

STRATEGIJA PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE (2014.-2030.)

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture objavljuje objedinjene primjedbe zaprimljene od strane predstavnika zainteresirane javnosti koji su dostavili primjedbe na NACRT STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE (2014.-2030.) putem održanog javnog savjetovanja provedenog u razdoblju od 26. lipnja do 27. srpnja 2014. godine te očitovanja o prihvatanju / neprihvatanju istih.

Redn i broj	Naziv dionika (pojedinaac, organizacija, institucija)	Tekst primjedbe/prijedloga	Razlog prihvatanja/neprihvatanja primjedbe ili prijedloga
1.	Srećko Kreč, dipl. ing., pojedinaac	Dokument koji je izrađen nema sadržaj strategije. U njemu je detaljno razrađena analiza postojećeg stanja i dane smjernice za razvoj infrastrukture. Dijelom ima elemente programa razvoja infrastrukture (opisni dio), ali nedostaju bitni elementi za to (dinamika, sredstva, resursi). Nedostaje bitni dio, a to su zaključci. Dokument je toliko nedorečen da ga je u kratkom vremenu nemoguće bitno poboljšati te ga je najbolje prihvatiti kako je dan, ali uz promijenjeni naslov „Strateške osnove prometnog razvoja RH“. Žurno izraditi dokument koji bi u sažetom obliku sadržavao ono što je bitno sa zaključcima i taj dokument nazvati „Izmjena i dopuna strategije razvoja prometa u RH“. Takav dokument usvojiti i on može biti referentni dokument na koji bi se vezali projekti koji bi se financirali iz EU fondova i drugih izvora.	<p>Primjedba vezana uz sadržaj strategije se prihvaća te će se u tu svrhu izraditi Sažetak Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Ostale primjedbe se ne prihvaćaju uz obrazloženje u nastavku.</p> <p>Proces izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske provodi se u nekoliko faza tj. izradi sektorskih prometnih strategija (faza koja je završila u srpnju 2013.), spajanju sektorskih prometnih strategija u jedinstven i integriran dokument Strategije prometnog razvoja RH (dokument za koji je provedena javna rasprava) te pripadajuću joj Stratešku procjenu utjecaja na okoliš, Nacionalni prometni model (faza započela u svibnju 2014. godine) te reviziji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini na temelju rezultata Prometnog modela te analize prometnih podataka koji nedostaju i načina njihovog</p>

			<p>prikupljanja. Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) biti će potpuni nacionalni strateški dokument prometnog sektora koji se temelji na kompletnim i točnim prometnim podacima, a kao takav je osnova prometnog planiranja i financijski opravdanih i racionalnih ulaganja u sve segmente prometa u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Nadalje, metodologija korištena prilikom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske temelji se na analizi trenutnog stanja prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, na temelju postojećih podataka s ciljem utvrđivanja potreba. Na temelju rezultata analize postavljeni su ciljevi te mjere za postizanje tih ciljeva. Poveznica između strateško planskog dokumenta i projekata (uključujući i identifikaciju dostupnih i potrebnih resursa za njihovu implementaciju) provodi se u procesu programiranja za različite izvore financiranja.</p>
2.	Ivo Poljak, Bacc.eng.traff., pojedinaac	<p>Nevaljan način pristupanja mogućem rješenju prometne povezanosti otoka i kopna.</p> <p>Nevaljano nametanje rješenja prometnog objekta u smislu kapacitiranosti, sigurnosti, ekologije i cijene izvedbe.</p> <p>Most kopno Čiovo nije optimalno rješenje, ukoliko se isto promatra s pozicije prometnih stručnjaka i drugih vrsta prometa.</p> <p>Projekt HRWATT 4 sadrži dio prometnih primjedbi vezano za kontakt poluotok Pelješac-kopno, a dostavljenih resornom ministarstvu i Vladi RH.</p> <p>Isti (dio) su predstavljeni na Znanstveno stručnom</p>	<p>Na temelju rezultata analize Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske je utvrdila mjere za postizanje strateških ciljeva. S obzirom da dostupni podaci nisu u potpunosti sveobuhvatni, nije bilo moguće utvrditi i potvrditi sve mjere potrebne za pravilan razvoj prometnog sektora u Republici Hrvatskoj. S obzirom na nedostatak prometnih podataka mjere su podijeljene na tzv. „zelene mjere“ (propisno usklađene sa Strategijom) i „žute mjere“ (nedostaju podaci kako bi se potvrdila očita propisna usklađenost sa Strategijom).</p>

		<p>savjetovanju 15.04. ZIRP 2014 (Znanost i razvitak prometa) u organizaciji Fakulteta prometnih znanosti, uz pokroviteljstvo dvaju ministarstava RH, HGK i dr. (www.fpz.hr; youtube/ZIRP 2014). Sadržaj je dostupan i u širem CD obliku.</p> <p>Slab način pristupanja mogućem rješenju prometne povezanosti otoka i kopna s gledišta bržeg, sigurnijeg, jeftinijeg-kvalitetnijeg domaćeg brodsko-trajektnog prijevoza putnika i roba.</p> <p>Niska razina djelovanja po pitanju izmjene i poboljšanja pokretačkih - energetske brodskih sustava.</p> <p>Strateški sektorski dokument samo prati i načelno izražava važnost primjene novih energenata i hibridnih sustava u HR brodskom prometu.</p> <p>Lokalne inicijative nisu zabranjene, a nitko ih i ne pokreće.</p> <p>Nevaljan je način pristupanja mogućem rješenju prometne povezanosti otoka i kopna.</p> <p>Nevaljano je nametanje „konačnih“ rješenja prometnog objekta u smislu kapacitiranosti, sigurnosti, ekologije i cijene izvedbe.</p> <p>Za prometni plan potrebno je uključiti prometne stručnjake.</p> <p>Iz poznatih, dosadašnjih plansko - projektnih radova na cijeloj trasi povezivanja Hrvatskog juga, relativno dobro su uključeni razni stručnjaci.</p> <p>U svekolikom medijskom raspravnom uproščavanju, projicirane su i inačice Pelješkog povezivanja i cijena, a sve čak i do relativizacije cijelog projekta.</p> <p>U takvim okolnostima do ozbiljnih rješenja se teško</p>	<p>Posljedično, trenutno nije moguće uključiti više mjera ili pak drugačije mjere za postizanje strateških ciljeva jer nisu utvrđene kao potrebne, a uzimajući u obzir analizu postojećeg stanja.</p> <p>U slučaju „žutih mjera“, s obzirom da ih trenutno nije moguće potvrditi, potrebni su dodatni podaci kako bi se mjera potvrdila ili odbacila. Te će se mjere ponovno procjenjivati prilikom revizije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini.</p> <p>Iz navedenih razloga, primjedbe se ne prihvaćaju, ali će se uzeti u obzir prilikom revizije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini.</p> <p>Također, proces izrade Strategije (u fazama zaključno s 2016. godinom i izradom potpunog nacionalnog strateškog dokumenta prometnog sektora Republike Hrvatske) te vezu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske s projektima molimo vidjeti u očitovanju na komentar pod rednim brojem 1.</p>
--	--	---	--

		<p>dolazi.</p> <p>Je li HR Istraživanje u prometu dopušteno?</p> <p>Je li se očitovanje o istom na strateškoj razini podrazumijeva ili isključuje?</p> <p>U člancima nacrtu nigdje nema riječi ISTRAŽIVANJE.</p> <p>Znanstveno stručno savjetovanje, Znanost i razvitak prometa ZIRP 2014, i još neka ranija izdanja istog sadržavaju neke elemente prometnog istraživanja (vidjeti projekt HRWATT 1).</p> <p>Kako je primjedba jasna, navod služi kao posebnost.</p>	
3.	<p>Tomislav Tolušić, dipl.iur., župan, Virovitičko-podravska županija</p> <p>Ivica Kirin, dipl.ing., gradonačelnik, Grad Virovitica</p>	<p>Županija i Grad predlažu da se u strateške mjere prometnog razvoja uvrste sljedeći projekti koji bi značajno pridonijeli razvoju ovog područja:</p> <ul style="list-style-type: none"> – u sklopu cestovnog prometa smatramo da je izgradnja brze ceste: granica Republike Mađarske - Virovitica - Okučani - granica BiH, na budućem planiranom međunarodnom koridoru E661, neizostavna te je treba uvrstiti u prometnu strategiju. – u sklopu željezničkog prometa uvrstiti projekt izgradnje željezničke pruge Virovitica - Barcs nekadašnje poveznice sa susjednom Mađarskom, koja je slijedom povijesnih okolnosti prekinuta, a pruga i željeznički most preko Drave srušeni odnosno devastirani. <p>Predmetna pruga je predviđena županijskom prostorno-planskom dokumentacijom i bila bi gospodarske i turističke namjene. Cjelokupna trasa je predviđena po postojećoj trasi (dio po trasi industrijske pruge tvornice šećera), ukupne dužine 13 km. Izgradnja iste bi prvenstveno dovela do</p>	<p>Prijedlozi se ne prihvaćaju uz obrazloženje u nastavku.</p> <p>Naime, prijedlozi podrazumijevaju uvođenje dva projekta u konačan tekst Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske što nije moguće prihvatiti s obzirom da sukladno metodologiji izrade, Strategija definira ciljeve i mjere dok projekti nisu predmet Strategije. Poveznica između strateško planskog dokumenta i projekata (uključujući i identifikaciju dostupnih i potrebnih resursa za njihovu implementaciju) provodi se u procesu programiranja za različite izvore financiranja.</p> <p>Štoviše, analiza trenutne situacije prometnog sektora nije identificirala potrebu za razvojem ovih projekata (samo jedna mjera uključuje dio cestovnog projekta na dionici Okučani-BiH).</p> <p>Ukoliko tijekom revizije Strategije u 2016. godini novi podaci pokažu potrebu, navedene mjere biti će uvrštene u Strategiju prometnog</p>

		povećanja gospodarskog razvoja, a preusmjeravanjem prometa roba na željeznicu i do rasterećenja cestovnog prometa na području grada Virovitice, što bi značajno utjecalo na kvalitetu života i pridonijelo zaštiti okoliša.	razvoja. Također, Strategija predviđa pregled/ažuriranje regionalnih i lokalnih Glavnih planova ("Masterplanova") stoga bi se potreba za predloženim projektima mogla identificirati upravo u tim planovima, s obzirom da će isti biti detaljnije usredotočeni na regionalne i lokalne potrebe za mobilnošću.
4.	Marica Pavić, dipl. ing arh., voditeljica odsjeka Zagrebačka županija, Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša, Odsjek za prostorno uređenje i gradnju	Prijedlog Strategije prometnog razvoja RH treba uskladiti s Izmenama i dopunama Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske (NN 96/12) u vezi s cestovnim i željezničkim prometom na području Grada Zagreba i Zagrebačke županije. Naime, u Strategiju prostornog uređenja navedenim izmjenama i dopunama unesen je drugi obilazni prsten oko Zagreba - prsten autocesta i prsten željezničke pruge najvišeg ranga. U Strategiji prometnog razvoja ovo rješenje nisam uočila ni u grafici ni u tekstu, pa nije jasan odnos prema rješenju cestovnog i željezničkog prometa oko Zagreba iz Strategije prostornog uređenja RH.	Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske sukladna je Izmenama i dopunama Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske (NN 96/12). Prijedlog predlagatelja predmet je „žute mjere“ Ro. 8 Reorganizacija glavne zagrebačke mreže. U slučaju kodeksa bojama mjera je „žuta“ jer je potrebno provesti dodatne studije koje će procijeniti kapacitete, tehničke parametre, funkcionalnost, a uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske, ekološke i društvene aspekte. Hrvatske autoceste d.o.o. već su poduzele određene mjere po ovom pitanju tj. izradile su idejne projekte i studije utjecaja na okoliš u svrhu određivanja trase prstena na dionicama Pojatno-Horvati-Ivanić Grad-Sv. Ivan Zelina s poveznicama na postojeću mrežu autocesta.
5.	Mr. sc. Branko Mikinac, Dr. sc. Ivan Tolić, direktor podružnice, Zagrebački holding, podružnica Zagrebački električni tramvaj (ZET)	I PRIJEDLOZI NA NACRT STRATEGIJE 1. Poglavlje 2. OCJENA I STANJE PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ Točka 2.1. FUNKCIONALNO REGIONALNA ANALIZA	I PRIJEDLOZI NA NACRT STRATEGIJE 1. Poglavlje 2. OCJENA I STANJE PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ Točka 2.1. FUNKCIONALNO REGIONALNA

		<p>Točka 2.1.1 Središnja Hrvatska Točka 2.1.1.2. Opis prometnog sustava u funkcionalnoj regiji.</p> <p>a) Točka Regionalni (prometni sustav). Stranica 9. Na kraju teksta dodati i tekst da u Zagreb putuje (osim studenata, što piše u tekstu, i velik broj SREDNJOŠKOLACA. Pa bi tekst glasio „<i>u njega svakodnevno putuje velik broj srednjoškolaca i studenata.</i>“</p> <p>b) Lokalni (prometni sustav). Stranica 10. Da bi se izjednačila metodologija prikaza postojećeg stanja s drugim regijama i gradovima i za Zagreb treba navesti broj tramvajskih i autobusnih linija, a to slijedeće:</p> <p>TRAMVAJ: 19 linija, od kojih 15 dnevnih i 4 noćne. Preveze se 171 milijun putnika godišnje. AUTOBUS: 118 dnevnih linija od kojih je 100 linija samo lokalnih u Gradu Zagrebu, 18 linija koje spajaju regiju i Grad Zagreb (lokalno i regionalno područje) i 4 noćne. Preveze se 79 milijuna putnika godišnje.</p> <p>Podaci o tome postoje u Prilogu 1 na stranici 74 (za 2011. god.). Prosječna starost autobusnih vozila u Zagrebu (30. travnja 2014.) je 8,1 godina, a ne 4-5 godina kako piše. To je bitno jer bi se moglo postaviti pitanje zašto obnavljati vozni park koji je tako mlad.</p> <p>Prosječna starost tramvajskog voznog parka u Zagrebu na dan 30.04.2014. bio je 21,66 godina (motorna kola: 18,12, a prikolice 37,11 godina).</p>	<p>ANALIZA Točka 2.1.1 Središnja Hrvatska Točka 2.1.1.2. Opis prometnog sustava u funkcionalnoj regiji.</p> <p>Primjedba vezana uz točku a) se prihvaća te će poglavlje 2.1.1.2. konačnog teksta Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske biti izmijenjeno sukladno prijedlogu predlagatelja. Primjedba vezana uz točku b) se prihvaća te će poglavlje 2.1.1.2. konačnog teksta Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske biti izmijenjeno sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>2. Poglavlje 3. CILJEVI STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA</p> <p>Prijedlog vezan uz cilj 4a se ne prihvaća jer je suviše specifičan za opis multimodalnog cilja. Štoviše, takva snažna tvrdnja treba dolaziti iz analize postojećeg stanja, a trenutno isto nije moguće potvrditi s obzirom na raspoložive podatke.</p> <p>Prijedlog vezan uz cilj 6c se ne prihvaća s obzirom da opis cilja ističe nužnost adekvatnog održavanja, ali nije potrebno navoditi i kako to postići s obzirom da je riječ o krovnom, strateškom dokumentu.</p> <p>Prijedlozi vezani uz ciljeve 6d i 6e se ne prihvaćaju budući su strateški ciljevi multimodalni, a prijedlog se odnosi na konkretan vid prometa.</p>
--	--	---	---

		<p>2. Poglavlje 3. CILJEVI STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA Točka 3.2. DEFINICIJA CILJEVA Točka 3.2.3. Opis multimodalnih ciljeva Cilj 4. Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim aglomeracijama</p> <p>Cilj 4a Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu - čvorište Zagreb - predlaže se da se opis proširi dodavanjem novog stavka dopisanog iza 1. stavka, kako slijedi: <i>„Prometna mreža javnoga prijevoza putnika u Gradu Zagrebu položena je longitudinalno, uvjetovana rijekom Savom, planinom Medvednicom i koridorom željezničke pruge. Vrlo je važno da se s naslova pristupačnosti otvore radijalni pravci kojima bi se uz postojeće pravce bitno unaprijedila pristupačnost javnome prijevozu.“</i></p> <p>Cilj 6c Unapređenje operativnih postavki sustava - predzadnju rečenicu izmijeniti i dopuniti te bi ona glasila: <i>„Pravilno održavanje postojeće prometne mreže, prometnih objekata i voznog parka te uvođenje novih metoda održavanja vozila, pripadajuće infrastrukture i opreme kroz postavljanje ključnih pokazatelja koji su na razini svjetske klase održavanja te unapređenje i uvođenje informatičkih sustava u održavanje vozila, pripadajuće infrastrukture i opreme važno je za održivost i kvalitetu prometnog sustava.“</i> Posljednja rečenica ostaje nepromijenjena.</p>	<p>Prijedlog vezan uz cilj 6f se djelomično prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„...Također je nužno promicati korištenje modernih, učinkovitijih i čistih vozila u pogledu korištenja alternativnih goriva, upotrebu tehnologija za povrat već utrošene električne energije u energetska mrežu i osiguranje resursno učinkovitog tretiranja rabljenih vozila.“</p> <p>Ostali prijedlozi se ne prihvaćaju jer su suviše specifični za opis multimodalnog cilja.</p> <p>3. Cilj 3.2.5 Ključni pokazatelji uspješnosti Strategije prometnog razvitka Hrvatske.</p> <p>Primjedba vezana uz Ključne pokazatelje uspješnosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, cilj 3a tj. ciljnu vrijednost i pokazatelj cilja 3a se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>Točka 3. Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije. CILJ 3a, Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu. CILJANA VRIJEDNOST: 10% povećanja korištenja javnoga prijevoza</p>
--	--	---	---

		<p>Cilj 6d Unapređenje sigurnosti prometnog sustava - proširiti rečenicu i dodati sljedeći tekst na kraju rečenice ispred „itd.“: <i>„uvođenje novih sigurnosnih sustava u upravljanja prometom (upravljanje tramvajskim skretnicama povezano s upravljanjem svjetlosnom signalizacijom na raskrižjima pridonijeti će se sigurnijem, bržem, kvalitetnijem i sveukupno boljem prometnom sustavu), itd.“</i></p> <p>Cilj 6e Smanjenje/ublažavanje utjecaja na okoliš - prije posljednje rečenice koja počinje s „Zaštita prirodnih okoliša ...“ dodati sljedeću rečenicu: <i>„Uvođenjem novina u vođenju tračničkih vozila u kolosijecima, prvenstveno tramvajskih, prije svega na kolosiječnim sklopovima (kolosiječna križanja, skretnička srčiša, ali isto tako i kroz primjenu kolosijeka niske frekvencije pridonijeti će se ublažavanju utjecaja na okoliš kroz smanjenje emisija buke i vibracija.“</i></p> <p>Cilj 6f Unapređenje energetske učinkovitosti - na kraju točke dodati sljedeći tekst: <i>„Za tračnička vozila, osobito tramvajska, treba ugrađivati sustave za energetske uštedu i povrat već utrošene električne energije u energetske mreže. Isto tako treba omogućiti izgradnju i modernizaciju elektroenergetskog sustava za osiguranje optimalnih količina električne energije za pokretanje tračničkog, (naglasak je na tramvajski sustav) i druge opreme za funkcioniranje tračničkih podsustava (ispravljačke i transformatorske stanice, mreža energetskih kablova,</i></p>	<p>(autobusom, željeznicom, tramvajem, vodenim putem) u odnosu na korištenje privatnih automobila. POKAZATELJ: % povećanja korištenja javnog prijevoza (autobusom, željeznicom, tramvajem, vodenim putem) u odnosu na korištenje privatnih automobila.</p> <p>4. Poglavlje 4. MJERE ZA OSTVARENJE MULTIMODALNIH CILJEVA</p> <p>Točka 4.1 MJERE Tablica, Točka Gradski, prigradski i regionalni promet. Stranica 88. Mjere u podgrupi „Infrastruktura“</p> <p>Prijedlog dopune naziva mjere U.2 se ne prihvaća jer opis mjere već uključuje i izgradnju nove i modernizaciju postojeće infrastrukture, a ostale predložene izmjene se ne prihvaćaju jer nisu potvrđene postojećim podacima.</p> <p>Predložene izmjene naziva i opisa mjere U.3 se djelomično prihvaćaju u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>Mjera U.3. Razvoj stanica i stajališta „Odgovarajuća analiza postojećeg stanja i očekivanog kretanja u prometnom sustavu u socijalno-ekonomskom kontekstu u gradskim i regionalnim područjima te u perspektivi Održivih planova gradske</p>
--	--	---	--

		<p><i>kontaktna mreža, skretnice s uređajima za automatsko upravljanje njima, sustav nadzora i upravljanja energetikom, itd., a koji svi zajedno čine funkcionalnu cjelinu. Ulaganjem u bilo koju grupu, kao i u cjelinu bitno se poboljšava energetska učinkovitost sustava.“</i></p> <p>3. Cilj 3.2.5 Ključni pokazatelji uspješnosti Strategije razvitka Hrvatske</p> <p>Tablica Ključni pokazatelji uspješnosti Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske</p> <p>Točka 3. Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne kohezije. CILJ 3a, Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu. CILJANA VRIJEDNOST: 10% povećanja korištenja javnoga prijevoza (autobusom, željeznicom, TREBA DODATI riječ „tramvajem“ ...) „...u odnosu na korištenje privatnih automobila“. Isto tako i za rubriku POKAZATELJ.</p> <p>4. Poglavlje 4. MJERE ZA OSTVARENJE MULTIMODALNIH CILJEVA</p> <p>Točka 4.1 MJERE</p> <p>Tablica, Točka Gradski, prigradski i regionalni promet.</p> <p>Mjere u podgrupi „Infrastruktura“.</p>	<p>mobilitati/Integriranih prometnih planova identificirat će potrebe za sanacijom/nadogradnjom postojećih stanica i stajališta ili postavljanja novih tamo gdje to opravdava razina mobilnosti. S druge strane to može značiti ukidanje ili funkcionalno smanjivanje nekih postojećih stanica i stajališta gdje se očekuje da će razina mobilnosti postati irelevantna. ...“</p> <p>Ostale predložene dopune mjere U.3 se ne prihvaćaju se jer ih opis mjere već navodi.</p> <p>Predložena izmjena opisa mjere U.6 se prihvaća sukladno prijedlogu predlagatelja tj. riječ „benzinske“ biti će brisana iz konačnog teksta Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Predložene izmjene opisa mjere U.8, točka 1 i točka 2 prihvaćaju u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>Zaštita i sigurnost u gradskim naseljima poboljšat će se na najmanje dvije različite razine:</p> <p>1) Identificiranje i eliminiranje crnih točaka kao što su željezničko-cestovni prijelazi, signaliziranje pješačkih prijelaza, pružanje dodatne zaštite pješacima i biciklistima izgradnjom novih pješačkih i biciklističkih staza gdje za to postoji potreba, izgradnja pješačkih otoka kako bi se smanjila udaljenost na</p>
--	--	---	---

