racionalnost održavanja i korištenja. Primjerice, integriranje autocesta i državnih cesta u jedinstvenu mrežu cesta i jedinstveni sustav upravljanja, održavanja i naplate, rezultiralo bi znatno smanjenim troškovima, povećanom sigurnošću i bitnim povećanjem granične propusne moći, poglavito u turističkoj sezoni. S obzirom na moguće efekte, to je jedan od najprofitabilnijih projekata u gospodarstvu Republike Hrvatske. Ranije izgrađenom infrastrukturom danas je potrebno gospodariti. Gospodarenje i izgradnju cesta treba sagledavati kroz upravo tu leću, u kojoj i dalje ostaje naglašeno pitanje učinkovitosti institucija, stupanj optimalizacije potrebne infrastrukture te tehnološka spremnost i volja za uspostavu učinkovitog sustava koji donosi maksimalne koristi. Takav sustav, koji bi direktno povećavao konkurentnost, jest dugoročno održiv sustav i jedina alternativa ukoliko se želi pozitivno doprinijeti gospodarstvu, što je Strategiji osnovna zadaća. Postavlja se pitanje da li Strategija služi da se identificira postojeći prometni sustav i njegovo investicijsko održavanje ili da se obnove pravci i prilagode zahtjevima budućeg razvoja. Društvo građevinskih inženjera Zagreb će, u okviru svog rada, uz podršku drugih strukovnih asocijacija pratiti donošenje, po nama, izrazito bitnog dokumenta za održivi razvoj Republike Hrvatske, te pozivamo eksperte, kao i druge strukovne udruge da mu se u tome pridruže putem: - seminara, - tematskih panela, - facebook-a, - elektroničke pošte, i ostalih oblika komunikacije.</p>	
<p><b>HGK</b></p>	<p><b>UVOD, 1.1. Uvod i dosadašnji razvoj nacionalne strategije prometnog razvoja</b> Zajednica za ukapljeni naftni plin HGK skreće pozornost na to da se u točki 1.1. Uvod i dosadašnji razvoj nacionalne strategije prometnog razvoja navodi da je jedan od razloga nadogradnje Strategije prometnog razvoja RH bilo „... nepostojanje nacionalnog prometnog modela“ da bi se poslije u prijedlogu predmetne Strategije kod navođenja pojedinih sektorskih hipoteza kao izvor podataka navodio Nacionalni prometni model (NPM) što zainteresiranu javnost dovodi u zabludu.</p>	<p>Prihvaćen Komentar se prihvaća. Dodano u tekstu</p>
<p><b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b></p>	<p><b>UVOD, 1.2. Ciljevi Strategije (2017.)</b> Nije prihvatljivo da se u nacionalnoj strategiji na nacionalnom jeziku daju prikazi na stranom jeziku, iako izvorni dokument nije na stranom jeziku ili uopće izvorni dokument nije naveden Nazive strateških dokumenata, zakonskim i podzakonskih akata potrebno je točno (npr. Strategija prostornog planiranja RH (1997.) nije već je naziv dokumenta Strategija prostornog uređenja RH, i slično). Na više mjesta je izvor podataka Nacionalni prometni model, koji nije javno dostupan</p>	<p>Prihvaćen Komentar se prihvaća. Tekst će biti usklađen. Nacionalni prometni model nije dokument, već baza podataka koja se koristi kroz softver za makromodeliranje. Slijedom navedenog, baza podataka ne može biti javno dostupna. MMPI kao izrađivač Nacionalnog prometnog modela daje isti na korištenje svim upraviteljima infrastrukture za potrebe izrade strateško – planskih dokumenata</p>

	<p>dokument. Uobičajeno je da su izvori javno dostupni i provjerljivi. Nigdje nisu navedeni koridori osnovne mreže, osnovna i sveobuhvatna mreža željezničkih pruga u RH sukladno Uredbama EU 1315/2013, Delegiranim Uredbama iz 2016. i 2017. godine. Nema prikaza smjernica EU o prometnoj politici, npr. Bijela knjiga, Uredbe EU i slično. Osim samih hipoteza koje su navedene, nigdje se ne prikazuju podaci iz Nacionalnog prometnog modela (NPM), prvenstveno u dijelu koji se odnosi na prognoze prometa, čijim prikazom bi pojedini navodi bili jasniji. Sam NPM, odnosno sve podatke potrebno je dati na korištenje svim javnim poduzećima s obzirom da su ti podaci potrebni za izradu studijske i tehničke dokumentacije. Autori se pozivaju na izvore kao Wikipedia (npr. Prikaz 11,12), što nije uvijek pouzdan izvor.</p>	<p>Komentar za koridore osnovne mreže se prihvaća. Prikaz koridora dodan u Hipotezu 2.3.5. Podaci iz NPM-a prikazani su u cjelokupnoj Strategiji. Komentar za raspoloživost modela prihvaćen te se upravitelji infrastrukture mogu javiti u MMPI radi daljnjeg dogovora. Komentar za Wikipediju prihvaćen.</p>
Milan Vuković	<p><b>UVOD, 1.4. Metodologija izrade Strategije (2017.)</b> Milan Vuković, Pod točkom 2.4 Cestovni promet, u glavnim nalazima 2. alineja navedena je dužina javnih cesta. cestovna mreža u Hrvatsko određuje se Odlukom Vlade RH o razvrstavanju javnih cesta. Prema Odluci o razvrstavanju javnih cesta od 14. listopada 2016. godine, ukupna duljina mreže javnih cesta iznosi 26 953 km, od toga, po skupinama: Autoceste 1.419,5 km Državne ceste 7.097,7 km, Županijske ceste 9.498,5 km, Lokalne ceste 8.937,3 km. U glavnim nalazima hipotezi 2.4.8 krivo je naveden Zakon koji uređuje javne ceste. Zakon o javim cestama nije u upotrebi. umjesto Zakona o javnim cestama treba stajati Zakon o cestama.</p>	<p>Prihvaćen Komentari se prihvaćaju. Tekst Strategije izmijenjen sukladno komentaru.</p>
HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.	<p><b>ANALIZA, 2.1. Opći aspekti prijevoza</b> U dijelu koji se odnosi na hipoteze, potrebno je i analizirati hipotezu o modelu integriranog prijevoza putnika koji je vrlo značajan dio lokalnog i regionalnog prijevoza putnika u okviru dnevnih migracija u značajnim državama Europe. U okviru nove hipoteze o integriranom prijevozu putnika, potrebno je definirati područja obuhvata. U središnjoj Hrvatskoj je to sigurno šire područje grada Zagreba. Na temelju takve hipoteze je potrebno definirati ciljeve, a sigurno bi trebali biti da se željeznicom (kao okosnicom) povežu značajniji gradovi unutar regije u vremenu putovanja do 60 minuta. Prema pravcima to su gradovi: Koprivnica, Bjelovar, Kutina (Novska), Sisak, Karlovac (Ogulin), Krapina, Varaždin (Čakovec). U ostalim regijama postoji takva mogućnost povezivanja u regiji istočna Hrvatske grada Osijeka s Našicama, Slavonskim Brodom, Vinkovcima, Vukovarem.</p>	<p>Odbijen Komentar se ne prihvaća. Model integriranog prijevoza putnika i ciljevi, obuhvaćeni su kroz cijeli tekst Strategije. Također, iz teksta Strategije proizlazi da je prijevoz željeznicom okosnica integriranog prijevoza putnika</p>
Mladen Pavlov	<p><b>2.1.6. Hipoteza, Glavni nalazi</b> ne samo za turističku predsezonu, sezonu i podsezonom, jer u istom periodu bilježimo rast unazad nekoliko godina. važno bi bilo stimulirati</p>	<p>Prihvaćen Komentar je uvažan. Većina navedenog uzeto je u obzir prilikom izrade Strategije</p>



	<p>prijevoz roba i putnika željeznicom. željezničke pruge obnoviti i ubrzati (postojeće) i izgraditi neke nove. držim da bi bilo od velike važnosti izgraditi dužobalni željeznički pravac. naravno ne odjednom, već po etapama. spojiti Rijeku i Pulu, primjerice. ubrzati prugu i prijevoz tereta iz luke Rijeka prema Karlovcu i Sisku. krenuti u izgradnju željezničkog pravca prema jugu Knin-Vrlika-Sinj-Trilj-Imotski-Vrgorac-Ploče. Lika Ploče bi ovim dio tereta mogla prihvatiti i prosljediti dalje. manaja bi bila izoliranost dalmatinskog zaleđa. Luka ploče nebi ovisila o prilikama u BiH. elektrificiranom prugom uz potporu eu fondova smanjili bi uticaj na okoliš i emisiju stakleničkih plinova. zaposlila bi se domaća operativa i povećala zaposlenost. ceste bi bile manje opterećene, a samim time i stradanja i štetni događaji na istima. zaposleni ljudi nebi imali toliko motiva za odlazak u neke druge krajeve. Knin bi ponovo postao važnije čvorište za željeznički transport, posebice teretni. dio turista bi dolazio vlakom, time bi bile i manje gužve na cestama, naravno za to trebamo obnoviti postojeće pravce i ubrzati ih. neke i elektrificirati, šta bi opet mogli dijelom sredstvima iz eu fondova. ovim mislim na pravce od Knina prema Zadru, Šibeniku i Splitu. valjalo bi razmisliti i o željezničkom povezivanju Šibenika i Makarske preko Trogira, Solina, Stobriča (TTTS), Dugog rata i Omiša. ovo govorim jer je prometna gužva od Uskrsa do svih Svetih velika. uvođenje katamaranske linije Trogir-Split-Omiš vjerovatno bi smanjilo opterećenost na cestama, prebacivanje dijela transfera putnika iz ZL Split-Kaštela na otoke, također bi smanjilo opterećenja, znajući da u zadnje vrijeme aerodrom u Resniku se približio brojevima operacija iz predratnih godina. probivanjem novih pravaca željeznicom, prebacivanjem dijela putnika brodom i katamaranskom linijom smanjili bi zagađenje, požarna opterećenja nekih dionica, gužve i eventualne štete. spomenute radnje za posljedicu imaju i zapošljavanje ljudi, kako vezanih uz transportne djelatnosti, tako i za gradnju, komunalne i infrastrukturne radove. napraviti komercijalne heliodrome na nekima od otoka Korčula, Hvar, Vis, Lastovo, Cres, Lošinj. na spomenutim otocima nemamo heliodroma, bar ne onih koji odgovaraju međunarodnim EASA/ICAO standardima. poslove traganja i spašavanja nam obavlja vojska, šta je protivno EU regulativama (osim u izvanrednim slučajevima). kao posljedica toga, imali bi bolju prometnu povezanost, na spomenuti heliodrom (koji ima EASA/ICAO dozvole) mogli bi osim za naše potrebe (traganja i spašavanja na moru i kopnu te medicinskog prijevoza) sletiti i ljudi svojim privatnim helikopterima ili iznajmljenim. držim da bi u svakom slučaju RH bila na dobitku.</p>	
<b>Marina Oreb</b>	<b>2.1.8. Hipoteza, Glavni nalazi</b>	Djelomično prihvaćen

	<input type="checkbox"/> Ne stoji teza o neusklađenosti Prostornog plana uređenja Grada Dubrovnika, Prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije i Strategije prostornog uređenja RH, odnosno Konačnog prijedloga Strategije prostornog razvoja RH. Vezano za segment prometnog razvoja prostornim planovima lokalne (PPUG Dubrovnik), regionalne (PPDNŽ) i državne razine (SPURH I KP SPRRH) planirana je autocesta do Dubrovnika, što u Strategiji prometnog razvoja nije ni razmatrano, tako da postoji neusklađenost Strategije prometnog razvoja s prostornim planovima svih razina.	Komentar se djelomično prihvaća. Primjer grada Dubrovnika izuzet je iz teksta Strategije. U okviru ove hipoteze ne analizira se autocesta do Dubrovnika.
Mladen Pavlov	<b>2.2.1. Hipoteza, Glavni nalazi</b> broj putnika u željezničkom prijevozu je u padu zbog brzine, odnosno sporosti prijevoza. putnik želi siguran i brz prijevoz, udobnost i mogućnost nekog manjeg rada u vrijeme puta. zato bi valjalo obnoviti i ubrzati željeznički promet. pri tom mislim na elektrifikaciju pruge i mogućnost brže vožnje. poglavito za putnički prijevoz i brzine do 160 km/h.	Prihvaćen Komentar je uzet u obzir. Isto je već uvršteno u tekstu Strategije.
HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o	<b>2.2.1. Hipoteza, Napomena</b> Analizira promet oko središta regija, dok ne analizira promet između važnijih gradova unutar regije. Za središnju Hrvatsku je važno spomenuti i promet između grada Zagreba i sjeverozapadnog dijela Hrvatske, posebno grada Varaždina koji je i prikazivan na kartama kao regionalno središte.	Djelomično prihvaćen Komentar se djelomično prihvaća. Strategija prometnog razvoja RH analizira većinom internacionalni i nacionalni promet, dok se kroz masterplanove funkcionalnih regija analizira lokalni regionalni promet. Sukladno komentaru navedeno će se u detalje analizirati kroz masterplanove. Prijedlog je već uvršten u Strategiju kroz specifični cilj S 02 te mjeru R 18.
Mladen Pavlov	<b>2.2.7 Hipoteza, Glavni nalazi</b> uz napomenu da ne postoje hibridni, kao ni autobusi koje koriste plin kao jedino ili dodatno gorivo.	Prihvaćen Komentar prihvaćen. Izmijenjen tekst u Hipotezi 2.2.7.
HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.	<b>2.3.1. Hipoteza, Glavni nalazi</b> Iako je hipoteza povezana sa teretnim prijevozom, u sklopu iste spominje se putnički prijevoz. Potrebno je razdvojiti hipoteze zasebno za putnički zasebno za teretni prijevoz Naziv željeznička postaja zamijeniti sa željeznički kolodvor Nije točan navod da je izgradnjom nove auto ceste velik dio teretnog prometa prebačen je na cestovni prijevoz. Navod „Danas prijevoz željeznicom sudjeluje u dostavi/otpremi dobara s oko 25%,...“ nije točan, već sa oko 70%, ako se govori o suhim teretima, što je vidljivo u daljnjem tekstu dokumenta Tablica 11 nosi naziv „Količina tereta na željezničkim kolodvorima u Luci Rijeka“ nisu navedeni podaci samo za željeznički prijevoz. U tablici su prezentirani podaci o ukupnom prekrcaju Luke Rijeka,	Prihvaćen Komentar vezano za razdvajanje teretnog i putničkog prijevoza se ne prihvaća. U sklopu Hipoteze 2.3.1. analiziran je potencijal za povećanje teretnog prijevoza, a putnički prijevoz je spomenut samo kao dio funkcionalnosti te dionice pruge koju treba uzeti u obzir prilikom daljnjeg razvoja. Putnički prijevoz je isto tako obrađen kroz Hipotezu 2.3.2. Komentar vezano za naziv "željeznička postaja" se prihvaća. Komentar za autoceste se prihvaća. Tekst Strategije je promijenjen. Komentar vezano uz udjele prijevoza dobara se prihvaća.

	uključujući čak i naftu i naftne derivate. Na web stranici Luke Rijeka stoji da je, npr. tijekom 2014. godine ukupna količina suhih tereta (generalni teret, rasuti teret i drvo) iznosila 4,14 mil. t, 2010. je bila 4,61 mil. t, 2009. 5,21 mil.t. Ako se željeznicom zadnjih godina preveze oko 2,8 mil. t, to znači da se željezničkim prijevozom obavi oko 70% ukupnog prijevoza za/iz Luke Rijeka, odnosno maksimalno 30% cestovnim prijevozom. Navod „kapacitet željezničke linije“ zamijeniti sa kapacitetom željezničke infrastrukture Utjecaj na kapacitet nema samo dionica željezničke pruge Škrljevo – Sušak-Pećine već cijela dionica Rijeka – Lokve zbog velikih nagiba, malih korisnih duljina kolosijeka u pojedinim kolodvorima i slično. Nije navedeno da se željeznička pruga nalazi na Mediteranskom koridoru te RFC6 koridoru Podaci u tablici 12 o planiranim količinama terete u luci Rijeka i planiranom željezničkom teretnom prometu ne korespondiraju. Da bi se uopće mogla ostvariti planirana količina tereta od 55 mil. tona 2045. g. u Luci Rijeka, udio željezničkog prometa mora biti veći (ne samo 21%), jer tako veliku količinu terete nije moguće ostvariti uz tako mali udio željezničkog prijevoza. Umjesto Udruženju sjevernoatlantskih luka treba pisati Udruženju sjevernojadranskih luka	Tekst je izmijenjen. Komentar za količine suhih tereta za/iz luke Rijeka prihvaćen. Tekst izmijenjen. Komentar za izričaj kapacitet željezničke linije prihvaćen. Komentar za dionicu Rijeka-Lokve te koridore se prihvaća. Izmijenjeno u tekstu. Komentar za planirane količine terete se prihvaća. Izmijenjeno u tekstu. Komentar za Udruženje sjevernojadranskih luka se prihvaća. Izmijenjeno u tekstu.
<b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b>	<b>2.3.1.Hipoteza, 2.3.2.Hipoteza</b> Zagreb Klara nije stajalište već kolodvor Navod „relejnim i signalnim“ potrebno zamijeniti sa „relejnim signalno – sigurnosnim uređajem osim Zagreb Gk gdje je ugrađen elektronički signalno – sigurnosni uređaj“ Navod „unutar blokovskog intervala“ potrebno zamijeniti sa "u blokovnom prostornom razmaku, osim između Zagreb GK i Zagreb ZK gdje se promet odvija u kolodvorskom razmaku", jer prostorni razmaci mogu biti: kolodvorski, odjavni i blokovni. Kod objašnjavanja neujednačenosti udaljenosti između stajališta potrebno je navesti da na to utječe naseljenost na određenim područjima Teretni promet kroz čvor Zagreb ne utječe na organizaciju putničkog prometa. Kod izrade voznog reda, koji je rezultat organizacije, najprije se određuju trase putničkih vlakova, a tek onda teretnih, u preostalim vremenskim intervalima. Nije uvršten grad Osijek u kojem se nalazi određeni broj stajališta i ima veliki potencijal ponovnog uvođenja prvenstveno na dionici Josipovac – Dalj.	Djelomično prihvaćen Komentar za izričaj i neujednačenost udaljenosti se prihvaća. Komentar vezan uz organizaciju prometa u čvoru Zagreb se ne prihvaća. Iz samog teksta komentara proizlazi ovisnost planiranja putničkog i teretnog prometa. Komentar za Osijek se prihvaća.
<b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b>	<b>2.3.Željeznički prijevoz, 2.3.4.Hipoteza</b> Kolodvor Zagreb Gk osiguran je elektroničkim signalno sigurnosnim uređajem a ne elektro – relejnim. Nigdje se ne spominje ugrađenost optičkih kabela	Prihvaćen Komentar se prihvaća.
<b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b>	<b>2.3.Željeznički prijevoz, 2.3.5.Hipoteza</b>	Djelomično prihvaćen

	<p>Svakodnevno na prugama HŽI vozi oko 700 putničkih i oko 110 teretnih vlakova, tako da je logično da praktički na svakoj pruzi ima više putničkih nego teretnih vlakova. Ukoliko se navodi da je teretni promet dominantniji u odnosu na putnički na pojedinim dionicama i dalje nastave koristiti u Strateškim dokumentima RH postoji opravdana bojazan da na tim dionicama neće se moći opravdati rekonstrukcije željezničke pruge za brzine od 160 km/h. Na slažemo se sa konstatacijom da na dionici od Mađarske do Dugog sela je veći udio teretnog u odnosu na putnički prijevoz. Broj putničkih vlakova je veći u odnosu na teretne vlakove</p>	<p>Komentar za broj putničkih i teretnih vlakova se prihvaća. Tekst je izmijenjen. Komentar za dominantnost prometa se ne prihvaća. U ovoj hipotezi se ne navodi da je teretni promet dominantniji od putničkog, već se navodi “značajniji” jer ukoliko se uzme u obzir broj prevezenih putnika i količina tereta, proizlazi da je, bez obzira na manji broj teretnih vlakova, ipak teretni promet značajniji. Prilikom opravdanja pojedine dionice željezničke pruge potrebno je uzeti u obzir funkcionalnosti same dionice pruge, tj. radi li se isključivo o teretnom prometu ili putničkom prometu ili se radi o mješovitom prometu. Odluka o potrebnim brzinama donosi se na temelju rezultata studije izvedivosti.</p>
<p><b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b></p>	<p><b>2.3.Željeznički prijevoz, 2.3.6.Hipoteza</b>  Ne razumljivo je zašto se navodi da je potrebno izrađivati daljnje studije kojima će se definirati izrada tehničke dokumentacije ako HŽI već nekoliko godina izrađuje tehničku dokumentaciju za ishodenje potrebnih dozvola za gradnju na većini dionica koridora RH1 i RH2. Na dionicama na kojima se ne izrađuje tehnička dokumentacija je prijavljena na poziv CEF 2016 (dionica Oštarije – Škrljevo i Okučani – Novska). Ukoliko se promatraju koridori jedino na koridoru RH3 se ne izrađuje studijska i tehnička dokumentacija a što je posljedica odbijanja provedbe iste od strane JASPERS misije tijekom 2015. godine Tijekom 2016. godine izrađena je Studija uvođenja ERTMS-a u RH kojom je definirana faznost uvođenja istog. Potrebno je uskladiti navode sa Studijom a koja je odobrena od strane MMPI i JASPERS misije. Ne slažemo se sa navodom „U oba slučaja, tj. i za sustav ETCS prve i onaj druge razine, potrebno je provesti daljnje studije da bi se utvrdile specifične potrebe i tehnički parametri“ budući da je takva studija izrađena, a u sklopu projekata koje HŽI provodi izrađuju se projekti uvođenja ETCS-a. Potrebno je pokrenuti projekt pod nazivom „Uvođenje opremanja Globalnim sustavom pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R – Global System for Mobile communication – Railways) sukladno rezultatima Studije iz 2016. godine Nije navedeno koje su smjernice EU-a oko uvođenja ERTMS-a na osnovnu i sveobuhvatnu mrežu sukladno Uredbama i Delegiranim Uredbama. Sukladno stavku 7. članka 35. Zakona potrebno je usvojiti akt „Plan opremanja Europskim sustavom upravljanja i nadzora vlakova (ETCS – European Train Control System) i plan opremanja Globalnim sustavom</p>	<p>Odbijen  Komentar za daljnje studije se ne prihvaća. U tekstu Strategije navedeno je da je za sustav ETCS prve i onaj druge razine, potrebno provesti daljnje studije da bi se utvrdile specifične potrebe i tehnički parametri. Nigdje u tekstu nije navedeno koja dokumentacija se izrađuje na kojoj dionici. Iz samog teksta komentara proizlazi da HŽI izrađuje studije, što je navedeno u Strategiji. Komentar vezan uz pokretanje projekta za GSM-R te komentari vezani uz usvajanje aktiva se ne prihvaćaju kao dio teksta Strategije.</p>