		<p>Mjera U.2 Razvoj infrastrukture U nazivu mjere iza riječi razvoj dodati riječi „i modernizacija“ pa bi naziv mjere glasio „Razvoj i modernizacija infrastrukture“. Time bi se već iz naslova mjere vidjelo da se radi iz izgradnji nove infrastrukture i modernizaciji postojeće, što je bitno jer je vrlo važna mogućnost modernizacije postojeće prometne infrastrukture. U opis mjere dodati i sljedeći tekst i uklopiti ga u već predloženi: „za potrebe tračničkog, a osobito tramvajskog javnog prijevoza razvijati modularne moderne kolosijeke povećane trajnosti i nosivosti, niske frekvencije, niske emisije buke i vibracija i omogućiti modernizaciju elektroenergetske mreže. Isto tako treba omogućiti izgradnju i obnovu tračničkih depoa (remiza) i garaža za javni prijevoz.“</p> <p>Mjera U.3 Razvoj stanica Uz riječi stanica i u nazivu i u opisu mjere, dodati i riječ „stajališta“, jer autobusni i tramvajski prijevoz za mjesta zaustavljanja koriste riječ „stajalište“, dok se riječ „stanica“ koristi uglavnom za željeznički prijevoz. U opis mjere dodati i sljedeći tekst: „Standardizirati i ugraditi opremu stajališta u urbanim sredinama vezano za pristupačnost osoba sa smetnjama u kretanju te fizičku zaštitu, informiranje.“</p>	<p>prijelazima i proširenje rubova gdje je potrebno, izgradnja novih pješačkih nogostupa kako bi se poboljšao pristup glavnim prometnim stanicama i terminalima te pružanje dodatne zaštite za pješake i bicikliste korištenjem modernih sigurnosnih tehnologija i tehnologija za upravljanje prometom u tračničkim sustavima i cestovnim prijelazima.</p> <p>2) Vozni park za potrebe javnog prijevoza putnika će se modernizirati. Nabava novih vozila za javni prijevoz koja odgovaraju standardima najveće sigurnosti i kvalitete biti će prioritet. Ova vozila sadržavaju najnaprednije uređaje za sigurnost, kontrolu i nadzor (npr. video kamere, itd.). Infrastruktura i stanice će također biti modernizirane nužnom adaptacijom kako bi se povećala sigurnost i olakšala dostupnost javnom prijevozu te instalirali uređaji za nadzor i kontrolu u cilju povećanja sigurnosti.</p> <p>Predložene izmjene opisa mjere U.21 se prihvaćaju u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„...U cilju iskorištavanja prednosti novih tehnologija izgradit će se i modernizirati centri za centralizirano upravljanje javnim prijevozom opskrbljeni posljednjim ITS uređajima...“</p>
--	--	--	--

		<p>Mjera U.6 Stanice za punjenje alternativnim gorivom Brisati iz teksta riječ „benzinske“ stanice jer se to odnosi na stanice za punjenje alternativnim gorivima (plin, struja, biodiesel, ...)</p> <p>Mjera U.8 Unapređenje zaštite i sigurnosti U točki 1. na kraju dodati i sljedeći tekst: „<i>Razvijanje i primjena sustava beskontaktnog (daljinskog) upravljanja skretnicama tračničkih vidova prijevoza te svjetlosne signalizacije na cestovnim raskrižjima, prvenstveno s naslova davanja prednosti prolaska vozilima javnoga prijevoza putnika.</i>“ U točki 2. Preformulirati prvu rečenicu te bi ona glasila: „<i>Vozni park javnoga prijevoza putnika će se modernizirati.</i>“ Bitno je vidjeti da se to odnosi na sva vozila javnoga prijevoza (tramvaj, autobus, trolejbus, žičaru, uspinjaču), a ne samo apostrofirati željeznicu.</p> <p>Mjera U.21 Upravljanje prometom i logistikom i informiranje U tekst rečenice koja počinje s „<i>u cilju iskorištavanja prednosti novih tehnologija izgradit će se</i>“ dodati tekst „I MODERNIZIRATI“ pa se nastavlja predloženi tekst: „<i>centri za centralizirano upravljanje javnim prijevozom ...</i>“ Svrha dopune je mogućnost moderniziranja postojećih sustava.</p>	<p>II. PRIJEDLOZI NA DODATAK 1 STRATEGIJE</p> <p>Primjedbe se djelomično prihvaćaju.</p> <p>Prihvaća se primjedba vezana uz str. 75 i primjedba vezana uz ispravak netočnih podataka te će konačni tekst Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske biti izmijenjen sukladno prijedlozima predlagatelja.</p> <p>Ostale primjedbe se ne prihvaćaju jer će tek rezultati Nacionalnog prometnog modela, analize podataka koji nedostaju te rezultati ažuriranih regionalnih i lokalnih Glavnih planova (“Masterplanova”) rezultirati svim potrebnim podacima za reviziju Strategije u 2016. godini.</p>
--	--	--	--

		<p>II. PRIJEDLOZI NA DODATAK 1 STRATEGIJE</p> <p>Stranica 75. Radi identičnog prikaza, iza slike tramvajske mreže treba staviti podnaslov: „<i>Tramvaji</i>“. U podacima o voznom parku tramvaja treba ispraviti da je umjesto 70, kupljeno 142 nova tramvaja. U podnaslovu „Autobusi“ za podatke o prevezenim putnicima treba dati svježije podatke, a ne iz 2008. godine. ZET je u pripremi dao svježije podatke.</p>	
6.	<p>Dr. sc. Julije Domac, ravnatelj Regionalna energetska agencija Sjeverozapadne Hrvatske (REGEA)</p>	<p>POMORSKI PROMET/Luke i plovnost</p> <p>Mjera M.3 – Zaštita okoliša UVRSTITI - Uporaba alternativnih goriva, kao što su ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin i vodik; korištenjem kojih se izravno doprinosi smanjenju emisija štetnih plinova i čestica</p> <p>Mjera M.4- Objekti za preuzimanje goriva za brodove na plin i eko brodove UVRSTITI: Hrvatska brodska flota će se modernizirati kako bi se razvilo energetske učinkovito eko-brodarstvo stimuliranjem nabave/izgradnje novih eko-brodova i prilagođavanjem postojećih brodova u skladu s najvišim ekološkim standardima i MARPOL 73/78 Prilog VI- Propisi za sprečavanje onečišćenja zraka s brodova. Usporedno s razvojem eko-brodarstva potrebno je razviti objekte za preuzimanje</p>	<p>POMORSKI PROMET/Luke i plovnost</p> <p>Predložene izmjene opisa mjere M.3 se prihvaćaju u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu): „..... – ublažavanje nepovoljnog utjecaja na okoliš tijekom rada povećanjem energetske učinkovitosti (između ostalog koristeći alternativna goriva kao što su ukapljeni prirodni plin (LNG), stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin i vodik) te kontrolom negativnih emisija i ispuštanja.“</p> <p>Predložene izmjene opisa mjere M.4 se prihvaćaju te je opis mjere u konačnom tekstu Strategije prometnog razvoja izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Predložene izmjene opisa mjere M.6 se prihvaćaju te je opis mjere u konačnom tekstu</p>

		<p>goriva za brodove na plin i eko-brodove, kao što su punionice i postrojenja za ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin i vodik.</p> <p>Mjera M.6- Pобољшanje dostupnosti otoka, razvoja luka UVRSTITI: ... Luke se moraju prilagoditi i ako je potrebno i nadograditi za potrebe obalnog linijskog putničkog prometa (u vidu potrebne infrastrukture za alternativna goriva – ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin ukapljeni naftni plin, vodik), a dostupnost i povezanost s lukama potrebno je poboljšati.</p> <p>Mjere M.14- Razvoj luka posebne namjene (luka za brodogradnju, nautički turizam, vojne luke, industrijske luke, ribarske luke, sportske luke)</p> <p>UVRSTITI: Ovisno o naravi svojih aktivnosti, luke posebne namjene su klasificirane kao luke za brodogradnju, nautički turizam, vojne luke, industrijske luke, ribarske luke i sportske luke. S obzirom da se hrvatske obala razvija kao turistička destinacija i luke posebne namjene se trebaju razvijati u tom smjeru: nova nautička pristaništa, suhi dokovi o pristaništa za jahte itd. Luke za brodogradnju moraju se specijalizirati za specifične potrebe u brodograđevnom sektoru (među ostalim i za izgradnju brodova pogonjenih alternativnim</p>	<p>Strategije prometnog razvoja izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Predložene izmjene opisa mjere M.14 se prihvaćaju te je opis mjere u konačnom tekstu Strategije prometnog razvoja izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Predložene izmjene opisa mjere M.15 se prihvaćaju te je opis mjere u konačnom tekstu Strategije prometnog razvoja izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>POMORSKI PROMET/ Upravljanje pomorskim prometom/Organizacija pomorskog prometa</p> <p>Predložena izmjena opisa mjere M.17 se ne prihvaća s obzirom da postojeći opis mjere već sadrži potrebu potpore zajedničkih inovativnih projekata (koji bi već uključivali nove tehnologije).</p> <p>Predložena izmjena opisa mjere M.22 se prihvaća te je opis mjere u konačnom tekstu Strategije prometnog razvoja izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Predložena izmjena opisa mjere M.28 se prihvaća te je opis mjere u konačnom tekstu Strategije prometnog razvoja izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p>
--	--	--	--

		<p>gorivima – ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik). Ribarske luke na otocima potrebne su za održivi razvoj otoka. Industrijske luke su uglavnom pristaništa za industrijska postrojenja kao što su termalne električne centrale i rafinerije nafte. Postoji potencijal za razvoj RNG terminala u industrijskoj luci na otoku Krku. Daljnja analiza utvrdit će moguće mjere vezane za razvoj luka posebne namjene te odrediti prvenstvo uzimajući u obzir stvarne potrebe i potencijal prema očekivanoj potražnji.</p> <p>Mjera M.15 – Energetska učinkovitost UVRSTITI: Energetska učinkovitost pomorskog prometa može se povećati:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Razvijanjem energetske učinkovitosti eko-brodogradnje (uključujući modernizaciju brodarske flote) – Modernizacijom lučke opreme – Poticanjem korištenja obnovljivih izvora energije u lučkom sektoru, – Poticanjem inovativnih odluka za sprečavanje onečišćenja u lukama – Postupnom zamjenom nafte alternativnim gorivima (ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik) – Izgradnjom infrastrukturnih objekata za opskrbu alternativnim gorivima <p>Daljnja istraživanja analizirat će specifične zahtjeve.</p> <p>POMORSKI PROMET/ Upravljanje pomorskim</p>	<p>POMORSKI PROMET / Luke i plovnost Umjesto uvrštavanja nove mjere predloženog naziva „Pokretanje i provedba nacionalnog programa stvaranja infrastrukture i poticanja korištenja LNG-a u pomorskom i kopnenom prometu Republike Hrvatske“, opis navedene mjere uvršten je u opis mjere M.18 u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„...Razvojni planovi luka od međunarodne gospodarske važnosti (Rijeka, Šibenik, Zadar, Split, Ploče, Dubrovnik) moraju se uskladiti s nacionalnim razvojnim planovima i planovima razvoja prometne infrastrukture. Također je potrebno pokrenuti i provesti Nacionalni plan stvaranja infrastrukture i poticanja korištenja LNG-a u pomorskom prometu Republike Hrvatske.“</p>
--	--	---	--

		<p>prometom/Organizacija pomorskog prometa</p> <p>Mjera M.17- Suradnja s broderskom industrijom UVRSTITI: Potporu brodarstvu potrebno je postići pomoću zajedničkih inovativnih projekata u brodarstvu i brodogradnji, istraživanju i razvoju, zaštiti okoliša kroz implementaciju novih tehnologija koje za cilj imaju unapređenje nacionalnog gospodarstva uz zajedničko sudjelovanje privatnih investitora i Vlade Republike Hrvatske u obliku posebnih sredstava za ovu namjenu. Više pažnje potrebno je posvetiti modernizaciji flote, provedbi inovacija u tehnologiji prijevoza u skladu s novim tehnološkim standardima.</p> <p>Mjera M.22-Unapređenje pomorskog obrazovanja i sustava obuke (MET) UVRSTITI: Hrvatska je pomorska nacija koja snabdijeva i domaće i strane brodove kvalificiranim pomorcima. Hrvatska se mora razvijati i promovirati kao međunarodni centar izvrsnosti u školovanju pomoraca. Sustav pomorskog obrazovanja i obuke (MET) potrebno je poboljšati uključujući i:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Razvoj akcijskog plana o potrebama i budućnosti izobrazbe pomoraca uzimajući u obzir ciljana tržišta, obrazovne programe ciljani broj upisnih učenika/studenta, itd., - Razvoj akcijskog plana o potrebama i budućnosti izobrazbe inženjera i stručnjaka za implementaciju novih 	
--	--	--	--

		<p>tehnologija te za njihovo korištenje u brodograđevnom i pomorskom sektoru</p> <ul style="list-style-type: none"> – Poticanje planiranja i provođenje nastavnog plana kao i edukacijskih programa i ispita za stjecanje svjedodžbe o osposobljenosti na engleskom jeziku kako bi se osigurao pristup stranim studentima i kandidatima te – Promocija suradnje Pomorskog fakulteta i ustanova koje se bave brodarstvom. <p>Mjera M.28 – Modernizacija plovnih objekata (sigurnost, energetska učinkovitost i zaštita okoliša)</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>Brodaska industrija se treba razvijati na siguran i održiv način. Cilj je kontinuirano povećanje učinkovitosti sustava sigurnosnog nadzora i sigurnosnih mjera zaštite hrvatskih brodova i plutajućih objekata te povećati udio energetske učinkovitosti te smanjiti utjecaj brodova na okoliš kroz implementaciju modernih tehnologija koje, između ostaloga, podrazumijevaju korištenje alternativnih goriva (ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik). Potrebno je razviti sustav ciljanog i tehničkog nadzora za provedbu najviših svjetskih, europskih i nacionalnih sigurnosnih standarda hrvatskih plovnih i plutajućih objekata prema utvrđenim prioritetima. Treba uspostaviti i učinkovit sustav za praćenje plovila za razonodu i marina.</p>	
--	--	---	--

		<p>Prijedlog dodatne mjere:</p> <p>POMORSKI PROMET/Luke i plovnost</p> <p>Mjera M.xx – Pokretanje i provedba nacionalnog programa stvaranja infrastrukture i poticanja korištenja LNG-a u pomorskom i kopnenom prometu Republike Hrvatske.</p> <p>U cilju zamjene postojećih konvencionalnih goriva potrebno je stvoriti nužne preduvjete, tj. usvojiti strateške nacionalne programe za upotrebu novih i čistih tehnologija koje se baziraju na alternativnim gorivima. U tom smislu, za realizaciju takvih projekata potrebno je:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Imenovati voditelja/radnu skupinu – Ustrojiti projektni tim – Donijeti odluke o proglašenju projekata projektima od nacionalnog interesa – Donijeti operativni plan provedbe projekta – Harmonizirati zakonodavni okvir – Izraditi tehničku i prostorno-plansku dokumentaciju – Oformiti centar znanja koji koordinira aktivnosti i pruža potporu u vidu stručnog savjetovanja tijekom provedbe projekta 	
7.	<p>Ivica Putarek, ing. direktor, Deal d.o.o., Ovlašteni projektant željezničkih vozila i infrastrukture</p>	<p><i>Napomena: S obzirom da je predlagatelj dostavio dokument u svojstvu komentara/primjedbi na Nacrt Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske pod nazivom „Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske/Osvrt na konačni nacrt/knjiga I/0) u opsegu od 80 stranica s popratnim analizama, grafikonima i</i></p>	<p>Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske je krovni dokument strateških smjernica razvoja prometnog sustava u cjelini. U smislu željeznica i željezničkog prometa ujedno je i osnovna podloga za izradu Nacionalnog prometnog modela, Nacionalnog programa željezničke infrastrukture i</p>

		<p><i>tabličnim prikazima, s obzirom na količinu materijala, u nastavku su navedene isključivo konkretne primjedbe i prijedlozi iz navedenog dokument, a koji se tiču teksta nacрта Strategije prometnog razvoja.</i></p> <p>PRIMJEDBE</p> <p>MORSKE LUKE</p> <p>Strategija ne navodi sve hrvatske luke već se samo vezuje na luke Rijeka i Ploče. Zapostavljene su luke Split, Šibenik i Zadar. Moram podsjetiti da su sve luke u državnom vlasništvu.</p> <p>LUKA RIJEKA</p> <p>U Strategiji je navedeno da se sada pretovaruje 250.000 TEU-a godišnje, a planiran je do 2017. godine pretovar 600.000 TEU-a u projektu „RIJEKA GATEWAY”, a ne navodi se da je već sada broj lučkih dizalica za pretovar kontejnera dovoljan za pretovar 600000 kontejnera, ali nedostaje dovoljan kapacitet obale i brzina odvoza kontejnera. U luci Rijeka osim kontejnerskog terminala postoje i obale za pretovar drugih vrsta tereta koji se u Strategiji ne spominju. U Strategiji prometnog razvoja nema ništa o razvoju luke Bakar koja već sada ima kapacitet pretovara rasutog tereta od 8.250.000 tona godišnje ako željeznica dostavi dovoljne vagonске kapacitete za odvoz tereta. Moram napomenuti da je kapacitet opreme u luci Bakar dovoljan za istovar broda 165.000t u roku 7 dana pa uz dobar marketing lučke uprave u luku mogu</p>	<p>Operativnog programa za financiranje prometnih projekata iz EU sredstava. Upravo stoga, predmet Strategije nisu pitanja i rješenja operativne razine već se istima bave Operativni program za financiranje prometnih projekata iz EU sredstava te Srednjoročni i Godišnji plan građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture, a koji proizlazi iz Nacionalnog programa željezničke infrastrukture.</p> <p>Proces izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske provodi se u nekoliko faza tj. izradi sektorskih prometnih strategija (faza koja je završila u srpnju 2013.), spajanju sektorskih prometnih strategija u jedinstven i integriran dokument Strategije prometnog razvoja RH (dokument za koji je provedena javna rasprava) te pripadajuću joj Stratešku procjenu utjecaja na okoliš, Nacionalni prometni model (faza započela u svibnju 2014. godine) te reviziji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini na temelju rezultata Prometnog modela te analize prometnih podataka koji nedostaju i načina njihovog prikupljanja. Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) biti će potpuni nacionalni strateški dokument prometnog sektora koji se temelji na kompletnim i točnim prometnim podacima, a kao takav je osnova prometnog planiranja i financijski opravdanih i racionalnih ulaganja u sve segmente prometa u Republici Hrvatskoj.</p>
--	--	---	---

		<p>dolaziti barem 50 brodova godišnje. Prema mojim izračunima luka rijeka ima lučke kapacitete za pretovar 6,6 milijuna tona različitih tereta ne računajući pretovar žitarica i 2.340.000 TEU jedinica. Da bi se ostvario prikazan pretovar bez nikakvih daljnjih radova u luci potrebno je omogućiti poslovodstvu luke da dogovori pretovar tereta. Luka Rijeka je u vlasništvu države pa država treba tražiti od poslovodstva da osigura terete za luku. Ako zbrojimo terete iz luka Rijeka i Bakar postojeći kapaciteti omogućuju pretovar 14.850.000 t tereta i 2.340.000 TEU jedinica. Teret iz luka može se pravovremeno prevesti jedino željeznicom jer bi za prijevoz kamionima bilo potrebno 1650 kamiona te minimalno 3250 kamiona za prijevoz kontejnera ili 205 kamiona u jednom satu koji izlaze ili ulaze u lučki prostor. Siguran sam da Rijeka to ne bi mogla podnijeti. Zadatak željezničkog prijevoznika je osiguranje dovoljnog broja vagona i lokomotiva za organiziranje transporta.</p> <p>LUKA ZADAR</p> <p>Luka Zadar je luka u razvoju sa zacrtanim planom (do 2014. godine) pretovara 2 – 3 milijuna tona tereta. To je zanimljiva količina tereta koja je zanimljiva za željeznički prijevoz. Prema statistici pretovar u luci Zadar je iznosio 2010. godine 607.154,00 t tereta što znači da nije dovoljno uloženo u privlačenje tereta ili je problem u transportu koji nema dovoljan kapacitet. 2012 godine prevezeno je samo 252.583,40 tona.</p>	<p>Nadalje, metodologija korištena prilikom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske temelji se na analizi trenutnog stanja prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, na temelju postojećih podataka s ciljem utvrđivanja potreba. Na temelju rezultata analize postavljeni su ciljevi te mjere za postizanje tih ciljeva. S obzirom da dostupni podaci nisu u potpunosti sveobuhvatni, nije bilo moguće utvrditi i potvrditi sve mjere potrebne za pravilan razvoj prometnog sektora u Republici Hrvatskoj. S obzirom na nedostatak prometnih podataka mjere su podijeljene na tzv. “zelene” mjere (propisno usklađene sa Strategijom) i “žute” mjere (nedostaju podaci kako bi se potvrdila očita propisna usklađenost sa Strategijom). Posljedično, trenutno nije moguće uključiti više mjera ili pak drugačije mjere za postizanje strateških ciljeva iz razloga što nisu utvrđene kao potrebne, a uzimajući u obzir analizu postojećeg stanja.</p> <p>U slučaju „žutih“ mjera, s obzirom da ih trenutno nije moguće potvrditi, potrebni su dodatni podaci kako bi se mjera potvrdila ili odbacila. Te će se mjere ponovno procjenjivati prilikom revizije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini.</p> <p>MORSKE LUKE</p> <p>Primjedba vezana uz morske luke se ne prihvaća jer su luke Split, Šibenik i Zadar adekvatno zastupljene u Strategiji prometnog razvoja</p>
--	--	--	---

		<p>LUKA ŠIBENIK</p> <p>Luka Šibenik je specijalizirana luka za pretovar umjetnih gnojiva iz domaće tvornice u Kutini, ali i za dopremanje sirovine koju tvornica u Kutini treba za preradu u umjetna gnojiva. Dužina lučke obale je 10 km. Prije rata luka je pretovarivala 3 milijuna tona sirovine za tvornicu u Kutini i odvozila 2 milijuna tona umjetnog gnojiva. Pad proizvodnje tvornice u Kutini smanjuje pretovar luke. Strategija spominje da je u 2010. godini pretovareno 636.000 tona i stalno opada.</p> <p>LUKA SPLIT</p> <p>Luka je 1988. godine pretovarila 835.000 t tereta s kapacitetom objekata od 2 milijuna tona. Sada se u Strategiji spominje da je luka 2010. godine pretovarila preko 3 milijuna tona tereta.</p> <p>Luke na Rijeci Savi nemaju smisla dok se Sava ne produbi tako da brodovi mogu nesmetano ploviti. Produblivanjem Save smanjila bi se opasnost od poplava Save i njenih pritoka.</p> <p>RIJEČNE LUKE</p> <p>Na Dunavu i Savi ima nekoliko riječnih luka od značaja za promet Hrvatskom. Značaj riječnih luka je jako smanjen zbog uništene industrije za koju su dopremali sirovinu.</p> <p>ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ</p> <p>Čitajući strategiju nameće mi se zaključak da su ga radili stručnjaci za cestovni promet jer se taj oblik</p>	<p>Republike Hrvatske, a razvoj istih obrazložen je mjerama M.11, M.12 te M.13.</p> <p>Luke Rijeka i Ploče posebno su istaknute iz razloga što su izvorišta/ishodišta međunarodnih prometnih koridora.</p> <p>Također, primjedba vezana uz navođenje svih vrsta tereta u luci Rijeka se ne prihvaća. Naime, upitni su samo budući podaci prekrcaja no isto je predmet izrade kvalitetnih projekata prognoze prometa koji se izrađuju na temelju učinkovitosti postojećeg prometnog sustava, analize veličine i razvijenosti gravitacijskog područja luke Rijeka, analize gospodarskih aktivnosti zemalja regije, generatora prometnih tokova, analize konkurentnih morskih luka i prometnih sustava u okruženju, analize postojećeg opsega i strukture promet te razvoja tehničko-tehnoloških parametara prometnog sustava Republike Hrvatske. Također, terminal Bakar je sastavni dio luke Rijeka.</p> <p>ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ</p> <p>Primjedba vezana uz manju zastupljenost teretnog prijevoza u odnosu na putnički se ne prihvaća jer Strategija ciljevima i mjerama te analizom samog sektora željeznica i željezničkog prometa adekvatno zastupa oba segmenta.</p> <p>Primjedba vezana uz društva se ne prihvaća jer predmet razvojnih strategija nisu pojedina društva već smjernice razvojne politike koja mora unaprijediti postojeći sustav, dok u realizaciji ciljeva pojedine Strategije mogu</p>
--	--	---	--

		<p>prijevoza svugdje nameće kao normalan, a za mene nikako nije već je to željeznica. Isto tako je detaljno obrađen putnički prijevoz, a teretni prijevoz je onaj koji donosi profit i može financirati razvoj prijevoznih kapaciteta i infrastrukture koja je neophodna za kvalitetno odvijanje prometa.</p> <p>U Strategiji se nigdje ne spominju: TŽV Gredelj, TŽV Čakovec (Bjelovar), Željezničke radionice: Zagreb, Rijeka, Knin, Slavonski Brod, Moravice. U Strategiji nema ništa vezano za Končar koji je jedini domaći proizvođač željezničkih vlakova i električnih lokomotiva koji može samostalno proizvesti električnu opremu. Isto tako ništa nema u vezi drugog samostalnog proizvođača željezničkih vozila Đuro Đaković. Što se pak tvrtke DEAL tiče ona je trn u peti poslovodstvima HŽ-a i drugim proizvođačima željezničkih vozila od samog osnivanja jer od početka nudi nove projekte koje sama ne može proizvesti jer nema proizvodnih kapaciteta, a proizvođači vozila i prijevoznici nemaju ideja. Moram napomenuti da su sva napomenuta trgovačka društva nastala tijekom povijesti kao potreba proizvodnje i održavanja željezničkih vozila u voznom parku ŽTP Zagreb odnosno HŽ-a.</p> <p>PUTNIČKI PRIJEVOZ</p> <p>U strategiji sam pročitao da je željeznički putnički prijevoz za 50% pretekao cestovni prijevoz. Postavlja se pitanje zašto se onda ukidaju pruge i trase ako se povećava broj prevezenih putnika?</p>	<p>sudjelovati razna društva u slobodnom i ravnopravnom tržišnom natjecanju.</p> <p>PUTNIČKI PRIJEVOZ</p> <p>Primjedba se ne prihvaća jer je navod netočan. Željeznički prijevoz putnika trenutno je u opadanju, a ukidanje pojedinih pruga uzrokovano je njihovom nerentabilnošću. Održavanje tih pruga premašuje prihod od prodaje karata.</p> <p>TRASE VLAKOVA U UNUTRAŠNJEM PROMETU</p> <p>Primjedba se ne prihvaća jer definiranje trasa vlakova na željezničkoj mreži nije predmet Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske već nižih operativnih dokumenata, a proizlazi iz tehničko-tehnoloških parametara željezničkih pruga i prometnih potreba za prijevozom putnika i tereta.</p> <p>HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ</p> <p>Primjedbe se ne prihvaćaju jer Strategija kao krovni strateški dokument mjerama R.31 i R.32 ističe nužnost unapređenja voznog parka za prijevoz putnika i tereta. Na operativnoj razini isto ovisi o prometnim potrebama i razvoju željezničke infrastrukture u cjelini tj. isto nije predmet Strategije.</p> <p>Također, primjedba vezana uz podjelu lokomotiva se ne prihvaća jer isto ni u kojem slučaju nije predmet Strategije prometnog</p>
--	--	---	--

		<p>TRASE VLAKOVA U UNUTRAŠNJEM PROMETU</p> <p>U EU je uobičajen promet vlakova u satnom razmaku, a to znači da vlak svaki sat polazi iz polaznog kolodvora za isti pravac. Svakako treba ponoviti da se u prikazu trasa radi o trasama duljine oko 100 km u lokalnom prometu i prosječnom brzinom putovanja vlaka 80 km/h. Naravno sve ovo vrijedi kada se izgradi nova infrastruktura koja će omogućavati veće brzine vožnje, uz ove brzine potrebno je još više vlakova do184. Strategija je objavila zanimljivu tabelu podjelu gustoće između putničkog i teretnog prometa</p> <p>HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ</p> <p>Za odvijanje prometa potrebno je nabaviti nova vozila. Strategija ništa ne navodi o metodologiji kako se došlo do broja novih vlakova jer je broj od oko100 pao na 44 vlaka. Ništa ne piše gdje će ti vlakovi voziti i što će biti s vlakovima koji su sada u prometu.</p> <p>Razdvajanjem HŽ-a na putnički i teretni dio izvršena je podjela lokomotiva pa se u Strategiji ne pokazuje što će biti s tim lokomotivama jer će neke još uvijek biti vozne kada se u promet puste motorne garniture vlakova. Podjela lokomotiva povećala je troškove transporta u putničkom prijevozu jer lokomotiva i osoblje stoje između dvije putničke trase (dolazak i povratak) koji traje i po nekoliko sati umjesto da upregnu teretni vlak i vrate se prema domicilu.</p> <p>Već se dulje vrijeme ukidaju putničke trase na</p>	<p>razvoja Republike Hrvatske već imovinsko-pravnih slijednika Hrvatskih željeznica.</p> <p>ZAPOSLENOST</p> <p>Primjedba se ne prihvaća jer upravljanje ljudskim potencijalima nije predmet Strategije već poslovanja HŽ Infrastruktura d.o.o., HŽ putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o. te su isti prema definiciji (d.o.o.) odgovorni za svoje upravljanje (Plan poslovanja pojedinog društva) pa tako i upravljanje ljudskim potencijalima.</p> <p>PRIHODI I TROŠKOVI</p> <p>Primjedba se ne prihvaća jer subvencioniranje putničkih linija ne može biti predmet Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske tj. dokumenta koji se donosi za dugoročno razdoblje.</p> <p>TERETNI PRIJEVOZ</p> <p>Primjedba se ne prihvaća jer je tržište teretnih prijevoznika u Republici Hrvatskoj liberalizirano.</p> <p>HŽ CARGO</p> <p>Primjedba se ne prihvaća. Naime, pojedini poslovni subjekt samostalno je odgovoran za svoje poslovanje te je rezultate poslovanja dužan prezentirati Vlasniku koji pak slijedi smjernice definirane Strategijom i za realizaciju tih ciljeva određuje Upravu u pojedinom društvu (u ovom</p>
--	--	---	--

		<p>nerentabilnim prugama, a i tamo gdje se pruge privremeno ili trajno zatvaraju pa se govori da će se zamijeniti autobusima koji će biti kupljeni za HŽ Putnički prijevoz. U Strategiji nigdje ne piše na kojim ce se trasama vršiti zamjena prometa vlakova sa autobusima.</p> <p>ZAPOSLENOST</p> <p>Nisam zapazio da Strategija promatra broj zaposlenih sukladno poslovima koji promjenama nastaju, na primjer koliko će se zaposliti vozača autobusa na nerentabilnim linijama i koliko će se kupiti autobusa i koliko će se otpustiti npr. strojovođa.</p> <p>PRIHODI I TROŠKOVI</p> <p>Strategija ne pokazuje koliko će biti subvencioniranje putničkih linija. Nitko me ne može uvjeriti da je moguće voziti po voznom redu u satnom režimu bez subvencija.</p> <p>Održavanje putničkog prijevoza s malim brojem željezničkih linija je smiješno jer će putnici koristiti autobusni prijevoz koji je češći. Sigurno je potrebno subvencionirati linije koje nisu u špicama, a pogotovo noćne lokalne trase kada nema zadovoljavajući broj putnika ili trase u slabo naseljenim područjima. Ništa ne piše kako će se zamijeniti promet putničkih vlakova na nerentabilnim linijama ako se ukine subvencija, a prijevozniku će postati financijski teret.</p>	<p>slučaju HŽ Cargo).</p> <p>ZAPOSLENOST</p> <p>Primjedba se ne prihvaća jer upravljanje ljudskim potencijalima nije predmet Strategije već je isto predmet poslovanja HŽ Infrastruktura d.o.o., HŽ putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o. te su isti prema definiciji (d.o.o.) odgovorni za svoje upravljanje (Plan poslovanja pojedinog društva) pa tako i upravljanje ljudskim potencijalima.</p> <p>PRIHODI I TROŠKOVI</p> <p>Primjedba se ne prihvaća iz razloga što ista nije predmet Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske već plana poslovanja društva HŽ Cargo d.o.o.</p> <p>VOZILA</p> <p>Primjedba se ne prihvaća jer povlačenje pojedine vrste lokomotiva iz upotrebe nije predmet Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske već poslovanja poslovnog subjekta koji samostalno određuje koja su mu sredstva potrebna za realizaciju poslovanja.</p> <p>RADIONICE ZA TEKUĆE ODRŽAVANJE VOZILA TEKUĆE ODRŽAVANJE LOKOMOTIVA</p>
--	--	---	---

		<p>TERETNI PRIJEVOZ Prema mojim analizama Cargo svojim voznim kapacitetima može prevesti barem 15 milijuna tona, a ako se u to uključi i vuča teretnih vlakova koridorom X tada se to penje na 23 milijuna tona. To je 65% više nego sada prevozi. Činjenica je da treba više lokomotiva za odvijanje prometa, a ako se želi pratiti porast pretovara u lukama potrebno je nabaviti nove vagone velikog kapaciteta. U Strategiji razvoja prijevoza tereta kojeg bi trebao preuzeti Cargo je 70% od planiranog tereta koji bi trebao proći kroz Hrvatsku. Ostali dio ili 30% ostao bi cestovnim prijevoznicima.</p> <p>HŽ CARGO Strategija ništa ne navodi što će biti s domaćom tvrtkom HŽ Cargom. HŽ Cargo je ostao u vlasništvu Hrvatske i konstantno posluje s gubitkom.</p> <p>Strategija se ne bavi perspektivom HŽ Carga, mjerama koje će se poduzeti da bi se povećao prijevoz i prihod. Nigdje nema preporuka kako će se Cargo suprotstaviti konkurenciji. Nema ništa o nabavkama novih lokomotiva i vagona i preporuke o načinu restrukturiranja.</p> <p>VOZILA HŽ Cargo u svom voznom parku ima vagone različitih serija i namjena, a ukidanjem HŽ –vuča dobio je lokomotive. Vagoni sukladno Pravilniku 241 „O održavanju željezničkih vozila“ idu na investicijske popravke a u međuvremenu se</p>	<p>ZAPOSLENOST Primjedba se ne prihvaća jer upravljanje ljudskim potencijalima nije predmet Strategije prometnog razvoja već poslovanja društva.</p> <p>HŽ INFRASTRUKTURA Stanje pruga, terminala, održavanje, obnova, modernizacija i izgradnja pruga predmet su Srednjoročnog i Godišnjih planova građenja, modernizacije, obnove i održavanja željezničke infrastrukture koji se izrađuju na temelju Nacionalnog programa željezničke infrastrukture. Isti se izrađuju i donose uz suglasnost Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture.</p> <p>UPRAVLJANJE PROMETOM Primjedba se ne prihvaća jer je navod netočan. Navedeno pitanje definirano je zakonskom odredbom Zakona o željeznici (NN 94/13 i NN 148/13).</p> <p>GRAĐEVINSKI POSLOVI Primjedba vezana uz tablicu 1 (slika 33.) se prihvaća te će konačni tekst Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Ostale primjedbe se ne prihvaćaju uz obrazloženje u nastavku.</p>
--	--	--	--

		<p>popravljaju u tekućem održava- nju. Obzirom na način upotrebe kod vagona su najčešće vanredne popravke jer se tijekom utovara ili istovara robe mogu oštetiti pojedini dijelovi.</p> <p>Tabela Prikaz 10 iz Strategije želi pokazati kako su lokomotive stare i zato nepodobne za vuču vlakova i opravdati tvrdnju nekih iz HŽ da je starost uz- rok čestih kvarova lokomotiva zbog kojih nastaje kašnjenje ili otkazivanje vlakova. Tvrdnja je netočna jer kada lokomotive imaju redovite preglede i investicijske popravke tada su uvijek dovedene u sigurno vozno stanje. Prikaz 10 Strategije je netočan jer pokazuje da nema lokomotiva proizvedenih iza 1990. godine. Naime od linijskih lokomotiva kapitalno su rekonstruirane pa se mogu smatrati novima:</p> <p>ZAPOSLENOST</p> <p>Nisam zapazio da Strategija promatra broj zaposlenih sukladno poslovima koji promjenama nastaju, na primjer koliko će se zaposliti vozača transporter a kontejnera u terminalima.</p> <p>PRIHODI I TROŠKOVI</p> <p>Strategija ne pokazuje koliko će se osigurati povećanje prihoda, a smanjenje rashoda HŽ Carga koje je u državnom vlasništvu a u nadležnosti Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture.</p>	<p>Pitanje duljina i vrsta željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj definirano je Odlukom Vlade Republike Hrvatske o razvrstavanju željezničkih pruga (NN 3/14). Također, pitanje kapitalnih remonta nije predmet Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske jer ista daje smjernice razvoja prometnog sustava pa tako i željezničkog, dok je kapitalni remont pitanje Upravitelja infrastrukture tj. društva HŽ Infrastruktura d.o.o. Zaključno, upravljanje željezničkom infrastrukturom kao i infrastrukturom u lukama regulirano je Zakonom o željeznici (NN 94/13 i NN 148/13).</p> <p>PRUGE U BOSNI I HERCEGOVINI BITNE ZA HRVATSKU</p> <p>Primjedba se ne prihvaća s obzirom da pitanje Unske pruge Republika Hrvatska ne može samostalno riješiti iz razloga nadležnosti Bosne i Hercegovine.</p> <p>ZAKLJUČAK</p> <p>Primjedbe se ne prihvaćaju uz obrazloženje u nastavku.</p> <p>Restrukturiranje željezničkih društava u Republici Hrvatskoj je već duže vremena u tijeku, a samim time i racionalizacija troškova poslovanja u kojima se definira broj zaposlenih</p>
--	--	---	---

		<p>VOZILA</p> <p>HŽ Cargo u svom voznom parku ima vagona različitih serija i namjena, a ukidanjem HŽ –vuča dobio je lokomotive. Vagoni sukladno Pravilniku 241 „O održavanju željezničkih vozila“ idu na investicijske popravke a u međuvremenu se popravljaju u tekućem održavanju. Obzirom na način upotrebe kod vagona su najčešće vanredne popravke jer se tijekom utovara ili istovara robe mogu oštetiti pojedini dijelovi. Za odvijanje prijevoza roba osim vagona potrebne su lokomotive. Izdvajanjem HŽ Carga iz HŽ-a koji je bio zajednička kompanija sposobna za pružanje više vrsta usluga i njihovu kombinaciju koje bi mogla smanjiti troškove kompanije u vozni park HŽ Carga</p> <p>Tabela Prikaz 10 iz Strategije želi pokazati kako su lokomotive stare i zato nepodobne za vuču vlakova i opravdati tvrdnju nekih iz HŽ da je starost uzrok čestih kvarova lokomotiva zbog kojih nastaje kašnjenje ili otkazivanje vlakova. Tvrdnja je netočna jer kada lokomotive imaju redovite preglede i investicijske popravke tada su uvijek dovedene u sigurno vozno stanje. Prikaz 10 Strategije je netočan jer pokazuje da nema lokomotiva proizvedenih iza 1990 godine.</p> <p>Postavljam pitanje zašto su iz prometa povučene lokomotive serije 2043 kada su to bile lokomotive namijenjene za vuču teretnih i mješovitih vlakova na regionalnim prugama? To su lokomotive na kojima za vrijeme eksploatacije nije izgorio ni jedan generator ili vučni motor a dizelski motor je</p>	<p>koji je potreban za efikasno obavljanje poslova u željezničkim društvima. Ti procesi imaju podršku Europske komisije.</p> <p>Osnovna zadaća Strategije prometnog razvoja je da Republiku Hrvatsku usmjeri ka značajnom poboljšanju prometnog sustava u cjelini, a samim time i cjelokupnog gospodarstva Republike Hrvatske. Način na koji će se ostvariti ciljevi Strategije definiran je mjerama za postizanje ciljeva, a sve u cilju realizacije i ustrajanja u misiji provođenja Strategije za dobrobit svih građana Republike Hrvatske.</p>
--	--	--	--

rekonstruiran i moderniziran od GM 567C u 645E.
Da bi udovoljili potrebama transporta u slijedećih 10 godina Cargo bi trebao nabaviti 320 modernih lokomotiva različitih snaga i namjena te oko 5500 novih vagona velikog kapaciteta (Projekt Zelena Hrvatska) koji bi smanjili troškovi transporta.

RADIONICE ZA TEKUĆE ODRŽAVANJE VOZILA

Radionice za tekuće održavanje možemo podijeliti na radionice za tekuće održavanje i manje popravke lokomotiva, vagona i vlakova.

TEKUĆE ODRŽAVANJE LOKOMOTIVA

Lokomotive se kvare ako se tekuće održavanje ne izvrši po pravilima struke a za to osim radionica, rezervnih dijelova treba i stručna radna snaga obučena upravo za tu seriju lokomotiva. Zbog potrebe otkrivanja kvarova koji se periodično pojavljuju, a mogu prouzročiti veliku materijalnu štetu osim predavanja o pojedinim serijama lokomotiva koje se održava periodično (ili bi se trebalo održavati) potrebno je višegodišnje iskustvo koje se može steci samo dugogodišnjim radom na toj seriji lokomotiva.

ZAPOSLENOST

Strategija ne proučava mogućnost zapošljavanja, a svjedoci smo da se kroz proteklih 20 godina broj radnika u održavanju samo smanjivao, a kvaliteta održavanja pogoršavala. Održavanje željezničkih vozila zapošljava cijelu paletu zanimanja koju neću

nabrajati.

PRIHODI I TROŠKOVI

Radionice za održavanje podijeljene su kao tvrtke kćeri HŽ Putnički prijevoz ili Carga i tako je smanjen njihov izbor trgovačkih društava kojima će obavljati radove.

RADIONICE ZA INVESTICIJSKO ODRŽAVANJE VOZILA

Radionice za investicijsko održavanje vozila vrše proizvodnju novih vozila, srednji popravak, veliki popravak, veliki izvanredan popravak.

HŽ INFRASTRUKTURA

Infrastruktura u Strategiji nije prikazana u stvarnom stanju, a nisam ni zapazio da je prikazana u budućnosti.

UPRAVLJANJE PROMETOM

Podjelom HŽ-a upravljanje prometom je dodijeljeno HŽ Infrastrukturi kao vlasniku infrastrukture, a meni to izgleda kao da se prometna policija dodijeli cestama jer su Ceste „vlasnik“ cesta i trebale bi se o njima brinuti. Upravljanje prometom je vrlo bitan dio željezničkog prometa koji se brine o prohodnosti pruga izradom voznih redova i dodjelom trasa te organizacijom tekućeg prometa.

GRAĐEVINSKI POSLOVI

Građevinski poslovi se bave prugama i pružnim objektima odnosno niskogradnjom. Prvo moram ukazati na pogrešku, a to je netočan prikaz duljine pruga. Svugdje se navode duljine otvorene pruge s prolaznim kolosijekom, a zanemaruje se da svi kolodvori imaju i sporedne kolosijeke pa tako npr. Ranžirni kolodvor Zagreb ima duljinu prolaznog kolosijeka od otpremne skupine do prijemne skupine 6 kilometara a u staničnim kolosijecima ima preko 100 km pruge.

Svaka stanica (kolodvor) ima nekoliko kolosijeka, a i njih treba održavati i dovesti u stanje da njime mogu prometovati lokomotive i vagoni s osovinskim opterećenjem kao i na otvorenim prugama. Iz tablice stanja vidi se daljnje smanjivanje duljine pruga značajne za međunarodni i lokalni promet te daljnje smanjivanje ukupne duljine pruga. To je nedopustivo. Iskustvo govori da je kapitalni remont potrebno vršiti prema kategoriji pruge i prometu koji se odvija

Izračunavši prosjek redovnih remonta pruga zasnovan na iskustvu za pruge po vrijednosti dobivena je potreba remonta godišnjeg remonta pruga od 400 km ili točnije 180 km/god kod postojećih pruga i 218 km/god izgradnje novih pruga.

Nije mi poznato od kuda su podaci iz Tablice „Udaljenosti od Zagreba u km“ (slika 34.) jer su netočni. U Voznim redovima nalaze točni podaci

Na prugama gdje će se vršiti kapitalni remont s

		<p>povećanjem osovinskog opterećenja potrebno je napraviti kapitalni remont osim na otvorenoj pruži i prolaznim kolosijecima i na sporednim kolosijecima i remont industrijskih kolosijeka jer je to uzrok slabog iskorištenja vagona i porasta troškova transporta.</p> <p>Iz prikaza koji je objavljen u Strategiji možemo zapaziti da je najveći broj pruga s maksimalnom brzinom od 40 do 60 km/h i nešto manji sa brzinama od 60 do 80 km/h. Prije rata vozilo se brzinom 160 km/h od izlazne skretnice u Ivankovu do Novske dvokolosječnom prugom u ukupnoj duljini 280,6 km ili oko 11% ukupne duljine otvorenih pruga.</p> <p>Nažalost, Strategija propisuje profil koji onemogućuje vožnju RoLa vlakova jer je preuzak i prenizak u gornjem dijelu. Isto tako kontakti vod je prenizak i opasan ako se koristi profil EBO za RoLa vlakove. Kod izgradnje novih pruga a poželjno je i kod kapitalnog remonta glavnih pruga a naročito na prugama koje se elektrificiraju izvršiti radove kako bi se ostvario tovarni profil.</p> <p>Strategija ništa ne govori o izgradnji novih pruga, a „Pravilnik o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkog prometa kojima moraju udovoljiti željezničke pruge“ koji je objavilo Ministarstvo pomorstva, prometa i veza još 11.11.1994. godine navodi u članku 9 da se nove pruge grade za osovinsko opterećenje 25 t/os i masi po duljinskom metru 8 t/m.</p>	
--	--	--	--

PRUGE U BOSNI I HERCEGOVINI BITNE ZA HRVATSKU

Za prijevoz tereta prema istoku iz dalmatinskih luka bitna je izgradnja i puštanje u promet unske pruge jer bitno skraćuje, za 200 km, ako se gleda od Splita, Šibenika, Zadra i Knina prema istočnoj Mađarskoj, Srbiji i Slovačkoj.

ZAKLJUČAK

Koridor X bio je zanimljiv za vrijeme Jugoslavije jer je bio dugačak preko 1000 km od Slovenije do kraja Makedonije i to je bio jedini put iz Europe na Bliski istok željeznicom. Moramo se sjetiti da nije bilo željezničke poveznice između Rumunjske i Bugarske što je koristilo JŽ-u. Isto tako Luka Rijeka je bila zanimljiva jer su Mađarska, Čehoslovačka i Poljska bile iza željezne zavjese, a pristup na svjetsko tržište su imale preko nesvrstane Jugoslavije. Raspadom Jugoslavije raspao se JŽ na republičke željezničke uprave tako da je ŽTP Zagreb postao HŽ – Hrvatske željeznice.

Veći dio lokomotiva je već tada istrčao kilometre za kapitalni remont što se pokušalo sa serijom 661 u novu lakšu seriju za sporedne pruge 2043. Počela je zamjena napajanja kontaktnog voda na pruzi Zagreb – Rijeka pa su dvije lokomotive za istosmjernu struju serije 1061 rekonstruirane u novu seriju 1161 za rad pod monofaznim naponom. Sve rekonstrukcije radile su domaće tvornice Končar Električne Lokomotive i TŽV Gredelj.