	<p>pokretnih komunikacija za željeznički promet (GSM-R – Global System for Mobile communication – Railways), koji čine Europski sustav upravljanja željezničkim prometom (ERTMS – European Rail Traffic Management System), u skladu sa TSI-jem za prometno-upravljački i signalno-sigurnosni podsustav“. Navedeni akt HŽ Infrastruktura dostavlja je na usvajanje u MMPI ali nije usvojen od strane ministra. Također potrebno je usvojiti i akt „Plan provedbe za određeni TSI u skladu s odredbama, uputama i rokovima utvrđenih u TSI-ju“ od strane ministra, a koji se odnosi na članak 35. stavak 6 Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava.</p>	
Marina Oreb	<p><b>2.3.Željeznički prijevoz, 2.3.6.Hipoteza</b>  <input type="checkbox"/> Potrebno je uz Sloveniju i Mađarsku navesti i BiH. Dubrovačko-neretvanska županija je u mreži željezničkih pruga zastupljena jedino željezničkom prugom Ploče-Metković-Sarajevo. Modernizacija ove željezničke pruge je od izuzetnog značaja za razvoj luke Ploče na koju je kao terminalnu točku Vc koridora vezano gospodarstvo BiH, a prema kojoj gravitira Srednja i Istočna Europa.</p>	<p>Prihvaćen          Komentar se prihvaća. Izmijenjen tekst.</p>
HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.	<p><b>2.3.Željeznički prijevoz, 2.3.7.Hipoteza</b>          Broj željezničko – cestovnih i željezničko – cestovnih prijelaza nije u skladu sa sadašnjim brojem. Trokut preglednosti nije jedan glavnih problema nesreća. Održavanje trokuta preglednosti mora, osim u nadležnosti upravitelja infrastrukture, biti i u nadležnosti upravitelja cestovnih prometnica, a sukladno Zakonu o cestama. Upravitelji cestovne infrastrukture ne provode svoje obveze. Zašto se ne navodi da je u najvećem broju nesreće uzrok istih nepoštivanje prometnih propisa od strane vozača cestovnih vozila, odnosno prometna kultura vozača. Stanje na željezničko – cestovnim prijelazima te potreba za rješavanjem istih nije samo u nadležnosti upravitelja željezničke infrastrukture već i upravitelja cestovne infrastrukture. Ukoliko se navodi da su ŽCP-i „crne točke“ tada je potrebno navesti da bi se rješavanje trebalo omogućiti iz programa MUP-a za rješavanje crnih točaka s obzirom na to da sad nije moguće. Sukladno Zakonu o sigurnosti i interoperabilnosti potrebno je usvojiti i akt „Nacionalni program rješavanja željezničko – cestovnih prijelaza“. Tijekom 2016. godine imenovana je radna skupine od strane MMPI ali sam program još nije usvojen iako je konačna verzije istog dostavljena u MMPI.</p>	<p>Djelomično prihvaćen          Komentar za broj prijelaza se prihvaća. Tekst izmijenjen. Komentar za trokut preglednosti se prihvaća. Tekst izmijenjen. Komentar vezan uz nadležnost te financiranje rješavanja crnih točaka se ne prihvaća. U Strategiji se ne navode izvori financiranja.</p>
HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.	<p><b>2.3.Željeznički prijevoz, 2.3.9.Hipoteza</b>          Umjesto nalaza da postoji potreba za kvalitetnijom koordinacijom između HŽI, HŽC i HŽPP treba stajati između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika. U napomeni je potrebno uskladiti navode sa</p>	<p>Prihvaćen          Komentar prihvaćen. Tekst izmijenjen. Komentar vezano uz usklađenje hipoteza prihvaćen. Tekst izmijenjen. Navod za pravilnike se prihvaća. Tekst</p>

	hipotezom 2.3.1., a prema komentarima danim prije Navod „uvažavajući HRN EN Norme, Zakone, Pravilnike, Interne tehničke specifikacije te druge važeće propise.“ potrebno je zamijeniti sa „uvažavajući Direktive i Uredbe EU, te zakonske i podzakonske akte“.	izmijenjen.
<b>Sindikata hrvatskih željezničara</b>	<p><b>2.3.Željeznički prijevoz, 2.3.9.Hipoteza</b></p> <p>Postoji niz razloga radi kojih bi postojeću organizaciju hrvatskih željeznica trebalo izmijeniti. Pri tome bolja koordinacija može biti trenutno rješenje, dok se ne donese konačno. Podjelom HŽ Hrvatskih željeznica i gašenjem nefunkcionalno ustrojenog HŽ Holdinga, narušeno je tehnološko jedinstvo željeznice, čime je bitno pogoršana efikasnost i kvaliteta usluge. Gašenjem HŽ Hrvatskih željeznica, odnosno HŽ Holdinga, nestala je mogućnost kvalitetnog strateškog upravljanja željezničkim sustavom, u zajedničkom interesu svijeta. MPPI, koji pokušava preuzeti ulogu strateškog upravljanja, za isto nije kapacitiran, a što je još važnije, nema zakonske mogućnosti donošenja poslovnih odluka. Podjelom na 3 društva, uprave se ponašaju kako se jedino mogu, sukladno Zakonu o trgovačkim društvima, brinu o isključivo o rezultatima poslovanja vlastitog Društva. Bezbroj je slučajeva da se na takav način, kad je svako društvo koncentrirano na ostvarivanje vlastite koristi, zanemaruju ukupnu korist za sve pa jedni drugima nanose štetu, ili se, gledajući sa stajališta cjelokupne željeznice, ponašaju neracionalno. Također, gašenjem HŽ Hrvatskih željeznica i HŽ Holdinga, nestala je mogućnost snažnijeg, zajedničkog nastupa na financijskom tržištu, kao i mogućnost pojeftinjenja nabavljenih roba i usluga, kroz veću, zajedničku nabavu. Nekretnine, koje su u pravilu pripale HŽ Infrastrukturi, a koje koriste druga društva, HŽI vidi samo kao mogućnost ubiranja najamnine, dok je njihovo privođenje svrsi, u drugom planu. Primjerice, zgrade pretežno putničkih kolodvora, uključujući Zagreb GK, HŽI manjim dijelom koristi za vlastito osoblje, dok je cjelina prostora za putnike neatraktivna. No, druga bi stvar bila da su kolodvorske zgrade u vlasništvu HŽ Putničkog prijevoza, jer HŽ PP jedini ima izravan interes da prostori kolodvora budu atraktivni za putnike. Općenito, nekretnine bi trebale biti podijeljene društvima koja ih koriste i koja bi imala interes voditi brigu o njima, dok bi se višak nekretnina trebao komercijalizirati. Unosom svih udjela u HŽ Koncern, pitanje loše podjele HŽ Hrvatskih željeznica, moglo bi biti riješeno. Velika većina željeznica u Europi organizirane su kao koncern, uključivo nama susjedne i mnogo uspješnije Slovenske željeznice. S obzirom na malu veličinu hrvatskih željeznica, za ovakvu podjelu na 3 neovisna društva, nema nikakvog opravdanja, već samo šteta. Potrebno je što je prije moguće pristupiti organiziranju HŽ Hrvatskih željeznica</p>	Odbijen Komentari se ne prihvaćaju iz razloga što se sam tekst komentara ne odnosi isključivo na Strategiju, već je navedene problem potrebno rješavati nadležnim tijelima.

	<p>kao koncerna kojeg bi činili: HŽI, HŽPP, HŽ Cargo, AGIT, Pružne građevine, Tehnički servis za željeznička vozila, RŽV Čakovec, RPV Slavonski Brod, Održavanje vagona i eventualna druga postojeća društva.</p>	
<b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b>	<p><b>2.3.Željeznički prijevoz, 2.3.10. Hipoteza</b>  U Glavnim nalazima, stoji konstatacija da postojeći način poslovanja u svim trima najvećim trgovačkim društvima nije održiv bez državne pomoći. Regulativom EU takva državna pomoć za HŽ Cargo je zabranjena. Navod „da bi ostvario financijsku održivost, treba razmotriti uvođenje sustava naplate pristupnih pristojbi prilagođenog zakonskim okvirima EU“ nije točan. HŽI naplaćuje naknade za željezničke usluge već najmanje 9 godina, te da se ista naplata obavlja u potpunosti u skladu s regulama EU (Direktiva EK 34/2012, Uredba EK 909/2015), što kontrolira i HAKOM kao regulatorno tijelo za tržište željezničkih usluga u skladu sa Zakonom o reguliranju tržišta željezničkih usluga. HŽI ostvaruje iz trošarina 172,1 mil. kn, a dalje se iz tablice vidi da to iznosi preko 400 mil. kn Navod,, sve posljedice liberalizacije tržišta teretnog prijevoza još uvijek nije moguće jasno sagledati, no vidljivo je jako sporo preuzimanje tržišnog udjela od strane novih prijevoznika zbog pada aktivnosti na tržištu teretnog prijevoza, iako su već krajem 2015. postojale naznake o stabilizaciji tržišta.“ potrebno je uskladiti sa stvarnim stanjem. I to - nije točno da postoji daljnji pad aktivnosti. U 2016. ostvaren je rast, a u dosadašnjem dijelu 2017. rast iznosi čak oko 30%, što nije zabilježeno od osnutka RH. - ne možemo se složiti s tvrdnjom o „jako sporom“ preuzimanju tržišnog udjela od strane novih prijevoznika. Koliko nam je poznato, radi se o jednom od najbržih povećanja udjela poznatih u EU, s obzirom da su novi prijevoznici u 2015. godini ostvarivali svega 1,5% udjela, u 2016. oko 15,9 %, a momentalno njihov udjel iznosi oko 25%.</p>	<p>Djelomično prihvaćen  Komentar vezano uz financijsku održivost se ne prihvaća. Tekst Strategije govori da isti treba razmotriti. Komentar se prihvaća. Tekst je izmijenjen.</p>
<b>Marina Oreb</b>	<p><b>2.4.Cestovni prijevoz, 2.4.1.Hipoteza</b>  <input type="checkbox"/> Hipoteza nije prihvatljiva dok se ne osigura prometna povezanost Dubrovnika i Dubrovačko-neretvanske županije s ostalim dijelom Republike Hrvatske bez prolaska kroz teritorij BiH kojim je RH presiječena. Sadašnji način funkcioniranja prometa s prelaskom preko dva granična prijelaza i vođenjem teretnog prometa trajektom Ploče-Trpanj nije održiv, a stanje bi se još pogoršalo nakon pristupanja RH Schengenkom režimu. U poglavlju je uz kartu paneuropskih koridora potrebno dati i kartu TEN-T osnovne i sveobuhvatne mreže s TEN-T koridorima, na kojoj je prikazan jadransko-jonski pravac koji vodi autocestom do Dubrovnika. U hipotezi se navodi da je dio Jadransko-jonskog koridora koji prolazi teritorijem RH uglavnom izgrađen, te da</p>	<p>Odbijen  Komentar se ne prihvaća. U ovom trenutku projekt povezivanja razdvojenog teritorija RH je u procesu javne nabave za radove. Komentar vezano za kartu se ne prihvaća. Sve karte važećih izgrađenih trasa na koridorima preuzete su u Nacionalni prometni model. Komentar za autocestu do Dubrovnika se ne prihvaća. Projekt povezivanja razdvojenog teritorija RH je prihvaćen za sufinanciranje od strane EU te je u procesu implementacije. Preostale dionice na spomenutom koridoru su u procesu izrade studija izvedivosti za svaku dionicu. Sukladno rezultatima</p>

	<p>projekcije srednjoročne prometne potražnje pokazuju da je funkcionalna regija Južna Dalmacija pokrivena projektima zračne luke Dubrovnik i Pelješkog mosta zajedno s pristupnim cestama s obje strane kao dijela projekta. Autocesta do Dubrovnika uz most Pelješac je jedino ispravno dugoročno rješenje cestovnog povezivanja Dubrovnika i DNŽ s teritorijem RH i kao takvo se nosi u Prostornom planu Dubrovačko-neretvanske županije i Strategiji prostornog uređenja Republike Hrvatske. Kao srednjoročno rješenje zadovoljava kao što se navodi u hipotezi most Pelješac s pristupnim cestama koje je pred realizacijom. Međutim, uz ovaj projekt potrebno je planirati, ukoliko autocesta nema prometno opravdanje u planskom razdoblju za koje se donosi Strategija, izgradnju brzih spojnih cesta: Dubrovnik (Osojnik) – Doli (D8) i Komarna (D8) – Opuzen – Kula Norinska- - čvor Metković (A1), a koje bi se realizirale unutar koridora planirane autoceste. Državnu cestu D8 od Dubrovnika do Dola, koja prolazi kroz naselja, te dijelom prdstavlja gradsku ulicu, nije moguće rekonstruirati da primi očekivani promet nakon izgradnje mosta Pelješac. Uz to D8 na pojedinim svojim dionicama nema alternativni pravac, pa u slučaju akcidenta Dubrovnik i zračna luka Dubrovnik ostaju u blokadi. Također se to odnosi i na trasu državne ceste kroz dolinu Neretve, gdje postoji i problem povezivanja grada Metkovića na autocestu, a koji bi se riješio izgradnjom spojne ceste od mosta Pelješac preko Opuzena i Kule Norinske do čvora Metković u koridoru planirane autoceste. Uz to je u svrhu pristupačnosti poluotoka Pelješca i otoka Korčule potrebno u Strategiju uključiti koridor Čvor Brijesta (most Pelješac) – Orebić – luka Perna.</p>	<p>studija izvedivosti bit će definiran profil i vrsta ceste.</p>
<p><b>Marina Oreb</b></p>	<p><b>2.4.Cestovni prijevoz, 2.4.3.Hipoteza</b>  <input type="checkbox"/> Zaključak se izvodi iz podataka okvaliteti kolnika na državnim cestama iz 2012. prema kojima je više od 50 % mreža u zadovoljavajućem do vrlo dobrom stanju. Iz ovog podatka, a stanje na županijskim i lokalnim cestama je znatno nepovoljnije, ne može se izvući zaključak o zadovoljavajućemi i vrlo dobrom stanju cesta. Na području Dubrovačko-neretvanske županije okosnica cestovne mreže D8 je ostala s istim elementima i u istom profilu od prije više od 50 godina kada je izgrađena, a na dijelovima je postala gradska ulica s pješačkim prijelazima i semaforima. Stanje državnih i ostalih cesta na otocima i poluotoku Pelješcu je izrazito nepovoljno i jedino zadovoljava stanje državne ceste na otoku Korčuli.</p>	<p>Odbijen  Komentar se ne prihvaća. Stanje županijskih i lokalnih cesta detaljnije se analizira kroz masterplanove funkcionalnih regija na temelju čega se definiraju potrebe za rekonstrukciju/modernizaciju određenih dionica. Dionice za rekonstrukciju planiraju se u nadležnim društvima npr. Hrvatske ceste, Hrvatske autoceste, Župnijske ceste itd.</p>
<p><b>Marina Oreb</b></p>	<p><b>2.5.Zračni prijevoz, 2.5.2.Hipoteza</b>  Jedna od glavnih funkcija zračne luke Dubrovnik je omogućiti inozemnim i domaćim putnicima pristup Južnoj Dalmaciji.</p>	<p>Odbijen  Komentar se ne prihvaća, predložena izmjena je ista kao tekst u Strategiji</p>



<p><b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o</b></p>	<p><b>2.5.2.Hipoteza, 2.5.3.Hipoteza</b>  Ne spominje se mogućnost povezivanja željezničkom infrastrukturom MZL sa Zagrebom i okolicom odnosno gradovima susjednih država, a što je jedan od ciljeva MZL.</p>	<p>Djelomično prihvaćen  Komentar se djelomično prihvaća, predložena izmjena u tekstu Strategije u okviru mjere G.2. – novi opis mjere glasi : Pristupačnost zračnim lukama javnim prijevozom nije adekvatna, stoga treba pronaći pojedinačna rješenja (npr. željeznički prijevoz) prilagođena specifičnostima svake zračne luke. Rješenja treba sagledati u kontekstu glavnih (master) planova funkcionalnih regija uzimajući u obzir potencijalnu funkcionalnost veza, kao što je povezanost Velike Gorice sa Zagrebom, Trogira sa Splitom.</p>
<p><b>Marina Oreb</b></p>	<p><b>2.5.Zračni prijevoz, 2.5.4.Hipoteza</b>  Pristupačnost zračnim lukama u Hrvatskoj osobito je problematična tijekom turističke sezone. Zračne luke nisu na odgovarajući način uključene u regionalni prometni sustav. jedino osigurava pristupačnost za posjetitelje Dubrovačko-neretvanske županije. Međutim nedostaje povezanost brzim cestovnim vezama zračne luke s Dubrovnikom i ostalim dijelovima Županije. Sada je takva situacija da je primjerice jednostavnije i u kraćem vremenu doći posjetiteljima do zračne luke Dubrovnik, nego iz zračne luke do destinacija na Korčuli ili Lastovu. U ovakvoj situaciji posjetitelji koji dolaze preko zračne luke zadržavaju se u Dubrovniku, čime se onemogućava ravnomjerni i održivi turistički razvoj Županije. Potrebno je sukladno navodu iz hipoteze provesti određene mjere s ciljem poboljšanja usluge prijevoza do zračnih luka. u vidu unaprijedenja cestovne prometne mreže. Također je potrebno poboljšati brzobrodске veze Dubrovnika s otocima, posebice s otokom Lastovom.</p>	<p>Odbijen  Komentar se ne prihvaća, predložena izmjena postoji u tekstu Strategije u okviru mjere G.2.</p>
<p><b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b></p>	<p><b>2.6.Pomorski prijevoz, 2.6.3.Hipoteza</b>  Nazive koridora potrebno je uskladiti sa važećim Uredbama EU Ne slažemo se u potpunosti sa konstatacijom da postojeća željeznička infrastruktura ne zadovoljava očekivano povećanje prometa. Promatrajući sadašnji teret koji se prevozi iz/za Luku Rijeka, kapacitet pruge od 6,5 mln netotona omogućava povećanje prijevoza u slijedećih nekoliko godina. Nigdje nije navedeno da HŽI zajedno sa LUR provodi dva projekta financiran iz CEF-a na području kolodvora Rijeka Brajdica i Rijeka</p>	<p>Djelomično prihvaćen  Komentar se djelomično prihvaća, tekst će se uskladiti s važećim uredbama EU u odnosu na konstataciju da željeznička infrastruktura ne zadovoljava očekivano povećanje prometa. U tekstu Strategije ista se odnosi na lokaciju luke na Omišlju gdje je navedeno da sve lokacije osim Omišlja imaju željezničku infrastrukturu. Drugi dio komentara se prihvaća.</p>
<p><b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b></p>	<p><b>2.6.Pomorski prijevoz, 2.6.4.Hipoteza</b>  Nazive koridora potrebno je uskladiti sa važećim Uredbama EU Nigdje</p>	<p>Djelomično prihvaćen  Komentar se djelomično prihvaća, tekst će se</p>

	se ne spominje postojeća željeznička veza Luke Ploče sa Bosnom i Hercegovinom odnosno Mađarskom. Željezničke pruge na koridoru RH3 dio su osnovne (M303) odnosno sveobuhvatne mreže (M301, M302, M304) EU. Ne spominje se postojeći kolodvor Ploče sa svim kolosiječnim vezama na terminale i mogućnost rekonstrukcije kolodvora prema već izrađenim projektima i ishodenim građevinskim dozvolama.	uskладiti s važećim uredbama EU. Strategija staje na mjerama i ne ulazi u projekte. Isto tako, u tekstu je spomenut koridor prema Budimpešti.
<b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b>	<b>2.6.Pomorski prijevoz, 2.6.5.Hipoteza</b> Osim navoda „željeznička pruga od Zadra do Zagreba ima loše tehničke karakteristike“ ne spominje se mogućnost uklanjanja uskih grla na prugama kojima su te Luke u hipotezi povezane na željezničku mrežu u RH i susjednim zemljama	Prihvaćen Komentar se prihvaća.
<b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b>	<b>2.6.Pomorski prijevoz, 2.6.8.Hipoteza</b> Nigdje se ne spominje planirani jadransko – jonski željeznički koridor, a koji je vrlo popularan u kontekstu povezivanja Baltik – Adriatic – Crno mora, a i dio koridora se potencijalno preklapa sa Mediteranskim koridorom na području Rijeke Nigdje nije navedeno da HŽI zajedno sa LUR provodi dva projekta financiran iz CEF-a na području kolodvora Rijeka Brajdica i Rijeka	Djelomično prihvaćen Komentar se djelomično prihvaća, projekti financirani iz CEF-a navedeni su u prethodnim hipotezama te je u odnosu na koridore u ovoj hipotezi dan osvrt sukladno važećoj Strategiji pomorskog razvitka za razdoblje 2014.-2020.
<b>Marijana Drobnjak</b>	<b>2.7.Plovnost unutarnjih voda i riječni prijevoz, 2.7.1.Hipoteza</b> Predlažem ovdje uvrstiti luku Slavonski Brod kod koje zbog razvrstaja kao glavne luke TEN-T-a te zbog svog koncepta razvoja luke također postoji potencijal ovakvog razvoja.	Prihvaćen Komentar prihvaćen, tekst je izmijenjen.
<b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b>	<b>2.7.Plovnost unutarnjih voda i riječni prijevoz, 2.7.1.Hipoteza</b> Ne spominje se željeznička pruga Vinkovci – Vukovar koja je u planu rekonstrukcije i elektrifikacije iz EU fondova. A kojom se preko koridora RH1 i RH2 može ostvariti direktna željeznička veza Luka Rijeka i Vukovar te prevesti velike količine tereta i koje bi doprinijele gospodarskom rastu na području Vukovara. Sve luke povezane su željezničkom infrastrukturom preko industrijskih kolosijeka sa kolodvorima u neposrednoj blizini Postoji mogućnost dobre organizacije intermodalnog prijevoza u svim smjerovima željezničkom vezom	Prihvaćen Komentar se prihvaća.
<b>Marijana Drobnjak</b>	<b>2.7.1.Hipoteza, Napomena</b> PRIJEDLOG ZA IZMJENU DIJELA TEKSTA (treći odjeljak ispod prikaza 110): Atraktivnost luka u Slavonskom Brodu i Sisku uvelike ovisi o pouzdanosti i sigurnosti plovidbe na plovnim putovima. Luka Slavonski Brod luka je od međunarodnog značaja i ulazna luka Europske unije. Luka Slavonski Brod, osim za Republiku Hrvatsku i Slavoniju, osobito je važna i za Bosnu i Hercegovinu. U luci se osim pretovara nafte vrši i pretovar generalnog tereta, a luka ima i otvorena tovarišta na kojima se vrši pretovar šljunka i pijeska. Površina lučkog	Prihvaćen Komentar se prihvaća

	područja luke Slavonski Brod iznosi približno 900.000 m <sup>2</sup> . Osim operativnog dijela luke, dio lučkog područja čini gospodarska zona koja će doprinijeti razvoju intermodalnosti i logistike luke Slavonski Brod. U gospodarskoj zoni luke Slavonski Brod u tijeku je realizacija projekta TE-TO i tvornice bioetanola.	
<b>Lučka uprava Vukovar</b>	<b>2.7.1.Hipoteza, Napomena</b> Nažalost luka Slavonski Brod nije važna za BiH jer BiH ima svoje luke, a to su Brčko i Bosanski Šamac.	Djelomično prihvaćen Komentar se djelomično prihvaća.
<b>Lučka uprava Vukovar</b>	<b>2.7.1.Hipoteza, Napomena</b> Kada se uzimaju podaci za ovakvu strategiju, onda se ne smije dopustiti da se uzima samo jedna godina kao referentna za podatke, već se uzimaju podaci od 2006.-2016. godine. Mislimo da su ipak 10-to godišnji pokazatelji puno relevantniji od jedne nasumce izabrane godine.	Odbijen Komentar se ne prihvaća. Relevantni podaci za višegodišnje razdoblje prikupljeni su za potrebe Nacionalnog prometnog modela na temelju kojeg je revidirana Strategija.
<b>Lučka uprava Vukovar</b>	<b>2.7.1.Hipoteza, Napomena</b> Što se tiče luke Sisak i prijevoza putnika, porast se ne odnosi na prijevoz rijekom Savom, već na izletnički turizam putničkog prometa u NP Plitvička jezera.	Prihvaćen Komentar se prihvaća, tekst je izmijenjen.
<b>Lučka uprava Vukovar</b>	<b>2.7.Plovnost unutarnjih voda i riječni prijevoz, 2.7.3.Hipoteza</b> Nažalost ne postoje robe, odnosno tereti, koji bi mogli opravdati isplativost kanala Dunav-Sava, već se potencijalno otvara tržište R.Srpske kroz luke Brčko i B.Šamac.	Odbijen Komentar se ne prihvaća. U tijeku je izrada Studije izvodivosti kojom će se definirati daljnji koraci po pitanju ove mjere.
<b>Marijana Drobnjak</b>	<b>2.7.3.Hipoteza, Glavni nalazi</b> Vezano za potencijal kanala Sava-Dunav, osim što je riječni promet isplativiji, kanal bi uveliko skratio i ubrzao transport roba do morskih luka tako da projekt ima veliko značenje za Hrvatsku i šire, a što je navedeno u više studija o kanalu Dunav-Sava.	Odbijen Komentar se ne prihvaća. U tijeku je izrada Studije izvodivosti kojom će se definirati daljnji koraci po pitanju ove mjere.
<b>Lučka uprava Vukovar</b>	<b>2.7.3.Hipoteza, Glavni nalazi</b> Kanal Dunav-Sava iz prometnog aspekta nema svoju opravdanost gledajući terete koji se danas prekrcaju u našim unutrašnjim lukama. Sva roba koja dolazi sa istoka ( Ukrajina, Bugarska, Rumunjska ) a namjenjena je za BiH uplovljava kod Beograda u Savu i istovara se u lukama Brčko i B.Šamac. Ta ista roba kada je Sava niska, dolazi u luku Vukovar i vrši se istovar robe za BiH. Tako da gledajući u tom kontekstu luku S. Brod, nažalost je evidentno kako ona niti u jednom segmentu neće profitirati kanalom Dunav-Sava.	Odbijen Komentar se ne prihvaća. U tijeku je izrada Studije izvodivosti kojom će se definirati daljnji koraci po pitanju ove mjere.
<b>Lučka uprava Vukovar</b>	<b>2.7.3.Hipoteza, Napomena</b> Zadnja rečenica u ovome dijelu je skroz kontradiktorna potrebama da se kanala Dunav-Sava napravi. Zatim, što se tiče rasutog tereta (pijesak i šljunak) u lukama Osijek i S.Brod takav podatak ne stoji, jer se takva	Prihvaćen Komentar se djelomično prihvaća, tekst izmijenjen.