Osamostaljenjem Hrvatske HŽ-Hrvatske željeznice su u hrvatskim mjerilima ostale veliko poduzeće s

		<p>oko 42000 zaposlenih, ali za europske razmjere pogotovo u omjeru na austrijske, njemačke, francuske ili španjolske željeznice HŽ je bio patuljak zanimljiv za preuzimanje jer je bio na koridoru X.</p> <p>Razdvajanjem HŽ-a djelatnosti su podijeljene tako da svi mogu raditi gotovo sve.</p> <p>Da bi se ostvarila Strategija kako je predlaže projekt Zelena Hrvatska potrebna je koordinacija svih sudionika prijevoza od luka do željeznice sa svim svojim kapacitetima. Dužnost željeznice je osigurati dovoljan broj lokomotiva i vagona svim lukama kako one ne bi trebale angažirati druge željezničke operatere. Isto tako treba snažno utjecati na izgradnju pruga kako bi se povećala brzina vlakova i skratilo vrijeme transporta što posredno dovodi do boljeg iskorištenja vagona i smanjenju troškova. Izgradnja pametnih lokomotiva koje pametno troše energiju u vuci mogu se smanjiti troškovi vuče više od 30%.</p> <p>Strategija ako se prihvati prema prijedlogu kako ga predlaže projekt Zelena Hrvatska zapošljava preko 21000 radnika u svim djelatnostima.</p>	
8.	<p>Prof. dr. sc. Davor Brčić, Zavod za gradski promet Fakulteta prometnih znanosti</p>	<p>U popis kratica dodati SUMP (engl. Sustainable Urban Mobility Plan) – Plan održive urbane mobilnosti, hrv. POUM</p> <p>Glavni prioriteti sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti - osim pobrojanih prioriteta potrebno je dodati (str. 22);</p> <ul style="list-style-type: none"> – promjena načinske raspodjele motoriziranih načina putovanja smanjenjem udjela korištenja 	<p>Prijedlog vezan uz dodavanje kratice POUM (Plan održive urbane mobilnosti) u Popis kratica Strategije prometnog razvoja se prihvaća te će konačni tekst Strategije biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Prijedlog vezan uz dodavanje glavnih prioriteta sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti se djelomično prihvaća u dolje</p>

		<p>osobnih motornih vozila,</p> <ul style="list-style-type: none"> – reorganizacija sektora gradskog, prigradskog i regionalnog u legislativnom i organizacijskom smislu, – razvoj Planova održive urbane mobilnosti i Planova poboljšanja sigurnosti u cestovnom prometu <p>Primjedba 1 - Cilj 4 (str. 55) u tekst ubaciti da je zbog navedenih problema u gradskom prometu nužna izrada „Planova održive urbane mobilnosti“ (SUMP) kako bi se postigli sinergijski efekti.</p> <p>Primjedba 2 - U točki 3.2.5 Ključni pokazatelji uspješnosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (str. 68):</p> <ul style="list-style-type: none"> – u tekstu Mobilnost i infrastruktura; četvrta točka „Do 2050. godine potrebno je povezati sve zračne luke osnovne mreže sa željezničkom mrežom, po mogućnosti brzo,.....“ – preambiciozan cilj koji nije utemeljen na prijevoznoj potražnji – primjedba na „Ključni pokazatelji uspješnosti strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske“ (strane 69 – 72) – ciljne vrijednosti primjerice cilj 1b – ciljna vrijednost; „10% povećanje korištenja javnog prijevoza (autobusom, željeznicom, vodnim putem) u odnosu na korištenje privatnih automobila“ – ciljna vrijednost nije jednoznačno označena (koji podatak je referentan?) – slično i u ciljne vrijednosti ciljeva 2b – 2d – 	<p>navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„.....</p> <ul style="list-style-type: none"> • povećanje održivosti sustava reorganizacijom sektora u organizacijskom i legislativnom smislu, uvođenjem Ugovora o javnim uslugama u skladu s Uredbom (EK) br. 1370/2007, unapređenjem učinkovitosti sustava održavanja, smanjenjem utjecaja na okoliš i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti sustava. <p>Ostali prijedlozi se ne prihvaćaju jer su već sadržani u navedenim glavnim prioritetima sektora.</p> <p>Primjedba br. 1 tj. prijedlog dopune opisa cilja br. 4 se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„..... Podrška javnom prijevozu i alternativnim vidovima prijevoza treba početi s političke razine obvezivanjem na uspostavljanje prioriteta tih vrsta prometa te istodobnim ograničavanjem uporabe osobnih automobila, naročito u gradskim središtima. Također, Planovi održive gradske mobilnosti izraditi će se za sve regije i veće gradove, ističući podršku javnom prijevozu i alternativnim vidovima prijevoza. Primjereni komplet putničkih prava treba popratiti široku uporabu zajedničkih vrsta prijevoza.“</p>
--	--	---	---

		<p>ciljna vrijednost nije jednoznačno označena</p> <ul style="list-style-type: none"> – u ciljnoj vrijednosti za cilj 3a – 80% populacije unutar 1 km od veze javnim prijevozom s regionalnim centrom (centrima) - rok 2030. godina – mišljenja smo da je cilj previše ambiciozno postavljen za ciljnu godinu. <p>Primjedba 3 - U sektoru Gradski, prigradski i regionalni promet (lista mjera str. 88/89)</p> <p>U.9 Reorganizacija sektora – osim jedinstvenog administrativnog prometnog tijela na nacionalnoj razini i jedinstvenih prometnih uprava zaduženih za promet u različitim funkcionalnim regijama potrebno je i unutar lokalne i regionalne uprave formirati odjel za mobilnost i transport.</p> <p>U.18 Reorganizacija prometa – osim izgradnje više pješačkih zona u gradskim područjima, biciklističkih staza za svakodnevnu vožnju, uvođenja javnih biciklistički sustava dodati i uvođenje shema ograničavanja pristupa (npr. zelene zone / zone sa smanjenim emisijama ispušnih plinova i naplata zagušenja – congestion charging), izradu plana dostavnog prometa, izradu gradskog plana sigurnosti prometa, izradu plana mobilnosti za škole i tvrtke, te poticanje zajedničke vožnje „carpooling“.</p> <p>Mjeru U.22 Pregled/ažuriranje lokalnih/regionalnih Glavnih planova (Masterplan) razdvojiti na dvije mjere (opise mjera preraditi da se prva odnosi na regiju, a druga na grad/gradsku aglomeraciju)</p> <p>Novi nazivi mjera:</p>	<p>Primjedba br. 2 vezana uz Ključne pokazatelje uspješnosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske se ne prihvaća uz sljedeće obrazloženje:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 1. alineja navodi EU cilj, a ne cilj Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske. – Ostale primjedbe se ne prihvaćaju jer postojeći pokazatelji uspješnosti predstavljaju najpreciznije pokazatelje u odnosu na postojeće podatke. Ključni pokazatelji uspješnosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske revidirati će se sukladno reviziji Strategije u 2016. godini, uzimajući u obzir rezultate Nacionalnog prometnog modela. <p>Primjedba br. 3</p> <p>Prijedlog nadopune mjere U.9 se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„....Takoder, u većim gradovima i/ili aglomeracijama možda će biti potrebno uspostaviti posebne odjele za promet i mobilnost. Postojanje jedinstvenog prometnog tijela na nacionalnoj razini, zaduženog za gradski, prigradski i regionalni promet je ključno za donošenje usklađenog zakonodavnog okvira za sve funkcionalne regije i dobru koordinaciju odluka o prometnom sustavu.“</p>
--	--	--	--

		<p>1. Izrada/ ažuriranje regionalnih planova održive mobilnosti</p> <p>2. Izrada/ ažuriranje Planova održive urbane mobilnosti</p> <p>Analiza podataka pri pozivanju na tvrdnju da strategija treba biti u skladu s prometnom politikom EU (strana 22. i 23.), nedostaju dokumenti koji se odnose na gradsku mobilnost;</p> <ul style="list-style-type: none"> – COM (2013) 913, 2013. – Zajedno prema konkurentnoj gradskoj mobilnosti s učinkovitim iskorištavanjem resursa, Bruxelles, 17.12.2013. – COM (2013) 913, 2013. – Koncept planova održive gradske mobilnosti, Bruxelles, 17.12.2013. 	<p>Prijedlog nadopune mjere U.18 se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„.....Istovremeno će se izgraditi više pješačkih zona te zona s ograničenim pristupom privatnim vozilima u gradskim i stambenim područjima, biciklističke staze za svakodnevnu vožnju, uvest će se javni biciklistički sustavi, a prometni planovi će se izraditi s ciljem prilagodbe posebnim zahtjevima i zahtjevima godišnjih doba.“</p> <p>Predložene izmjene mjere U.22 se ne prihvaćaju s obzirom da nema potrebe za navedenom diferencijacijom na nivou mjere.</p> <p>Primjedba vezana uz Dodatak 1 „Analiza podataka“ se prihvaća te će navedeni dokumenti biti uvršteni u poglavlje 2.1. Dodatka 1 konačnog teksta Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske sukladno prijedlogu predlagatelja.</p>
9.	<p>Nikola Dobroslavić, Davorko Obuljen, Marija Vučković, Stjepko Kovačić, Marina Oreb, Nikša Konjevod, Miho Baće i Ivo Klaić, Dubrovačko-neretvanska županija</p>	<p>Nejasno definiranje prometnog povezivanja unutar Dubrovačko-neretvanske županije i Dubrovačko-neretvanske županije s ostatkom Hrvatske, odnosno Europske Unije.</p> <p>Nepoštivanje potrebe uravnoteženog regionalnog razvoja i razvoja prometa u skladu sa zakonskim propisima RH, kao i ugovorom potpisanim s</p>	<p>Na temelju rezultata analize Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske je utvrdila mjere za postizanje strateških ciljeva. S obzirom da dostupni podaci nisu u potpunosti sveobuhvatni, nije bilo moguće utvrditi i potvrditi sve mjere potrebne za pravilan razvoj prometnog sektora u Republici Hrvatskoj. S obzirom na nedostatak prometnih podataka</p>

		<p>izrađivačem strategije (Contract description).</p> <p>Strategija ne predviđa povezivanje Dubrovnika autocestom, kao dijela jadransko-jonskog pravca, s teritorijem Republike Hrvatske i Europske unije.</p> <p>Strategija ne predviđa povezivanje funkcionalne prometne regije Južne Dalmacije u jedinstvenu regiju putem Pelješkog mosta koji se u svim dosadašnjim studijama definira kao optimalno rješenje.</p> <p>Strategija uopće ne predviđa razvoj željezničkog prometa na području funkcionalne regije Južna Dalmacija.</p> <p>U Strategiji nije adekvatno razrađen pomorski promet za područje funkcionalne regije Južna Dalmacija.</p> <p>U Strategiji je potrebno planirati mjere koje bi jamčile morskim lukama Dubrovnik i Ploče status luka otvorenih za javni promet od osobitog (međunarodnog) značaja.</p> <p>Strategija ne predviđa adekvatno povezivanje prostora unutar Županije:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Korčula - Pelješac – Pelješac – Dubrovnik – Dubrovnik - zračna luka – granica C.G. <p>Strategija ne predviđa povezivanje luke Ploče s prometnim točkama unutar Hrvatske. Zanemaruje se značaj luke Ploče i potrebe definiranja alternativnih mogućnosti razvoja koridora Vc, s obzirom da je on</p>	<p>mjere su podijeljene na tzv. „zelene“ mjere (propisno usklađene sa Strategijom) i „žute“ mjere (nedostaju podaci kako bi se potvrdila očita propisna usklađenost sa Strategijom). Posljedično, trenutno nije moguće uključiti više mjera ili pak drugačije mjere za postizanje strateških ciljeva jer nisu utvrđene kao potrebne, a uzimajući u obzir analizu postojećeg stanja.</p> <p>U slučaju „žutih“ mjera, s obzirom da ih trenutno nije moguće potvrditi, potrebni su dodatni podaci kako bi se mjera potvrdila ili odbacila. Te će se mjere ponovno procjenjivati prilikom revizije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini.</p> <p>Iz navedenih razloga, većina predloženih izmjena se ne prihvaća.</p> <p>Nadalje, Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske vrlo jasno utvrđuje nedostatak teritorijalnog integriteta dijela Dubrovačko-neretvanske županije s ostatkom zemlje kao jedan od glavnih problema te je posljedično definirano nekoliko ciljeva i mjera za rješavanje ovog problema. Stoga, tvrdnja da Strategija ne predviđa povezivanje funkcionalne regije Južna Dalmacija u jedinstvenu regiju putem Pelješkog mosta koji se u svim dosadašnjim studijama definira kao optimalno rješenje, nije prihvaćena. Naime, poglavlje 2.2.3. glavnog dokumenta Strategije, opis cilja 2e te mjera Ro 16 upravo navode tvrdnje koji predlagatelj navodi da nedostaju. Zaključno, Strategija također jasno</p>
--	--	---	---

		<p>dio sveobuhvatne TEN-T mreže (a ne osnovne).</p> <p>Strategija na kvalitetan način predviđa daljnji razvoj zračne luke Dubrovnik, međutim potrebno je u Strategiji usporedno planirati razvoj sekundarnih čvorišta zračnog prometa (manje zračne luke) utvrđene Prostornim planom Dubrovačko-neretvanske županije, te mjesta za prihvat hidroaviona, helidroma i sl.)</p> <p>4.MJERE ZA OSTVARENJE MULTIMODALNIH CILJEVA</p> <p>4.1. MJERE</p> <p>Željeznički promet</p> <p>Željeznice su u DNŽ skromne i potrebno je to naglasiti, jer su daleko ispod švicarskog prosjeka kojim se diči ova Studija uspoređujući dužine željezničke mreže Hrvatske i Švicarske sa 1554 stanovnika po kilometru pruge. Dakle u DNŽ je 22, 5 km željezničke pruge koja je dio koridora 5c i proteže se od Ploča preko Metkovića do bosanskohercegovačke granice. Ona je moderna pruga obnovljena 2003. godine, ali stoji činjenica da je ima 22,5 kilometara sveukupno, odnosno 22,5 kilometara je željezničke pruge od Splita do Prevlake. Treba dodati da je nedavno HŽ ukinuo putnički promet i na toj jedinoj dionici od Ploča do Metkovića tako da južna Hrvatska ne pozna više željeznički putnički promet.</p> <p>Prijedlog Strategije prometnog razvoja govori o željezničkom prometu u Hrvatskoj, ali u odnosu na južnu Hrvatsku ništa. Spominju se različite mjere, ali</p>	<p>navodi važnost Jadransko-jonskog pravca za Republiku Hrvatsku, a mogućnost izgradnje novih cesta definirati će predstudija izvodljivosti.</p> <p>Prijedlog izmjene opisa mjere Ro 11 djelomično se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„.....Koridor Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom u različitim je fazama izgradnje, ovisno o dionici. Izgradnjom ovog koridora povećati će se povezanost zračne luke i grada Dubrovnika...“</p> <p>Prijedlog izmjene kodeksa usklađenosti mjere sa Strategijom iz „žute“ u „zelenu“ se ne prihvaća jer na temelju postojećih i dostupnih podataka nije bilo moguće utvrditi sve specifične potrebe za razvoj ovog pravca.</p> <p>Primjedba vezana uz luku Ploče (poglavlje 2.2.6.Pomorstvo, glavni dokument Strategije) se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>“Daljnji razvoj luka Rijeka i luke Ploče dijelom ovisi o razvoju njihove povezanosti sa željeznicom, stoga je najvažniji projekt u zajedničkom interesu za sektor teretnog pomorskog prometa razvoj i izgradnja željezničkog pravca od Rijeke do Mađarske,</p>
--	--	---	--

		<p>se one isključivo odnose na sjever Hrvatske i željezničko povezivanje Hrvatske unutar i izvan granica. Činjenica da od Splita do granice s Crnom gorom imamo samo 22,5 km ostaje opće prihvatljiva činjenica, logična i opravdana. Opravdana je stoga jer u prijedlogu Studije stoji da zbog velikog stupnja izgrađenosti autocesta, nekoliko zračnih luka, te zbog geomorfoloških karakteristika jadranske obale ovaj se prijevoz čini tehnički nemoguć i neisplativ.</p> <p>Zamjerke na takav stav su višestruke:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prvo, Studija prometnog razvitka RH iz 1999. godine izričito navodi jadransko jonski prometni koridor s jasnim terminima izgradnje pojedinih željezničkih pravaca koji bi povezali cjelokupnu jadransku obalu, a konačno ta Studija prepoznaje logične i razumljive potrebe povezivanja istočne obale Jadrana na željeznički sustav Europe. U toj studiji izričito se navodi jadransko jonski prometni koridor s terminima i fazama gradnje. Ovaj prijedlog Studije je sasvim suprotan. Dapače, željeznički je promet neatraktivan i zbog konfiguracije terena i zbog ostalih modela prijevoza. Pitanje je jesu li izrađivači Strategije iz 1999. bili u krivu kada su predlagali da se do 2038. godine izgradi pruga Perković – Ploče. Čak se zaključuje da nakon 2030. treba raditi na dovršetku tri velika infrastrukturna projekta između kojih je i izgradnja pruge od Ploča do granice s Crnom Gorom. • Jednako tako i niz prometnih stručnjaka, čak akademika primjerice Božićević, Perić ili Kreč iz 	<p>dok je daljnji razvoj željeznice u Bosni i Hercegovini od presudne važnosti za razvoj luke Ploče.“</p> <p>Prijedlog kojim se predlaže da se luka Ploče tretira kao „univerzalna luka“ se ne prihvaća jer je mjera M.9 u skladu s mjerom 2.4.1.2 (<i>Specijalizirati luku Ploče za promet kontejnerskog i rasutog tereta</i>) Strategije pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine koja je 23. srpnja 2014. godine usvojena od strane Vlade Republike Hrvatske.</p>
--	--	--	---

		<p>Hazu-a predlagali su i predlažu, a sve u cilju ostvarenja jadranske orijentacije Hrvatske tzv. Jadransku prugu. Oni ističu da bi Jadranska pruga bila snažna prometna veza za cijelo područje Jadrana, poglavito produljenjem do Grčke i Bliskog istoka. Tako bi se dobila najkraća željeznička veza dijela zapadne Europe s južnom Hrvatskom, Albanijom i Grčkom i preko Makedonije i Bugarske s Bliskim istokom. Osjetno bi se poboljšalo povezivanje Trsta sa Skradom i Dračem u Albaniji, te Solunom i Atenom u Grčkoj.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 28.11.2011. Europska komisija donijela je Bijelu knjigu odnosno Plan za jedinstveni europski prometni prostor – put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojega se učinkovito gospodari resursima. U njoj se navodi da do 2030. godine 30% cestovnog prometa treba preusmjeriti na željeznički i vodeni promet, a do 2050 g. i više od 50%, i u odredbama zaključuje da je za postizanje ovog cilja potrebno razviti odgovarajuću infrastrukturu. • Konačno, a to je vezano uz zamjerke ove Studije obalnoj geomorfologiji dobro je znana praksa kod izgradnje autocesta o kojoj u Studiji ni riječi do Dubrovnika da se prilikom izgradnje autocesta ostavlja s lijeve strane autoceste trasa za energetske dalekovode poput plina, struje, vode ili telekomunikacijske dalekovode, a s desne strane se ostavlja i imovinsko pravno rješava odmah pri izgradnji samih autocesta 50 metara 	
--	--	---	--

		<p>slobodnog prostora budućim prometnim stručnjacima da projektiraju buduće modele prijevoza. Možda željeznica tu ima šansu.</p> <p>Cestovni promet</p> <p>Potrebno je dodati mjeru:</p> <p>"Autocesta Ploče - Dubrovnik"</p> <p>Mjere unutar 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 Jadransko-jonski prometni pravac prema Dubrovniku preko Ploča. Jadransko-jonski pravac koji na teritoriju RH ulazi u osnovnu TEN-T cestovnu mrežu, ima nezamjenjivu ulogu u pretpostavci cjelovitog razvoja mikroregije, jer on može u punoj mjeri iskoristiti gospodarske potencijale, prvenstveno kroz turizam i prateće djelatnosti. Stoga smatramo da je prioritetno potrebno uključiti nastavak izgradnje autoceste A1 do Dubrovnika, čija trasa se prema usvojenim EU dokumentima podudara s Jadransko-jonskim prometnim pravcem (TEN-T days, Tallin, listopad 2013), te bi se istom trebalo osigurati povezivanje dva razdvojena teritorija RH putem mosta Pelješac, koji se pokazao gospodarski kao najprihvatljivije rješenje.</p>	
--	--	--	--

Ro. 11 Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom

Potrebno je izmijeniti naslov mjere tako da glasi:

- „Dubrovnik – Zračna luka Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom“,

Također je potrebno korigirati oznaku kodeksa usklađenosti Strategije iz „žutog“ u „zeleno“ te izmijeniti opis mjere tako da se navede:

„Izgradnjom brze ceste u ovom koridoru povezati će se Dubrovnik sa zračnom lukom, a daljnje studije procijenit će faze dovršenja i vremenski slijed izgradnje do državne granice s Crnom Gorom, kao i potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte.“

Kodeks usklađenosti sa Strategijom označen je žutom bojom, što znači da je potrebno procijeniti prikladnost mjere, odnosno usklađenost sa Strategijom. Međutim, mjera je potrebna i usklađena sa Strategijom. Mjera je usklađena s glavnim ciljevima Strategije kao što su:

- Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama;
- Unapređenje regionalne povezanosti;
- Unapređenje pristupačnosti u putničkom i teretnom prometu.