	vrsta tereta ne smije preтовarati u lukama već na posebnim mjestima koja su van luka a zovu se tovarišta.	
<b>Marijana Drobnjak</b>	<b>2.7.Plovnost unutarnjih voda i riječni prijevoz, 2.7.4.Hipoteza</b> „Plovnost Save ne odgovara postojećim potrebama poslovanja.	Odbijen-Komentar se ne prihvaća. Neke od hipoteza namjerno su postavljene u drugačijem značenju budući da je u slučaju nekih hipoteza bilo potrebno dokazati opravdanost, a u nekim slučajevima dokazati neopravdanost. Tekst unutar hipoteze je u skladu s komentarom.
<b>Marijana Drobnjak</b>	<b>2.7.Plovnost unutarnjih voda i riječni prijevoz, 2.7.4.Hipoteza</b> „Plovnost Save ne odgovara postojećim potrebama poslovanja. Naime, luka Slavonski Brod u kontaktu je sa zainteresiranim tvrtkama sa područja Brodsko-posavske županije (industrijske zone Đuro Đaković i dr.) kao i sa područja Bosne i Hercegovine, a u vezi korištenja luke Slavonski Brod. Tvrtke bi veći dio tereta isporučivale riječnim putem, ali zbog smanjene plovnosti to nisu u mogućnosti. Osim toga, tvrtke zbog toga ne ugovaraju poslove za terete većih gabarita (specijalne terete), već ugovaraju poslove gdje se isporuka može odvijati cestovnim prometom ili željeznicom što im znatno povećava troškove prijevoza i same proizvodnje, a utječe i na nesigurnost prometa te mogućnost ekoloških incidenata.	Odbijen Komentar se ne prihvaća. Neke od hipoteza namjerno su postavljene u drugačijem značenju budući da je u slučaju nekih hipoteza bilo potrebno dokazati opravdanost, a u nekim slučajevima dokazati neopravdanost. Tekst unutar hipoteze je u skladu s komentarom.
<b>Marijana Drobnjak</b>	<b>2.7.4.Hipoteza, Glavni nalazi</b> U navedenim nalazima istaknuta je činjenica da rijeka Sava u Republici Hrvatskoj ne ispunjava međunarodne zahtjeve za plovnost po sporazumu AGN. Isto tako je konstatirano da razina plovnosti zadovoljava trenutne operativne zahtjeve. To u praksi znači da je Sava plovna za brodove uobičajenog gaza svega 60-90 dana u tijeku godine, za visokih vodostaja. Na takav prijevoz i plovnost nitko ne može računati niti se ozbiljni partneri na takav prijevoz mogu osloniti. Plovnost rijeke Save ključni je čimbenik za ekonomsku održivost i privlačnost luke Slavonski Brod, a tako i Sisak. Industrija Slavanskog Broda i susjednog Bosanskog Broda ima velike potrebe za prijevoz vodenim putem, naročito specijalnih i tekućih tereta. Isto tako, kružna putovanja kojih je na Dunavu sve više (luka Vukovar) sigurno se dobrim dijelom mogu usmjeriti na luke Slavonski Brod i Sisak što bi uvelike doprinijelo razvoju turizma i gospodarstva ove osiromašene regije. Luka Slavonski Brod je ulazna luka u EU te je za planirani razvoj potrebno izgraditi putničko pristanište sa svim graničnim sadržajima u Slavanskom Brodu i podići plovnost rijeke Save na međunarodnu razinu. Osim toga, budući da je riječni promet ekonomski isplativiji i ekološki prihvatljiviji od željezničkog, a naročito od cestovnog prometa,	Prihvaćen Komentar se prihvaća, tekst Strategije izmijenjen.

	<p>poboljšanje plovnosti plovnih putova znatno će povećati konkurentnost riječnog prometa u odnosu na cestovni i željeznički, odnosno povećat će se konkurentnost luka Slavonski Brod i Sisak prema uslugama koje nude već postojeći cestovni i željeznički koridori. U skladu s navedenim, nužno je korigirati drugi nalaz jer ovakva plovnost ne udovoljava trenutnim potrebama te interesima budućih investitora kao i treći nalaz u kojem se izričito tvrdi da će konkurentnost riječnog prometa biti otežana i poboljšanjem plovnosti plovnih putova.</p>	
<b>Marijana Drobnjak</b>	<p><b>2.7.4.Hipoteza, Napomena</b>  Prijedlog dijela novog teksta iznad tablice 30: Luka Slavonski Brod i Luka Sisak međunarodne su luke smještene na plovnom putu Save. Luka Slavonski Brod razvrstana je kao luka osnovne mreže TEN-T-a dok je Luka Sisak sastavni dio sveobuhvatne mreže TEN-T-a. Potencijal Luke Slavonski Brod (koja je osobito važna i za Bosnu i Hercegovinu) kao i Luke Sisak, uvelike ovise o plovnosti Save. Poboljšanje plovnosti rijeke Save pozitivno će utjecati na razvoj intermodalnog prijevoza i logistike, razvoj gospodarske zone u lučkom području Luke Slavonski Brod kao i na povezanost Luke Slavonski Brod sa metalnom i drvnom industrijom okruženja. Najvažnija vrsta tereta za prekrcaj u Luci Slavonski Brod trenutno je sirova nafta, a zatim generalni tereti. Prijedlog novog teksta ispod tablice 30: Luka Sisak smještena je na Savi i razvrstana je u luku sveobuhvatne mreže TEN-T-a. Pouzdanost i sigurnost plovidbe na Savi ključni su čimbenici koji utječu na atraktivnost luka. Teretni promet u luci uglavnom se vezuje uz Rafineriju Sisak, odnosno prijevoz sirove nafte. Luka Sisak služi i kao luka za prijevoz putnika. Obje su luke, kako je već ranije spomenuto, u izravnoj vezi. Sirova nafta se plovilima prevozi od Luke Slavonski Brod do Luke Sisak. Količina prekrcanog tereta smanjuje se iz godine u godinu, tako je u razdoblju od desetak godina sa 200.000 tona pala na samo 42.000 tona prekrcanog tereta. Dobar dio smanjenja tereta je nastao zbog prebacivanja prijevoza tereta sa rijeke Save na cestovni promet koji je skuplji, ekološki opasniji i dovodi do uništavanja cestovne infrastrukture.</p>	<p>Prihvaćen  Komentar se prihvaća.</p>
<b>Marijana Drobnjak</b>	<p><b>2.7.4.Hipoteza, Napomena</b>  Komentari se odnose na tekst ispod prikaza 114 te bi u skladu s tim trebalo izmijeniti tekst budući da se ovakvi podaci pojavljuju na više mjesta u dokumentu. KOMENTARI: Poboljšanjem plovnosti rijeke Save povećat će se konkurentnost luka Slavonski Brod i Sisak prema uslugama koje nude već postojeći cestovni i željeznički koridori. Poboljšanjem plovnosti rijeke Save povećava se sigurnost plovidbe, kao i mogućnost pružanja drugih usluga prijevoza rijekom osim prijevoza</p>	<p>Prihvaćen  Komentar se prihvaća, tekst unutar Strategije izmijenjen je u odnosu na komentar I u odnosu na značenje pojedine hipoteze.</p>

	<p>nafte (cruiseri, izletnički brodovi, tankeri itd.) te ovakva plovnost nije dovoljna trenutnim potrebama. Osim toga, već je ranije komentirano da na takav prijevoz i plovnost nitko ne može računati niti se ozbiljni investitori na takav prijevoz mogu osloniti što predstavlja problem daljnjeg razvoja luke Slavonski Brod i luke Sisak te da postojeća plovnost ne odgovara trenutnim potrebama.</p>	
<b>Lučka uprava Vukovar</b>	<p><b>2.7.4.Hipoteza, Napomena</b> Nažalost opet spominjemo kako luka S.Brod nije od osobite važnosti za BiH zbog već spomenutih luka Brčko i B.Šamac. Sav teret koji dolazi za BiH pretovara se u spomenutim lukama.</p>	<p>Prihvaćen Komentar se prihvaća, tekst unutar Strategije izmijenjen.</p>
<b>Marijana Drobnjak</b>	<p><b>2.7.Plovnost unutarnjih voda i riječni prijevoz, 2.7.5.Hipoteza</b> „Osim velikoj značaja za industrijski i poljoprivredni sektor Slavonije i Republike Hrvatske, Luka Slavonski Brod ima jednu od važnijih uloga u sustavu teretnog prijevoza Bosne i Hercegovine.”</p>	<p>Prihvaćen Komentar se prihvaća, tekst unutar Strategije izmijenjen je u odnosu na komentaru i u odnosu na značenje pojedine hipoteze.</p>
<b>Lučka uprava Vukovar</b>	<p><b>2.7.Plovnost unutarnjih voda i riječni prijevoz, 2.7.5.Hipoteza</b> Također opet napominjemo kako luka S.Brod nema ulogu u prekrcaju tereta za BiH jer tereti koji dolaze sa istoka a idu u BiH obavljaju prekrcaj u Brčkom i B.Šamcu u uvjetima kada je Sava plovna, a u suprotnome kada Sava nije plovna sav teret dolazi u luku Vukovar i tamo se obavlja prekrcaj za BiH.</p>	<p>Odbijen Komentar se ne prihvaća, u tekstu se ne spominje prekrcaj tereta.</p>
<b>Marijana Drobnjak</b>	<p><b>2.7.Plovnost unutarnjih voda i riječni prijevoz, Napomena</b> Luka Slavonski Brod, odnosno njeno lučko područje smješteno je na lijevoj obali Save, na 363. kilometru rijeke. Nalazi se oko 4 kilometara južno od samoga grada. Smještena je na raskršću cestovnih i željezničkih prometnica koje povezuju istočni dio Europe i Mediteran te tako tvori čvorište svih cestovnih pravaca koji središnju Europu povezuju s južnim dijelom europskoga kontinenta. Regionalnu važnost Luke Slavonski Brod određuje njena blizina Bosni i Hercegovini koja nema ni jednu luku na ovome dijelu rijeke Save. Povrh toga, kapaciteti Luke Slavonski Brod doprinose konkurentnosti gospodarstva sjevernog zaleđa. Lučko područje zauzima površinu od oko 900.000 četvornih metara, s kapacitetom od 1,5 milijuna tona tereta. Sukladno konceptu razvoja luke, lučko područje luke Slavonski Brod podijeljeno je na gospodarski i operativni dio. Gospodarski dio luke namijenjen je gospodarskim djelatnostima (logistika, proizvodne i uslužne djelatnosti i dr.) koje će koristiti operativni dio luke za dopremu sirovina i otpremu gotovih proizvoda riječnim putem te na taj način povećati atraktivnost luke. Operativni dio luke namijenjen je za prekrcaj tereta sa kopna na rijeku Savu i obrnuto te dalje na željeznički i cestovni prijevoz što</p>	<p>Odbijen Komentar se ne prihvaća, tekst Strategije je usklađen s tekстом komentara te se u prethodnim hipotezama obrađuju dijelovi komentara.</p>

	omogućava razvoj intermodalnog prijevoza. Poboľšanjem plovnosti rijeke Save na kritičnim dionicama omogućit će se povećanje tereta na rijeci Savi, odnosno povećanje količine pretovarenog tereta u lukama Slavonski Brod i Sisak.	
<b>Lučka uprava Vukovar</b>	<b>2.7.Plovnost unutarnjih voda i riječni prijevoz, Napomena</b> Napominjemo kako rečenica: " Regionalnu važnost Luke Slavonski Brod određuje njena blizina Bosni i Hercegovini, koja nema ni jednu luku na ovome dijelu rijeke Save" - nije točna, naprotiv, imaju dvije luke, Brčko i Bosanski Šamac.	Odbijen Komentar se ne prihvaća, tekst Strategije je usklađen s tekstom komentara te se u prethodnim hipotezama obrađuju dijelovi komentara.
<b>Lučka uprava Vukovar</b>	<b>2.7.Plovnost unutarnjih voda i riječni prijevoz, Napomena</b> Kada se uzimaju podaci za ovakvu strategiju, onda se ne smije dopustiti da se uzima samo jedna godina kao referentna za podatke, već se uzimaju podaci od 2006.-2016. godine. Mislimo da su ipak 10-to godišnji pokazatelji puno relevantniji od jedne nasumce izabrane godine.	Odbijen Komentar se ne prihvaća. Relevantni podaci za višegodišnje razdoblje prikupljeni su za potrebe Nacionalnog prometnog modela na temelju kojeg je revidirana Strategija. Referentna godina za analizu postojećeg stanja u prometnom modelu je 2013. godina.
<b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o. POPIS KRATICA, CILJEVI</b>	U poglavlju ciljevi i mjere je potrebno preciznije definirati vremenski tijek dostizanja definiranih ciljeva u razdoblju za koje se strategija izrađuje, po pravcima i projektima. Bilo bi od velike koristi da se, barem načelno, prikaže financijska kvantifikacija pojedinih aktivnosti i dinamika realizacije.	Odbijen Komentar se ne prihvaća. Vremenski tijek dostizanja ciljeva je do 2030. Godine, a isto tako Strategija staje na mjerama te ne sadrži izvore financiranja. Sve navedeno je definirano metodologijom izrade os trane Europske komisije
<b>Sindikatski hrvatskih željezničara POPIS KRATICA, CILJEVI</b>	Po pitanju ciljeva, slažemo se s komentarima HŽ Infrastruktura d.o.o.	Odbijen Komentar se ne prihvaća. Vremenski tijek dostizanja ciljeva je do 2030. godine, a isto tako Strategija staje na mjerama te ne sadrži izvore financiranja. Sve navedeno je definirano metodologijom izrade od strane Europske komisije.
<b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b>	<b>CILJEVI, 3.1.Opći ciljevi</b> Opći cilj GO1 nije u skladu s europskom prometnom politikom u dijelu gdje kao okosnicu na regionalnim i daljinskim linijama vidi prijevoz autobusima, dok željeznicu vidi samo u okviru prijevoza unutar aglomeracija. Europska prometna politika predviđa povećanje učešća željeznice u prijevozu putnika i tereta na 50% u 2050 godini, kao ekološki prihvatljiviji i efikasniji način prijevoza. Navedeni opći cilj, favorizira upravo suprotno, povećanje korištenja autobusnog prijevoza u javnom prijevozu putnika.	Prihvaćen Komentar se prihvaća.
<b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b>	<b>CILJEVI, 3.2.Specifični ciljevi</b>	Djelomično prihvaćen

	<p>Ne postoje specifični ciljevi uvođenja intermodalnosti u teretnom prijevozu koji bi podrazumijevali izgradnju Cargo centara. Npr. osnovana je tvrtka Cargo Centar Zagreb, ali još nije započela izgradnja terminala. Specifični ciljevi za javni prijevoz i oblike prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova - Okosnica integriranog prijevoza putnika (IPP) u gradovima Zagreb, Rijeka, Split i Osijek treba biti željeznički prijevoz - Potrebno je razviti potencijal IPP-a željeznicom - Ukoliko se povećava konkurentnost tramvajskog prometa kao samostalnog oblika tada nije moguće razvijati IPP-a -Specifični ciljevi za željeznički prijevoz -Kod navoda SO4 – ne jasno je na koji način se podrazumijeva sigurnost i zaštita na stanicama - Stanica kao službeno mjesto ne postoje. Postoje kolodvori, stajališta, odnosno potrebno je navesti SLUŽBENA MJESTA - Navod SO5 – potrebno je ga staviti i u specifične ciljeve za cestovni prijevoz a sukladno komentarima na Hipotezu 2.3.7. - Nigdje se ne spominju specifične mjere vezane za putnički prijevoz - Nigdje se ne spominju specifične mjere za rekonstrukciju i elektrifikaciju željezničke infrastrukture</p>	<p>Komentar se djelomično prihvaća, tekst je izmijenjen sukladno. Strategija prometnog razvoja RH i MMPI kao izrađivač ne mogu ulaziti u privatni sektor. Okosnica javnog prijevoza je željeznica na svim mjestima u Strategiji. Strategija sadrži mjere za elektrifikaciju ostalih pruga (npr. Mjera R 16)</p>
<b>Marijana Drobnjak</b>	<p><b>CILJEVI, 3.2.Specifični ciljevi</b>  Obzirom na prethodne komentare u dokumentu, predlaže se: - u dijelu "Specifični ciljevi koji vrijede za sve prometne sektore", pod točkom SO4 uvrstiti i luku Slavonski Brod; - u dijelu "Specifični ciljevi za plovnost unutarnjih voda i riječni prijevoz", pod točkom SO1 uvrstiti i luku Slavonski Brod; - u dijelu "Specifični ciljevi za plovnost unutarnjih voda i riječni prijevoz", uvrstiti kanal Dunav-Sava, a prvenstveno zbog ciljeva navedenih u ovom dijelu kao i točke GO2 Općih ciljeva.</p>	<p>Odbijen  Komentar se ne prihvaća, analiza u hipotezama, ciljevi te specifične mjere podrazumijevaju već navedene komentare.</p>
<b>Marina Oreb</b>	<p><b>CILJEVI, 3.2.Specifični ciljevi</b>  • Specifični ciljevi za željeznički promet o SO1 – potrebno je navesti i unaprijeđenje koridora željezničkog teretnog prometa iz Luke Ploče prema tržištima s najvećim potencijalom za luku (BiH, Srednja i Istočna Europa). • Specifični ciljevi za cestovni prijevoz <input type="checkbox"/>  specifični cilj koji će se odnositi na potrebu poboljšanja cestovne dostupnosti Dubrovnika, koja je sada ograničena zbog prolaska jedine cestovne poveznice Dubrovnika s RH, državne ceste D8, kroz teritorij BiH kod Neuma. • Specifični ciljevi za pomorski prijevoz  dodati specifični cilj koji će se odnositi na potrebu poboljšanja pomorskih veza s otocima.</p>	<p>Odbijen  Komentar se ne prihvaća, analiza u hipotezama, ciljevi te specifične mjere podrazumijevaju već navedene komentare.</p>
<b>Sindikata hrvatskih željezničara</b>	<p><b>POPIS KRATICA, MJERE</b>  Po pitanju mjera, slažemo se s komentarima HŽ Infrastruktura d.o.o.</p>	<p>Odbijen  Komentar se ne prihvaća, analiza u hipotezama, ciljevi te specifične mjere podrazumijevaju već navedene komentare.</p>



<p><b>Marijana Drobnjak</b></p>	<p><b>MJERE, 4.1.Opće mjere</b>  PRIJEDLOG NOVOG TEKSTA ZA TOČKU "G.1. - Nacionalni koncept za teretnu logistiku" (budući da u navedenoj točki nije uključen promet unutarnjim plovnim putovima ): Hrvatska treba definirati nacionalni koncept za teretnu logistiku koji bi obuhvatio sve vidove prometa. Vrlo je važno među ostalim odrediti ulogu Luke Rijeka, Luke Ploče, luka unutarnje plovidbe kao i zagrebačkog čvorišta. Potrebno je izraditi posebnu studiju koja bi obuhvatila sve relevantne dionike. Kako se općenito govori da prometni sustav Hrvatske ima velike neiskorištene kapacitete, potrebno je istražiti da li je moguće prebacivanje prometa iz drugih zemalja, gdje su identificirana uska grla, na primjer Italije.</p>	<p>Odbijen  Komentar se ne prihvaća, tekst Strategije navodi kako je potrebno definirati nacionalni koncept održavanja različitih prometnih sustava koji bi obuhvatio sve vidove prometa.</p>
<p><b>Marijana Drobnjak</b></p>	<p><b>MJERE, 4.1.Opće mjere</b>  PRIJEDLOG NOVOG TEKSTA ZA TOČKU G.5.: Budući da u točki "G.5 - Koncept održavanja za različite prometne sustave" također nije uključen promet unutarnjim plovnim putovima, prijedlog je da se na kraju teksta doda sljedeća rečenica: "Koncept održavanja unutarnjih plovnih putova na rijekama Sava, Drava i Dunav kao i lučke infrastrukture u lukama unutarnjih voda." Osim toga, potrebno je i ukratko opisati mjeru koja se odnosi na promet unutarnjim plovnim putovima.</p>	<p>Odbijen  Komentar se ne prihvaća, tekst Strategije navodi kako je potrebno definirati nacionalni koncept za teretnu logistiku koji bi obuhvatio sve vidove prometa.</p>
<p><b>Milan Vuković</b></p>	<p><b>MJERE, 4.1.Opće mjere</b>  Milan Vuković, MMPI Uprava cestovnog i željezničkog prometa i infrastrukture. U opisu opće mjere G3 potrebno je izmijeniti dio teksta koji glasi " Da bi se sigurnost na cestama u Republici Hrvatskoj unaprijedila, potrebno je osmisliti slijedeće mjere o Cestovnu sigurnost uključiti u svaku fazu provedbe projekta unutar studije utjecaja. tako da glasi: Da bi se sigurnost na cestama u Republici Hrvatskoj unaprijedila, potrebno je provoditi slijedeće mjere: o Cestovnu sigurnost uključiti u svaku fazu pripreme, projektiranja, građenja i eksploatacije i održavanja projekta. Obrazloženje: Sustav sigurnosti cestovne sigurnosti je osmišljen, potrebna je njegova provedba kroz navedene faze</p>	<p>Prihvaćen  Komentar se prihvaća, tekst izmijenjen.</p>
<p><b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b></p>	<p><b>MJERE, 4.1.Opće mjere</b>  Mjera G.1 – teretnu logistiku moguće je ostvari i u drugim područjima osim Rijeke, Ploča i zagrebačkog čvora. Npr. Vinkovci, Zadar i drugi. Mjera G.2 – nisu samo Masterplanovi okosnica rješenja povezivanja budući da oni ne daju konkretna rješenja (idejna rješenja) već sam navode da li je potrebna povezanost ili ne Mjera G.3 – ŽCP-i se odnose i na cestovni sustav a ne samo željeznički. Navod „ukidanje“ potrebno je nadopuniti sa „ukidanje sa svođenjem“. Već sada HŽI provodi akcije kao što je „Vlak je uvijek brži“, „ILCAD“ i slično. Mjera G.4 - nisu</p>	<p>Djelomično prihvaćen  Komentar se djelomično prihvaća, tekst Strategije usklađen.</p>

	<p>samo Masterplanovi okosnica rješenja povećanja intermodalnosti u putničkom prometu budući da oni ne daju konkretna rješenja (idejna rješenja ili drugo) već sam navode da li je potrebna povezanost ili ne. U sklopu projekata rekonstrukcije postojećih ili izgradnje novih službenih mjesta HŽI uvijek projektira i izvodi parkirališta za automobile i bicikle i nogostupa, a samim time omogućava uvođenje Park &amp; ride sustava. U takvim uvjetima potrebnom je u tim službenim mjestima, predvidjeti i izgradnju autobusnih stajališta od strane upravitelja cestovne infrastrukture, ukoliko na navedenom području u neposrednoj blizini je omogućen javni autobusni prijevoz putnika. Mjera G.5 – nejasno je zašto se spominje isključivo norma HRN EN 50126. Ne slažemo se da se navodi jedna norma a ne navod Tehničke specifikacije za interoperabilnost željezničkog sustava (TSI). Mjera G.9 – nije navedeno da je potrebno promijeniti zakonski okvir kojim se definira način financiranja prilagodbe graničnih prijelaza zahtjevima Schengena. Prema sadašnjem zakonu HŽI mora sama financirati sve, dok npr. HC ne moraju. Mjera G.15 – iz kojeg razloga je potrebno izrađivati studije vezane za interoperabilnost ukoliko se prilikom projektiranja i izvođenja radova mora omogućiti ista a sukladno TSI-evima. Ne slažemo se tom konstatacijom budući da svi projekti koje HŽI provodi u ovom trenutku se izrađuju prema TSI-evima a što nakon izvedbe radova mora potvrditi NoBo odnosno DeBo.</p>	
<b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b>	<p><b>MJERE, 4.2.Specifične mjere</b>  U specifičnim ciljevima (SO) za željeznički promet (str.195) ne predviđa se međuregionalno povezivanje željeznicom. Mjera U.3 – HŽI u sklopu svojih projekata sva službena mjesta prilagođava osobama smanjene pokretljivosti. Mjera U.22 – ne slažemo se sa konstatacijom da su Glavni planovi preduvjet za ulaganja u sustav javnog prijevoza. Potrebno je imati ili sektorske studije koje pokrivaju određena područja ili Studije izvodljivosti kojima se pokriva javni odnosno sektorski prijevoz budući da one obrađuju sve vrste prometa na području na kojima se izrađuju a preduvjet su za izrade tehničke dokumentacije za ishođenje dozvola odnosno predaje aplikacija za određene fondove. Dosadašnji Glavni planovi uglavnom nisu adekvatno obrađivali projekte željezničke infrastrukture i bili su nekvalitetno izrađeni.</p>	<p>Odbijen  Komentar se ne prihvaća, isto je obuhvaćeno i glavnim i specifičnim ciljevima, npr. SO2.  Komentar za mjeru U22 se ne prihvaća, Masterplanovi funkcionalnih regija moraju uzeti u obzir ne samo sektorske studije nego I svu relevantnu dokumentaciju potrebnu za planiranje projektnog sustava (npr. Sektorske studije poput projekta Čvor Zagreb)</p>
<b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b>	<p><b>4.2.Specifične mjere, 4.2.2.Željeznički promet</b>  U mjerama je potrebno definirati zahvate za ostvarivanje ovog cilja, a sastojale bi se od rekonstrukcije postojećih željezničkih pruga, opremanja postojećih željezničkih pruga modernom opremom (signalno sigurnosna oprema, elektrifikacija pruga), dogradnjom postojećih željezničkih pruga i izgradnjom novih. Nejasno je zašto se u mjerama</p>	<p>Djelomično prihvaćen  Komentar se djelomično prihvaća, tekst Strategije će biti izmijenjen. U slučaju kada Studija nije završena sami opis mjere navodi kako je potrebno Studije izraditi. Kod nekih od opisa mjera, a naročito na dionicama koje su na Mediteranskom</p>

	<p>navode kategorije nosivosti kojima bi trebali zadovoljavati željezničke pruge, kao i korisne duljine kolosijeka ako se jasno prema TSI-evima zna kojim uvjetima moraju zadovoljavati pojedine željezničke pruge. Mjerama za željeznički promet nisu obrađene pruge pojedine željezničke pruge od značaja za međunarodni promet te ni jedna željeznička pruga od regionalnog i lokalnog značaja. Nema prijedloga izgradnje novih željezničkih pruga, izostavljena je željeznička pruga Gradec - Sv. Ivan Žabno a koja je trenutno izgradnji sufinancirana iz fondova EU. Također, ne spominje se ni modernizacije i elektrifikacija željezničke pruge na dionici Zaprešić - Zabok, a čije sufinanciranje je također odobreno od strane EK-a. -Mjera R.2 – ne slažemo se sa navodom da je potrebno izraditi daljnje studije budući da je u tijeku izrada Studije izvodljivosti, a koja je odobrena od strane JASPERS misije. Prema njoj planirana brzina je 160 km/h uz ograničenja na pojedinim dionicama, rekonstrukcija kolodvora radi prijema teretnih vlakova duljine 750 m te uvođenje ERTMS-a. Prema tome se izrađuje tehnička dokumentacije za ishođenje potrebnih dozvola za gradnju. - Mjera R.3 – ne slažemo se u potpunosti sa navodom da je potrebno izraditi daljnje studije budući da se ista izrađuje na dionici Karlovac – Oštarije, a za dionicu Oštarije – Rijeka, HŽI je prijavio projekt na CEF u veljači 2017. godine, a koji je odobren od strane INEA-e i očekuje se izrada dokumentacije do 2020. godine. Sam koridor ne koristi se isključivo za potrebe teretnog prijevoza. Cijela pruga od Karlovca do Rijeke je jednokolosiječna i elektrificirana, samim time navod „uglavnom“ je potrebno ukloniti. Mjera R.4 – ne slažemo se u potpunosti sa navodima. U tijeku je izrada projektne dokumentacije na dionici Škrljevo – Rijeka – Jurdani kojom će se definirati mogućnost uvođenja gradsko – prigradskog prometa, a ne samo regionalnog. Mjera R.5 – u tijeku je izvođenje radova na dionici Dugo Selo – Križevci na izgradnji drugog kolosijeka i rekonstrukciji kolodvora tako da je isto potrebno jasno navesti s obzirom da će nakon završetka radova biti zadovoljeni uvjeti interoperabilnosti za teretni i putnički promet. Mjera R.6 – ova dionica pruge je jednokolosiječna i elektrificirana, a ne „uglavnom jednokolosiječna i elektrificirana“ te je potrebno navod promijeniti. Mjera R.7 - ne slažemo se sa navodom da je potrebno izraditi daljnje studije budući da je u tijeku izrada tehničke dokumentacije za ishođenje potrebnih dozvola za gradnju, prema izrađenoj Studiji izvodljivosti za željezničku prugu M103 Dugo Selo – Novska definirana je brzina od 160 km/h uz ograničenja na pojedinim dionicama, rekonstrukcija kolodvora radi prijema teretnih vlakova duljine 750 m te uvođenje ERTMS-a. Željeznička pruga M102 Zagreb</p>	<p>koridoru navedeni su minimalni glavni parametri koje je potrebno uzeti u obzir. Budući da se Strategija prometnog razvoja RH bavi prvenstveno infrastrukturom od internacionalnog i nacionalnog značaja neke od dionica pruga nisu imenom navedene kao takve već su pokriveno određeno mjerom u Strategiji, npr. Gradec-Žabno spada pod mjeru R.11. Za neke od mjera navedeno je da je potrebno izraditi studije budući da cjelokupni projekti koji su financirani iz IPA razdoblja nisu završeni te se ne može smatrati da je studijska dokumentacija završena. Komentar za mjeru R.7 I R.8 je prihvaćen.</p>
--	--	---

	<p>Gk – Dugo Selo sastavni je dio željezničkog čvora Zagreb i potrebno je navesti da se ista mora obvezno rješavati u sklopu čvora (mjera R.11). Navod o kategoriji željezničke pruge potrebno je uskladiti sa projektnom dokumentacijom koja se izradila, odnosno se izrađuje. - Mjera R.8 – naziv pruge M105 zamijeniti sa M104 sukladno Odluci o razvrstavanju željezničkih pruga NN 03/14. Ne slažemo se da je potrebno na cijeloj pruži izraditi daljnje Studije, budući da su radovi na dionicama Novska – Okučani i Vinkovci – Tovarnik – Dg završeni. Za dionicu Okučani – Vinkovci, HŽI je prijavio projekt na CEF u veljači 2017. godine, a koji je odobren od strane INEA-e i očekuje se izrada dokumentacije do 2020. godine. - Mjera R.9 – ne slažemo se da trenutno ne postoji prometni potencijal iz razloga što je pruga M303 sastavni dio osnovne mreže za koju prema politici EU potrebno obaviti radove do 2030. godine. A da bi se pripremili radovi na rekonstrukciji željezničke pruge i kolodvora potrebno je izraditi projektnu dokumentaciju a za što je potrebno minimalno 5 godina s obzirom na sadašnje zakonodavstvo. Potrebno je predvidjeti izradu Studija koje će biti podloga za daljnji razvoj koridora, a prvenstveno radi toga što se Delegiranim uredbama EU predvidjela osnovna i sveobuhvatna mreža u Bosni i Hercegovini (iako ona nije u EU). -Mjera R.10 – izrađivač nije upoznat sa glavnim projektom rekonstrukcije i elektrifikacije željezničke pruge Vinkovci – Vukovar. Navode je potrebno uskladiti sa navedenom dokumentacijom. U kolodvorima nije moguće projektirati kolosijeke dulje od 600 m, a što također zadovoljava uvjete interoperabilnosti. Za ovu željezničku prugu EK je prihvatila i izuzeće od primjene TSI-a. Navedeni projekt se u suradnji sa JASPERS misijom priprema za sufinanciranje iz EU fondova. -Mjera R.11 – provedba ne može biti jedino u ovisnosti sa Masterplanom. Potrebno se je konkretnije opredijeliti oko zagrebačkog željezničkog čvora. Nije prihvatljivo ostaviti otvoreno pitanje razvoja najznačajnijeg željezničkog čvora u RH daljnjim studijama bez konkretnog opredijeljena u nacionalnoj strategiji. -Mjera R.12 – provedba ne može biti jedino u ovisnosti sa Masterplanom. . -Mjera R.13 - provedba ne može biti jedino u ovisnosti sa Masterplanom. - Mjera R.14 - provedba ne može biti jedino u ovisnosti sa Masterplanom. - Mjera R.15 – ne slažemo sa konstatacijom da se kroz koncept funkcionalnih regija definira uvođenje ERTMS-a i GSM- R a sukladno komentarima za hipotezu 2.3.6. -Mjera R.16 – budući da se u Strategiji isključivo spominju pruge koridora RH1, RH2 i RH3 da li se ovo odnosi na pruge na koridoru RH3 (pruga M301 i M302) koje nisu elektrificirane u sadašnjim uvjetima. - Mjera R.17 – ne slažemo se navedenim budući da nije jasno definirano što je sanacija pruga. - Mjera</p>	
--	--	--

	<p>R.19 – na mreži pruga nalazi se samo jedan ranžirni kolodvor i to Zagreb ranžirni kolodvor. Ne slažemo se da se kroz koncept funkcionalnih regija analizira ova mjera. Jasno se zna koja je uloga ranžirnog kolodvora. -Mjera R.20 – pogledati komentare koji se hipotezu željezničko – cestovnih prijelaza. Navedeno mjeru potrebno je razdvojiti na dvije budući da ŽCP-i nemaju direktne veze sa detektorima osovinskog opterećenja i detektorima pregrijavanja osovina. -Mjera R.22 – pogledati komentare za mjeru G.4 -Mjera R.23 – pogledati komentare za mjeru G.4 -Mjera R.24 - – pogledati komentare za mjeru G.1 -Mjera R.25 – pogledati komentare za mjeru G.5 -Mjera R.26 – potrebno uskladiti sa direktivama EU kojima se propisuje način određivanja naknada. -Mjera R.33 – pogledati komentare za mjeru G.9</p>	
<p><b>Marina Oreb</b></p>	<p><b>4.2.Specifične mjere, 4.2.2.Željeznički promet</b>  <input type="checkbox"/> Me<input type="checkbox"/> mjerama i opisima mjera za <input type="checkbox"/>željezni<input type="checkbox"/> promet u potpunosti je ispuštena pruga Ploče – državna granica s Bosnom i Hercegovinom (Paneuropski koridor Vc, sveobuhvatna TEN-T mreža); potrebno je analizirati i ovaj segment zbog važnosti luke Ploče, druge teretne luke po pretovaru i prve po prostornim mogućnostima u Hrvatskoj. <input type="checkbox"/> Potrebno je u dodati mjeru pod nazivom Državna granica s BiH – Metković – Ploče dodati (TEN-T sveobuhvatna mreža/osnovna mreža/paneuropski koridor Vc), a u opisu mjere analizirati prugu M304 (Čapljina) – Državna granica – Metković –Ploče. Luka Ploče ishodište je koridora koji nije dio osnovne, već sveobuhvatne TNT mreže, te nije dio prioritetnih europskih koridora za financiranje do 2030., već do 2050. To ne znači, međutim, da je njezino značenje za Republiku Hrvatsku i funkcionalnu regiju iz Strategije Južna Dalmacija manje u odnosu na luku Rijeka, već to znači da treba poticati prekograničnu i međunarodnu suradnju kako bi se ubrzalo financiranje izgradnje koridora Vc drugim dostupnim strukturnim i investicijskim financijskim instrumentima. Kako u samoj Strategiji piše, područje Sjevernog Jadrana karakteriziraju povoljniji gospodarski, prometni i demografski trendovi, stoga je potrebno uložiti dodatan napor za gospodarski, prometni i demografski, odnosno sveobuhvatni napredak Južne Dalmacije, pa u strategiji ne treba umanjivati značaj luke Ploče, već predvidjeti alternativne mogućnosti razvoja u skladu s potrebom uravnoteženog regionalnog razvoja što je zakonska obveza, ali i obveza iz ugovora kojim je izrađivaču povjerena izrada strategije (IPA – Croatia's transport development strategy 2012/S 74-121406, Contract forecast notice, Contract description: „This strategy should be based on the review of the status of implementation of the existing strategy, definition of current transport conditions and determination of future</p>	<p>Odbijen  Komentar se ne prihvaća, mjerom M.9 te analizom unutar samih hipoteza pokriveno je sve navedeno iz komentara.</p>

	goals aimed at securing an efficient, integrated, balanced and sustainable development of all transport sectors in the Republic of Croatia, i.e. road, railway, seafaring with sea ports, inland waterway, air transport, intermodal, urban and suburban transport“).	
<b>Marijana Drobniak</b>	<b>4.2.Specifične mjere, 4.2.3.Cestovni promet</b> PRIJEDLOG NOVOG TEKSTA ZA TOČKU "Ro. 14 - Poboljšanje pristupa luci Slavonski Brod": Luka Slavonski Brod, kao glava luka na rijeci Savi, jedina je luka unutarnjih voda u Hrvatskoj na rijeci Savi koja je sastavni dio osnovne mreže TEN-T mreže. Razvoj luke i dodatne gospodarske zone u lučkom području potrebno je koordinirati s poboljšanjima druge prometne infrastrukture, posebno cestovne. NPM ukazuje na dobru pristupačnost Luke Slavonski Brod. U tijeku je projektiranje i izgradnja istočne vezne ceste Slavonski Brod sa spojem prema luci Slavonski Brod.	Prihvaćen Komentar se prihvaća, tekst izmijenjen.
<b>Marijana Drobniak</b>	<b>4.2.Specifične mjere, 4.2.3.Cestovni promet</b> Predlaže se razmotriti da li je mjera pod brojem Ro. 14 neusklađena sa ciljevima Strategije.	Odbijen Komentar se ne prihvaća, vidjeti opis značenja crvene mjere.
<b>Milan Vuković</b>	<b>4.2.Specifične mjere, 4.2.3.Cestovni promet</b> Mjera Ro.9 D2 od državne granice sa Slovenijom do državne granice sa Srbijom Ova mjera ne bi trebala spadati u kodekst zelene iz razloga što nema jasnu vezu s općim ciljem GO1 i GO2.,a s tim u vezi i s općim ciljem GO4 i GO5. također nema jasnu vezu s specifičnim ciljevima. Paralelno s ovom cestom prolazi regionalna željeznička pruga R202 Varaždin-Virovitica-Osijek-Dalj. Opis mjere se navodi da je D2 državna cesta za tranzitni promet u sjevernom dijelu Hrvatske , nije u skladu s Odlukom o određivanju javnih cesta, po kojima se mora odvijati tranzitni promet teretnih automobila kroz Republiku Hrvatsku (Narodne novine 145/08, objavljene 15. 12. 2008. godine). Ovom Odlukom određuje se isključivo kojim koridorima cestovne mreže Republike Hrvatske se mora odvijati tranzitni promet teretnih automobila. Državna cesta D2 nije na tim koridorima. Mjera Ro15. Reorganizacija splitske mreže opisuje poveznicu Trogir -Split- Omiš kao potencijalno rasterećenje splitske mreže, međutim ta poveznica nazvana kao NOVA MULTIMODALNA PLATFORMA SPLITSKE AGLOMERACIJE SOLIN – STOBREČ – DUGI RAT – OMIŠ ima veće značenje i usmjerena je na uklanjanje uskih grla u cestovnom i trajektnom prometu, bolju povezanost između otoka i kopna, povećanje sigurnosti u prometu i smanjenje emisije stakleničkih plinova. Projekt obuhvaća izgradnju novih te rekonstrukciju i opremanje postojećih prometnica za cestovni i pješački promet. Ova strateška investicija priprema se prema EU	Djelomično prihvaćen Komentar za Ro.9 se ne prihvaća, sukladno rezultatima NPM postoji potencijal za određene intervencije na D2. Odluka o određivanju javnih cesta potvrđuje restrikcije za tranzitni promet ali ne reflektira stanje na terenu. Komentar Ro.15 se prihvaća, unutar opisa mjere izmijenjen naziv poveznice Trogir-Split-Omiš u nova multimodalna platforma Splitske aglomeracije Solin – Stobreč – Dugi rat – Omiš.

	<p>standardima. Projekt je na primarnom popisu projekata OPKK za potencijalno sufinanciranje iz EU fondova. Ova platforma podrazumijeva izgradnju nove ceste čvor Mravinci – čvor Karepovac – čvor TTTS – čvor Stara Podstrana – čvor Krilo Jesenice – čvor Dugi Rat s već izgrađenim čvorom Omiš istok. Isto tako, predviđa i značajne zahvate na postojećoj državnoj cesti DC8 (magistrali) kroz modernizaciju prometa, rekonstrukciju te poboljšanje prometnih i ostalih faktora za sigurnost kolnog i pješačkog prometa izgradnjom nogostupa i postavljanjem semafora. Nastojat će se cijelom dužinom uspostaviti pješačka komunikacija uzdužno i poprečno, gdje trenutna situacija u prostoru to dopušta. Tako se otvara nova mogućnost poboljšanja i favoriziranja javnoga gradskog prijevoza u odnosu na automobilski, naročito u ljetnim mjesecima. Prema navedenom, a s obzirom da je mjera potrebna te da je u vezi s općih i specifičnih ciljevima potrebno je razmotriti njeno svrstavanje u kontekstu zelene mjere.</p>	
<b>Milan Vuković</b>	<p><b>4.2.Specifične mjere, 4.2.3.Cestovni promet</b> Mjera Ro12. Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz između Zagreba i Karlovca. 2016 godini izrađen je i usvojen Masterplan razvoja prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb-Karlovac kao temelj održivog razvoja dionice, kako bi se povećala kvaliteta pripremljenosti potencijalnih projekata za mogućnost financiranja iz Europskih strukturnih i investicijskih fondova za razdoblje 2014. - 2020. Krajem 2016 godine izrađena je i provedena strateška procjena utjecaja Plana na okoliš. Izrađeni Masterplan je strateški dokument na temelju kojeg će se identificirati mogući projekti ARZ-a u svrhu održivog razvoja dionice, a koji će uključiti i sve smjernice razvoja određene u strateškim dokumentima na dionici. Provođenjem daljnjih analiza i studija pokazat će se karakter i opravdanost proširenja kapaciteta. Sukladno pokazateljima i zaključcima navedenog Master plana naziv mjere treba izmijeniti i preispitati njeno svrstavanje u kodex žute boje.</p>	<p>Prihvaćen Komentar se djelomično prihvaća, tekst Strategije će biti izmijenjen u odnosu na izrađeni Masterplan navedene dionice.</p>
<b>Milan Vuković</b>	<p><b>4.2.Specifične mjere, 4.2.3.Cestovni promet</b> Mjera Ro.19 Sekundarna i tercijalna sanacija cesta i povezivanje. Pojam sekundarnih i tercijalnih cesta nije primjenjiv. Sekundarni i tercijalni pojmovi za ceste se ne koristi u propisima i drugim aktima koji se odnose na ceste. Postojećom regulativom u upotrebi slijedeći nazivi za javne ceste : autoceste, državne ceste, županijske i lokalne ceste. Sukladno tome potrebno je uskladiti i opis mjere kao i opis vezan za naplatu cestarine.</p>	<p>Prihvaćen Komentar se prihvaća, tekst izmijenjen.</p>
<b>Marina Oreb</b>	<p><b>4.2.Specifične mjere, 4.2.3.Cestovni promet</b> Ro.11 Dubrovnik – državna granica s Crnom Gorom <input type="checkbox"/> P</p>	<p>Djelomično prihvaćen Komentar za izmjenu naziva mjere se ne prihvaća ,</p>

	<p>izmijeniti naslov mjere tako da glasi: „Dubrovnik – Zračna luka Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom“ Također je potrebno prema važećoj Strategiji korigirati drugu rečenicu iz opisa mjere tako da glasi: „Izgradnjom ovog koridora povećat će se povezanost zračne luke i grada Dubrovnika.“ Ro. 16 Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu (Pelješki most)</p> <p><input type="checkbox"/> sektora Cestovni promet nisu u suglasnosti s dokumentom EU koji definira TEN-T osnovnu mrežu prometnica (core network koja je predviđena za dovršenje do 2030. godine prema smjernicama razvoja prometa u EU), a iz koje je jasno vidljivo da je jedna od prometnica iz osnovne TEN-T mreže i autocesta na Jadransko-jonskom prometnom pravcu prema Dubrovniku preko Ploča. U prilogu su linkovi na ove dokumente EU. <a href="http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/tent_modes/EU_A0Landscape_roads.pdf">http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/tent_modes/EU_A0Landscape_roads.pdf</a> <a href="http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-948_hr.htm">http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-948_hr.htm</a> Autocesta do Dubrovnika uz most Pelješac je jedino ispravno dugoročno rješenje povezivanja Dubrovnika i DNŽ s teritorijem RH i kao takvo se nosi u PPDNŽ i SPRH. U srednjoročnom scenariju zadovoljava rješenje kao što se navodi u Strategiji sa zračnom lukom Dubrovnik i mostom Pelješac s pristupnim cestama i obilaznicom Stona koje je pred realizacijom. Međutim, uz ovaj projekt potrebno je planirati, ukoliko autocesta nema prometno opravdanje u planskom razdoblju za koje se donosi Strategija, izgradnju brzih spojnih cesta za povezivanje Dubrovnika i ostalih dijelova DNŽ na autocestu. Stoga je potrebno korigirati opis mjere na način da je potrebno izgraditi most Pelješac s pristupnim cestama i novom dionicom D 414 Sparagovići – Doli (obilaznica Stona), te nove brze spojne prometnice: Dubrovnik (Osojnik) – Doli (D8) i Komarna (D8) – Opuzen – Kula Norinska - čvor Metković (A1) u koridoru planirane autoceste Ploče - Dubrovnik. U svrhu pristupačnosti poluotoka Pelješca i otoka Korčule potrebno je utvrditi potrebu realizacije koridora Čvor Brijesta (most Pelješac) – Orebić – luka Perna.</p>	<p>naime Hrvatske ceste su već u procesu izrade dokumentacije za pripremu projekta pod nazivom Dubrovnik – Crna Gora te se iz tog razloga ne može mijenjati naziv mjere . Komentar za korekciju druge rečenice se prihvaća. Komentar za planiranje <input type="checkbox"/> ukoliko autocesta nema opravdanje pruža odgovor vezano uz planiranje autoceste</p>
<p><b>Marina Oreb</b></p>	<p><b>4.2.Specifične mjere, 4.2.4.Zračni promet</b></p> <p><input type="checkbox"/> Potrebno dodati novu mjeru: „Razvoj drugih zračnih luka“ Mjera bi se odnosila posebice na manje zračne luke na većim otocima, a u cilju bolje pokrivenosti teritorija RH, unapređenja regionalne povezanosti, te zadovoljenja pojačanog turističkog prometa i podizanja razine usluga. Mjera bi pridonijela jačanju intermodalnosti prometnog sustava povezivanjem zračnog, cestovnog i pomorskog prometa. Strategijom prostornog uređenja RH predviđena je izgradnja manjih (tercijarnih ) zračnih luka na većim otocima: Hvaru, Korčuli, Visu, Mljetu, Lastovu,</p>	<p>Odbijen Komentar se ne prihvaća, razvoj drugih zračnih luka je već uvršten u Strategiju</p>