Realizacija Brze ceste Dubrovnik (Osojnik) – zračna

		<p>luka Dubrovnik - Debeli brijeg je od izuzetnog prometnog značaja jer integrira dubrovačku zračnu i pomorsku luku u prometni sustav Županije i Države, te povezuje glavninu turističkih kapaciteta s gradom Dubrovnikom i zračnom lukom Dubrovnik. Stoga je potrebno kodeks usklađenosti označiti zelenom bojom, što znači prikladnost mjere i usklađenost sa Strategijom.</p> <p>Ro. 16 Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu.</p> <p>U popisu mjera za rješavanje cestovne izoliranosti i nepovezanosti funkcionalne prometne regije južna Dalmacija koja se definira u Strategiji, a posebno nakon stupanja RH u schengenski prostor, navodi se mjera Ro.16 „<i>Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu</i>“.</p> <p>Iako se u Strategiji predlažu mjere, a ne nominiraju projekti, ipak se za ostala područja RH, odnosno ostale funkcionalne regije, navode konkretne aktivnosti na razvoju prometne mreže. Stoga je potrebno u Strategiji navesti alternative povezivanja hrvatskog juga s ostatkom hrvatskog teritorija, te jasno uvrstiti za povezivanje Dubrovnika, osobito nakon pristupanja RH Schengenu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - autocestu Ploče – Dubrovnik kao dio sveobuhvatne TEN-T mreže i Jadransko-jonskog prometnog pravca; - most Pelješac za kojeg je studija predizvodivosti pokazala da se radi o najboljem rješenju za povezivanje Dubrovnika, odnosno 	
--	--	---	--

		<p>DNŽ, s RH i EU;</p> <ul style="list-style-type: none"> - brzu cestu preko Pelješca koja bi zaobišla teritorij BiH (pristupne ceste mostu Pelješac). <p>Most Pelješac se nalazi na trasi Jadransko-jonskog prometnog pravca te povezuje Ploče i Dubrovnik i osigurava povezanost i cjelovitost teritorija Republike Hrvatske i Europske Unije. Stoga je njegova izgradnja ključna kako bi Jadransko-jonski prometni pravac prolazio teritorijem država članica, čime je ispunjen uvjet ulaganja sredstava u razvoj i izgradnju prometnica na teritoriju EU.</p> <p>Smatramo da izgradnja Mosta Pelješac po svojoj važnosti i značenju kako u lokalnom tako i u državnom smislu, kao i samoj usklađenosti s dokumentima i strategijama EU, ima prednost pred mjerom Ro.1 „Povezivanje mostom kod Gradiške“, pogotovo jer se u objašnjenju ove mjere navodi cestovni koridor „Mađarska granica-Virovitica-Okučani-bosansko-hercegovačka granica (Stara Gradiška)“, a koji nije identificiran unutar TEN-T osnovne mreže, odnosno TEN-T sveobuhvatne mreže, a za razliku od Mosta Pelješac na Jadransko-jonskom prometnom pravcu. Stoga ne sporimo potrebu izgradnje Mosta Stara Gradiška, ali je neophodno potrebno naglasiti da u Strategiji prometnog razvoja RH, izgradnja Mosta Pelješac mora biti neupitna.</p> <p>Također u strategiji su kao mjere navedeni prometni pravci od Zagreba prema Sisku, Virovitici i Koprivnici, kao i Podravska magistrala (Ro.5, Ro.6 , Ro.7, Ro.9) koji se isto tako ne nalaze unutar</p>	
--	--	--	--

		<p>definirane TEN-T mreže (osnovne i sveobuhvatne), te se stoga postavlja pitanje o usklađenosti s dokumentima EU, odnosno budućoj mogućnosti financiranja ovih projekata iz sredstava EU.</p> <p>Ro 18. Sekundarna i tercijarna sanacija cesta i povezivanje.</p> <p>Mjera je nedostatna i ne pokriva zadane ciljeve u Strategiji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unapređenje regionalne povezanosti na kopnu - Unapređenje regionalne povezanosti prema otocima/s otoka/među otocima. <p>Potrebno je jače istaknuti značaj unapređenja sekundarne i tercijarne mreže koja se oslanja na osnovne cestovne pravce. Na području Dubrovačko-neretvanske županije uz brzu cestu Dubrovnik - zračna luka Dubrovnik i brzu cestu preko Pelješca s mostom Pelješac potrebno je navesti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rekonstrukciju pelješke ceste D 414 s izgradnjom obilaznica naselja, - Most (uronjeni tunel) Pelješac – Korčula s pristupnim cestama na Pelješcu i Korčuli, - Rekonstrukciju i uređenje cesta na otocima (Otočni program). <p>Realizacijom ovih pravaca skratilo bi se vrijeme putovanja od zračne luke Dubrovnik do Dubrovnika, te od Dubrovnika do važnih turističkih centara na Pelješcu i Korčuli. Činjenica je da 60% turista koji posjećuju Dubrovačko-neretvansku županiju dolazi</p>	
--	--	---	--

		<p>preko zračne luke Dubrovnik. Unapređenje ovih cestovnih pravaca uvjet je za gospodarski razvoj Pelješca i Korčule. Također bi se ostvarila neprekinuta veza s dolinom Neretve u smislu prometa turista, roba i usluga. Povezala bi se i sada izolirana područja Županije sa županijskim središtem i lokalnim razvojnim središtima, što je preduvjet za zaustavljanje negativnih demografskih i gospodarskih trendova na ovim područjima.</p> <p>Zračni promet</p> <p>Strategija je kvalitetno definirala daljnji razvoj zračne luke Dubrovnik, međutim potrebno je u tablici Mjere – zračni promet za zračnu luku Dubrovnik navesti potrebu izgradnje novog terminala kako bi se omogućio neometan daljnji razvoj zračne luke, koja je od velikog značaja za Dubrovačko-neretvansku županiju i Republiku Hrvatsku. Primjerice, za Zračnu luku Zagreb navodi se potreba izgradnje novog terminala, a za Zračnu luku Dubrovnik takav se prioritet u nacrtu strategije ne navodi, iako je Zračna luka Dubrovnik već napravila sve potrebne radnje kako bi se njezino širenje financiralo iz EU fondova.</p> <p>Također je potrebno dodati novu mjeru:</p> <p>„Razvoj drugih zračnih luka“</p> <p>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</p>	
--	--	---	--

		<p>zračnog, cestovnog i pomorskog prometa.</p> <p>Strategijom prostornog uređenja RH predviđena je izgradnja manjih (tercijarnih) zračnih luka na većim otocima: Hvaru, Korčuli, Visu, Mljetu, Lastovu, 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, Lastovo).</p> <p>Pomorski promet</p> <p>U Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014-2030, za zaključiti je da pomorski promet nije adekvatno razrađen. Naime, more kao resurs stoljećima je uvjetovalo održivi razvoj, gospodarstvo, trgovinu te u drugoj polovici dvadesetog stoljeća razvoj turizma. More je bilo i ostalo sveopći generator cjelokupnog razvoja.</p> <p>Svojim položajem i administrativnom podjelom Dubrovačko-neretvanska županija i danas je najvećim dijelom „morska“, u prilog čega govori i činjenica da je ukupna površina Županije 9 272,37 km² od čega 7 489,88 km² čini morski dio.</p> <p>Pripadno more Dubrovačko-neretvanske županije čini dakle 80.78% površine županije odnosno 23% ukupnog mora Republike Hrvatske.</p>	
--	--	---	--

		<p>Iako je Dubrovačko neretvanska od granice s Crnom gorom do svoje zapadne granice duga nešto manje od 130 km, njena obalna linija iznosi 1024,63 km.</p> <p>Otoci Mljet, Korčula, Lastovo, te poluotok Pelješac (smatran otokom) čine 44 % kopnene površine Županije, dok je akvatorijalni dio koji pripada toj skupini otoka znatno veći.</p> <p>Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014-2030 iznimno malo analizira more kao resurs, u smislu povezivanja linijama, izgradnje operativnih obalnih područja, a sve kao sastavnica intermodalnog transporta koji bi se trebao razvijati na području Županije, a nadalje uklopljen u prometne smjernice Republike Hrvatske.</p> <p>Naime, za razvoj otočnog dijela Županije od osobite je važnosti izgradnja mosta Pelješac-kopno koji bi svojim položajem donio gospodarski prosperitet ovih područja te istovremeno postao generator razvoja daljnjih cestovno-pomorskih pravaca.</p> <p>Strategija tek u točki 2.2.6. Pomorstvo, donekle analizira ove činjenice utvrđujući da je:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Republika Hrvatska oslonjena je na Jadransko more čime joj je osiguran izlaz na Sredozemno more, te ju ujedno čini otočno najrazvedenijoj u regiji, – Republika Hrvatska hrvatskim lukama preveze nešto više od 12 milijuna putnika godišnje, dok je pod hrvatskom zastavom registrirano oko 120.000 brodova, 	
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> – Hrvatsku flotu čine 1.245 brodova od čega ih je 10 % u međunarodnoj plovidbi, – na području Županije nalaze se dvije luke međunarodnog značaja i to Dubrovnik i Ploče, te smo mišljenja da je izuzetno važno zadržati njihov status. Uporište tome je daljnji razvoj intermodalnog pristupa osobito spajajući te dvije luke kvalitetnim cestovnim pravcem s ukomponiranim mostom Pelješackopno kao bitnom napredovanju u prometu putnika i roba za otočni dio Županije, čime bi se osigurala bitna ekonomska konkurentnost tog dijela. <p>Naime, postojeća cestovna te pomorska mreža dovodi u krajnje nepovoljan položaj otoke Lastovo, Mljet, poluotok Pelješac te Korčulu kao tradicijskog nositelja otočnog gospodarstva osobito brodogradnje te u novije vrijeme medicinskog turizma.</p> <p>S obzirom da je Luka Ploče razvrstana kao točka naznačena u TEN-T-smjernicama, kao spojna točka na koridor Vc, osobito je važno u strategiju uvrstiti spoj luke (grada) Ploče s lukom (gradom) Dubrovnikom, kako cestovno tako i kvalitetnim pomorskim linijama.</p> <p>Strategija utvrđuje da se promet morem obavlja u okviru obalnog linijskog prometa, da je ključni faktor upravo javni prijevoz te navodi (s čime se slažemo) da je razvoj obalnog linijskog prometa važan kako bi se zaštitilo otočko stanovništvo i izjednačili uvjeti za gospodarski razvoj otoka i priobalja, međutim ne</p>	
--	--	---	--

		<p>predlažu se mjere na koji način bi se to trebalo osigurati.</p> <p>Navedene mjere nisu dostatne, odnosno apsolutno su uopćene na način da predviđaju:</p> <ul style="list-style-type: none"> – specijalizaciju luka u skladu s mogućom potražnjom, – povećanje održivosti sustava reorganizacijom sektora, unaprjeđenje učinkovitosti održavanja, smanjenje utjecaja na okoliš i uvođenje mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti sustava, – unaprjeđenje pristupa lukama i njihovo povezivanje s drugim prijevoznim sredstvima kako bi se potaknuo razvoj intermodalnog prometa <p>Činjenica jest da Županija u svom sastavu ima 2 luke međunarodnog značaja, 7 luka županijskog značaja te 76 luka lokalnog značaja, te je nužno unutar postojećih luka imati jasne strateške planove koje se tiču akvatorijalnog dijela kako bi se precizirale pomorske linije podijeljene na putničke i robne a oslonjene na cestovne pravce.</p> <p>Napominjemo da je ovo osobito važno analizirati u smislu novonastalih okolnosti ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju.</p> <p>Naime, europska pravna regulativa na drugačiji način percipira model koji se je održavao posljednjih desetljeća osobito u vidu isplate potpora za brodarske kompanije te je prijeko potrebno izraditi modalitet</p>	
--	--	---	--

		<p>održavanja linija duž obale, te spajajući lokalna lučka područja koja bi uvjetovala održivost otoka.</p> <p>Danas ne postoji povezivanje kopna s otocima i otoka međusobno – iako je većina gospodarskih aktivnosti usmjerena ka turizmu te je neophodno potrebno definirati mrežu plovnih putova.</p> <p>Putnici iz zračne luke koji se ne zadrže u Dubrovniku gosti su Lastova, Korčule, Pelješca, Mljeta i Neretve koji su zbog izduženog oblika županije na velikoj udaljenosti od županijskog centra, pa putnik iz Europe koji za dva sata dođe u eksklavu EU - DNŽ potom treba 5 sati do krajnjeg odredišta na Korčuli tj. Vele Luke ili za Lastovo treba još dodatnih 24 sata s obzirom na redovni autobusni i pomorski promet.</p> <p>Za DNŽ je rješenje povezati otoke s županijskim središtem.</p> <p>LUKA PLOČE</p> <p>U tablici Pomorski promet među mjerama se definiraju:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Specijalizacija riječke luke za kontejnerski promet, tekuće terete i LNG, te - Specijalizacija luke Ploče za kontejnerske i rasute terete. <p>Shvaćajući 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</p>	
--	--	--	--

		<p>financiranje središnje državne i Svjetske banke. Naime, u luci Ploče se razvija i projekt izgradnje novog terminala za tekuće terete.</p> <p>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 tijeka 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.</p> <p>U poglavlju Pomorstvo (str. 36.) piše:</p> <p><i>„Od najvećeg zajedničkog interesa za pomorski promet je razvoj ili rekonstrukcija željeznice od Rijeke do Mađarske; također, željeznički razvoj u Bosni je od velike važnosti za razvoj luke Ploče;“</i></p> <p>Gornji tekst u nacrtu treba promijeniti u sljedeće:</p> <p><i>„Od najvećeg zajedničkog interesa za pomorski promet su razvoj ili rekonstrukcija željeznice od Rijeke do Mađarske i željeznički razvoj u Bosni i</i></p>	
--	--	---	--

Hercegovini zbog razvoja luke Ploče.“

Među definiranim ciljevima Strategije je Poboljšanje prometne povezanosti i koordinacije sa susjednim zemljama. Predlaže se da se unutar podcilja *Poboljšanje dostupnosti međunarodnog teretnog prometa* (uključujući tranzit) definiraju međunarodni koridori čiju bi izgradnju i/ili rekonstrukciju strategijom trebalo posebno podržati; među njima koridor Vb (dio osnovne TEN-T mreže) i koridor Vc (dio sveobuhvatne TEN-T mreže). Pojedinačno navođenje koridora je posebno potrebno zbog isticanja pronalaženja alternativnih mogućnosti za koridore koji nisu dio osnovne TEN-T mreže.

Dalje, pod ciljem *Poboljšanje dostupnosti teretnog prometa unutar Republike Hrvatske*, definiraju se točke na kojima je potrebno raditi po funkcionalnim regijama; predlaže se da u podcilju *Poboljšanje dostupnosti teretnog prometa Južna Hrvatska (Dubrovnik)* piše: Poboljšanje dostupnosti teretnog prometa Južna Hrvatska (Ploče – Dubrovnik), kao što je, primjerice za funkcionalnu regiju Središnja Dalmacija napisano Zadar-Split, čemu, također, treba dodati Ploče. Luka Ploče je razvojno povezana s razvitkom tržišta, industrije i infrastrukture u BiH, no to ne znači da ne treba poticati njezin razvoj i povezanost s drugim prometnim točkama unutar Hrvatske; mogućnost takve povezanosti proizlazi iz aktualnog pisanja Strategije jadransko-jonske makroregije koja bi mogla potaknuti završetak izgradnje jadransko-jonskog cestovnog pravca, unatoč tome što ni ovaj pravac nije dio prioritete

		<p>europske mreže u ovom trenutku.</p> <p>Ostvarivanje bolje unutarnje povezanosti pozitivno bi utjecalo na povećanje prometa preko luke Ploče i njezinu smanjenu ovisnost o strateškim planovima i gospodarskim oscilacijama u BiH. Kako je u tijeku izrada nacrtu strategije jadransko-jonske makroregije od strane Europske Unije, pored neprijeporne nacionalne važnosti ovog projekta, od osobite je važnosti uvrštavanje završetka autoceste do Dubrovnika u sve strateške dokumente u Hrvatskoj koji će, moguće, služiti kao podloga za izradu jadransko-jonske strategije.</p> <p>Među pobrojanim mjerama i opisima mjera za Željeznički promet, u potpunosti je ispušteno 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.</p>	
10.	<p>Igor Čižmek, Ravnatelj, Zavod za prostorno uređenje Brodsko-posavske županija</p>	<p>Kroz SWOT analize profilirani su glavni ciljevi predmetne Strategije, a u kontekstu BPŽ isti se svode na:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu / s posebnim akcentom na luku Brod te komunikacijske pravce (srednjeeuropska os sjever-jug i jugoistočna komunikacija, uključujući rijeku Savu i željeznički spoj u pravcu sjever-jug), – Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija 	<p>Primjedba vezana uz nedostatak Strategije u smislu ne upuštanja u analizu pojedinačnih vrijednosti projekata se ne prihvaća sa sljedećim obrazloženjem.</p> <p>Naime, metodologija korištena prilikom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske temelji se na analizi trenutnog stanja prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, na temelju postojećih podataka s ciljem utvrđivanja potreba. Na temelju rezultata analize postavljeni su ciljevi te mjere za postizanje tih ciljeva. Poveznica između strateško planskog dokumenta</p>

		<p>sa susjednim zemljama,</p> <ul style="list-style-type: none"> – Eliminiranje uskih grla na granicama, za što je nužno pripremiti Plan i Program, – Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu / realizacijom nedostajućeg dijela autoceste Vc, prema Bosni i Hercegovini, – Unapređenje željezničke mreže u pravcu sjever-jug te osiguranje čvorišta/prihvatnih točaka za teret/ (vrata u Europsku uniju!!) Prioritet je dovršiti dijelove glavnih željezničkih koridora koji nedostaju. – Regulacija rijeke Save u kontekstu podizanja ranga plovnosti, kao i izgradnja kanala Dunav-Sava. <p>Na stranici 58. Predmetne Strategije treba u drugom pasosu dodati i adekvatno naglasiti značaj cestovne poveznice autoceste s lukom Brod/ Istočna vezna cesta (jednom rečenicom).</p> <p>Izražavamo zadovoljstvo i sve pohvale predlagaču ove Strategije u pogledu određenja navedenog u poglavlju 3.2.4. (str.62) Usklađenost s drugim strategijama RH, gdje autorski tim inzistira na dosljednosti i usklađenosti strateških procesa (nužno objedinjenih i ozakonjenih Prostornim planom RH), iz kojih bi proizašli sektorski akcijski planovi!</p> <p>Analiza ključnih pokazatelja uspješnosti Strategije, u poglavlju „Mobilnost i infrastruktura“ projicira prelazak više od 50% cestovnog prometa na željeznički i riječni u slijedećih 30-ak godina, što</p>	<p>i projekata (uključujući i identifikaciju dostupnih i potrebnih resursa za njihovu implementaciju) provodi se u procesu programiranja za različite izvore financiranja. Također, Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske je krovni dokument strateških smjernica razvoja prometnog sustava u cjelini, a prijedlozi predlagatelja sastavni su dio operativnih planova razvoja pojedinih prometnih sektora npr. Nacionalni program željezničke infrastrukture itd.</p> <p>Nastavno na navedeno, prijedlog naglašavanja značaja cestovne poveznice autoceste s lukom Slavonski Brod (istočna veza) se ne prihvaća jer isto već obuhvaćeno mjerama I.5 “Razvoj Luke Slavonski Brod (TEN-T osnovna mreža)” i I.9 “Interoperabilnost, pristupačnost drugim vidovima prometa”. Također, naveden prijedlog nadopune podrazumijeva konkretan projekt, a metodologija izrade Strategije je takva da ista definira ciljeve i mjere tj. ne obuhvaća projekte.</p>
--	--	---	--

		<p>ukazuje na dobro odabrane strateške ciljeve (gledano s aspekta BPŽ).</p> <p>Potom su na str.75 taksativno navedene „mjere“ s pobližim opisom za svaku ponaosob.</p> <p>Nedostaje poveznica teksta na tabelarni prikaz. Preglednosti radi napisati Naslov ili slično/ uvodnik s opisom strukture tabelarnog prikaza.</p> <p>Popis pozicija koje su od važnosti za BPŽ:R 20, R 34, R 35,Ro.3, Ro.14, 1.2, 1.5, 1.9, .</p> <p>Slijedi matrica koja povezuje ciljeve i mjere, gdje su, u prethodnoj rečenici znakovima označene aktivnosti, navedene i pozicionirane.</p> <p>Suštinski nedostatak ove, inače vrlo opsežne i studiozno obrađene, strateške studije, počiva u činjenici kako se izrađivač nije upustio u analizu pojedinačnih vrijednosti navedenih projekata (pa bile to i vrlo široko postavljene aproksimacije), a potom i artikulaciju prioriteta, s nositeljima aktivnosti! Dakle, potrebno je izraditi preliminarnu novčanu bilancu i definirati redoslijed mjera, kao i nositelje aktivnosti /ili izraditi Akcijski plan provedbe Strategije (s istim parametrima), u roku od npr. 90 dana.</p> <p>To bi trebalo negdje u ovoj Strategiji nužno navesti. Na isti način kao i „mjere“. Tablično. U protivnom, višegodišnje iskustvo na provedbi nedorečenih dokumenata govori da će sve ostati na nivou dobre ideje i pristojno složenog literarnog uratka. Na žalost.</p>	
--	--	---	--

<p>11.</p>	<p>Prof.dr. sc. Sadko Mandžuka, Zavod za inteligentne transportne sustave Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu Znanstveno stručna udruga ITS Hrvatska</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 mogućnosti ITS-a u području sigurnosti prometa, učinkovitosti prometnog sustava (zagušenja prometa), ekologiji (emisije), zaštiti učesnika i prometne infrastrukture i sl. U međuvremenu je i u Republici Hrvatskoj pokrenut čitav niz aktivnosti u ovom području. Posebno treba istaknuti uvođenje ITS-a u Zakon o cestama te usvajanje Nacionalnog programa za razvoj i uvođenje inteligentnih transportnih sustava (ITS) u cestovnom prometu za razdoblje od 2014. do 2018. Godine. U predloženoj Strategiji ovaj koncept je 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 nedostatno odgovarajućih ITS usluga. Dakle, strategija nije korisnički orijentirana što je pogrešan pristup. Ovdje se ipak radi o Strategiji prometa, a ne Strategiji prometne infrastrukture.</p> <p>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</p>	<p>Primjedba vezana uz izostavljanje koncepta Inteligentnih transportnih sustava iz Strategije prometnog razvoja se ne prihvaća uz obrazloženje u nastavku, ali će biti uzeta u obzir prilikom revizije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini.</p> <p>Inteligentni transportni sustavi (ITS) sastavni su dio Strategije prometnog razvoja te su uključeni u nekoliko ciljeva i mjera za postizanje strateških ciljeva. ITS nije uvijek izrijeком spomenut, ali opis cilja i/ili mjera podrazumijeva korištenje ITS-a. Zbog nedostatka podataka, nije moguće biti precizniji u definiranju korištenja ITS-a u ovoj fazi izrade Strategije.</p> <p>Primjedba vezana uz Cilj 1a se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„.....Kako bi se uspješno riješilo pitanje eliminacije uskih grla na granicama, potrebno je uspostaviti ispravne mehanizme koordinacije sa susjednim zemljama. Također, vrlo je važno pripremiti plan za utvrđivanje i eliminiranje uskih grla na granicama jer će rješavanje ovih problema ojačati ulogu Hrvatske kao tranzitne zemlje u pogledu međunarodne mobilnosti, posebno u odnosu na prijevoz roba, s pozitivnim učinkom na gospodarstvo. ...“</p> <p>Prijedlog uvođenja novog cilja pod nazivom „Uspostava Nacionalnog centra za upravljanje prometnom“ se ne prihvaća jer je pitanje</p>
------------	--	--	---

		<p>zaseban sektor s potrebnim analizama.</p> <p>Str 43. 3.2.1. Opći cilj Strategije prometnog razvoja</p> <p>Navedene su „intervencije ... Strategije“ bez ikakvog strategijskog redoslijeda. U ovakvim dokumentima redoslijed pojedinih nabiranja 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.</p> <p>Str. 46. 3.2.2. Definicija multimodalnih ciljeva</p> <p>Ovo poglavlje se poziva na SWOT analizu koja slijedi, a ista nema nikakve veze s multimodalnošću, nego predstavlja SWOT analizu ukupnog prometnog sustava RH. Termin multimodalnost nije jednostavni skup svih prometnih sektora, nego organizacije njihove moguće interakcije i transoperabilnosti.</p> <p>Str. 50. Cilj 1: Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama</p> <p>U naslovu cilja je naznačena „koordinacija“, a nigdje se dalje u podciljevima ne spominje. Koordinacija između pojedinih nacionalnih prometnih sustava je veoma važan EU cilj. U tom smislu i RH treba formirati svoj „Nacionalni centar za upravljanje prometom“. To bi trebao biti jedan od ključnih ciljeva (kroz odgovarajuće mjera) ove strategije.</p> <p>Str 72. 6d Unapređenje sigurnosti prometnog sustava</p> <p>Kao ciljna vrijednost navedeno je „smanjenje žrtava u nesrećama“. Ovakav pokazatelj nije dobro definiran i nije stručno utemeljen. Uobičajeno se u</p>	<p>centraliziranog upravljanja prometom sastavni dio nekoliko mjera te će se dodatno i detaljnije analizirati prilikom revizije Strategije prometnog razvoja u 2016. godini.</p> <p>Primjedba vezana uz Ključne pokazatelje uspješnosti Strategije tj. ciljnu vrijednost cilja 6d se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„...“50% smanjenje smrtno stradalih i ozlijeđenih u cestovnom prometu“</p> <p>„...“ % smanjenja smrtno stradalih i ozlijeđenih u cestovnom prometu“</p> <p>Primjedba vezana uz mjeru U.10 se prihvaća te će opis mjere u konačnom tekstu Strategije prometnog razvoja biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p>
--	--	---	--

		<p>sigurnosti cestovnog prometa koriste tri pokazatelja (1. smrtno stradali, 2. povrijeđeni 3. samo materijalna šteta). U odgovarajućim dokumentima EU kao ciljni pokazatelji se koriste prva dva pokazatelja poboljšanja sigurnosti u cestovnom prometu. Osim toga, ove pokazatelje treba uskladiti s EU ciljevima u ovom vremenskom periodu, kao i odgovarajućim HR dokumentom „Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa“.</p> <p>Str 75 - mjere</p> <p>Redoslijed mjera ne odražava nikakvu prioritetnost što je „Conditio sine qua non“ svake strategije. Mišljenja sam da se na mjerama i njihovom prikazu mora još puno poraditi. Tu se naprosto nema što parcijalno navoditi primjedbe, kompletan popis mjera treba kvalitetnije prikazati!</p> <p>str 88, Mjera U.10:</p> <p>Termin „inteligentnih prometnih sustava“ treba zamijeniti s „inteligentnih transportnih sustava“.</p>	
12.	<p>Željko Mitrović, dipl. ing, Promet d.o.o. Split</p>	<p>PRILOG ZA PRIMJEDBU I.</p> <p>Na stranici 16 Glavne knjige (izdanje br.9 konačni nacrt) Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, u poglavlju „Lokalni“ stoji za Grad Split 19 lokalnih i 25 prigradskih autobusnih linija.</p> <p>Trebalo bi stajati:</p> <p><i>Grad Split ima najrazvijeniji lokalni javni prijevoz u regiji s 44 lokalne linije (gradske) i 25 prigradskih autobusnih linija.</i></p>	<p>PRILOG ZA PRIMJEDBU I.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 2.1.4.2., alineja „Lokalni“ glavnog teksta Strategije se prihvaća te će konačni tekst Strategije prometnog razvoja biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>PRILOG ZA PRIMJEDBU II.</p> <p>Primjedba vezana uz Dodatak 1 Strategije prometnog razvoja RH (Analiza podataka),</p>

		<p>PRILOG ZA PRIMJEDBU II.</p> <p>Na stranici 80 (Dodatak I – Analiza podataka) Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, prva alineja glasi:</p> <p>„Javni gradski prijevoz odvija se prvenstveno autobusima u vlasništvu Društava koji posluju u gradskoj zoni...“</p> <p>Trebalo bi stajati:</p> <p><i>„Javni gradski komunalni prijevoz na području Grada Splita odvija se isključivo vozilima (autobusima) komunalnog Društva Promet d.o.o. Split“.</i></p> <p>Društvo Promet d.o.o. Split u vlasništvu je lokalnih samouprava na području kojem pruža usluge (5 gradova i 11 općina).</p> <p>Najveći udjel u vlasništvu ima Grad Split sa 65,4 % udjela.</p> <p>Drugi komercijalni prijevoznici u regiji koji obavljaju županijski linijski prijevoz su:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Promet Makarska – Autopoduzeće Imotski – Autotrans Brač – Čazmatrans Hvar <p>Na stranici 82 pasus 1. i 2. treba izmijeniti.</p> <p>Trebalo bi pisati:</p> <p><i>„Cjelokupni dnevni javni komunalni prijevoz prema i</i></p>	<p>poglavlje 6.1., str. 80 se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„Javni gradski komunalni prijevoz na području Grada Splita odvija se isključivo vozilima (autobusima) komunalnog Društva Promet d.o.o. Split. Društvo Promet d.o.o. Split u vlasništvu je lokalnih samouprava na području kojem pruža usluge tj. 5 gradova i 11 općina. Najveći udio u vlasništvu ima Grad Split s 65,4% udjela.</p> <p>Ostali komercijalni prijevoznici u regiji koji obavljaju županijski linijski prijevoz su:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Promet Makarska, – Autopoduzeće Z d.o.o. Imotski, – Autotrans Brač d.o.o. te – Čazmatrans Hvar d.o.o.“ <p>Primjedba vezana uz Dodatak 1 Strategije prometnog razvoja RH (Analiza podataka), poglavlje 6.1., str. 82 (odlomci 1 i 2) se prihvaća te će konačni tekst Strategije prometnog razvoja biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Primjedba vezana uz Dodatak 1 Strategije prometnog razvoja RH (Analiza podataka), poglavlje 6.1., str. 82 (odlomci 3, 4 i 5) se prihvaća u dolje navedenom obliku::</p>
--	--	--	--

		<p><i>od Grada Splita preveze 34.631 putnika (isključivo Promet d.o.o. Split). Ovoj broju treba pridodati i 1.500 putnika dnevno drugih prijevoznika za oba smjera prometovanja. To ukupno čini 36.131 putnika na lokalnim i prigradskim linijama prema i iz Grada Splita.“</i></p> <p>Na stranici 82 pasus 3.,4. i 5. treba izmijeniti.</p> <p>Trebalo bi pisati:</p> <p><i>„Temeljem dnevnih putovanja izračunali smo da se godišnje (251 radni dan / 52 subote i 62 nedjelje) na linijama prema Splitu i iz Splita preveze 11.187.855 putnika. Njihova dnevna raspodjela dana je u prikazu 22. (Broj putnika i instaliranih kapaciteta), gdje su iskazana glavna čvorišta tog dijela prijevoza. Ako od ukupnog broja putnika u komunalnom prijevozu (gradskom i prigradskom) koji iznosi za 2009.g. 35.390.888 putnika, oduzmemo 11.187.855 putnika na pravcima prema Splitu, ostaje da se u samom gradu preveze 24.203.033 putnika i to unutar granica prve tarifne zone tj. granice Grada Splita (Dujmovača i Sirobuja).“</i></p>	<p>„Na temelju dnevnih putovanja izračunato je da se godišnje (251 radni dan/52 subote i 62 nedjelje) na linijama prema Splitu i iz Splita preveze 11.187.855 putnika. Prikaz br. 22 (broj putnika i instaliranih kapaciteta) daje njihovu dnevnu raspodjelu, a iskazuje i glavna čvorišta tog dijela prijevoza.</p> <p>Ako od ukupnog broja putnika u komunalnom prijevozu (gradskom i prigradskom) koji za 2009. godinu iznosi 35.390.888 putnika oduzmemo 11.187.855 putnika na pravcima prema Splitu, ostaje da se u samom gradu preveze 24.203.033 putnika i to unutar granica prve tarifne zone tj. granice Grada Splita (Dujmovača i Sirobuja).“</p>
13.	<p>Dražen Vinšćak, Tomislav Hozjan, Ivan Vuković, HŽ Infrastruktura d.o.o.</p>	<p>OPĆENITO</p> <p>Smatra se da nacrt strategije mora cjelovito obraditi i svaki pojedini prometni sustav (za željezničku infrastrukturu to znači da moraju biti obuhvaćene željezničke pruge za međunarodni, regionalni i lokalni promet na cijelom teritoriju Republike Hrvatske, svaka skupina sa svojim projektima i ciljevima), te obuhvatiti dugoročne razvojne ciljeve vezane uz novu izgradnju, nadogradnju i</p>	<p>OPĆENITO</p> <p>Navedene primjedbe se ne prihvaćaju uz obrazloženje u nastavku</p> <p>Proces izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske provodi se u nekoliko faza tj. izradi sektorskih prometnih strategija (faza koja je završila u srpnju 2013.), spajanju sektorskih prometnih strategija u jedinstven i integriran dokument Strategije prometnog</p>

		<p>modernizaciju, ali i potrebe sustavnog održavanja i periodične obnove zbog dotrajalosti te zadržavanja funkcionalnosti i nužnih uvjeta za siguran promet. Isto tako, nužno je na odgovarajući način obraditi povezanost i međusobnu uvjetovanost pojedinih prometnih sustava, s naglaskom na dugoročnu percepciju razvoja.</p> <p>Navedeno je potrebno zbog toga što se osnovni i strateški ciljevi ne mogu postići u vremenskom razdoblju koje ova Strategija obrađuje. Zbog toga bi bilo dobro da se za prometne sustave najprije definiraju dugoročni ciljevi, a da se nakon toga razrađuje provedba u odnosu na vremensko razdoblje i funkcionalne regije koje Strategija obuhvaća.</p> <p>U dijelu Strategije koji se odnosi na Sektor gradske, prigradske i regionalne mobilnosti trebalo bi u većoj mjeri uključiti željeznicu, u onim regijama i čvorištima gdje ona može biti učinkovita u ostvarivanju ciljeva.</p> <p>KOMENTARI NA POJEDINE DIJELOVE NACRTA STRATEGIJE KOJI SE ODNOSU NA ŽELJEZNIČKI SUSTAV</p> <p>Budući da je tekst Strategije izvorno napisan na engleskom jeziku potrebno je provjeriti i ispraviti prijevode stručnih izraza. Tako se u dijelu teksta navodi „očuvanje tračnica“ umjesto „održavanje željezničkih pruga“.</p> <p>U cijelom dokumentu naziv „osnovna mreža“</p>	<p>razvoja RH (dokument za koji je provedena javna rasprava) te pripadajuću joj Stratešku procjenu utjecaja na okoliš, Nacionalni prometni model (faza započela u svibnju 2014. godine) te reviziji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini na temelju rezultata Prometnog modela te analize prometnih podataka koji nedostaju i načina njihovog prikupljanja. Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) biti će potpuni nacionalni strateški dokument prometnog sektora koji se temelji na kompletnim i točnim prometnim podacima, a kao takav je osnova prometnog planiranja i financijski opravdanih i racionalnih ulaganja u sve segmente prometa u Republici Hrvatskoj.</p> <p>KOMENTARI NA POJEDINE DIJELOVE NACRTA STRATEGIJE KOJI SE ODNOSU NA ŽELJEZNIČKI SUSTAV</p> <p>Primjedba vezana uz pogrešno terminološko navođenje „tračnica“ umjesto „željezničkih pruga“ se prihvaća te će ispravni termin biti uvršten u sva tri dokumenta Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Primjedba vezana uz pogrešno terminološko navođenje „osnovne mreže“ umjesto „središnje mreže“ se ne prihvaća. Naime, sukladno UREDBI (EU) br. 1315/2013 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 11. prosinca</p>
--	--	--	--

		<p>potrebno je promijeniti u „središnja mreža“.</p> <p>U točki 2.2 . navodi se da je koridor RH1 sastavni dio osnovne TEN-T mreže što nije točan podatak. Dio koridora nalazi se u središnjoj mreži i to pruge M101 DG - S. Marof- Zagreb Gk i M102 Zagreb Gk - Dugo Selo, dok se pruge M103 Dugo Selo - Novska, M104 Novska - Tovarnik - DG i M303 Strizivojna-Vrpolje - Slavonski Šamac- DG nalaze u sveobuhvatnoj mreži.</p> <p>Mjere koje se odnose na željezničku infrastrukturu u dijelu su općenite i ne uvažavaju dosadašnje projekte obnove, modernizacije i nadogradnje željezničke mreže. Ne navode se rokovi u kojima bi se trebali izvesti pojedini zahvati na dionicama željezničkih pruga predviđeni mjerama.</p> <p>U dijelu mjera kao razlog za njihova provođenje navode se ograničene brzine koje su uglavnom posljedica zaostatka u provedbi obnove željezničkih pruga, pri čemu je na pojedinim navedenim dionicama obnova u tijeku ili je predviđena u 2014. i 2015., pa će sva ta ograničenja brzine biti ukinuta. Općenito, u mjerama bi trebalo razlikovati uzroke nedostataka, pri čemu se neki mogu otkloniti samo obnovom postojećih pruga bez zahvata na rekonstrukciji trase, za razliku od dijela željezničkih pruga čija projektirana trasa ne dozvoljava povećanje brzina ili povećanje korisnih duljina kolosijeka u kolodvorima, pa su na njima potrebne vrlo opsežne rekonstrukcije ili izgradnja potpuno novih pružnih dionica.</p> <p>U mjerama se navode samo pojedinačni izdvojeni</p>	<p>2013. godine o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU, Poglavlje I. Opća načela, članak 1., stavak 2, ispravan termin je „osnovna mreža“.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 2.2.2. glavnog dokumenta Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„Na teritoriju Republike Hrvatske međunarodni koridori u smislu željezničke mreže definirani su Odlukom Vlade Republike Hrvatske o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 03/14):</p> <ul style="list-style-type: none"> • RH1. TEN-T osnovna i sveobuhvatna mreža (Paneuropski koridor X), Salzburg – Solun, • RH2. TEN-T Mediteranski koridor (Paneuropski koridor Vb), Budimpešta – Rijeka te • RH3. TEN-T sveobuhvatna mreža (Paneuropski koridor Vc), Budimpešta – Ploče. <p>Primjedbe vezane uz mjere se djelomično prihvaćaju uz obrazloženje u nastavku. Samo dio prijedloga za izmjene i dopune opisa nekoliko mjera iz sektora željeznica koji se odnose na netočnost podataka se prihvaćaju. Ostali prijedlozi se ne prihvaćaju iz nekoliko razloga. Naime, nije moguće biti</p>
--	--	--	---

		<p>zahtjevi vezani uz interoperabilnost, iako je u konačnici svugdje potrebno ispuniti zahtjeve interoperabilnosti u cjelini.</p> <p>Budući da su sve željezničke pruge na koridorima RH1 i RH2 već sada osposobljene za masu po osovini od 22,5 Uo, to nije potrebno navoditi kao cilj u mjerama koje se odnose na te željezničke pruge.</p> <p>Mjera R.1 - Radi se o kratkoj željezničkoj pruzi koja najvećim dijelom prolazi urbaniziranim područjem gradova Zagreba i Zaprešića, pa su time u velikoj mjeri ograničene i mogućnosti njenog unapređenja. Treba napomenuti da se sadašnja ograničenja brzine uvjetovana dotrajalošću mogu otkloniti obnovom (planirani radovi u 2015 . i 2016. godini).</p> <p>Mjera R.2 - Treba napomenuti da je izrada projektne dokumentacije za ishođenje dozvola za modernizaciju i izgradnju drugog kolosijeka/nove dvokolosiječne pruge na pojedinim dijelovima dionice Hrvatski Leskovac - Karlovac u tijeku. Pogrešno se navodi da je ovaj dio pruge uglavnom jednokolosječan jer je on u cijelosti jednokolosječan.</p> <p>Mjera R.3 - Nisu navedene različite aktivnosti na pojedinim dijelovima pruge (izrada studija i projektne dokumentacije), kao i potreba da se cjelovito sagleda dionica s obzirom na to da je dio te dionice u funkciji povezivanja Zagreba sa Splitom, Šibenikom i Zadrom, a da za povezivanje s Rijekom i budućom potencijalnom lukom na otoku Krku (nalazi se u Prostornom planu Primorsko-goranske županije) postoji više opcija. Treba napomenuti da se sadašnja ograničenja brzine uvjetovana dotrajalošću mogu</p>	<p>precizniji u opisu nekih mjera s obzirom na raspoložive podatke, neke od predloženih izmjena nisu točne, svrha mjere nije u potpunosti shvaćena, te u konačnici, dok studija izvodljivosti nije završena i prihvaćena od strane Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, neispravno je tvrditi da nisu potrebne daljnje studije za detaljnije definiranje mjere.</p> <p>Primjedba vezana uz mjeru R.2 djelomično se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„... Trenutno je ovaj dio pruge M202 jednokolosječan, što ograničava potencijal za povećanjem kapaciteta....“.</p> <p>Primjedba vezana uz mjeru R.3 djelomično se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„...Analiza pokazuje da se ovaj dio koridora koji povezuje Zagreb i Rijeku uglavnom koristi za teretni promet. Trenutno je ovaj dio pruge M202 jednokolosječan i elektrificiran, pri čemu na nekim dijelovima ograničenje brzine iznosi 50 km/h...“</p> <p>Primjedba vezana uz mjeru R.5 djelomično se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p>
--	--	---	--

		<p>otkloniti i obnovom (planirani radovi u 2014., 2015. i 2016 . godini). Pogrešno se navodi da je ovaj dio pruge uglavnom jednokolosiječan jer je on u cijelosti jednokolosiječan.</p> <p>Mjera R.4 - Pogrešno se navodi da modernizacija Luke Rijeka utječe na putnički prijevoz budući da je to luka namijenjena većinom manipulaciji tereta, a predviđeni zahvati u srednjoročnom razdoblju odnose se na izgradnju kontejnerskih terminala. Postojeća pruga ostat će pruga za mješoviti promet, s velikim udjelom teretnog prometa za lučke terminale na području grada Rijeke. Nije uzeta u obzir dovršena Studija okvirnih mogućnosti za modernizaciju i izgradnju drugog kolosijeka i stajališta za prigradski promet na dionici Škrljevo - Rijeka - Šapjane. Nadogradnjom drugog kolosijeka na dionici Škrljevo - Rijeka - Jurdani omogućit će se odgovarajuće povećanje kapaciteta za planirani putnički i teretni prijevoz na području željezničkog čvora Rijeka.</p> <p>Mjera R.5 - Nisu točno navedene dvokolosiječne i jednokolosiječne dionice. Pruga M102 je u potpunosti dvokolosiječna, a pruga M201 je jednokolosiječna. Za dionicu Dugo Selo - Križevci ishodene su dozvole za izgradnju drugog kolosijeka i u tijeku je međunarodno javno nadmetanje za izvođenje radova na izgradnji drugog kolosijeka, pa nije potrebna izrada nikakvih dodatnih studija.</p> <p>Mjera R.6 - Treba napomenuti da se sadašnja ograničenja brzine uvjetovana dotrajalošću mogu otkloniti obnovom (planirani radovi u 2014. i 2015 . godini). Pogrešno se navodi da je ovaj dio</p>	<p>„...Analiza pokazuje da su u ovom dijelu koridora prigradska putovanja većinom vezana uz Dugo Selo (15.568 putničkih vlakova u 2012. godini) i Križevce (11.516 putničkih vlakova u 2012. godini). Trenutno je pruga M102 dvokolosiječna, a pruga M201 jednokolosiječna do Križevaca...“</p> <p>Primjedba vezana uz mjeru R.6 djelomično se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„...Analiza pokazuje da je ovaj dio koridora koji spaja Zagreb i Rijeku s istočnom Europom preko Mađarske najvažniji za teretni promet te djelomično i za prigradski promet. Mađarska trenutno radi na dodatnom razvoju ovog koridora (razvoj mreže Gysev i Szekesfehervar - razvoj pruge Boba). Trenutno je ovaj dio pruge M201 jednokolosiječan i elektrificiran, pri čemu na nekim dijelovima ograničenje brzine iznosi 80 km/h...“</p> <p>Primjedba vezana uz mjeru R.9 djelomično se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„Pruga M303 dio je sveobuhvatne TEN-T mreže u Hrvatskoj, a Slavonski Šamac granični je prijelaz osnovne željezničke mreže s Bosnom i Hercegovinom...“</p>
--	--	--	---

		<p>pruge uglavnom jednokolosiječan jer je on u cijelosti jednokolosiječan. S obzirom na to da je izrada projektne dokumentacije za ishođenje dozvola za modernizaciju i izgradnju drugog kolosijeka na dionici Križevci- Koprivnica - Državna granica u tijeku, nisu potrebne dodatne studije.</p> <p>Mjera R.7 - S obzirom na to da je pruga Zagreb Gk - Dugo Selo već navedena u mjeri R.5, mjeru bi trebalo svesti na prugu M103 Dugo Selo - Novska (koja je dio sveobuhvatne mreže). S obzirom na to da je izrada projektne dokumentacije za ishođenje dozvola za modernizaciju i izgradnju drugog kolosijeka na pruzi Novska - Dugo Selo u tijeku, nisu potrebne dodatne studije.</p> <p>Mjera R.8 - Navedena dionica nalazi se na željezničkog pruzi M104 Novska - Tovarnik - Dg, a ne na željezničkoj pruzi M105. Treba napomenuti da je u tijeku nadmetanje za izradu projektne dokumentacije za modernizaciju i obnovu dionice Okučani - Vinkovci, da je modernizacija i obnova dionice Novska - Okučani pri kraju te da je modernizacija i obnova dionice Vinkovci - Tovarnik - Državna granica završena. Zbog toga nije potrebna izrada dodatnih studija.</p> <p>Mjera R.9- Pogrešno se navodi da je pruga M303 dio osnovne mreže, jer je ona dio sveobuhvatne mreže. Kao prioritetni zahtjev navesti modernizaciju i elektrifikaciju pruge Osijek - Strizivojna-Vrpolje radi odgovarajućeg povezivanja Osijeka sa Zagrebom preko koridora RH1.</p> <p>Mjera R.10 - S obzirom na to da je izrada projektne</p>	<p>DODATAK I.</p> <p>Primjedba vezana uz točku 1.2.3. se prihvaća te će konačni tekst Dodatka 1 Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Primjedba vezana uz tablicu br. 9 se prihvaća te će naziv predmetne tablice u konačnom tekstu Dodatka 1 Strategije prometnog razvoja biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Primjedba vezana uz tablicu br. 10 se prihvaća. Podaci se odnose na 2013. godinu te će isto biti navedeno u nazivu tablice konačnog teksta Dodatka 1 Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Primjedba vezana uz tablicu br. 15 se prihvaća. Podaci se odnose na 2013. godinu te će isto biti navedeno u nazivu tablice konačnog teksta Dodatka 1 Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Primjedba vezana uz tablicu br. 20. se ne prihvaća jer ista navodima u kolonama diferencira podatke za putnički i teretni prijevoz. Podaci se odnose na 2012. godinu kako i navodi naziv tablice.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 6.2. se prihvaća te će konačnom tekstu Dodatka 1 Strategije prometnog razvoja podaci biti ažurirani sukladno</p>
--	--	---	---

		<p>dokumentacije za modernizaciju i elektrifikaciju pruge Vinkovci - Vukovar u tijeku, nisu potrebne dodatne studije.</p> <p>Najvažniji zahvat je elektrifikacija.</p> <p>Mjera R.16 - Treba napomenuti da je u tijeku izrada tehničke dokumentacije do razine idejnog projekta za cijelu željezničku mrežu, a prema prioritetima za uvođenje sustava GSM-R i ETCS te središnjeg upravljanja prometom na pojedinim dijelovima mreže.</p> <p>Mjera R.17 - Trebalo bi definirati konkretne prioritete za elektrifikaciju neelektrificiranih željezničkih pruga.</p> <p>Mjera R.18 - Potrebno je odvojiti obnovu od modernizacije i definirati konkretne prioritete za modernizaciju ostalih željezničkih pruga za međunarodni promet te pruga za lokalni i regionalni promet odnosno definirati odvojene mjere za pojedine kategorije pruga.</p> <p>Mjera R.19 - Mjeru je potrebno jasnije definirati u kontekstu integriranog prijevoza putnika.</p> <p>Mjera R.20 - Novi ranžirni kolodvori u Hrvatskoj za sada sigurno nisu potrebni. Mjeru bi trebalo jasnije definirati i odrediti prioritete.</p> <p>DODATAK I.</p> <p>U točki 1.2.3. potrebno je prikazati osim tablično, i grafički ulaganja u 2013. godini budući da su ona iznosila 1.387.737 .000 kn, a grafički nije obrađeno. Navedeno utječe na cijeli dokument, odnosno nacrt</p>	<p>navedenoj Odluci Vlade.</p> <p>DODATAK II.</p> <p>Primjedba se ne prihvaća jer spomenuti podaci nisu navedeni u Strategiji prometnog razloga Republike Hrvatske.</p>
--	--	---	--