	Rabu, Pagu i dr. Prostornim planom Dubrovačko-neretvanske županije planirane su tercijarne zračne luke: Korčula, Ploče, Lisačke rudine (Općina Dubrovačko primorje) i Lastovo. U većim morskim lukama (kopno i otoci), u kojima maritimni uvjeti pružaju mogućnost uspostavljanja hidroavionskih veza, potrebno je Strategijom predložiti izgradnju čvrste obale ili pontona na koje bi mogli pristajati hidroavioni (Dubrovnik, Korčula, Vela Luka, Lumbarda, Lastovo, Ploče).	
<b>Marina Oreb</b>	<b>4.2.Specifične mjere, 4.2.5.Pomorski promet</b> M.9 Specijalizacija luke Ploče (kontejnerski i rasuti tereti) trend specijalizacije luka, smatramo da luku Ploče nije dovoljno definirati kao luku za kontejnerske i rasute terete, bez obzira na to što je razvoj ovih vrsta pretovara planiran Projektom integracije transporta i trgovine u luci Ploče uz financiranje središnje države i Svjetske banke. Naime, u luci Ploče se razvija i projekt izgradnje novog terminala za tekuće terete. U samoj strategiji se na više mjesta ističe kako je razvoj luke Ploče povezan s razvojem gospodarstva i prometne infrastrukture u Bosni i Hercegovini. Osim toga, luka je ishodište koridora koji je dio sveobuhvatne, a ne osnovne TEN-T mreže. I jedna i druga činjenica unosi nesigurnost za planiranje tijekom prometa rasutim i kontejnerskim teretima. Stoga je potrebno luku Ploče planirati kao univerzalnu, a osobito je planirati za razvoj tekućih tereta za kojeg ima iskazan interes tržišta, te tehničku dokumentaciju s potvrdama glavnog prometa. Ukoliko se tekući tereti izostave kao prioritet za luku Ploče, otežat će se i buduće financiranje izglednih projekata u visokoj fazi pripreme, a luka Ploče bit će osuđena na specijalizaciju za robe s neizvjesnim tržištem i slabom povezanošću sa zaleđem, te mogućnost otpremanja i na unutarnjem i na međunarodnom tržištu.	Prihvaćen Komentar se prihvaća . Tekst u Strategiji će biti izmijenjen s obzirom na projekt izgradnje terminala za tekuće terete.
<b>Marina Oreb</b>	<b>4.2.Specifične mjere, 4.2.5.Pomorski promet</b> M.10 Specijalizacija luke Dubrovnik (brodovi na kružnim putovanjima <input type="checkbox"/> Potrebno je u Opisu mjere iza riječi „zahtjeve zaštite okoliša“ dodati riječi „kulturne baštine“. Razvoj luke Dubrovnik kao luke za brodove na kružnim putovanjima potrebno je uskladiti s mogućnostima prihvatnog kapaciteta zaštićene svjetske baštine Dubrovnika kao i Grada u cjelini. Razvoj luke Dubrovnik može imati negativni utjecaj na šire vizualno okruženje spomenika svjetske baštine, a posebno na fizički, prostorni i vizualni integritet ljetnikovaca (Bunić Kaboga i Stay) i na urbani prostor predgrađa Dubrovnika.	Prihvaćen Komentar se prihvaća . Tekst Strategije će biti izmijenjen
<b>Marijana Drobnjak</b>	<b>4.2.Specifične mjere, 4.2.6.Promet unutarnjim plovnim putovima</b> KOD "1.2. - Unaprjeđenje Save": Obzirom na prethodne komentare u dokumentu, trebalo bi brisati zadnju rečenicu budući da takva plovnost	Prihvaćen Komentar se prihvaća. Tekst Strategije će biti izmijenjen.

	nije dovoljna trenutnim potrebama i zahtjevima te na takvu plovnost nitko ne može računati niti se ozbiljni investitori na takav prijevoz mogu osloniti.	
<b>Marijana Drobnjak</b>	<b>4.2.Specifične mjere, 4.2.6.Promet unutarnjim plovnim putovima PRIJEDLOG NOVOG TEKSTA ZA TOČKU "1.5. - Razvoj luke Slavonski Brod":</b> Luka Slavonski Brod smještena je na Savi i klasificirana je kao TEN-T osnovna luka. Potencijal luke Slavonski Brod, koja je od posebne važnosti za Slavoniju i Republiku Hrvatsku, ali i za Bosnu i Hercegovinu, u velikoj mjeri ovisi o razvoju plovnosti rijeke Save. Pouzdanost i sigurnost plovidbe na rijeci Savi zajedno s mogućim negativnim utjecajima na okoliš ključni su faktori koji utječu na privlačnost luke. Najveći dio teretnog prometa čini prekrcaj sirove nafte i komadni teret. Daljnji razvoj luke ovisi o logističkom konceptu koji obuhvaća intemodalnost, pretovar rasutih tereta, kontejnerski pretovar i razvoj gospodarske zone u lučkom području.	Prihvaćen Komentar se prihvaća. Tekst Strategije će biti izmijenjen
<b>Marijana Drobnjak</b>	<b>4.2.Specifične mjere, 4.2.6.Promet unutarnjim plovnim putovima TOČKA "1.7. - IZGRADNJA VIŠENAMJENSKOG KANALA DUNAV-SAVA":</b> Brojne su studije koje pokazuju brojne koristi od realizacije projekta izgradnje kanala Dunav-Sava te bi on svakako imao velikog utjecaja ina intenziviranje riječnog prometa. Osim toga, obzirom na prethodne komentare u dokumentu vezane za kanal Dunav-Sava, prijedlog je razmotriti kategoriju usklađenosti ove mjere kao "neusklađena".	Odbijen Komentar se ne prihvaća. Opis značenja žute mjere je: Nedostaju podaci kako bi se utvrdila propisna očita usklađenost sa Strategijom; potrebne su dodatne studije kako bi se procijenila ili potvrdila prikladnost mjere
<b>Lučka uprava Vukovar</b>	<b>4.2.Specifične mjere, 4.2.6.Promet unutarnjim plovnim putovima točka 1.7. -</b> Nažalost nema tereta koji će opravdati izgradnju kanala Dunav-Sava a onda jednako tako nažalost postoji potencijalna opasnost otvaranja luka Brčko i B.Šamac što bi direktno štetilo hrvatskom gospodarstvu jer bi se luka Vukovar kao glavna luka za BiH, u slučaju niskog vodostaja Save, mogla zatvoriti.	Odbijen Komentar se ne prihvaća, u tijeku je izrada studije izvedivosti nakon koje će se definirati daljnji razvoj ovog projekta
<b>HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o.</b>	<b>MJERE U ODNOSU NA CILJEVE, 5.2.Željeznički promet</b> Tablice sa prikazom usklađenosti mjera i ciljeva potrebno je uskladiti sukladno komentarima gore navedenim. Nije jasno na koji način mjere nisu u direktnoj vezi sa specifičnim ciljevima za željeznički promet. Kako mjera R.1 nije u direktnoj vezi sa općim ciljem 1, sektorskim ciljem 2, specifičnim ciljem za željeznički promet 1 i 2. Zatim kako može postojati veza općom mjerom 3, 4, 5 i 8, sektorskim ciljem 6, odnosno specifičnim ciljem za željeznički promet 3 i 4 ako je s njima u direktnoj vezi. Kako mjera R.2 nije u direktnoj vezi sa općim ciljem 1, sektorskim ciljem 2. Kako mjera R.3 nije u direktnoj vezi sa općim ciljem 1 ili 9, sektorskim ciljem 1, 2, 3, odnosno specifičnim ciljem za	Prihvaćen Komentar se prihvaća. Tekst Strategije će biti izmijenjen

	željeznički promet 1. Povezanost mjera i ciljeva u željezničkom prometu moraju biti u direktnoj vezi sa specifičnim ciljevima za željeznički promet u onim dijelovima na koje se odnosi, a ne da je prikazana postojanost veze ili da je opće nema.	
<b>Marijana Drobnjak</b>	<b>MJERE U ODNOSU NA CILJEVE, 5.3.Cestovni promet</b> Obzirom na ranije komentare u dokumentu, predlaže se u tablici 35 u dijelu "Specifični ciljevi" - "Kroz sektore" - pod točkom 4 uvrstiti luku Slavonski Brod.	Odbijen Komentar se ne prihvaća, u tijeku je izrada studije izvedivosti nakon koje će se definirati daljnji razvoj ovog projekta.
<b>Marijana Drobnjak</b>	<b>MJERE U ODNOSU NA CILJEVE, 5.6.Promet unutarnjim plovnim putovima</b> Tablica 42: "Luke i plovnost" - predlaže se u popis mjera uključiti i izgradnju kanala Dunav-Sava.	Odbijen Komentar se ne prihvaća, u tijeku je izrada studije izvedivosti nakon koje će se definirati daljnji razvoj ovog projekta
<b>Marijana Drobnjak</b>	<b>MJERE U ODNOSU NA CILJEVE, 5.6.Promet unutarnjim plovnim putovima</b> Obzirom na ranije komentare u dokumentu, predlaže se u tablici 41, u dijelu "Specifični ciljevi" - "Kroz sektore" - pod točkom 4 uvrstiti luku Slavonski Brod.	Prihvaćen Komentar se prihvaća, tekst Strategije će biti izmijenjen sukladno komentaru
<b>HŽ Putnički prijevoz d.o.o.</b>	G11 Poboljšanje percepcije prometnog sustava u RH u javnosti (dopuna) - Promoviranje željeznice kao ekološki najprihvatljivijeg i najučinkovitijeg vida kopnenog prijevoza s posebnim naglaskom na javni prijevoz putnika u većim aglomeracijama.	Komentar se prihvaća, naime opis mjere je već izmijenjen sukladno ostalim komentarima od zainteresirane javnosti koje se odnose na navedenu mjeru te sad opis obuhvaća i predloženo u ovom komentaru
	R13 Povezanost sa zračnom lukom Zagreb i Split (dopuna) - Zračne luke Zagreb i Split željeznički povezati s gradskim središtima kako bi željeznica postala glavni javni prijevoznik doznačnih luka.	Komentar se djelomično prihvaća , naime mjera R13 je pokrivena općom mjerom G2 , opis mjere je izmijenjen no ne navodi se kojim vidom prometa je potrebno povezati Zračne luke budući da su u tijeku izrade koncepta funkcionalnih regija putem kojeg će se dobiti odgovor , koji je najbolji način povezanosti navedenih zračnih luka
	R15 Slavonski Brod -Osijek –Vinkovci - Tri najveća grada istočne Hrvatske željeznički su povezani, no stanje infrastrukture je u lošem stanju, Sto uzrokuje losu i neučinkovitu organizaciju prometa. Dionica TEN-T osnovne mreže između Slavanskog Broda i Vinkovaca je dvokolosiječna i elektrificirana, dok je dionica TEN-T sveobuhvatne mreže između Strizivojne Vrpolje i Osijeka jedno kolosiječna i neelektrificirana. Pruga L208 Osijek -Vinkovci je jedno kolosiječna, neelektrificirana i s malom propusnom moći. Za uspostavu učinkovitoga lokalnog prijevoza između tri najveća središta istočne Hrvatske potrebno je elektrificirati dionicu RH3 koridora Strizivojna Vrpolje - Osijek, a	Komentar se djelomično prihvaća . Komentar se odnosi na krivu mjeru , Mjera R18 pokriva već navedeno u komentaru kao i mjera R16

	L208 Osijek - Vinkovci elektrificirati i omogućiti križanja vlakova.	
	R16 Podsused – Samobor - Grad Samobor potrebno je povezati priključnom prugom na relaciji Zagreb - državna granica sa Slovenijom na TEN-T osnovnu mrežu u Podsusedu i uključiti ga u postojeći gradsko-prigradski prijevoz.	Komentar se djelomično prihvaća, sve navedeno u komentaru je već obuhvaćeno mjerama R1, R11, R17
	R17 Kolodvori i stajališta otvoreni za putnike - Sve kolodvore i stajališta otvorena za prijevoz putnika potrebno je urediti i opremiti pristupnim putevima, adekvatnim peronima, urbanom opremom, sredstvima za informiranje putnika (oglasne ploče, displeji i si.) i eventualno parkiralištima	Komentar se prihvaća, izmijenjen naziv mjere R 17 u : Obnova, ostalih pruga, kolodvora i stajališta i gradnja novih . U opis mjere dodan opis iz komentara
HŽ Cargo d.o.o.	Hipoteza 2.3.3. Glavni nalazi „Operativne karakteristike starog voznog parka negativno utječu na infrastrukturu u vidu bržeg propadanja gornjeg ustroja kolosijeka". Obrazloženje: Smatramo da starost voznog parka ne može utjecati na infrastrukturu i na brze propadanje gornjeg ustroja. Upravo suprotno smatramo da neadekvatno i nekvalitetno održavanje kolosijeka utječu na donji postroj vučnih i vučenih vozila na način da dolazi do prekomjernog trošenja kotaca, pucanja nosivih opruga, opruga bočnih klizača i vješalica opruga, te nosaca amortizera. Primjer na dionici pruge Karlovac-Rijeka. Sukladno navedenom predlaže se promjena Glavnog nalaza.	Komentar se prihvaća, izmijenjen tekst nalaza na način da se promijenila rečenica u nalazu : Operativne karakteristike starog voznog parka negativno utječu na infrastrukturu u vidu bržeg propadanja gornjeg ustroja kolosijeka, i također nekvalitetno i neadekvatno održavanje kolosijeka utječe na donji postroj vučnih i vučenih vozila
	Hipoteza 2.3.3. Napomena „Da bi bilo moguće povećati konkurentnost željezničkog prijevoza putnika i tereta u odnosu na druge vidove prometa nužno je vozni park modernizirati u skladu s predviđenim ulaganjima u unapređenje željezničke infrastrukture. Obrazloženje: Konkurentnost željezničkog prijevoza moguće je ostvariti i modernizacijom pruga kako bi se povećala najveća dopuštena brzina pruge i povećala propusna moć pruge.	Komentar se djelomično prihvaća, naime u strategiji su definirane mjere za modernizaciju pruga.
	Hipoteza 2.3.4. Napomena „ Iz sigurnosnih razloga, brzina vlakova do 160 km/dopuštena je na tek 7,14% ukupne duljine kolosijeka otvorene pruge, dok je brzina do 100 km/h dopuštena na 12,2%. Obrazloženje: Sigurnosni razlozi uvjetovani su stanjem infrastrukture pa predlažemo da se napomena s tim nadopuni.	Komentar, amandman 4 se prihvaća, dodana rečenica iz obrazloženja u tekst Strategije : Navedena ograničenja brzine uvjetovana su stanjem infrastrukture.
	2.3.8. Hipotezi/Glavni nalaz „Vozni park i sva prateća oprema i uređaji zbog svoje starosti uništavaju željezničku infrastrukturu, što ima za posljedicu visoku razinu buke kod prometovanja vlakova. Obrazloženje: Na razinu buke utječe i konstrukcijska izvedba pruge koja	Komentar se prihvaća, rečenica u tekstu strategije se mijenja : Vozni park i sva prateća oprema i uređaji zbog svoje starosti uništavaju željezničku infrastrukturu, što ima za posljedicu visoku razinu buke kod prometovanja vlakova, no isto tako na

	je izvedena sa velikim brojem krivina, uspona i padova stoga predižemo promjenu glavnog nalaza.	razinu buke utječe i konstrukcijska izvedba pruge koja je izvedena sa velikim brojem krivina, uspona i padova.
	<p>Hipoteza 2.3.10. Napomena: Željeznički sustav Republike Hrvatske tvore tri velika trgovačka društva: HŽ Infrastruktura d.o.o.( HŽI), HŽ Putnički prijevoz d.o.o. ( HŽPP) i HŽ Cargo d.o.o.(HŽC) HZI pruža usluge pristupa željezničkoj mreži prema potražnji drugim dvama društvima (HŽPP-u i HŽC-u) te drugim korisnicima koji ovise o potražnji putnika i teretnih prijevoznika.</p> <p>Obrazloženje: Osim navedenih društava željeznički sustav čine i drugi željeznički prijevoznici registrirani u RH. HŽI pruža usluge pristupa željezničkoj mreži kao i druge usluge drugim željezničkim prijevoznicima registriranim u RH.</p>	Komentar se prihvaća , tekst iz obrazloženja dodan u Strategiju.
	<p>Hipoteza 2.3.10. Napomena „Uz to, HŽ Cargo pruža uslugu prekrcaja tereta na željezničkim kolodvorima i ostalim mjestima.</p> <p>Obrazloženje: HZ Cargo ne obavlja usluge prekrcaja tereta. Prekrcaj kontejnera obavlja tvrtka Agit koja je u vlasništvu HZ Carga.</p>	Komentar, amandman 9 se prihvaća, izmijenjen tekst : Tvrtka AGIT u vlasništvu HŽ Carga pruža uslugu prekrcaja tereta na željezničkim kolodvorima i ostalim mjestima
	<p>Hipoteza 2.3.10. Napomena „Sve posljedice liberalizacije hrvatskog tržišta teretnog prometa još uvijek nije moguće jasno sagledati, no vidljivo je jako sporo preuzimanje tržišnog udjela od strane novih prijevoznika tereta zbog pada aktivnosti na tržištu teretnog prijevoza, iako su već krajem 2015. godine postojale naznake o stabilizaciji tržišta.</p> <p>Obrazloženje: Novi prijevoznici su u 2015. godini ostvarili cca1% prijevoza a u 2016. cca 14% tržišta stoga je u 2016. značajni utjecaj novih prijevoznika u ukupnom željezničkom teretnom prijevozu</p>	Komentar se prihvaća , dodan tekst iz Obrazloženja u Strategiju
	<p>Smatramo da se u Strategiji prometnog razvitka nedovoljno precizno definiraju bitne karakteristike i stanje prometnog sektora u Republici Hrvatske i okruženju te predižemo njihovu daljnju razradu kako slijedi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategija europski prometni prostor obilježavanpuštenim sustavom paneuropskih koridora ne uvažavajući EU uredbu 913/2010 koja predviđa 9 željezničkih koridora za željeznički teretni prijevoz - RFC Rail Freight Corridor.</li> <li>• U Strategiji se ne razrađuje teza da je EU uredbom 1316/2013 dopunjena uredba 913/2010 tako da se mediteranski koridor FRC 6 proširuje na RH s dionicama Rijeka-Zagreb-Budimpešta i Zidani Most-Zagreb.</li> <li>• Europski prometni prostor je potrebno detaljnije istražiti jer se ne uočava da su se robni tokovi iz Zapadne za jugoistočnu Europu ( Turska, Grčka, Bugarska) s ranijeg X paneuropskog koridora preusmjerili na istočno mediteranski i rajnsko dunavski RFC koridor.</li> </ul>	Komentar se djelomično prihvaća , naime sve navedeno je već obrađeno Strategijom, u ovom trenutku također je u procesu izrade logistički koncept za Republiku Hrvatsku unutar kojeg će se detaljnije definirati navedene teme.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Podinvestiranost željezničkog sektora u odnosu na druge grane prijevoza - stanje infrastrukture, zatvorenost nekih pruga još od Domovinskog rata, lose stanje mobilnih i stabilnih kapaciteta i neizgrađenost logističkih centara i kopnenih kontejnerskih terminala, rješavanje pitanja kontejnerskog terminala Vrapce koje kao privremeno rješenje egzistira preko 20 godina.</li> <li>• Nerazvijena lučka infrastruktura uvjetuje robne tokove koji se direktno odražavaju na željeznički sektor i intermodalni prijevoz.</li> <li>• Nedostatna robna proizvodnja i nedostatak atraktivnih roba na domaćem proizvodnom tržištu koje bi generirale potražnju za uvođenjem suvremenih transportnih tehnologija i kompletnih logističkih rješenja jer se željeznicom najviše transportiraju sirovine ili poluproizvodi.</li> <li>• Neurednost odnosa između prometnih grana jer u intermodalnom prijevozu postoji nelojalna konkurencija cestovnog prijevoza, pogotovo stranih kamionskih prijevoznika koji i do 70% kontejnera prevoze u međunarodnom prometu. Pa tako Zakon o kombiniranom prijevozu potiče samo cestovni promet kao dio intermodalnog lanca. Konkurencija potječe od stranih razvijenih željezničkih sustava iz prometnog okruženja koji su u financijskom, organizacijskom i materijalnom ( vozni park) povoljnijem tržišnom položaju od poduzeća iz sustava HZ-a.</li> </ul>	
--	--	--

**Odgovori na očitovanje/primjedbe na Stratešku studiju utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030. pristigle nakon završene javne rasprave – prekogranične konzultacije**

<p><b>Talijanska Republika</b> Ministarstvo okoliša, tla i mora Talijanske Republike</p>	<p>S obzirom na poglavlje 3.2 izvješća o okolišu "STRATEGIJE RAZVOJA PROMETA REPUBLIKE HRVATSKE (2017-2030) koja sadrži opis procjene utjecaja zahvata na okoliš planiranih mjera u Strategiji, podnosimo sljedeće komentare za poboljšanje konzistentnosti s nedavnim dokumentom "Europska strategija za mobilnost s niskim emisijama" i bolju integraciju aspekata ublažavanja onečišćenja atmosfere. U ove svrhe molimo: Zamijenite u opisu mjere "G.12" rečenicu "Ublažavanje negativnog utjecaja prometa na okoliš mora se ostvariti većom energetsom učinkovitosti, osobito uporabom izvora energije s niskim ili nultim emisijama ugljikovodika te smanjenjem emisije buke i količine kontinuiranog zagađenja i otpada" s „Ublažavanje negativnog utjecaja prometa na okoliš mora se ostvariti većom energetsom učinkovitosti, osobito uporabom izvora energije s niskim ili nultim emisijama ugljikovodika. Stoga je potrebno ubrzati tranziciju prema vozilima s niskim i nultim emisijama te modalnu transportnu promjenu prema aktivnim putovanjima (biciklizam i hodanje), javnom prijevozu i/ili prema shemama zajedničke mobilnosti, kao što su bicikl i dijeljenje automobila (car-sharing) u svrhu smanjenja emisija buke, kontinuiranog i iznenadnog zagađenja okoliša te smanjenja otpada. ".</p>	<p>Prihvaćen Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030. Komentar za izmjenu teksta unutar mjera G12 se prihvaća, Rečenica u opisu mjere G12 izmijenjena je na način da glasi: „Ublažavanje negativnog utjecaja prometa na okoliš mora se ostvariti većom energetsom učinkovitosti, osobito uporabom izvora energije s niskim ili nultim emisijama ugljikovodika. Stoga je potrebno ubrzati tranziciju prema vozilima s niskim i nultim emisijama te modalnu transportnu promjenu prema aktivnim putovanjima (biciklizam i hodanje), javnom prijevozu i/ili prema shemama zajedničke mobilnosti, kao što su bicikl i dijeljenje automobila (car-sharing) u svrhu smanjenja emisija buke, kontinuiranog i iznenadnog zagađenja okoliša te smanjenja otpada.“</p>
	<p>Zamijeniti u opisu mjere "G.12" rečenicu "Na temelju praćenja stanja okoliša negativni okolišni i socioekonomski učinci transportnog sustava trebali bi se smanjiti učinkovitim planiranjem / izgradnjom infrastrukture i uspostavljanjem potrebnih mjera Zaštita okoliša" s "Na temelju praćenja stanja okoliša, učinkovitog planiranja/provedbe infrastrukture i uspostave nužnih mjera ekološke zaštite (što se odnosi i na onečišćenje zraka), treba smanjiti negativne ekološke i društveno-ekonomske utjecaje prometnog sustava." Umetnite u opis mjera "G.4" rečenicu "a osobito poticati modalnu transportnu promjenu prema aktivnim putovanjima (biciklizam i hodanje), javnom prijevozu i/ili prema shemama zajedničke mobilnosti, kao što su bicikl i dijeljenje automobila (car-sharing) kako bi se smanjilo onečišćenje u gradovima" nakon rečenice " Da bi se ostvarila održivost prometnog sektora u cjelini, važno je povećati interoperabilnost koja će omogućiti</p>	<p>Prihvaćen Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030. Komentar za mjeru U6 se prihvaća . U rečenici: „Da bi se ostvarila održivost prometnog sektora u cjelini, važno je povećati interoperabilnost koja će omogućiti korištenje potencijala svakog vida prijevoza“, dodan je tekst: „,a osobito poticati modalnu transportnu promjenu prema aktivnim putovanjima (biciklizam i hodanje), javnom prijevozu i/ili prema shemama zajedničke mobilnosti, kao što su bicikl i dijeljenje automobila (car-sharing) kako bi se smanjilo onečišćenje u gradovima“.</p>

	korištenje potencijala svakog vida prijevoza " .	
	Umetnuti u opis mjere "U.6." Razmatrat će se izgradnja mjesta za punjenje alternativnih goriva s ciljem smanjenja potrošnje konvencionalnih goriva, emisije CO2 i otrovnih čestica " osobito kroz širenje električne infrastrukture za punjenje i održavanje“	prihvaćen Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030. U opis mjere U.6. dodana je rečenica : „Razmatrat će se izgradnja mjesta za punjenje alternativnih goriva s ciljem smanjenja potrošnje konvencionalnih goriva, emisije CO2 i otrovnih čestica " osobito kroz širenje električne infrastrukture za punjenje i održavanje“
	Predviđeno je u opisu mjere "R.17" na sličan način kao i ciljevi mjere "R.26" da visina cestarine autoceste mora biti proporcionalna atmosferskim emisijama vozila i stoga se uzima u obzir načelo "zagađivač plaća".	Prihvaćen Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030. Komentari za mjere R17 i R26 se prihvaćaju, u opis mjera dodana je rečenica: „Naknada za korištenje željezničke infrastrukture mora biti proporcionalna emisiji te se stoga povodi za principom da plaćaju oni koji onečišćuju „
	Predviđeno je u opisu mjere "Ro.20" (mjera Ro.21 u dokumentu Hrvatske strategije) "s obzirom na primjer objekata za planiranje obnove starih parkirališta i električnih točaka punjenja zajedno s benzinskim stanicama.	Prihvaćen Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030. Komentar za mjeru R20 se prihvaća , dodana je rečenica: „Istovremeno se planira obnova starih parkirališta novim objektima (benzinskim postajama, restoranima, toaletima, igralištima, električnim punionicama. ).“
	Predviđeno u mjeri vezanoj uz pomorski prijevoz razmotriti učinak mjera na onečišćenje zraka (primjerice u mjeri "M.2" za provedbu projekata "Autoceste na moru".	Prihvaćen Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030. Komentar za mjeru M2 se prihvaća , dodana je rečenica: „Koncept „morskih autocesta“ potrebno je uskladiti s logističkim konceptom (opća mjera G.1), no i razmotriti efekt koji mogu imati na onečišćenje zraka.“
	Što se tiče sadržaja poglavlja 3.3 strateške studije utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017-2030) u vezi s opisom procjene prekograničnih utjecaja na okoliša na Italiju u provedbi spomenute hrvatske strategije, ne postoji razmatranje potrebe za procjenom učinka Strategije na kakvoću zraka. U netehničkom sažetku, stavak 3.3.4.4., rečeno je "Moguće je potencijalno onečišćenje morskog okoliša u Talijanskoj Republici nakon provedbe projekta „Morske autoceste“ i djelomično slijedom planiranog razvoja morskih luka. Navedeni projekti, koji još nisu jasno definirani u ovoj fazi Strategije,	Komentar ne zahtjeva izmjene Priroda komentara se odnosi na općenitu interpretaciju Strateške studije i daljnje preporuke za provedbu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030., te ne zahtjeva izmjene i dopune Strateške studije.



	<p>moгу povećati intenzitet pomorskog prometa, što povećava rizik od nezgoda koje mogu značajno zagaditi morsko okruženje. Umjesto toga, kako Strategija predviđa uvođenje sustava koji će povećati razinu sigurnosti na moru, potencijalni rizici nesreća mogu se bolje kontrolirati."</p> <p>Stoga predlažemo da se Strategija i povezani monitoring, kao i projekti koji slijede, uzmu u obzir AdriaticIPA SHAPE projekt koji ima za cilj stvoriti osnovu za zaštitu i održivi razvoj obalnog i morskog okoliša.</p> <p>Konkretno, za rizik povezan s Morskim autocestama, moguće je vidjeti atlas (<a href="http://atlas.shape-ipaproject.eu/">http://atlas.shape-ipaproject.eu/</a>) koji pokazuje brojne korisne tematske kategorije (npr. Klimatologija - meteorologija, geoznanstvene informacije itd. ). Na web stranici SHAPE možete se povezati i s projektom HAZADR, koji je dizajniran za poboljšanje prevencije, smanjenja i reakcije protiv onečišćenja nafte i otrovnih materijala koji se prolijevaju na moru.</p>	
<p><b>Crna Gora</b> Ministarstvo održivog razvoja i turizma AGENCIJA ZA ZAŠTITU PRIRODE I ŽIVOTNE SREDINE Broj: 101-1556/1-02-142/2 Podgorica, 25.07.2017.</p>	<p>Pregledom predmetnih dokumenata, a prije svega Strateške studije utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017-2030. godine, može se zaključiti da je ista dala sve neophodne podatke u cilju dobivanja jasne slike mogućeg utjecaja realizacije planiranih aktivnosti predmetne Strategije, a u odnosu na postojeće stanje, te u skladu s tim definirala mjere zaštite okoliša. Shodno tome, predmetna Studija je dala i opis mogućih utjecaja u prekograničnom kontekstu, s posebnim osvrtom na mogući utjecaj razvoja pomorskog prometa na morski ekosistem na području teritorija Crne Gore. S tim u vezi, identificirani su mogući utjecaji realizacije projekta „Morske autoceste" i razvoja morskih luka, i to s aspekta utjecaja u slučaju nesreća, kao i uslijed očekivanog povećanja nivoa buke. Istim dijelom Studije, identificirani su mogući utjecaji zagađenja zraka uslijed planirane realizacije puta Ro. 11 Dubrovnik - Državna granica s Crnom Gorom.</p>	<p>Komentar ne zahtjeva izmjene Priroda komentara se odnosi na općenitu interpretaciju Strateške studije, te ne zahtjeva izmjene i dopune Strateške studije.</p>
<p><b>Mađarska</b> Ministarstvo poljoprivrede Odjel za zaštitu okoliša Ref. No.: KMF/222-10/2017</p>	<p><b>7. poglavlje procjene utjecaja na okoliš (Mjere):</b> U.15 i R.38 – materijal nudi mogućnost uvođenja Integriranog taktnog željezničkog voznog reda („TAKT“). Potrebno je napomenuti kako od dotičnih država u okruženju Austrija i Mađarska koriste potpuno isti, a Slovenija, na temelju austrijskog utjecaja, djelomično te na taj način postoji opravdanost uvođenja istog u Hrvatskoj. Tijekom uspostavljanja istog, ako se međunarodne linije povezane s Mađarskom definiraju u integraciji s domaćim međugradskim linijama, potreban je prikaz</p>	<p>Komentar je djelomično prihvaćen Komentar se odnosi na opis mjere koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030. Trenutno je u pripremi Zakon o integriranom prijevozu putnika koji će definirati zakonski okvir i bit će temelj za razmatranje mogućnosti uvođenja taktnog voznog reda.</p>

	<p>usklađivanja u pogledu linija u nastajanju i priključnih sustava, kako bi mogle nastati samo linije koje će se zadržavati na granici samo koliko je potrebno te koje će u istoj mjeri odgovarati objema državama.</p> <p>R.7. – u materijalu se ne spominje da je na predmetnoj relaciji glavno usko grlo željeznička pruga s jednim kolosijekom Razvoj jednog dijela R.6 i cjelokupnog R.8. već je ostvaren iz ISPA i EU fondova, a u R.5 se trenutno radi na tome.</p> <p>R-ovi općenito: malo konkretnih projekata razvoja proizlazi iz konstatacija, u istima se pretežito nalaze opće tehničke specifikacije u pogledu teretnog prometa. Napredak prema Integriranom taktnom željezničkom voznom redu bio bi važan i zbog toga što bi se na temelju voznog reda u pogledu putničkog prijevoza mogli kategorizirati i određivati prioritete potrebe razvojnih projekata (povećanje brzine na željezničkim prugama, modernije osiguranje, elektrifikacija itd.).</p>	
	<p>Što se tiče biciklističkog prometa, načelno su navedeni dobri ciljevi u strategiji.</p> <p>Bilo bi korisno više isticati pozitivni utjecaj na okoliš i zdravlje. Na području prometnog obrazovanja i formiranja osviještenosti bilo bi opravdano staviti u prvi plan sigurnost nezaštićenih sudionika u prometu.</p> <p>Što se tiče biciklističkog turizma bilo bi preporučljivo planiranje turističke mreže biciklističkih staza, odnosno spomenuti EuroVelo staze u državi. To bi moglo imati značajan turistički utjecaj, ali se to u svakom pogledu smatra prometnom infrastrukturom, dakle i u ovoj Strategiji se isplati baviti time.</p> <p>Osim strategije razvoja prometa bilo bi preporučljivo izraditi biciklističku strategiju ili program (materijal također prikazuje i europske strategije), koji sadrži konkretne ciljeve i mjere.</p>	<p>Komentar je prihvaćen</p> <p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030.</p> <p>Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture u pripremi je Strategije biciklističkog prometa kroz koju će se ovo pitanje detaljnije obraditi.</p>

	<p>U pogledu procjene prekograničnog utjecaja na okoliš, što se tiče zaštite voda i vodnog gospodarstva, dijelove koji se odnose na proširenje luke u Osijeku na Dravi smatramo manjkavima (točka I.1. na 209. stranici, točka I.4. na 379. stranici, poglavlje Vode na 386. stranici).</p> <p>Iz SPUO dokumentacije je vidljivo, da iako se planirano (intermodalno) proširenje luke na Dravi kod Osijeka nalazi u potpunosti na hrvatskom teritoriju (na zemljopisnom području nazvanom Sjevernohrvatska nizina, 261. stranica procjene utjecaja na okoliš), SPUO ne sadrži informacije o utjecajima u pogledu gornjeg dijela toka rijeke iznad Osijeka, koje je zajedničko hrvatskomadžarsko područje. Nema podataka o tome jesu li hrvatski stručnjaci ispitivali prekogranični utjecaj na okoliš, ali se ne računa s takvim posljedicama ili za sada nije dostupan dio o tom ispitivanju. Protuslovi tome to da se u procjeni utjecaja na okoliš više puta pozivaju – bez pojedinosti – na negativne utjecaje na vode i reljef. Zbog tih unutarnjih oprečnosti iz podataka raspoloživih dokumenata nije moguće donijeti zaključke o tome na kojem zemljopisnom području se može očekivati negativan utjecaj i hoće li isti imati utjecaj na vodene površine na mađarskom teritoriju, onemogućujući na taj način ostvarivanje ciljeva iz Okvirne smjernice za vode, koje se odnose na održavanje vodenih površina u dobrom stanju.</p> <p>Procjena utjecaja na okoliš prilikom predstavljanja prekograničnih utjecaja koji prelaze mađarske granice ne prikazuje nepovoljne utjecaje (na okoliš), iako se na mađarskoj obali Drave nalazi područje nacionalnog parka, na koji planirani zahvat može imati utjecaja.</p> <p>U dokumentaciji se pojavljuje razvoj plovnih putova na Dravi i na Dunavu, od kojih je Drava granična vodena površina, gdje izvršene intervencije na dijelovima sa zajedničkim interesima mogu imati i neposredan prekogranični utjecaj i mogu utjecati na prirodna staništa. (Procjena utjecaja na okoliš točka I.1., u mađarskoj verziji na 209. stranici, a u engleskoj verziji na 179. stranici).</p> <p><i>„Realizacija navedene mjere imala bi potencijalno pozitivan utjecaj na gospodarstvo, međutim ujedno i negativan utjecaj na okoliš i prirodu. Područje Drave značajno je za mnoge divlje</i></p>	<p>Prihvaćen</p> <p>Komentar je prihvaćen te je u poglavlje 7.3. Prekogranični utjecaji, 7.3.2. Mađarska u stratešku studiju na stranici 253 dodano poglavlje 7.3.2.2 Utjecaji prometa unutarnjim plovnim putovima u kojem je procijenjen mogući utjecaj mjera koje se odnose na rijeku Dravu. Isto poglavlje se nalazi i u ne-tehničkom sažetku na stranicama 46 i 47. Dodani tekst glasi:</p> <p>„Razvojem mjere I.1 Unaprjeđenje plovnog puta rijeka Dunava i Drave do Osijeka, na razini strateške procjene, ne očekuje se značajan negativan utjecaj na vodna tijela te na zaštićena područja kao ni na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže Republike Mađarske s obzirom da se planirana mjera odnosi na uređenje plovnog puta rijeke Drave od Dunava do Osijeka (udaljenost više od 50 rkm od granice s Republikom Mađarskom). O intenzitetu i trajanju mogućeg negativnog utjecaja moći će se izvršiti procjena na projektnoj razini koja će uključivati i prekogranične utjecaje sukladno Konvenciji o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica (ESPO).</p> <p>Prilikom realizacije mjere I.4 Razvoj Luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža), s obzirom da se radi o točkastom lokalitetu udaljenom oko 50 rkm od granice s Republikom Mađarskom, na razini strateške procjene ne očekuje se utjecaj na vodna tijela u Republici Mađarskoj. Tijekom razvoja ove mjere primjenjivat će se uvjeti zaštite okoliša koji se odnose na Okvirnu direktivu o vodama, zaštitu osjetljivih zaštićenih područja i Natura 2000 područja, a u fazi njene realizacije provest će se postupak procjene utjecaja točno definiranog zahvata na okoliš te će se tom prilikom, sukladno propisima procijeniti i prekogranični utjecaj. „</p>
--	---	--

	<p><i>vrste (posebno se ističu njene obale koje su od velikog značaja za gniježđenje bregunica), a navedena mjera ima potencijal ugroziti stanišne uvjete na području proširenja rijeke za zadovoljavanje plovnosti.“</i></p> <p><i>„Realizacija navedene mjere imala bi potencijalno pozitivan utjecaj na gospodarstvo, međutim ujedno i negativan utjecaj na okoliš i prirodu. Područje Drave značajno je za mnoge divlje vrste (posebno se ističu njene obale koje su od velikog značaja za gniježđenje bregunica), a navedena mjera ima potencijal ugroziti stanišne uvjete na području proširenja rijeke za zadovoljavanje plovnosti. Navedenu mjeru potrebno je planirati u suradnji sa stručnim tijelima (Hrvatska agencija za okoliš i prirodu).</i></p>	
	<p>Na temelju gore navedenog – u prvom redu u pogledu zaštite prirode i vodnog gospodarstva – držimo opravdanim i molimo za mogućnost kontinuiranog praćenja donošenja odluka voditelja na temelju strategije prometnog razvoja, odnosno hoće li se uspjeti pronaći alternativna rješenja za trenutne konfliktne situacije, koja neće ugrožavati okoliš. Vjerujemo u pozitivno rješenje budući da je minimalizacija štetnih utjecaja na okoliš elementarni interes i Hrvatske.</p> <p>Zato molimo Hrvatsku da u svakom slučaju obavještava Mađarsku o postupku autorizacije za zaštitu okoliša u slučaju ostvarenja pojedinih projektnih elemenata prometnog razvoja, prema smjernicama <i>Konvencije o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica iz Espooa (Finska), potpisane 26. veljače 1991. godine (u daljnjem tekstu: Espoo konvencija) te prema Direktivi 2014/52/EU Europskog parlamenta i Vijeća o procjeni utjecaja određenih javnih i privatnih projekata na okoliš</i>. Osim svega toga želimo posebno naglasiti da za vrijeme ostvarivanja strategije u međunarodnim postupcima procjene utjecaja na okoliš investicija i mjera koje se odnose na vodno gospodarstvo i imaju prekogranični utjecaj, Mađarska želi sudjelovati u okviru Espoo konvencije kao strana na koju se također odnose utjecaji.</p>	<p>Priroda komentara se odnosi na općenitu interpretaciju Strateške studije i daljnje preporuke za provedbu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030., te ne zahtijeva izmjene i dopune Strateške studije.</p>
<p>Komentari <b>WWF Mađarske</b> o SPUO dokumentaciji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017-2030)</p>	<p>Poboljšanje uvjeta plovidbe na Dravi do Osijeka i na Dunavu je rizično. Bilo koje jaružanje iz korita rijeke evidentno ima negativan utjecaj na šljunčane ili pješčane sprudove i izgradnja novih vodenih objekata također bi vjerojatno imala značajne učinke na Natura 2000 riječna staništa (3260 - Alluvialne livade riječne doline Cnidion dubii i 6440 - Vodeni oblici ravnih do planinskih razina s Ranunculion fluitantis i Callitriche-Batrachion vegetacijom). Ta poboljšanja mogu imati ozbiljne</p>	<p>Komentar je prihvaćen</p> <p>U okviru strateške studije, u poglavlju Studija Glavne ocjene prihvatljivosti Strategije za ekološku mrežu za mjeru II koja uključuje unaprjeđenje plovnog puta na Dravi od Dunava do Osijeka, navedeno je da je moguć negativan utjecaj na područja ekološke mreže HR2001308 Donji tok Drave i HR1000016 Podunavlje i donje Podravlje što osim ciljnih vrsta uključuje i staništa navedena u komentaru.</p>

	<p>posljedice na Natura 2000 područja na zajedničkom hrvatsko-mađarskom Dravu potezu rijeke Drave i na mađarskom dijelu Dunava. Zbog toga, WWF traži procjenu svih mogućih upstream učinaka poboljšanja navigacije.</p> <p>Utjecaj na staništa i vrste ne može se razgraničiti na granicama pa predlažemo provesti sveobuhvatnu procjenu. Predlažemo da se daju alternativna rješenja ako procjena pokaže vjerojatnu degradaciju staništa.</p> <p>WWF Mađarska pozdravlja činjenicu da ne postoje nikakvi planovi za infrastrukturne radove na zajedničkom mađarsko-hrvatskom području Drave.</p>	<p>Razvojem mjere I.1 Unaprjeđenje plovnog puta rijeka Dunava i Drave do Osijeka, na razini strateške procjene, ne očekuje se značajan negativan utjecaj na vodna tijela te na zaštićena područja kao ni na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže Republike Mađarske s obzirom da se planirana mjera odnosi na uređenje plovnog puta rijeke Drave od Dunava do Osijeka (udaljenost više od 50 rkm od granice s Republikom Mađarskom). O intenzitetu i trajanju mogućeg negativnog utjecaja moći će se izvršiti procjena na projektnoj razini koja će uključivati i prekogranične utjecaje sukladno Konvenciji o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica (ESPO).“</p>
<p><b>Bosna i Hercegovina</b></p> <p>Ministarstvo vanjskih poslova Br. 07/5-22-04-05-11060-3/17 Sarajevo, 01.08.2017. (mišljenje Ministarstva vanjskih poslova se poziva na mišljenja dostavljena od Republike Srpske – Ministarstvo za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju, Broj: 15.02-052-4037/17, Vlade Brčko distrikta – Odjel za prostorno planiranje i imovinsko-pravne poslove, Broj predmeta: 22-001597/17, Federalnog ministarstva okoliša i turizma, Broj: 05-23-651/17)</p>	<p>Ministarstvo za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju u Vladi Republike Srpske očitovale se na sljedeći način - "U Strateškoj studiji utjecaja na životnu sredinu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017, - 2030. i Ne-tehničkom sadržaju Strateške studije navode se mogući utjecaji realizacije planiranih aktivnosti (željezničkog i putničkog prometa, prometa unutrašnjim plovnim putevima i pomorskog prometa) na životnu sredinu Bosne i Hercegovine, odnosno Republike Srpske u prekograničnom kontekstu. Predmetne aktivnosti koje mogu potencijalno dovesti do zagađenja zraka u prekograničnom kontekstu odnose se na putničku i željezničku infrastrukturu, a mogu nastati uslijed korištenja prometnica (uključujući i mostove na Savi). Dalje se navodi da, s obzirom da se ne radi o potpuno izoliranim područjima od prometnih aktivnosti na strateškoj razini, ne očekuju se značajniji utjecaji, odnosno ne očekuju se prekoračenja koncentracija zagađujućih tvari u zraku koja bi mogla dovesti do promjene kategorije kvalitete zraka na teritoriju BiH. Utjecaji razvoja željezničkog prometa odnose se na povećanje obujma prometa na već postojećim dionicama. Navode se i negativni utjecaji na divlje vrste i staništa, koje se prvenstveno ogledaju u fragmentaciji staništa ali i pojačana buka i vibracije uz željezničku prugu. Utjecaji se s druge strane smatraju umjerenim jer se prilikom projektiranja mogu ublažiti mjerama zaštite životne sredine.</p> <p>S tim u vezi, utvrđeni su na odgovarajući način mogući utjecaji, odnosno prekogranični negativni utjecaji na kvalitetu zraka, buku i utjecaj na vode. Pored toga, utvrđene su i mjere kojima se negativni utjecaji na životnu sredinu mogu smanjiti na dozvoljenu mjeru, a koje su relevantne i za sprečavanje utjecaja</p>	<p>Priroda komentara se odnosi na općenitu interpretaciju Strateške studije, te ne zahtijeva izmjene i dopune Strateške studije.</p>

	<p>na životnu sredinu na teritoriju Republike Srpske.</p> <p>Imajući u vidu da se predmetnom Strategijom stvara okvir za buduće projekte, za koje će se provoditi procjena utjecaja na životnu sredinu, mišljenja smo da je dostavljena Strateška procjena utjecaja na okolinu prihvatljiva s aspekta mogućih utjecaja na životnu sredinu Republike Srpske. Realizacijom ciljeva i realizacijom mjera koje su povezane s ciljevima, uz primjenu mjera za ublažavanje negativnih utjecaja na životnu sredinu, te pridržavanjem preporuka za poboljšanje ekološke djelotvornosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, utjecaji na teritorij Republike Srpske neće biti značajni. Ovakav stav je u skladu i s mišljenjem koje je Ministarstvo za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju Republike Srpske dostavilo Ministarstvu vanjske trgovine i ekonomskih odnosa BiH, dana 05.08.2014. godine.</p> <p>Također, potrebno je napomenuti da su određeni projekti definirani Nacrtom Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030. godine prepoznati u prioritetima određenim najvišim strateškim dokumentom prostornog uređenja Republike Srpske, odnosno izmjenama i dopunama Prostornog plana Republike Srpske do 2025. Godine ("Službeni glasnik Republike Srpske, broj 15/15), kao i Strategijom transporta Republike Srpske za razdoblje 2016.-2030. godine ("Službeni glasnik Republike Srpske, broj 92/16). Dokument je dostupan na internet stranici Ministarstva za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju i Ministarstva prometa i veza Republike Srpske.</p> <p>U području riječnog prometa, planom je utvrđena potreba zadržavanja i poboljšanja uvjeta plovnosti rijekom Savom ponajprije kanaliziranjem rijeke i planskim održavanjem riječnog korita uz usklađenu akciju svih priobalnih država. Navodi se neophodnost razvoja riječnih pristaništa koja direktno utječu na razvoj plovne mreže, s naglaskom na pristaništa u Brodu i Šamcu, kao i plansko uređenje plovnog puta na Savi s realizacijom plovnog puta Šamac – Vukovar (Dunav – Sava) koji je ušao u razvojne planove Republike Hrvatske.</p> <p>U području cestovnog prijevoza naglašena je potreba realizacije izgradnje međudržavnog mosta preko rijeke Save na autocesti Gradiška – Banja Luka, kao i realizacija dijela Koridora V-C na</p>	<p>Priroda komentara se odnosi na općenitu interpretaciju Strateške studije, te ne zahtijeva izmjene i dopune Strateške studije.</p> <p>Komentar se odnosi na usklađenost Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030. i Strategiju transporta Republike Srpske za razdoblje 2016.-2030. godine. Komentar ne zahtijeva izmjene i dorade dokumenata.</p>
--	---	--