		<p>Strategije.</p> <p>Tablica 9. odnosi se na prikaz kapaciteta željezničkih pruga, a ne „Postotak ostvarenog prometa u odnosu na kapacitet pruge" kako se navodi u naslovu tablice.</p> <p>Tablica 10. nejasno je na koju godinu se odnose podatci, budući da 2014. godina još nije završila. Da li se to odnosi na 2013. godinu ili neku prije, potrebno je navesti.</p> <p>Tablica 15. nejasno je za koju godinu se odnose podatci budući da 2014 . godina još nije završila. Da li se to odnosi na 2013. godinu ili neku prije, potrebno je navesti.</p> <p>Tablica 20. nejasno je koji podatci se odnose na putnički, a koji na teretni prijevoz, a nije navedeno niti za koju godinu. Ako se podatci navedeni u ovoj tablici ne odnose na istu godinu, kao u tablicama 10 i 15, tada je podatke potrebno uskladiti radi usporedbe.</p> <p>U točki 6.2. kod opisa stanja u gradu Osijeku navode se netočni podatci o željezničkim prugama koje prolaze, započinju ili završavaju u gradu Osijeku. Isto je potrebno ispraviti prema Odluci o razvrstavanju željezničkih pruga NN 03/14 .</p> <p>DODATAK II.</p> <p>U točki 1.1.3. Stanje infrastrukture - Dodatak II navode se netočni podatci. Od željezničkih pruga u funkciji i, na 28% ukupne duljine kolosijeka , a ne na 12,2% najveća dopuštena brzina veća je 100 km/h ili</p>	
--	--	---	--

		veća.	
14.	Edo Meštanek, dipl.iur, direktor, Promet d.o.o. Split	<p>Primjedba – prijedlog na točku načina povećanja financijske održivosti javnog gradskog, prigradskog i regionalnog prometa.</p> <p>I. Glavna knjiga izdanje 9., konačni nacrt, str.88., točka U.12 i U.13</p> <p>U prilogu obrasca dat je prijedlog mogućeg načina financiranja javnog gradskog, prigradskog i regionalnog prijevoza tj. koncepta „FREE usluga javnog prijevoza“.</p> <p>Razvoj i unapređenje javne usluge javnog gradskog i prigradskog prijevoza-poticanje korištenja javnog gradskog i prigradskog prijevoza-koji će omogućiti „FREE uslugu javnog prijevoza“ te neograničeno, slobodno korištenje javnog prijevoza. Posljedice navedenog su: održiva i moderna prometna povezanost, unapređenje i poboljšanje usluge javnog prijevoza, smanjenje zagušenja u prometu i problemi vezani uz pronalazak parkirnih mjesta, smanjivanje zagađenja, povećanje energetske učinkovitosti „zeleno življenje“ i zaštita okoliša, poboljšanje zdravlja te pozitivan učinak.</p> <p>Model financiranja: Naša je ideja uspostaviti model po kojem bi se svim građanima starijim od 18 godina određeno županije, odnosno cijele Republike Hrvatske, odredila mjesečna naknada za javni prijevoz u svrhu potpuno neograničenog i slobodnog korištenja istog. Prema našim izračunima (odnos broja građana i troškova javnog prijevoza) mjesečna obveza može</p>	<p>Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske po prvi puta u povijesti strateškog planiranja prometnog sektora na nacionalnom nivou uveden je sektor javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti. Glavnim prioritetima navedenog sektora te strateškim ciljevima i pripadajućim mjerama, Strategijom je definiran razvoj i unapređenje javne usluge javnog gradskog i prigradskog prijevoza te se potiče korištenje istog.</p> <p>Međutim, navedeni prijedlog nije prihvaćen jer na temelju postojećih dostupnih podataka nije moguće detaljnije razmatrati navedeni prometni sektor. Pri izradi Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske razmatran je model koje predlaže predlagatelj, ali tek prilikom revizije Strategije u 2016. godini kada će biti dostupno više podataka ili na temelju posebnih studija, ovaj će se koncept detaljnije analizirati.</p>

		biti prihvatljiva i korisniku i davatelju usluge autobusnog prijevoza.	
15.	Ljubica Herceg, Direktorica Sektora Hrvatska gospodarska komora, Sektor za promet i veze	<p>Republika Hrvatska jedinstvena je država u Europi po svojim prirodnim i geografskim obilježjima. To je jedina država središnje Europe koja je i panonska i mediteranska, a ujedno spaja jugoistok Europe i Malu Aziju. Leži na tri paneuropska koridora: prvi se prostire zapadnom Europom ka Crnome moru (X), drugi od istočne Europe i Baltika prema Mediteranu (V), te treći, Dunavski plovni put koji počinje u Njemačkoj, a završava u Ukrajini i na svom putu prolazi kroz još 8 država (VII), a postaje sve važniji zbog preopterećenja sjevernih koridora.</p> <p>Pojedinačni projekti u razvoj transportne infrastrukture (autoceste u većini) moraju se povezati s razvojem ostale prometne infrastrukture (željeznica, luke, zračne luke, logistički centri i dr.) kako bi dobili jednu modernu transportnu mrežu koja će poboljšati ukupni prometni značaj Republike Hrvatske na regionalnoj i europskoj razini te skrenuti robne tokove. Mogućnosti za strana ulaganja i investicije u ovaj drugi dio infrastrukture su vrlo velike te bi u budućnosti mogle pretvoriti Hrvatsku u važnog gospodarskog subjekta Srednje i Jugoistočne Europe te Mediterana.</p> <p>Luka Rijeka najznačajniji je prometni resurs Republike Hrvatske. Ovdje Sjeverni Jadran duboko ulazi u europski kontinent i tom području gravitira više od 200 mil. stanovnika u zaleđu. Luka Rijeka, za razliku od ostalih sjevernojadranskih luka, ima</p>	<p>Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske podupire održivi razvoj u sektoru prometa kroz, između ostalog, povećanje intermodalnog i multimodalnog prometa kao što predlagatelj navodi u komentaru.</p> <p>Potrebno je istaknuti da se metodologija korištena prilikom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske temelji na analizi trenutnog stanja prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, na temelju postojećih podataka s ciljem utvrđivanja potreba. Na temelju rezultata analize postavljeni su ciljevi te mjere za postizanje tih ciljeva. Poveznica između strateško planskog dokumenta i projekata (uključujući i identifikaciju dostupnih i potrebnih resursa za njihovu implementaciju) provodi se u procesu programiranja za različite izvore financiranja.</p> <p>Neki od projekata i mjera istaknutih u ovom komentaru su već uključeni u Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske. Razlog neuključivanja ostalih u Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske u ovoj fazi izrade je taj što navedena pitanja nisu istaknuta kao relevantna u trenutno izvršenoj analizi na temelju postojećih podataka.</p> <p>Naposljetku, proces izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske provodi se u</p>

		<p>prirodnu zaštitu od kvarnerskih otoka i duboko pristupno more (60m) koje omogućava uplovljavanje i najvećih brodova što nema nijedna druga jadranska luka. Sve te prednosti mogle bi pozicionirati luku Rijeka kao glavnu luku za uvoz robe s dalekog istoka i Mediterana u srednju Europu te važnu izvoznju luku za srednju Europu.</p> <p>Povezivanje luke Rijeke s lukom Vukovar na Dunavu cestovnim, željezničkim i vodnim putem moglo bi pretvoriti oba grada u glavna prometna čvorišta Srednje Europe, a osmišljavanje tog strateškog prometnog pravca objedinilo bi niz već postavljenih i djelomično realiziranih pojedinačnih projekata u nacionalni pothvat. U tu kategoriju ulaze sljedeći pojedinačni projekti koji samo zajednički donose najveće učinke:</p> <ul style="list-style-type: none"> • izgradnja nove luke Vukovar, • izgradnja/dogradnja luke Osijek, • izgradnja luka Belišće i Donji Miholjac na Dravi, • izgradnja Kanala Dunav-Sava, • izgradnja/dogradnja luke Slavonski Brod, • dogradnja luke Sisak(opcija je izgradnja nove luke Sisak-Crnac), • regulacija i uređenje Save za plovidbu od Siska do Beograda, • izgradnja nizinske pruge Zagreb-Rijeka sa željezničkim čvorištima Zagreb i Rijeka (uključujući tunel kroz Učku i izgradnju željezničke veze s Istrom i Trstom), • izgradnja nove luke Rijeka-otok Krk 	<p>nekoliko faza tj. izradi sektorskih prometnih strategija (faza koja je završila u srpnju 2013.), spajanju sektorskih prometnih strategija u jedinstven i integriran dokument Strategije prometnog razvoja RH (dokument za koji je provedena javna rasprava) te pripadajuću joj Stratešku procjenu utjecaja na okoliš, Nacionalni prometni model (faza započela u svibnju 2014. godine) te reviziji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini na temelju rezultata Prometnog modela te analize prometnih podataka koji nedostaju i načina njihovog prikupljanja. Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) biti će potpuni nacionalni strateški dokument prometnog sektora koji se temelji na kompletnim i točnim prometnim podacima, a kao takav je osnova prometnog planiranja i financijski opravdanih i racionalnih ulaganja u sve segmente prometa u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Prijedlog uključenja cjevovodnog transporta i elektroničkih komunikacija u Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske nije prihvaćen jer isti nisu dio prometa, a samim time ni predmet Strategije.</p>
--	--	--	--

		<p>(uključujući novi željeznički most na Krku),</p> <ul style="list-style-type: none"> • rekonstrukcija i dogradnja pruge na koridoru X od Zagreba do Vinkovaca, • rekonstrukcija pruge Vinkovci-Vukovar, • rekonstrukcija pruge Zagreb-Botovo na koridoru V, • regulacija i uređenje rijeke Kupe za plovidbu od Siska do Karlovca, • izgradnja luke Karlovac te • izgradnja novog mosta na rijeci Muri zaobilaznica naselja Mursko Središće. <p>Multimodalni koridori, a ujedno i multimodalni transport osnovni su preuvjeti efikasnog obavljanja svih prometnih aktivnosti kao i aktivni promotori gospodarskog i prometnog razvitka, a time i kreatori bogatstva u svim gospodarskim sektorima. Dobro organizirani i strukturirani prometni sustav javlja se kao posredan i neposredan pokretač gospodarske aktivnosti i time efikasan čimbenik prometnog i gospodarskog uključenja Hrvatske u Europsku Uniju.</p> <p>Republika Hrvatska kao europska zemlja ima niz geoprometnih predispozicija za aktivniju prometnu ulogu u Europi. To je prostorno mala Srednjoeuropska država koja zbog položaja, teritorijalne razvedenosti, pripadajućeg joj morskog akvatorija, te podunavskog pojasa može razvijati razmjerno složen, široko razvijen i između pojedinih prometnih grana koordiniran sustav. Ali nažalost, prometni sustav Republike Hrvatske još uvijek nije sposoban suočiti se s konkurentskim pritiskom tržišnih snaga unutar Europske Unije.</p>	
--	--	--	--

		<p>Tranzitna uloga Hrvatske dolazi do izražaja valorizacijom dva osnovna pravca: longitudinalni koji povezuje Zapadnu i Srednju Europu s njezinim jugoistokom i dalje s Bliskim istokom i ostalim dijelom Azije, te transverzalni koji povezuje Baltičko more preko srednjeg Podunavlja s Jadranskim morem.</p> <p>Cjevovodni prijevoz i telekomunikacije svakako trebali biti uključeni u strategiju koji zajedno sa svim vidovima prijevoza čine cjelinu koja sinergijskim djelovanjem stvara najveće gospodarsko-ekonomske učinke. Strategija, kao najzrelija do sada u svom operativnom provođenju mora voditi računa o:</p> <ul style="list-style-type: none"> • operativno provođenje mora voditi računa o ograničenjima koja nameće okruženje, • voditi računa o prirodi procesa rasta našeg gospodarstva, • uskladiti dugotrajne strukturne odrednice s razvojem poljoprivrede, turizmom, razvojem otoka te predstojećom promjenom energetske tokova sa pravca istok-zapad na jug-sjever, • hodogram operativnog provođenja usklađivati sa specifičnostima konteksta jer se okruženja razlikuju po mogućnostima i ograničenjima. <p>Preuzimanje primjera drugih zemalja bez potpunog razumijevanja konteksta koji im je omogućio da budu uspješne (ili ih je pretvorio u neuspjeh) ne može rezultirati pozitivnim učincima. Razumijevanje konteksta omogućava uvijek postojanje varijacija originalne politike (ili potpuno drugačije politike)</p>	
--	--	---	--

		razvoja koje će uspješnije polučiti željene učinke temeljem poznavanja i uvažavanja lokalnih okolnosti	
16.	<p>Vojko Obersnel, gradonačelnik, dr.sc.Nataša Zrilić, Savjetnica gradonačelnika za razvoj i gospodarstvo, Grad Rijeka</p>	<p>U Strategiju prometnog razvoja treba uvesti pojam Riječkog prometnog pravca i objasniti njegov značaj za prometni i gospodarski razvoj Republike Hrvatske.</p> <p>Pojedinačne primjedbe na poglavlje 2.1.3.</p> <p>Ad 2.1.3.1.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.1.3.1./str. 12- navesti broj stanovnika Grada Rijeke (128.624 stanovnika po zadnjem popisu) • 2.1.3.1./str. 13 - umjesto termina „zaleđe“ jasno naznačiti da je Ličko-senjska županija uključena u regiju Sjeverni Jadran • 2.1.3.1./str. 13- zadnji odlomak: ne slažemo se s konstatacijom da su „turističke atrakcije zaleđa skromne“ – uz NP Plitvička jezera, treba navesti i Gorski kotar • 2.1.3.1./str. 14 - dopuniti: „<i>Lokalni prijevoz u Gradu Rijeci provodi Energetska strategija EU (strategiju 20x20x20) prelaskom autobusa na prirodni plin u cilju zaštite okoliša</i>“ <p>Ad 2.1.6.3.</p> <p>2.1.6.3./str. 19 - SWOT/Sjeverni Jadran – primjedbe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pod Snage – dodati: <i>Globalna konkurentnost Luke Rijeka,</i> • pod Prilike – napomena: demografski podaci pokazuju nepovoljnu demografsku sliku, 	<p>Primjedba vezana uz uvođenje pojma „Riječki prometni pravac“ u Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske se prihvaća te će isti biti uvršten u konačni tekst Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Sve primjedbe vezane uz poglavlje 2.1.3.1. se prihvaćaju te će konačni tekst Strategije prometnog razvoja biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Ad 2.1.6.3.</p> <p>Sve primjedbe vezane uz poglavlje 2.1.6.3. se prihvaćaju te će konačni tekst Strategije prometnog razvoja biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • pod Prilike – umjesto: Prometni razvoj Rijeke – treba staviti: <i>razvoj Riječkog prometnog pravca.</i> 	
17.	<p>Marko Šego, dipl. ing. Darko Meštrović, direktor Plovput d.o.o.</p>	<p>Glavni tekst Strategije prometnog razvoja</p> <p>Stranica V, tablica Popis kratica: uvrstiti kraticu „<i>GMDSS - Svjetski pomorski sustav za pogibelj i sigurnost</i>“.</p> <p>Stranica 36, poglavlje 2.2.6. Pomorstvo: iza teksta „... te je jedna od najrazvedenijih obalnih regija u Europi“ ispred točke dodati tekst „<i>s uređenim i označenim pomorskim plovnim putovima.</i>“</p> <p>Stranica 37, poglavlje 2.2.6. Pomorstvo: iza teksta „... uključujući i onečišćenje mora.“ dodati novu rečenicu „<i>U skladu sa Svjetskim pomorskim sustavom za pogibelj i sigurnost (GMDSS) organizirana je pomorska radijska služba bdijenja.</i>“</p> <p>Stranica 41, poglavlje 2.2.9. Zaključci SWOT analize, tablica 5 Opća SWOT analiza prometnog sektora Republike Hrvatske, SNAGE: dopuniti točku 2 tako da glasi „<i>Postojanje morske obale, uređenih i označenih pomorskih plovnih putova i unutarnjih plovnih putova</i>“.</p> <p>Stranica 85, poglavlje 4.1. Mjere, tablica Pomorski promet, Oznaka M.5, Mjera Plovnost: iza teksta „...te je jedna od najrazvedenijih obalnih regija u Europi“ ispred točke dodati tekst „<i>s uređenim i označenim pomorskim plovnim putovima.</i>“</p> <p>Stranica 87, poglavlje 4.1. Mjere, tablica Pomorski promet, Oznaka M.31, Mjera Razvoj koncepta održavanja: dopuniti prvu rečenicu tako da glasi</p>	<p>Glavni tekst Strategije prometnog razvoja</p> <p>Primjedba vezana uz uvođenje kratice "GMDSS - Svjetski pomorski sustav za pogibelj i sigurnost" u popis kratica se ne prihvaća jer se termin ne navodi u tekstu Strategije.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 2.2.6., str. 36 se ne prihvaća jer je predmetna rečenica uklonjena iz konačnog teksta Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 2.2.6., str. 37 se ne prihvaća jer je tekstem Strategije već obuhvaćena tematika traganja i spašavanja.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 2.2.9., str. 41 se ne prihvaća iz razloga što je predmetna rečenica zamijenjena prikladnijom u konačnoj verziji Strategije.</p> <p>Primjedba vezana uz opis mjere M.5. se prihvaća te će opis mjere u konačnom tekstu Strategije prometnog razvoja biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Primjedba vezana uz opis mjere M.31. se ne prihvaća jer je prijedlog sadržajno obuhvaćen opisom mjere M.27.</p> <p>Dodatak 2: Analiza sektora:</p> <p>Primjedba vezana uz uvođenje kratice "GMDSS - Svjetski pomorski sustav za pogibelj i</p>

		<p>„Koncept održavanja pomorskog sektora može se podijeliti na: održavanje pomorskih plovnih putova i objekata sigurnosti plovidbe, održavanje luka i lučke infrastrukture i održavanje brodarske flote.“</p> <p>Dodatak 2: Analiza sektora:</p> <p>Stranica V, tablica Popis kratica: ubaciti kraticu „GMDSS - Svjetski pomorski sustav za pogibelj sigurnost“.</p> <p>Stranica 70, poglavlje 5.1.4. Organizacijska struktura: iza definicije odgovornosti Nacionalnih lučkih uprava dodati tekst „Plovput je odgovoran za uređenje pomorskih plovnih putova, postavljanje na njima objekata za sigurnu plovidbu i osiguranja njihovog ispravnog rada te osiguranje pomorske radijske službe bdijenja putem obalnih radijskih postaja.“</p> <p>Stranica 78, poglavlje 5.1.8. Sigurnost plovidbe, brodova i luka: iza teksta „... javnih usluga potrebnih za sigurnu plovidbu.“ dodati novu rečenicu: „Pomorski plovni putovi su uređeni i označeni objektima sigurnosti plovidbe.“</p> <p>Stranica 79, poglavlje 5.1.8. Sigurnost plovidbe, brodova i luka: iza teksta „... uključujući i onečišćenje mora“ dodati novu rečenicu: „U skladu sa Svjetskim pomorskim sustavom za pogibelj i sigurnost (GMDSS) organiziranje pomorska radijska služba bdijenja.“</p>	<p>sigurnost" u popis kratica se prihvaća te će ista biti uvrštena u konačni tekst Dodatka 2 Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 5.1.4., str. 70 se prihvaća te će konačni tekst poglavlja 5.1.4. Dodatka 2 Strategije prometnog razvoja biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 5.1.8., str. 78 se prihvaća te će konačni tekst poglavlja 5.1.8. Dodatka 2 Strategije prometnog razvoja biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 5.1.8, str. 79 se prihvaća te će konačni tekst poglavlja 5.1.8. Dodatka 2 Strategije prometnog razvoja biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p>
18.	Mladen Marušić, dipl. ing. građ., pročelnik,	U nacrtu Strategije prometnog razvoja RH 2014.-2030. su izostavljena četiri projekta koja su bila u	Primjedba vezana uz izostavljanje četiri projekta iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske se ne prihvaća uz obrazloženje u

	<p>Upravni odjel za poljoprivredu, šumarstvo, slatkovodno ribarstvo, lovstvo i zaštitu okoliša, Bjelovarsko – bilogorska županija</p>	<p>postojećoj Strategiji i to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nova pruga Gradec-Sveti Ivan Žabno u dužini 12,4 km koja je bila planirana u II etapi 2006.-2010.godine (strana 48. redni broj 39. te strana 50. Studije), 2. Moslavačko-pokupski cestovni smjer Karlovac-Petrinja-Sisak-Popovača-Kutina-(Garešnica-Končanica-Daruvar)-Virovitica-Terezino Polje u dužini 232 km (strana 33 i 34. Studije- izgradnja) 3. Pakračko-okučanski cestovni smjer Stara Gradiška-Okučani- Pakrac- Veliki Zdenci u dužini 75 km (izgradnja) te 4. Podravski spojevi Križevci-Koprivnica i Bjelovar-Đurđevac u dužini 85 km(modernizacija). <p>Provedbom navedenih projekata povezali bi se ostali izolirani dijelovi Hrvatske, a time i naša županija. Ceste pod 2.,3.i 4 . su u III skupini prioriteta u mreži.</p> <p>Projekt izgradnje pruge Gradec-Sveti Ivan Žabno županija je financirala i vodila do lokacijske dozvole, uložila cca dva miliona kuna te prenijela na HŽ daljnje vođenje istog. Ishođena je građevinska dozvola i projekt je spreman za izvođenje. Napominjemo da su svi navedeni projekti (2.,3.i 4.) usklađeni Prostornim planom Bjelovarsko-bilogorske županije za koridore koji prolaze kroz naše područje te sa susjednim županijama usuglašeni, a koridor pruge Gradec-Sveti Ivan Žabno prolazi kroz Koprivničko-križevačku i Zagrebačku županiju.</p>	<p>nastavku.</p> <p>Metodologija korištena prilikom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske temelji se na analizi trenutnog stanja prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, na temelju postojećih podataka s ciljem utvrđivanja potreba. Na temelju rezultata analize postavljeni su ciljevi te mjere za postizanje tih ciljeva. Poveznica između strateško planskog dokumenta i projekata (uključujući i identifikaciju dostupnih i potrebnih resursa za njihovu implementaciju) provodi se u procesu programiranja za različite izvore financiranja. Strategija definira isključivo ciljeve te mjere za postizanje ciljeva Strategije tj. projekti nisu predmet Strategije prometnog razvoja već programskih dokumenata za različite vidove financiranja.</p> <p>Međutim, projekt pod rednim brojem 1 ima strateško uporište u mjeri R.5.</p> <p>Ostali navedeni projekti nisu obuhvaćeni postojećim strateškim mjerama jer u ovoj fazi izrade Strategije, na temelju analize izvršene na osnovi dostupnih i postojećih podataka, nije utvrđena potreba za istima. Prilikom revizije Strategije u 2016. godini, ukoliko novi podaci pokažu potrebu, mjere koje obuhvaćaju navedene projekte biti će uvrštene u Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p>
--	---	--	--