	<p>teritoriju Republike Srpske (dionica Vukosavlje – Doboj).</p>	
	<p>Odjel za prostorno planiranje i imovinsko pravne poslove Vlade Brčko distrikta BiH dostavilo je sljedeće komentare – „Mišljenje na izradeni Nacrt dokumenta dan je samo za teritorijalnu nadležnost Brčko distrikta BiH u dijelu koji graniči s Republikom Hrvatskom o eventualnim prekograničnim utjecajima navedenim u sektorskim strategijama Republike Hrvatske.</p> <p>Iz dostavljenog Nacrta može se primijetiti da je jedna od prometnih komunikacija „plovnost unutarnjih voda i riječni prijevoz“ (176. stranica dokumenta), a za nas bitna, obrađuje dio čiju prirodnu granicu čini rijeka Sava u dužini od približno 28,3 km između Bosne i Hercegovine u području Brčko distrikta BiH i Republike Hrvatske.</p> <p>U Nacrtu dokumenta smo primijetili da je pokazana velika važnost razvoju luka Slavonski Brod i Sisak i naravno, navedeni su utjecaji na okoliš i na vode, ali nije se dalo dovoljno pažnje i strateškog cilja na Uređenje savskog plovnog puta i određivanje regulacijske linije od Račinovaca do Siska“, dio za koji su posebno Republika Hrvatska ali i Bosna i Hercegovina u prethodnom razdoblju iskazale veliko zanimanje, a kao rezultat tih aktivnosti u Brčko distriktu je izdana i ekološka dozvola 2013. godine za „Uređenje savskog plovnog puta i određivanje regulacijske linije od Račinovaca do Siska“. Dozvolom su navedeni utjecaji i propisane mjere vezane uz aktivnosti i izgradnju pojedinih hidrotehničkih objekata koji osiguravaju bolju plovnost.</p>	<p>Djelomično prihvaćen.</p> <p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030.</p> <p>Utjecaji na okoliš za pojedine projekte detaljnije će se obrađivati na razini zahvata.</p>
	<p>Na 188. stranici Nacrta dokumenta navedeno je da Bosna i Hercegovina nema vlastitu luku na ovoj dionici rijeke Save, vjerojatno se misli na blizinu Slavenskog Broda, ali ipak treba napomenuti da na rijeci Savi postoji luka u Brčko distriktu Bosne i Hercegovine.</p>	<p>Nije prihvaćen</p> <p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030.</p> <p>Poglavlje se odnosi konkretno na područje u blizini Slavenskog Broda na kojem Bosna i Hercegovina nema vlastitu luku..</p>
	<p>Strana 229. Mjera „Unapređenje Save“, mislimo da je obrađena bez posebnog interesa i strateškog cilja u kojem se vidi da je zadovoljno kvalitetom plovnog puta, a ujedno se planira razvoj aktivnosti i uređenja na lukama Slavonski Brod i Sisak; mislimo da jedno bez drugog ne ide i da je u interesu i Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine prvenstveno omogućiti bolju plovnost rijekom Savom u toku cijele kalendarske godine.</p>	<p>Djelomično prihvaćen</p> <p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030.</p> <p>Mjera će se dodatno procjenjivati na razini zahvata.</p>
	<p>Vezano za planiranu gradnju kanala Dunav – Sava, po našem mišljenju treba, pored svih utjecaja na poboljšanje ekonomskih</p>	<p>Nije prihvaćen</p> <p>Strateškom studijom se ne može donijeti jednoznačan</p>

	<p>pokazatelja, obratiti pažnju i na utjecaj na druge faktore, kao što su 100 godišnje vode, gdje od strane struke treba navesti hoće li biti pozitivni ili negativni utjecaji.</p>	<p>zaključak o pozitivnom ili negativnom utjecaju provedbe ove mjere s obzirom da ona različito djeluje na više sastavnica/elementa okoliša što je i navedeno u strateškoj studiji. Po pitanju procjene utjecaja provedbe ove mjere na Vode Strateškom studijom zaključeno je sljedeće:  „Izgradnjom višenamjenskog kanala Dunav – Sava preusmjerit će se dio voda iz Dunava i Save čime će se utjecati na prirodni vodni režim ovih vodotoka, odnosno izmijenit će se njihova dinamika vodenog toka. Dinamika vodenog toka sastavni je dio hidromorfološkog stanja površinskih voda te uslijed njezine izmjene može doći do značajnih promjena stanišnih prilika, čime se vrši negativan utjecaj i na biološko stanje površinskih voda. Budući da su hidromorfološko i biološko stanje voda sastavni dio ekološkog stanja voda, izgradnja zahvata imat će neposredan negativan utjecaj i na njihovo ekološko stanje...“</p>
	<p>Kada je riječ o Nacrtu Strateške studije o utjecaju Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030. godine i Netehničkom sažetku Strateške studije, u Poglavlju 7.3.3. Prekogranični utjecaj, odnosno 7.3.3.2. Utjecaj prometa unutarnjim plovnim putevima, vezano za točku Unapređenje plovnosti rijeke Save, naše pitanje glasi – Misli li se na održavanje trenutnog stanja ili poboljšanje plovnosti izradom hidrotehničkih objekata? Mišljenja smo da je potrebno bolje strateški odrediti po tom pitanju i naravno da će utjecaja na okoliš biti i s jedne i s druge strane rijeke Save, što znači da će se odraziti u pojedinim dijelovima i na jednu i na drugu državu u nekim dijelovima negativno, a u nekim pozitivno vezano za zahvate u rijeci Savi i uređenju plovnog puta, a u nekim dijelovima obale i depresija u samom koritu rijeke.</p>	<p>Djelomično prihvaćen  Komentar se odnosi na opis mjere koji je preuzet iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030.:  “ Rijeka Sava ne ispunjava cijelom svojom duljinom na teritoriju Republike Hrvatske međunarodne zahtjeve za plovnost plovnih putova prema sporazumu AGN.“ te se ne odnosi na Stratešku studiju.</p> <p>Vezano uz unapređenje Save, radi se o unapređenu plovnog puta rijeke Save, ali i druge zahvate na rijeci Savi. Navedeno će se opširnije obraditi Startegijom unutarnjih plovnih puteva koja je trenutno u pripremi.</p> <p>Utjecaj pojedinih budućih zahvata dodatno će se procijeniti na razini tog zahvata.</p>
	<p>Negativni utjecaji vezane uz ispuštanje u vode i emisije u zrak, a posebno uz moguće udese iz plovila moraju se preventivno spriječiti kroz redovne kontrole plovila pri izdavanju i produženju dozvola i tehničkih pregleda od strane ovlaštenih tijela, kao i redovnih inspekcijskih pregleda.  Utjecaji u ovoj vrsti prijevoza su svakako prekogranični, ali ne samo na dvije države nego na sve države kroz koje teče rijeka Sava“.</p>	<p>Priroda komentara se odnosi na općenitu interpretaciju Strateške studije, te ne zahtijeva izmjene i dopune Strateške studije.</p>
	<p>Ministarstvo okoliša i turizma u Vladi Federacije Bosne i Hercegovine dostavilo je primjedbu koja se odnosi na Pelješki most a vezano za Jadransko-jonski prometni koridor, koji je</p>	<p>Nije prihvaćen  Za zahvat Most kopno - Pelješac s pristupnim cestama izvršena je procjena utjecaja na okoliš i 2015. godine</p>



	sastavni dio osnovne mreže TEN-T-a, prolazi kroz teritorij Bosne i Hercegovine. Koridor povezuje sedam zemalja (Italiju, Sloveniju, Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru, Albaniju i Grčku). Mišljenja smo da se u Nacrtu strategije nije na adekvatan način prezentirala namjera izgradnje Pelješkog mosta, a i Strateška studija utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja nije obradila i posvetila posebnu pažnju Pelješkom mostu.	doneseno je rješenje o prihvatljivosti zahvata na okoliš te stoga nije detaljnije analiziran u strateškoj studiji. Ujedno, u Startegiji se ne raspravlja o pojedinačnim zahvatima nego se ona bavi ciljevima i mjerama.
	Federalno Ministarstvo okoliša i turizma nema drugih značajnih primjedbi na dostavljeni Nacrt strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030, Strateške studije o utjecaju prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017-2030.	Priroda komentara se odnosi na općenitu interpretaciju Strateške studije, te ne zahtijeva izmjene i dopune Strateške studije.
	Strategija ima pozitivne i negativne utjecaje na sastavnice okoliša. Za ublažavanje prepoznatih negativnih utjecaja, Studijom su propisane mjere zaštite okoliša, odnosno ublažavanja potencijalnih utjecaja, Strategije. Provedbom definiranih mjera zaštite okoliša koje su propisane u Studiji, strategija je prihvatljiva za okoliš.	Priroda komentara se odnosi na općenitu interpretaciju Strateške studije, te ne zahtijeva izmjene i dopune Strateške studije.
	Tokom procjene utjecaja Strategije na okoliš evidentirani su i potencijalni prekogranični utjecaji koji se prvenstveno odnose na onečišćenje zraka i vodnih tijela, te onečišćenje bukom no identificirani su i pozitivni utjecaji u cilju poboljšanja privrednog i ekonomskog razvoja susjednih zemalja (prometna povezanost s koridorima europskog značaja).	Priroda komentara se odnosi na općenitu interpretaciju Strateške studije, te ne zahtijeva izmjene i dopune Strateške studije.
<b>Republika Srbija</b>  Ministarstvo zaštite životne sredine Broj: 350-02-00048/2016-16	Republika Srbija i Republika Hrvatska do sada nisu definirale uzajamnu državnu granicu, niti su potpisale Ugovor o državnoj granici pa je jednostrano prikazivanje državne granice na kartama sadržanim u strateškoj procjeni ne prihvatljivo jer se karte Obuhvaćaju dio teritorija Republike Srbije koji se nalazi na lijevoj strani plovnog puta Dunava, uključujući i Malu adu kod Vukovara.	Komentar ne zahtijeva izmjene jer je traženo već navedeno u Strategiji i Strateškoj studiji. Na stranici 148. strateške studije nalazi se sljedeći tekst „Kartografski prikazi u Studiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.“ Nadalje, na dnu stranica 251-261 (Poglavlje 7.3. Prekogranični utjecaji) se nalazi tekst: „Kartografski prikazi u Studiji informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta.“ U poglavlju 7.3.7. je navedeno: „Grafički prikazi u studiji služe za potrebe analize mogućih utjecaja te se ovim dokumentom granice ne prejudiciraju.“
	Osim toga, uzevši u obzir cjelovitost postupaka vezanih uz analizu prekograničnih utjecaja, opravdan je zahtjev vezan uz izgradnju nove luke na Dunavu, u Vukovaru, kako bi se izbjegli negativni utjecaji na biološku raznolikost Mala ada; Međutim, budući da je to područje Republike Srbije, smatramo da to ne može biti predmet strateške procjene.	Nije prihvaćen Strateškom studijom su obrađeni utjecaji provedbe mjera koje su predviđene Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030. te ne analiziranjem svih mjera predviđenih Strategijom, Strateška studija ne bi bila potpuna.

	<p>Strateška procjena utjecaja na okoliš Strategije prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2017. do 2030. godine (u daljnjem tekstu: strateška procjena), poglavlje "7.3 Prekogranični učinci", točka 7.3.6., Navodi negativne prekogranične utjecaje predmetne Strategije Republike Hrvatske u Republici Srbiji, gdje (s aspekta djelatnosti koje su u nadležnosti Državnog hidrometeorološkog zavoda) negativni prekogranični učinci strateških mjera za promet unutarnjim plovnim putovima (točka 7.3.6.2) su od posebnog značaja, posebice mjera koja se odnosi na mjeru "I. 7. Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav Sava", uzimajući u obzir da Strategija ne propisuje nikakve zaštitne mjere za tu mjeru.</p> <p>Zapravo, tekst strateške procjene pod točkom 7.3.6.2. navodi se da će produljenje riječnih luka prvenstveno imati negativne utjecaje na hidro-morfološki status površinskih voda, uzimajući u obzir da će radovi mijenjati prirodne značajke korita rijeke, a za izgradnju višenamjenskog kanala Dunav-Sava navodi se: "preusmjerit će se dio voda iz Dunava i Save čime će se utjecati na prirodni vodni režim ovih vodotoka, odnosno izmijenit će se njihova dinamika vodenog toka".</p> <p>Međutim, daljnji tekst koji se odnosi na izgradnju kanala Dunav - Sava naglašava samo probleme značajnih utjecaja na promjenu staništa i s njima povezanih negativnih utjecaja na biološki status površinskih voda, dok se pitanje trajnih negativnih posljedica raspodjele dostupnih prekograničnih voda Save i Dunava ne spominje, što nije prihvatljivo za Republiku Srbiju.</p>	<p>Strateškom studijom su identificirani mogući utjecaji uslijed provedbe Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030. Pitanje raspodjele dostupnih prekograničnih voda Save i Dunava, koje proizlazi iz evidentiranih utjecaja moći će se adresirati tek na projektnoj razini kada će se raspolagati konkretnijim projekcijama promjene količine vode te će se izvršiti procjena utjecaja na okoliš koja će uključivati i prekogranične utjecaje sukladno Konvenciji o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica (ESPO).</p>
	<p>Uzimajući u obzir značajne prekogranične učinke provedbe strategije, posebice u dijelu koji se odnosi na izgradnju kanala Dunav - Sava i imajući na umu činjenicu da sama Strategija ne navodi postoje li vjerodostojni podaci na kojima se odgovarajuće procjena Prekogranični utjecaji mogu se provesti, predlaže se da se riječi u točki 7.3.7. Zaključak dopune novim stavkom 5. koji glasi:</p> <p>"Mjera 1.7. Republika Hrvatska će predložiti izgradnju višenamjenskog kanala Dunav - Sava, koja je predviđena Strategijom, a za koju nisu propisane mjere ublažavanja negativnih utjecaja, Međunarodnoj komisiji za zaštitu Dunava i Dunavskoj komisiji, kao i Međunarodnoj komisiji za sliv rijeke Save, za razmatranje i uključivanje u "Plan upravljanja slivom rijeke Dunav" i "Plan upravljanja slivom rijeke Save".</p>	<p>U Strateškoj studiji su za Mjeru I.7. koja uključuje izgradnju višenamjenskog kanala Dunav-Sava prepoznati mogući značajno negativni utjecaji. S obzirom na razinu do sada provedenih istraživanja i nedovoljnu definiranost mjere nije moguće na strateškoj razini utvrditi značaj utjecaja te sukladno tome ni propisati odgovarajuće mjere ublažavanja. Intenzitet i značaj mogućih utjecaja moći će se ocijeniti na razini zahvata kada će biti raspoloživi podaci o projektu.</p> <p>Republika Hrvatska koja je članica Međunarodne komisije za zaštitu Dunava, Dunavske komisije kao i Međunarodne komisija za sliv rijeke Save, potpisala je 1994. godine Konvenciju o suradnji na zaštiti i održivoj uporabi rijeke Dunav, a 2003 donesen je Zakon o potvrđivanju Okvirnog sporazuma o slivu rijeke Save. Kako je navedenim Republika Hrvatska preuzela obavezu djelovati u skladu s Konvencijom i</p>

		Okvirnim sporazumom smatramo da to nije potrebno posebno naglašavati i u Zaključku (točka 7.3.7. Strateške studije)
--	--	---

## Komentari tijela državne uprave na Strategiju prometnog razvoja, Stratešku studiju i prijedlog Odluke o usvajanju Strategije

<p><b>Ministarstvo državne imovine</b> (KLASA: 011-01/17-01/68, URBROJ: 536-03-02-01/01-17-02, 10. kolovoza 2017)</p>	<p>Obavještavamo Vas da Ministarstvo državne imovine nema primjedbi iz svoje nadležnosti na dostavljeni tekst Nacrta Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine i Prijedloga odluke o donošenju Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine.</p>	<p>Nadležno tijelo nema primjedbi</p>
<p><b>Ministarstvo financija</b> (KLASA: 340-01/17-01/16, URBROJ: 513-05-01-17-2, 2. kolovoza 2017)</p>	<p>Predmetnom odlukom predlaže se donošenje strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine (dalje u tekstu: Strategija). Navedena Strategija procijenit će i definirati buduće mjere (infrastruktura, rad i organizacija) u sektoru prometa vezane za međunarodni i unutarnji promet u svim prometnim segmentima neovisno o izvoru financiranja. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture u Obrascu PFU daje izjavu da provedba predmetne Strategije nema fiskalni učinak na državni proračun. Ističemo da se u vašem slučaju ne radi o Izjavi o nepostojanju fiskalnog učinka s obzirom da usvajanjem predmetne Strategije Vlada Republike Hrvatske preuzima obvezu provedbe iste, odnosno financiranja svih predviđenih ciljeva i mjera. Stoga je procjenu fiskalnog učinka potrebno dati pri izradi same Strategije, a ne nakon njezina usvajanja. Slijedom navedenog, Ministarstvu financija je potrebno dostaviti Obrazac PFU u kojem su procijenjena i iskazana sva sredstva potrebna za provedbu predmetne Strategije od svih tijela nadležnih za provedbu kao i proračunske pozicije na kojima su sredstva osigurana. Imajući na umu dosadašnju praksu što se tiče strateških dokumenata, mišljenja smo kako provedbeni dokumenti (akcijski planovi, operativni planovi...) moraju sadržavati aktivnosti, nositelje, rokove, detaljne financijske evaluacije i izvore financiranja, dok procjena fiskalnog učinka provedbe strateških dokumenta (programa, strategija,...), s obzirom na dugoročnost provedbe, može biti nešto manje detaljna, ali ipak mora biti napravljena.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Ministarstvu financija dostavljen je izmijenjeni PFU obrazac prema uputama.</p>
<p><b>Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta</b> (KLASA: 023-01/14-01/297 , URBROJ: 526-02-02-01-01/3-17-4, 9. kolovoza 2017.)</p>	<p>Zakonom o unapređenju poduzetničke infrastrukture (Narodne novine, broj 93/13, 114/13 i 41/14) kojim se uređuju pitanja određenja poduzetničke infrastrukture ovo Ministarstvo nadležno je za poduzetničke zone, dijela poduzetničke infrastrukture u kojima se odvijaju zahvati u prostoru, a radi obavljanja određenih vrsta poduzetničkih odnosno gospodarskih aktivnosti. S obzirom na gospodarsko značenje unapređenja poduzetničke infrastrukture i poslovnog okruženja stvaranjem u potpunosti infrastrukturno opremljenih poduzetničkih područja visoke razine lokacijske konkurentnosti koja uključuje kvalitetnu prometnu povezanost tih područja s glavnim prometnim pravcima na lokalnoj i područnoj (regionalnoj) i nacionalnoj razini unutar Republike Hrvatske, predlažemo da se u nacrtu predmetne Strategije u točki 3. Ciljevi, 3.2. Specifični ciljevi, dodaju ciljevi razvoja te poboljšanja integracije odnosno povezanosti i dostupnosti poduzetničke infrastrukture - poduzetničkih zona.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.</p>

<p><b>Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja</b> (KLASA: 350-01/17-02/264,URBROJ: 531-01-17-4, 1. kolovoza 2017.</p>	<p>Na temelju izvršenog uvida u Strategiju potrebno je korigirati tekst u poglavlju 2.1.8. Hipoteza, Glavni nalazi, Napomena, stavcima 6. i 7. Strategije, u kojem se navodi na čemu se temelji prostorno planiranje u Republici Hrvatskoj i iz čega se izvode prostorni planovi niže razine tako da glasi: „Prostorno planiranje u Republici Hrvatskoj temelji se na Zakonu o prostornom uređenju koji definira sustav prostornog uređenja i hijerarhiju prostornih planova državne, županijske i lokalne razine".</p> <p>Pored navedenog, potrebno je u istom poglavlju brisati cijeli stavak 11. Strategije jer smatramo da je tvrdnja o neusklađenosti prostornih planova na području Grada Dubrovnika netočna obzirom da je, sukladno odredbi članka 61. stavka 2. Zakona o prostornom uređenju, uvjet za donošenje prostornog plana njegova usklađenost s prostornim planom više razine.</p> <p>Uz navedeno dajemo slijedeće općenite napomene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- u Strategiji bi trebalo prikazati osvrt na strateške dokumente EU - Strategija EU za dunavsku regiju, Strategija EU za Jadransko-jonsku regiju i dr.,</li> <li>- postavljeni opći ciljevi moraju biti mjerljivi, usporedivi i provjerljivi,</li> <li>- uspoređujući podatke iz Strategije može se doći do zaključka kako se 57% više sredstava ulaže u prometna rješenja koja koriste 9% putnika. Za takve odnose potrebna je jača strateška argumentacija, - nedovoljno strateški obrazloženo povezivanje otoka, sustavi održavanja postojeće infrastrukture, sigurnosno/konkurentni aspekti domaće prometne infrastrukture prema EU pokazateljima,</li> <li>- u Strategiji treba jasno istaknuti korištenu literaturu ( provjerena i relevantna)</li> </ul> <p>Na predmetni dokument u okviru nadležnosti ovog Ministarstva, osim navedenog, nemamo primjedbi.</p>	<p>Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.</p>
<p><b>Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja,</b> -dopuna mišljenja (KLASA: 011-01/17-01/93, URBROJ: 531-01-17-2, 10. kolovoza 2017</p>	<p>Uvodno navodimo općenitu primjedbu da bi Strategija prometnog razvoja RH trebala pristupiti temi prometne dostupnosti hrvatskih krajeva ne samo sa stajališta trenutne prometne potražnje i s tim u vezi planiranim ulaganjima u prometnu infrastrukturu, već integralno uvažavajući sve razvojne komponente i sagledavajući teritorijalnu organizaciju, sustav naselja, posebno vrijedna područja te slabo naseljena područja s potencijalom za razvoj određenih gospodarskih aktivnosti i za privlačenje ulaganja. RH se već Strategijom prostornog uređenja RH iz 1997. godine strateški odlučila za policentrični razvoj.</p> <p>Ovo se naglašava zbog bojazni da ulaganja u prometnu infrastrukturu samo na temelju trenutnog prometnog opterećenja neće u dovoljnoj mjeri doprinijeti ravnomjernijem razvoju hrvatskog teritorija i korištenju potencijala slabije razvijenih i/ili negativnim demografskim trendovima posebno pogođenih područja, prepuštajući ih daljnjem propadanju.</p> <p>Vežano uz metodologiju izrade Strategije, u analitičkom dijelu preispituju se hipoteze. Mišljenja smo da bi u opisu metodologije trebalo pojasniti kriterij odabira hipoteza te navesti izvore i analize koji su bili podlogom za konačne zaključke. Isto</p>	<p>Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.</p>

	<p>tako, potrebno je preispitati hipoteze koje zapravo predstavljaju podatak iz analize stanja i preformulirati ih kao pretpostavku budućeg razvoja.</p> <p>Vezano uz mjere kojima se teži ostvariti zacrtane ciljeve (koji posebice u svom općem dijelu nisu u suprotnosti sa Prijedlogom Strategije prostornog razvoja Republike Hrvatske), mišljenja smo da je, s obzirom da se radi o sektorskoj Strategiji, potrebno dati i naznaku prioritizacije odnosno dinamike provedbe, te okvirnih iznosa i izvora financijskih sredstava za provedbu mjere.</p>	
	<p>U nastavku donosimo pojedinačne primjedbe koje se odnose na pojedine segmente dokumenta:</p> <p>1. U svim dijelovima teksta u kojima se referira na Strategiju prostornog razvoja Republike Hrvatske, citira dio teksta ili prenosi ilustracija iz iste, potrebno je točno navesti izvor: „Prijedlog Strategije prostornog razvoja Republike Hrvatske (2017.)“ te isti navesti u popisu referentnih dokumenata. Ovo se posebno odnosi na netočne navode imena dokumenta, npr. uz Prikaz 3, na str.8. Ukoliko Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske prođe postupak donošenja u Hrvatskom saboru prije donošenja Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.), potrebno je referirati se na konačni usvojeni dokument.</p>	<p>Prihvaćen Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Dopuna u Strategiji je izvršena sukladno komentaru.</p>
	<p>2. Poglavlje 2.1.8. Hipoteza: „Bolja usklađenost prostornog razvoja i Strategije prometnog razvoja nude veliku mogućnost za smanjenje utjecaja prometa na okoliš.“: Premda navedenu hipotezu na temelju prakse planiranja prostornog razvoja možemo potvrditi, ona predstavlja samo dio uloge planiranja prostornog razvoja. Uloga prostornog planiranja je usklađivanje svih sektorskih politika u prostoru i ono je izraz ekonomske, socijalne, kulturne i ekološke politike društva (dakle, ne samo ekološke).</p> <p>Potrebno je izvršiti korekcije pod Izvor: Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske (1997.), Prijedlog Strategije prostornog razvoja Republike Hrvatske (2017.).</p> <p>Neadekvatan je i nepotpun opis prostornog planiranja u Republici Hrvatskoj (temelji se na Strategiji prostornog uređenja Republike Hrvatske donesenoj 1997. godine, koja je temelj za izradu sljedećih prostornih planova na državnoj razini: prostornih planova područja posebnih obilježja i urbanističkih planova na državnoj razini. Prostorni planovi niže razine, kao što su županijski prostorni planovi, izvode se iz unutarnje prostorne podjele Hrvatske.“). Također, master-planovi ne postoje kao pojam u sustavu prostornog uređenja.</p> <p>Stoga predlažemo opis:</p> <p>Prostorno planiranje u Republici Hrvatskoj provodi se u skladu sa zakonima i propisima, strateškim dokumentima i prostornim planovima državne, područne (regionalne) i lokalne razine uz primjenu načela vertikalne i horizontalne koordinacije i usklađivanja.</p> <p>Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske je temeljni državni dokument za usmjerenje razvoja u prostoru, a prostorni planovi, sektorske strategije, planovi i drugi razvojni dokumenti pojedinih gospodarskih i upravnih područja i djelatnosti ne</p>	<p>Prihvaćen Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Dopuna u Strategiji je izvršena sukladno komentaru.</p>

	<p>moгу biti s njom u suprotnosti.</p> <p>Prostorni planovi donose se na državnoj, područnoj (regionalnoj) i lokalnoj razini. Prostorni planovi državne razine su Državni plan prostornog razvoja, Prostorni plan ZERP-a, Prostorni plan epikontinentalnog pojasa Republike Hrvatske, prostorni plan područja posebnih obilježja i urbanistički plan uređenja državnog značaja. Prostorni planovi područne (regionalne) razine su prostorni plan županije, Prostorni plan Grada Zagreba i urbanistički plan uređenja županijskog značaja. Prostorni planovi lokalne razine su prostorni plan uređenja grada, odnosno općine, generalni urbanistički plan i urbanistički plan uređenja. Sve J(R)LS imaju donesene prostorne planove županija, gradova i općina.</p>	
	<p>3. Poglavlje 2.1.9. Hipoteza: „Republika Hrvatska sastoji se od šest funkcionalnih regija koje odražavaju veći dio dnevnih migracija.“ : U obrazloženju je potrebno navesti da se funkcionalne regije ne mogu smatrati konstantama u prostornom smislu, te ih je potrebno stalno pratiti i prilagođavati.</p>	<p>Prihvaćen Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Dopuna u Strategiji je izvršena sukladno komentaru.</p>
	<p>4. Poglavlje 2.2.5. Hipoteza: „Postoji potencijal za razvoj posebnog biciklističkog sustava (infrastruktura i bicikli),osobito u vezi s e-mobilnosti.“: Uz navođenje podataka o udjelu biciklističkog prometa u referentnim europskim gradovima, radi usporedbe bi bilo korisno dati i podatke o prosječnoj duljini putovanja u jednom smjeru. U kontekstu prevladavanja većih udaljenosti i nepovoljne morfologije terena, preporučuje se strategijom ohrabriti „bike&amp;ride“ kombinirana rješenja, kao i uvođenje mogućnosti prijevoza bicikla sredstvima javnog prijevoza.</p>	<p>Prihvaćen Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Dopuna u Strategiji je izvršena sukladno komentaru.</p>
	<p>5. Poglavlje 2.5.1. Hipoteza: „Zračne luke na Jadranu, a osobito one smještene na južnim dijelovima hrvatskoga Jadrana, predstavljaju glavne pristupne točke turističkog sektora.“: Nije istaknuta uloga zračnog prijevoza u povezivanju otoka kao područja s posebnim razvojnim potrebama. Istu je temu potrebno obuhvatiti i mjerama provedbe Strategije.</p>	<p>Prihvaćen Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Dopuna u Strategiji je izvršena sukladno komentaru.</p>
	<p>6. Poglavlje 2.6.3. Hipoteza: „Glavna hrvatska pomorska luka ie Luka Rijeka, s velikim potencijalom za daljnji razvoj,“: U izvorima je potrebno referirati se na „Prijedlog Strategije prostornog razvoja (2017.) te na Nacionalni plan razvoja luka od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, MMPI, završno izvješće- studeni 2016.</p>	<p>Prihvaćen Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Dopuna u Strategiji je izvršena sukladno komentaru.</p>
	<p>7. Poglavlje 3.2. Specifični ciljevi - Specifični ciljevi koji vrijede za sve prometne sektore: Vezano uz SQ3 - „Poboljšati dostupnost udaljenih dijelova Hrvatske (npr. otoka. Južne Dalmacije...)“: u zagradi je potrebno navesti i druge krajeve s geografskim specifičnostima slabije dostupnosti: brdsko-planinska područja, područja uz granice. Vezano uz SQ7 - „Riješiti specifičnu situaciju u Hrvatskoj koja proizlazi iz</p>	<p>Prihvaćen Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Dopuna u Strategiji je izvršena sukladno komentaru.</p>

	<p>sezonalnosti prometa“: U kontekstu razvoja prometa, upitna je mogućnost „rješavanja“, prikladnije bi bilo nastojati ublažiti posljedice sezonalnosti. Međutim, ovdje je posebno primjenjiva uvodno iskazana potreba integralnog sagledavanja svih razvojnih komponenti. Primjerice, jedna od postavki turističke politike, kao i Strategije prostornog razvoja Republike Hrvatske, jest prevladavanje izrazite sezonalnosti hrvatskog turizma, odnosno produžetak turističke sezone na veći dio godine, kao i njegova geografska redistribucija koja u turističku ponudu u što većoj mjeri uključuje i kontinentalni dio. Preduvjet za željenu vremensku i prostornu redistribuciju turističkih aktivnosti je prometna dostupnost čime sustav prometa nadilazi ulogu zadovoljavanja trenutne potrebe ili rješavanja danas prisutne situacije, te se mora postaviti u ulogu poticanja održivog razvoja.</p>	
<p><b>Ministarstvo hrvatskih branitelja</b> (KLASA: 022-03/17-0002/177, URBROJ: 522-04/1-3-17-2,03. srpnja 2017)</p>	<p>na zaprimljeni nacrt Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine i Prijedlog odluke o donošenju Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine, iz djelokruga Ministarstva hrvatskih branitelja, nema primjedbi.</p>	<p>Nadležno tijelo nema primjedbi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030.i Stratešku studiju.</p>
<p><b>Ministarstvo obrane</b> (KLASA: 340-01/17-01/1, URBROJ: 512-01-17-5, 04. srpnja 2017.)</p>	<p>U vezi s vašim dopisom gornjih oznaka izvješćujemo vas da Ministarstvo obrane iz djelokruga svoje nadležnosti nema primjedbi na dostavljeni Nacrt strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine i priloženi Prijedlog odluke o donošenju Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine.</p>	<p>Nadležno tijelo nema primjedbi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. i Stratešku studiju</p>
<p><b>Ministarstvo pravosuđa</b> (KLASA: 011-02/17-01/233, URBROJ: 514-01-17-02,10. srpnja 2017)</p>	<p>Vežano uz Vaš dopis, gore navedene KLASE i URBROJA kojim je zatraženo mišljenje na Nacrt Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine i Prijedlog odluke o donošenju Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine, izvješćujemo Vas da Ministarstvo pravosuđa, u okviru svoje nadležnosti, nema primjedbi.</p>	<p>Nadležno tijelo nema primjedbi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. i Stratešku studiju</p>
<p><b>Ministarstvo rada i mirovinskog sustava</b> (KLASA: 023-01/17-01/104, URBROJ: 524-02-03-02/1 -17-2, 1. srpnja 2017.)</p>	<p>Ministarstvo rada i mirovinskoga sustava nema primjedbi na dostavljeni Nacrt strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine i Prijedlog odluke o donošenju Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine.</p>	<p>Nadležno tijelo nema primjedbi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. i Stratešku studiju.</p>
<p><b>Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova europske unije</b> KLASA: 023-01/17-01/104, URBROJ: 524-02-03-02/1 -17-2, 1. srpnja 2017.)</p>	<p>Vežano uz vaš dopis naprijed navedene oznake Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije razmotrilo je dostavljeni Nacrt Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2030. i Prijedlog odluke o donošenju Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine te na iste nema primjedbi iz svog djelokruga.</p> <p>S tim u vezi Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske ovim putem potiče Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture da poduzme sve mjere, kako bi preostale aktivnosti za ispunjenje prethodnih uvjeta 7.1 Promet, 7.2 Željeznice i 7.3 Drugi oblici prijevoza, bile ispunjene te kako bi njihovo ispunjenje bilo notificirano Europskoj komisiji prije podnošenja Izvješća o napretku Sporazuma o partnerstvu, a sve u cilju otklanjanja potencijalnih rizika u kašnjenju provedbe Operativnog programa Konkurentnost i kohezija, a posljedično i same apsorpcije dodijeljenih sredstava. S tim u vezi, podsjećamo kako je krajnji rok za ispunjavanje svih</p>	<p>Nadležno tijelo nema primjedbi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. i Stratešku studiju</p>



	<p>prethodnih uvjeta bio 31. prosinac 2016. te je Republika Hrvatska, kao i druge države članice, u obvezi o ispunjenju preostalih, do 31. prosinca 2016. još neispunjenih prethodnih uvjeta, obavijestiti Europsku komisiju do podnošenja Izvješća o provedbi Sporazuma o partnerstvu (31. kolovoza 2017.). U suprotnom, izvjesno je pokretanje procedure suspenzije sredstava za relevantne obuhvaćene investicijske prioritete Operativnog programa Konkurentnost i kohezija.</p>	
	<p>Uzimajući u obzir kako je usvajanje Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030. jedan od osnovnih uvjeta ispunjenja prethodnih uvjeta 7.1 Promet, 7.2 Željeznice i 7.3 Ostali oblici, prijevoza, još jednom skrećemo pažnju na Guidance on Ex ante Conditionalities for the European Structural and Investment Funds PART Ili objavljen na <a href="http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/infermat/2014/eac_guidance_esif_oart2_en.pdf">http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/infermat/2014/eac_guidance_esif_oart2_en.pdf</a>. Sukladno navedenim Uputama Europske komisije, a kako bi se predmetni prethodni uvjeti smatrali ispunjenima, potrebno je zadovoljiti sve kriterije (prilikom izrade završne verzije Strategije, trebaju se uzeti u obzir i mišljenja Ministarstva zaštite Okoliša i energetike, kao i mišljenja i komentari iz javnog savjetovanja te prekograničnih konzultacija te sama Strategija treba udovoljavati određenim zahtjevima glede sadržaja). Iz navedenog razloga, potrebno je kao dodatak Strategiji uvrstiti i zadnju ažuriranu listu prioritetnih projekata sa navedenim odgovornim tijelima i dionicima, financijskim planom i navedenim izvorima financiranja te vremenskim rasporedom za provedbu vezanih aktivnosti. Također, prilikom procjene ispunjenosti predmetnih prethodnih uvjeta, Europska komisija uzimat će u obzir i da li su i na koji način adresirani komentari na aktivnosti vezane uz ispunjavanje navedenih prethodnih uvjeta, a koje su nadležne službe Europske komisije dostavljale.</p>	<p>Prihvaćen Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Dopuna u Strategiji je izvršena sukladno komentaru.</p>
<p><b>Ministarstvo unutarnjih poslova</b> (KLASA: 011-02/17-03/427, URBROJ: 511-01-152-17-4, 3. srpnja 2017.)</p>	<p>Na više mjesta u tekstu Nacrta Strategije spominje se Zakon o javnim cestama iako je isti prestao važiti 28. srpnja 2011. godine kada je stupio na snagu Zakon o cestama („Narodne novine“, broj: broj 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14). U tekstu Nacrta Strategije pojam „dužina cestovne mreže“ izjednačena je sa pojmom „dužina javnih cesta“ što nije u skladu s odredbama Zakona o cestama budući da navedeni Zakon razlikuje ta dva pojma.</p> <p>Osim toga, na Prikazu broj 53: Hrvatska cestovna mreža (stranica 97. Strategije) u cestovnu mrežu ucrtane su i „magistralne ceste“, koje u tom smislu ne postoje već godinama.</p> <p>Na preostali dio teksta Nacrta Strategije, kao i na Prijedlog Odluke, sa stajališta nadležnosti i djelokruga ovog Ministarstva, nemamo primjedbi.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Prihvaća se</p> <p>U tekstu Strategije je navedena važeća inačica Zakona o cestama. Pojmovi su usklađeni u cijelom tekstu Strategije.</p> <p>Prikaz i legenda su izmijenjeni, a izričaj je usklađen s tekстом važećeg Zakona o cestama.</p>
<p><b>Ministarstvo uprave</b> (KLASA: 011-02/17-01/211, URBROJ: 515-01/5-17-2, 3. srpnja 2017.)</p>	<p>Budući da je trenutno na snazi Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine („Narodne novine“, broj 131/14), koja se vremenski preklapa s razdobljem za koje se predlaže Nacrt strategije, prvenstveno smatramo potrebnim u Prijedlogu odluke utvrditi stavljanje izvan snage Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine stupanjem na snagu ove Odluke.</p> <p>Obzirom na činjenicu da se Nacrt strategije odnosi na razdoblje nakon stupanja na</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Prihvaća se. Tekst Strategije izmijenjen je sukladno komentaru u cijeloj Strategiji.</p>

	<p>snagu Zakona o ustrojstvu i djelokrugu ministarstava i drugih središnjih tijela državne uprave („Narodne novine“, broj 93/16 i 104/16), u cijelom tekstu Nacrta strategije (primjerice na stranicama 4. i 48.) predložimo uskladiti nazive središnjih tijela državne uprave s odredbama navedenog Zakona.</p> <p>U skladu s člankom 38. stavkom 1. Jedinstvenih metodološko-nomotehničkih pravila za izradu akata koje donosi Hrvatski sabor („Narodne novine“, broj 74/15, u daljnjem tekstu: Pravila), u kojem je utvrđeno da u cijelom tekstu upotreba jednog izričaja (terminologije) mora biti dosljedna, vodeći računa i o propisima koji su na snazi u pravnom sustavu, kao i s člankom 10. stavkom 2. Pravila, u kojem je utvrđeno da se skraćivanje obavlja na mjestu na kojemu se prvi put navodi naziv ili pojmovni sklop koji se namjerava skratiti, u cijelom tekstu Nacrta strategije potrebno je ujednačiti korištenje naziva „Republika Hrvatska“ - „Hrvatska“ i „Vlada Republike Hrvatske“ - „Vlada RH“.</p>	
	<p>U popisu kratica u uvodnom dijelu Nacrta strategije predložimo pojasniti također i značenje drugih kratica koje se spominju u tekstu, primjerice kratice HUKA.</p> <p>Na stranici 1. Nacrta strategije potrebno je ispraviti naziv Hrvatskoga sabora.</p> <p>Navedena se primjedba sukladno odnosi i na navođenje naziva ovog tijela na stranici 43. Nacrta strategije.</p> <p>Na stranici 8. Nacrta strategije pojam „imigracija“ predložimo, obzirom na kontekst, zamijeniti pojmom „emigracija“. Na stranici 26. Nacrta strategije potrebno je, u skladu s člankom 2. točkom 7. Zakona o ustrojstvu i djelokrugu ministarstava i drugih središnjih tijela državne uprave („Narodne novine“, broj 93/16 i 104/16), ispraviti naziv Ministarstva graditeljstva i prostornoga uređenja.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Prihvaća se.</p> <p>Tekst Strategije izmijenjen je sukladno komentaru.</p>
	<p>Na stranici 39. Nacrta strategije navedeno je da se koncentracija najvećih prijevoznika nalazi u Zagrebu, Rijeci, Splitu, Dubrovniku, Puli, Osijeku i Zadru te da je riječ o prijevoznicima koji su u vlasništvu općina. Spominje se i izričaj: „izvan urbanog područja općina“ te se navodi da se gubici prijevoznika u vlasništvu općina nadoknađuju iz općinskih proračuna. S tim u svezi, skreće pozornost na činjenicu da su Zagreb, Rijeka, Split, Dubrovnik, Pula, Osijek i Zadar gradovi, a ne općine.</p> <p>Također napominjemo da su općine jedinice lokalne samouprave koje se osnivaju, u pravilu, za područje više naseljenih mjesta koja predstavljaju prirodnu, gospodarsku i društvenu cjelinu. Istodobno, grad je jedinica lokalne samouprave u kojoj je sjedište županije te svako mjesto koje ima više od 10.000 stanovnika, a predstavlja urbanu, povijesnu, prirodnu, gospodarsku i društvenu cjelinu. Mišljenja smo da je uvodno navedeni tekst potrebno preispitati u tom smislu i definirati radi li se o prijevoznicima koji su u vlasništvu gradova ili/i općina, te shodno tome definirati iz čijeg se proračuna nadoknađuju njihovi gubici (gradskog ili/i općinskog) te prihvatiti da se urbana područja vezuju uz gradove, a ne općine.</p> <p>Na stranici 48. Nacrta strategije predložimo dodatno provjeriti podatak da Bavarska ima otprilike 70.000 stanovnika, budući da, prema neslužbenim podacima, navedena pokrajina ima oko 12.5 milijuna stanovnika.</p> <p>U tablici 8 na stranici 56. Nacrta strategije ispred riječi: „Češka“ predložimo brisati</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Prihvaća se.</p> <p>Tekst Strategije izmijenjen je sukladno komentaru</p>

	<p>riječi: „Republika“, budući da niti za ostale države koje se u toj tablici navode nije naveden oblik vladavine.</p> <p>U napomeni na stranici 104. Nacrta strategije iza riječi: „aktima Europskoga parlamenta“ potrebno je, u skladu sa službenim nazivom akata koji se u navode u tekstu, dodati riječi: „Vijeća“, pri čemu je posljednje navedeni akt potrebno izdvojiti, budući da se navodi daje donositelj istog Europska komisija.</p>	
	<p>U odnosu na navode na stranici 147. Nacrta strategije, upozoravamo na činjenicu da je Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlaštenu prijevoz na linijama u javnom pomorskom prijevozu („Narodne novine“, broj 1/14, 52/15 i 56/15) prestao važiti stupanjem na snagu Pravilnika o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlaštenu prijevoz na linijama u javnom pomorskom prijevozu („Narodne novine“, broj 41/17) dana 05. svibnja 2017. godine, osim pojedinih odredbi istog koje stupaju na snagu 05. kolovoza 2017. godine, u skladu s kojom činjenicom je potrebno ažurirati tekst. Navedena se primjedba sukladno odnosi na navođenje Zakona o koncesijama („Narodne novine“, broj 143/12) na stranici 165. Nacrta strategije, koji je prestao važiti stupanjem na snagu Zakona o koncesijama („Narodne novine“, broj 69/17) dana 22. srpnja 2017. godine.</p> <p>Na stranici 160. Nacrta strategije pojam „Ujedinjeno Kraljevstvo“ potrebno je zamijeniti pojmom „Ujedinjena Kraljevina“, kako glasi službeni prijevod naziva ove države na hrvatski jezik.</p>	<p>Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Prihvaća se. Tekst Strategije izmijenjen je sukladno komentaru</p>
	<p>Na stranici 165. Nacrta strategije korišten je termin: „tijela lokalne uprave i samouprave koji je pogrešan. Naime, lokalna uprava i samouprava prestala je egzistirati 2001. godine, stupanjem na snagu Zakona o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi („Narodne novine“, broj 33/01). Sukladno važećem Zakonu o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi („Narodne novine“, broj 33/01, 60/01, 129/05, 109/07, 125/08, 36/09, 150/11, 144/12, 19/13 - pročišćeni tekst i 137/15 - ispravak), pravilan izričaj jest: „tijela jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave“ te predlažemo navedeni tekst Nacrta strategije odgovarajuće izmijeniti.</p> <p>U odnosu na provedbu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine (poglavljja 3. Ciljevi i 4. Mjere), prvenstveno predlažemo, ujednačiti nazive specifičnih ciljeva i mjera u odnosu na korištenje pojmova „prijevoz“ (ciljevi) i „promet“ (mjere).</p> <p>Radi bolje preglednosti i lakšeg praćenja provedbe ove Strategije te u skladu s dobrom praksom u izradi akata planiranja u Republici Hrvatskoj, također predlažemo utvrditi rokove za provedbu pojedinih mjera, nositelje i sunositelje provedbe, potrebna financijska sredstva za provedbu s izvorima financiranja, kao i pokazatelje uspješnosti provedbe mjera, ukoliko ovaj sadržaj neće biti uređen zasebnim aktom planiranja, primjerice akcijskim planom za provedbu te Strategije.</p>	<p>Komentari se odnose na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030. Prihvaća se. Tekst Strategije izmijenjen je sukladno komentaru</p>

<p><b>Ministarstvo vanjskih i europskih poslova</b> (KLASA: 018-03/17-15/1, URBROJ: 521-1-02-01-03-17-2, 25. srpnja 2017.)</p>	<p>Nastavno na Vašu zamolbu za pružanjem podrške u postupcima prekograničnih konzultacija procjene utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2030., slobodni smo Vas izvijestiti kako je Ministarstvo vanjskih i europskih poslova poduzelo sve potrebne aktivnosti oko postupaka u susjednim državama koje su iskazale interes za provedbu predmetnih konzultacija. Iako svjesni važnosti donošenja Strategije u zadanom roku, a imajući u vidu njen značaj za iskorištenje fondova iz Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija 2014.-2020.“, Ministarstvo vanjskih i europskih poslova primjećuje kako su ostavljeni rokovi za provedbu prekograničnih konzultacija prilično kratki, posebice imajući u vidu kalendarsko doba godine. Prema saznanjima koja smo prikupili stoga nije sasvim izgledno da će se sve predmetne države očitovati do zatraženog datuma, a moguće je da će neke i tražiti produženje tog roka. Sugerirali bismo nastavak uobičajenih kontakata putem mreže Espoo koordinatora.</p>	<p>Nadležno tijelo nema primjedbi na Strategiju i Stratešku studiju</p>
<p><b>Ministarstvo demografiju, obitelj, mlade i socijalnu politiku</b> (KLASA: 011-02/17-05/55, URBROJ: 519-01/7-17, 28. srpnja 2017.)</p>	<p>Slijedom traženja mišljenja na Nacrt Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske i Prijedlog odluke o donošenju Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine, izvješćujemo Vas da Ministarstvo za demografiju, obitelj, mlade i socijalnu politiku, sukladno svom djelokrugu rada i nadležnostima, na isti nema primjedbi.</p>	<p>Nadležno tijelo nema primjedbi na Strategiju i Stratešku studiju</p>
<p><b>Ministarstvo znanosti i obrazovanja</b> (KLASA: 340-01/17-01/00001, URBROJ: 533-28-17-0002., 1. kolovoza 2017.)</p>	<p>vezano uz Vašu zamolbu za davanje mišljenja na Nacrt Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine i Prijedlog odluke o donošenju Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine, obavještavamo Vas kako Ministarstvo znanosti i obrazovanja, polazeći od svoga djelokruga propisanog člankom 17. Zakona o ustrojstvu i djelokrugu ministarstava i drugih središnjih tijela državne uprave („Narodne novine“, broj: 93/16 i 104/16), nema primjedbi.</p>	<p>Nadležno tijelo nema primjedbi na Strategiju i Stratešku studiju</p>