		Očekujemo da ponovno razmotrite naš zahtjev te da navedena četiri projekta uključite u nacrt Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2030.godine. Uključivanjem predloženih projekata u Strategiju županija bi se značajno brže razvila u gospodarstvu, poljoprivredi, turizmu (lječilišnom, seoskom, lovnom, planinarskom, kulturnom i dr.) u visokom školstvu, u demografskom razvoju i slično.	
19.	Goran Lepen, Facebook grupa „Varaždinski biciklisti“	<p>U cijeloj strategiji se vrlo sporadično spominje biciklistički promet, iako je redovito navedeno kako treba smanjiti CO2, gužve, ekološka prihvatljivost i sl. Kao rješenje ili primjer smanjenja se govori uglavnom samo o javnom prijevozu. U svakoj takvoj rečenici gdje se govori o ekološkim mjerama treba navesti, uz poboljšanje javnog prijevoza i infrastrukturu za biciklistički prijevoz, pogotovo u lokalnom i gradskom prometu.</p> <p>Nadalje, strategija u deklarativnom dijelu priča o razvoju željeznice i plovnih putova, a ogroman broj pojedinačnih mjera se odnosi na olakšavanje kretanja cestama za kamione i automobile. Znamo da je porast korisnika bicikala proteklih 6-7 godina velikim dijelom rezultat krize u ekonomiji. Smanjenje korištenja automobila, što se vidi u cijeloj Europi istovremeno, prati i povećanje sigurnosti - manje nesreća i stradalih. Ukratko: broj automobila na cestama jako je vezan uz opću sigurnost prometa, kao i broj biciklista na cestama. U tom smislu, poticanje većeg broja biciklista kroz poboljšanje infrastrukture je samo dio priče; druga polovica je destimulacija automobilske prometa. Ili u najmanju ruku</p>	<p>Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske po prvi puta u povijesti strateškog planiranja prometnog sektora na nacionalnom nivou uveden je sektor javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti. Glavnim prioritetima navedenog sektora te strateškim ciljevima i pripadajućim mjerama, Strategija potiče i razvoj vidova prijevoza s nultom stopom emisije plinova.</p> <p>Također, podrška i uključivanje neprofitnih organizacija u ovom sektoru prometa definirana je mjerom U.20.</p> <p>Primjedbe po točkama i stranicama:</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 2.1.1. tj. navođenje biciklizma kao „druge turističke atrakcije“ se prihvaća te će pojam biciklizam biti brisan iz konačnog teksta Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Primjedba vezana uz str. 18, poglavlje 2.1.6.1., SWOT analiza/prilike se ne prihvaća jer je riječ o SWOT analizi jedne funkcionalne regije, a</p>

		<p> smanjenje novih investicija u proširenje autocesta, obilaznica, novih mostova i slično (u velikoj većini primjera iz strategije), a povećanje investicija u infrastrukturu namijenjenu prijevoznim sredstvima koja doprinose smanjenju ispuštanja stakleničkih plinova, smanjenju buke, smanjenju prometnih gužvi u gradskim središtima i sl.</p> <p> Ujedno, potrebno je pružiti i poboljšati podršku neprofitnim organizacijama u sektoru prometa. Uloga neprofitnih organizacija koje promoviraju korištenje alternativnih sredstva prijevoza u odnosu na osobna vozila pokazala se vrlo značajnom u brojnim europskim gradovima. Između ostalog, postoje organizacije koje promoviraju svakodnevno korištenje bicikla, organizacije koje se bave pravima putnika, održavanja pješačkih staza ili prometnim nadzorom. Ove organizacije (susjedne udruge ili grupe od zajedničkog interesa, nevladine organizacije itd.) mogu pomoći lokalnoj administraciji i prometnim vlastima u obavljanju njihovih dužnosti te promociji korištenja javnih prometnih sredstava. Uključivanje ovakvih udruga, lokalnih skupina i nevladinih organizacija u planiranje odluka vezanih za promet dodatno će olakšati kvalitetnije planiranje infrastrukture u urbanim sredinama, a promovirati korištenje alternativnih sredstava prijevoza.</p> <p>Primjedbe po točkama i stranicama:</p> <p>Str. 8</p> <p>Regija središnja Hrvatska – spominje se biciklizam kao druge turističke atrakcije u manjem opsegu. Biciklizam definitivno više nije druga turistička</p>	<p> predlagatelj se prijedlogom referira na sve veće zanimanje za biciklistički turizam u cijeloj Republici Hrvatskoj, navodeći da broj turista koji dolaze biciklom i /ili koji bicikle dovoze na motornim vozilima prilikom dolaska u Republiku Hrvatsku raste iz godine u godinu.</p> <p>Primjedba vezana uz str. 18, poglavlje 2.1.6.1./slabosti se prihvaća te će prijedlog biti uvršten u konačni tekst Strategije sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Prijedlozi vezani uz izmjene i dopune ciljeva i ključnih pokazatelja uspješnosti Strategije prometnog razvoja se ne prihvaćaju jer su vidovi prometa s nultom stopom emisije već uključeni u iste.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 3.2.4. tj. pokretanje izrade Strategije razvoja biciklizma se ne prihvaća jer navedeno poglavlje predstavlja usklađenost Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske s postojećim nacionalnim strateškim dokumentima. Također, prijedlog predlagatelja obuhvaćen je opisom mjere U.11.</p> <p>Primjedbe vezane uz izmjene opisa mjera Ro.22, Ro.25, U.2. te U.4. se prihvaćaju tj. opis navedenih mjera je izmijenjen kako slijedi (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p>
--	--	---	---

		<p>atrakcija, broj turista koji dolaze biciklom i/ili koji bicikle dovoze na motornim vozilima prilikom dolaska u RH raste iz godine u godinu.</p> <p>Str. 18</p> <p>SWOT analiza:</p> <p>PRILIKE - Sve veće zanimanje za biciklistički turizam se ne spominje u SWOT analizi pod prilikama</p> <p>SLABOSTI - Loša biciklistička infrastruktura se ne spominje pod slabosti.</p> <p>Str. 61</p> <p>6d – poboljšanje sigurnosti biciklista kroz izgradnju i unapređenje infrastrukture</p> <p>6e – izgradnjom infrastrukture i povećanjem razine sigurnosti u prometu, veći broj ljudi će koristiti bicikl kao prijevozno sredstvo za lokalne rute – benefiti su višestruki, tj. zadovoljava se cilj „Izbjegavanje, smanjenje i ublažavanje (potencijalnih) učinaka na okoliš.</p> <p>6f – poticanje korištenja bicikla, integrirati javni prijevoz s javnim biciklima.</p> <p>Str. 62</p> <p>3.2.4. Pokrenuti strategiju biciklističkog prometa.</p> <p>Spomenuti poveznicu Strategije razvoja turizma i biciklistički turizam</p> <p>Str. 69</p> <p>Kako smanjiti stakleničke plinove? – osigurati dobru</p>	<p>Mjera Ro.22</p> <p>„Jedan od glavnih ciljeva Strategije je povećati razinu sigurnosti u cestovnom prometu (za sve korisnike cestovne infrastrukture uključujući pješake i bicikliste) kako bi se učinkovito smanjio broj nesreća i ograničile negativne posljedice istih...“.</p> <p>Mjera Ro25:</p> <p>„...Važno je stoga poticati korištenje javnog prijevoza, vidove prometa s nultom stopom emisije, upotrebu alternativnih goriva te modernizaciju privatnih vozila kako bi se povećala energetska učinkovitost i koristila ekološki prihvatljiva vozila...“</p> <p>Mjera U.4:</p> <p>„U cilju povećanja učinkovitosti javnog prijevoza te korištenja vidova prometa s nultom stopom emisije, razina odvojenosti individualnog prijevoza automobilima, javnog prijevoza te vidova prometa s nultom stopom emisije povećat će se gradnjom namjenskih traka za javni prijevoz, bicikliste i pješake i/ili koridorima namijenjenim za javni promet (za tramvaje i autobuse), te provođenjem mjera s ciljem povećanja prvenstva javnog prijevoza te vidova prometa s nultom stopom emisije putem prometnog sustava upravljanja kao što su semafori...“</p>
--	--	---	---

		<p>infrastrukturu za lokalni i gradski biciklistički promet</p> <p>Gdje se spominje sigurnost prometa isto navesti sigurnost drugih sudionika u prometu – pješaka i biciklista. Ne radi se samo o automobilskoj sigurnosti.</p> <p>Str. 79</p> <p>Ro.22 vidi gore – sigurnost pješaka i biciklista</p> <p>Ro.25 u ekološkoj prihvatljivosti prometa bicikli imaju važnu ulogu, treba ih istaknuti i raditi na infrastrukturi i popularizaciji.</p> <p>Str. 88</p> <p>U.2 ulaganja u biciklistički prijevoz</p> <p>U.4 isto</p>	<p>Prijedlozi u vezi s mjerom U.2 prihvaćaju se u obliku izmjene opisa mjere U.7 kako slijedi (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>Mjera U.7</p> <p>„Prometni sektor odgovoran je za proizvodnju oko četvrtine ukupnog ugljičnog dioksida (emisije stakleničkih plinova) u svijetu. Kako bi se smanjila emisija stakleničkih plinova kao i drugih otrovnih čestica u gradskoj okolini priorizirati će se korištenje javnog prijevoza i vidova prometa s niskom stopom emisije, upotreba modernog željezničkog voznog parka i vozila s niskom emisijom štetnih plinova, alternativna goriva i tehnologija obnovljive energije javnog prijevoza...“</p>
20.	<p>Vladimir Halgota, dopredsjednik udruge Udruga „Sindikata biciklista“</p>	<p>Udruga Sindikat biciklista zalaže se za bolje uvjete za korištenje bicikla u dnevnim putovanjima i to kroz razvoj izravne, sigurne i udobne biciklističke prometne infrastrukture, čime se omogućuje svim sugrađanima da koriste bicikl kao praktično, jeftino i zdravo prijevozno sredstvo. Bicikl vidimo kao vrlo korisno prijevozno sredstvo, osobito na malim udaljenostima u rasponu do 10 km. U Hrvatskoj takve studije još nisu izrađene, ali na temelju inozemnih iskustava i preporuka, kao i razvojnih dokumenata EU, u urbanim sredinama se preko polovice putovanja osobnim automobilom obavlja radi putovanja kraćih od 10 km pa i mnogo manje od toga. Stoga je očigledan ogroman potencijal u</p>	<p>Jedan od glavnih ciljeva Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske je povećanje udjela javnog prijevoza i vidova prometa s niskom stopom emisije te su Strategijom definirane i mjere za postizanje tog cilja. Međutim, kako bi se više naglasila važnost vidova prometa s niskom stopom emisije, sljedeće izmjene su uključene u opise nekoliko mjera, na temelju predloženih komentara. Ostali prijedlozi se ne prihvaćaju jer je navedeni opis mjere vezan uz drugu tematiku, tematika je već adekvatno opisana u samom opisu mjere ili analiza postojećeg stanja na temelju trenutno raspoloživih podataka nije pokazala potrebu za</p>

		<p>promjeni navika korištenja osobnih automobila u korist bicikala, pješaćenja i javnog prijevoza, čime se postiže veliko smanjenje emisija stakleničkih plinova te podiže sigurnost prometa i kvaliteta javnih prostora. Općenito, iskustva pokazuju da se povećanje udjela korištenja bicikla usko vezuje uz razvoj održivog multimodalnog prometnog sustava, tj. sustava kvalitetnog i pristupačnog javnog prijevoza putnika koji umanjuje objektivnu ovisnost građana o posjedovanju i korištenju osobnih automobila. Istovremeno, poznato je da među potencijalnim korisnicima bicikla prekomjerna upotreba osobnih automobila osobito negativno utječe na osjećaj sigurnosti i atraktivnost korištenja postojeće cestovne mreže u uvjetima nedostatne odvojene biciklističke infrastrukture. U svijetu je sve više prisutna i svijest da se problemi zagušenja prometnica, manjka parkirališta i prometne gužve ne mogu riješiti izgradnjom dodatne infrastrukture za automobile (obilaznice, garaže i sl.), budući da se time inducira dodatna potražnja i zapravo još više pogoršava preopterećenost prometnog sustava osobnim automobilima. Dakle, prepoznato je da favoriziranje automobilskog prometa i investicije u širenje cestovne infrastrukturne namijenjene većoj atraktivnosti i praktičnosti korištenja osobnih automobila zapravo štete razvoju održivog intermodalnog sustava prijevoza i nemotoriziranih vidova kretanja. Ove činjenice trebale bi po našem sudu naći odraz i u Nacrtu prometne strategije RH. Smatramo izrazito pozitivnim što Nacrt strategije u općim ciljevima deklarira naglasak na</p>	<p>naglašavanjem prijedloga od strane predlagatelja.</p> <p>Opis dolje navedenih mjera je izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja kako slijedi (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>Mjera Ro.22</p> <p>„Jedan od glavnih ciljeva Strategije je povećati razinu sigurnosti u cestovnom prometu (za sve korisnike cestovne infrastrukture uključujući pješake i bicikliste) kako bi se učinkovito smanjio broj nesreća i ograničile negativne posljedice istih...“</p> <p>Mjera Ro25:</p> <p>„...Važno je stoga poticati korištenje javnog prijevoza, vidove prometa s nultom stopom emisije, upotrebu alternativnih goriva te modernizaciju privatnih vozila kako bi se povećala energetska učinkovitosti i koristila ekološki prihvatljiva vozila...“</p> <p>Mjera U.4:</p> <p>„...U cilju povećanja učinkovitosti javnog prijevoza te korištenja vidova prometa s nultom stopom emisije, razina odvojenosti</p>
--	--	---	---

		<p>intermodalnosti kao ključan doprinos razvoju niskougljičnog, održivog i sigurnog prometnog sustava za prijevoz roba i ljudi. Međutim, u operativnim ciljevima ogroman prostor ostavlja se nastavku postojeće prakse koja kao svrhu ima daljnje širenje autocesta i drugim projektima koji olakšavaju korištenje automobila, umjesto da se eksplicitno istakne odustajanje od takvih štetnih, skupih i neodrživih planova. Javni promet je prepoznat kao način ublažavanja problema koje uzrokuje automobilski promet, što smatramo odličnom, ali strategija daje daleko veći značaj javnom prijevozu nego bicikliranju koje bi s modalnim udjelom od npr. 20-25% (i dalje značajno manje od europskih zemalja s najrazvijenijim biciklističkim prometom) drastično doprinijelo ostvarenju niza ciljeva strategije: sigurnost, zagađenje bukom, zagađenje zraka, ekonomičnost, socijalna uključenost i drugim deklariranim ciljevima. Nadalje, među mjerama cestovnog prometa nije predviđeno širenje zona 30 u gradskim četvrtima kako bi se destimuliralo prekomjerno i često nepotrebno korištenje automobila, a potaknulo korištenje preferiranih vidova kretanja, smanjilo zagađenje i povećalo opću sigurnost prometa.</p> <p>Konačno, negativna energetska bilanca i drastična ovisnost RH o uvoznim fosilnim gorivima, osobito u prometu, trebali bi poslužiti kao poticaj da se razvija prometna strategija koja će ojačati otpornost stanovništva i gospodarstva na energetske šokove i krize koje će u sljedećim desetljećima vrlo vjerojatno zaprijetiti postojećim prometnim sustavima. U tom</p>	<p>individualnog prijevoza automobilima, javnog prijevoza te vidova prometa s nultom stopom emisije povećat će se gradnjom namjenskih traka za javni prijevoz, bicikliste i pješake i/ili koridorima namijenjenim za javni promet (za tramvaje i autobuse), te provođenjem mjera s ciljem povećanja prvenstva javnog prijevoza te vidova prometa s nultom stopom emisije putem prometnog sustava upravljanja kao što su semafori...“</p> <p>Prijedlozi u vezi s mjerom U.4 prihvaćaju se u obliku izmjene opisa mjere U.7 kako slijedi (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>Mjera U.7</p> <p>„Prometni sektor odgovoran je za proizvodnju oko četvrtine ukupnog ugljičnog dioksida (emisije stakleničkih plinova) u svijetu. Kako bi se smanjila emisija stakleničkih plinova kao i drugih otrovnih čestica u gradskoj okolini prioritet će biti korištenje javnog prijevoza i vidova prometa s niskom stopom emisije, upotreba modernog željezničkog voznog parka i vozila s niskom emisijom štetnih plinova, alternativna goriva i tehnologija obnovljive energije javnog prijevoza. ...“</p>
--	--	--	--

		<p>smislu, osobito za lokalni prijevoz ljudi, pa čak i tereta (za dostave u „zadnjem kilometru“ u gradskim središtima) ova strategija bi trebala uključivati veći naglasak na razvoju biciklističke infrastrukture i bicikliranja kao oblika prijevoza koji ne samo da nema negativne posljedice na atmosferu, nego može predstavljati snažan temelj za održivost i otpornost na energetske i ekonomske krize budućnosti.</p> <p>Nema ni spomena međugradskog biciklističkog prometa, unatoč tome što je biciklistički promet na relacijama Samobor-Zagreb, Velika Gorica-Zagreb, Dugo Selo-Zagreb, Zaprešić-Zagreb, Solin-Split, Trogir-Kaštela-Solin, Varaždin-Ivanec, Jastrebarsko-Karlovac itd. sasvim praktično ostvariv i može pomoći pri dnevnim migracijama stanovništva i jačati biciklistički turizam.</p> <p>U skupu mjera za željeznički promet (R.*) nema ni spomena bicikla: predlažemo mjeru poticanja povezivanja bicikla i vlaka na način da se jamči mogućnost prijevoza bicikla vlakom.</p> <p>U mjerama cestovnog prometa (Ro.*) nigdje osim u Zagrebu i Rijeci se niti ne spominje bicikliranje, odnosno izgradnja biciklističkih staza, usporavanje motornog prometa i sl.: takve mjere trebale bi obuhvatiti i desetke drugih gradova i prigradskih naselja.</p> <p>Ro.22: treba uključiti jačanje javnog i biciklističkog prometa koji drastično povećavaju sigurnost prometa</p> <p>Ro.25: treba uključiti jačanje javnog i biciklističkog prometa koji drastično smanjuju utjecaj prometa na</p>	
--	--	--	--

		<p>okoliš; isto vrijedi za mjeru Ro.26.</p> <p>M.3: predlažemo uspostavu bolje veze bicikl-brod: omogućiti prijevoz putnika s biciklom. Otočni cikloturistički potencijal uvelike ovisi o ekonomskoj pristupačnosti odnosno prijevozu bicikala trajektima; treba pronaći modele da prijevoz bicikala bude besplatan odnosno subvencioniran, kako za turiste tako i lokalno stanovništvo.</p> <p>U.2: trenutno stoji "Ulaganja u infrastrukturu će se prvenstveno fokusirati na javni prijevoz i nisku/nultu razinu emisije štetnih plinova i bit će popraćena komplementarnim politikama upravljanja mobilnosti i intervencijama zajedno s odgovarajućim ITS instalacijama"; predlažemo da se ovdje navede i biciklističku infrastrukturu.</p> <p>U.7: predlažemo da se uključi i razvoj uvjeta za bicikliranje i promocija bicikliranja.</p> <p>U.11: treba stvoriti snažniju pravnu podlogu za široko rasprostranjivanje "pedaleca" (bicikala s pomoćnim motorom), osobito u manje povoljnim područjima za korištenje običnog bicikla (obala, otoci, planinska područja)</p> <p>U.12: predlažemo dodatne mjere za poticanje bicikliranja kao najniže potrebne investicije po kvalitetnom, održivom prijeđenom kilometru po putniku.</p>	
21.	<p>Branimir Jerneić, Pojedinaac</p>	<p>1. Još jednom revalorizirati metodologiju i sintezu te analizu prikupljenih podataka i posebice poraditi na njihovoj točnosti i utemeljenosti.</p>	<p>Primjedbe se ne prihvaćaju uz obrazloženje u nastavku.</p>

		<p>Metodologije kojima se izrađuje dokument moraju biti planske s dinamičkim elementima i znatno više zastupljene od korištene SWOT analize.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Dokument strategije i prateći akti usuglasiti sa strategijama i planovima ostalih sektora u RH te slijediti europske strateške prometne dokumente i analize. Strategiju je potrebno kroz duži vremenski period zbog loše pripremljenosti i oblika konzultirati s gospodarstvom, ali i potencijalnim nositeljima aktivnosti. 3. Definirati nositelje pojedinih mjera/aktivnosti te dati jasan vremenski i financijski plan za svaku pojedinu mjeru bez obzira na namjere, ali i nužnu potrebu, njezinog mijenjanja i nadopune već za dvije godine. 4. U područje urbanog prometa unijeti „zelenog“ i tehnološkog pristupa, te je tehnološki pristup potreban kao zasebna razrada u svakome od prometnih sektora. 5. Razraditi sektor kombiniranog/intermodalnog prometa strategija prometa jer u zemlji pomorske orijentacije strategija bez navedenog nije prihvatljiva. 6. Navesti koristi za gospodarstvo i korisnike prometnog sustava u teretnom, a posebice u putničkom prometu je potrebno jasno revalorizirati i uključiti u mjerenje postizanja ciljeva strategije. 7. Područje sigurnosti i zaštite ljudskih života 	<p>Proces izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske provodi se u nekoliko faza tj. izradi sektorskih prometnih strategija (faza koja je završila u srpnju 2013.), spajanju sektorskih prometnih strategija u jedinstven i integriran dokument Strategije prometnog razvoja RH (dokument za koji je provedena javna rasprava) te pripadajuću joj Stratešku procjenu utjecaja na okoliš, Nacionalni prometni model (faza započela u svibnju 2014. godine) te reviziji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini na temelju rezultata Prometnog modela te analize prometnih podataka koji nedostaju i načina njihovog prikupljanja.</p> <p>Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) biti će potpuni nacionalni strateški dokument prometnog sektora koji se temelji na kompletnim i točnim prometnim podacima, a kao takav je osnova prometnog planiranja i financijski opravdanih i racionalnih ulaganja u sve segmente prometa u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Metodologija korištena prilikom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske temelji se na sveobuhvatnoj analizi trenutnog stanja prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, na temelju postojećih podataka te s ciljem utvrđivanja problema i potreba prometnog sustava u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Tijekom ove faze izrade Strategije dostupnost podataka pokazala se ograničenom (npr.</p>
--	--	---	---

		<p>definirati kao element strategije.</p> <p>8. Interoperabilnost postaviti kao preduvjet provedbe pojedine mjere.</p> <p>9. Jedinstvo teritorija RH uvesti kao glavni strateški cilj strategije.</p> <p>Nedorečen, površan, paušalan, metodološki i analitički upitan dokument i njegove prateće dokumente kao i podloge proslijediti na doradu stručnjacima koji bi isti doradili prije konačnog usvajanja.</p>	<p>nepostojanje Nacionalnog prometnog modela) te s obzirom na navedeno, analiza trenutne situacije nije potpuna. No, već u ovoj fazi izrade Strategije na temelju postojećih podataka bilo je moguće utvrditi skup ciljeva i mjera (mjere koje osim infrastrukturnih uključuju i organizacijske i operativne mjere) koji su potvrđeni i čija je opravdanost dokazana postojećim prometnim podacima, a čija se provedba samim time može i ubrzati.</p> <p>Istovremeno, tijekom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske izvršena je analiza podataka koji nedostaju na način da se isti prikupe i obrade prije planirane revizije Strategije u 2016. godini.</p> <p>Prilikom revizije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini problematika i prijedlozi od strane predlagatelja, a od kojih su već neki znani, uzet će se u obzir prilikom izmjena i dopuna dokumenta.</p>
22.	<p>Nikola Bezerić, Anto Iličić, Sindikata prometnika vlakova Hrvatske</p>	<p><i>Napomena: S obzirom da je predlagatelj dostavio vrlo iscrpan materijal koji predstavlja opću analizu funkcioniranja prometnog sustava, a ne nacrtu Strategije prometnog razvoja RH (kako se navodi i poglavlju „Zaključak“), s obzirom na količinu materijala, u nastavku su navedene dijelovi predmetnog dokumenta.</i></p> <p>1. Što strategijom želimo postići?</p> <p>Po definiciji strateško planiranje se isključivo bavi cjelinom te ključnim problemima sustava, utvrđuje dugoročne ciljeve i načine njihova ostvarivanja.</p>	<p>Primjedbe se ne prihvaćaju uz obrazloženje u nastavku.</p> <p>Proces izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske provodi se u nekoliko faza tj. izradi sektorskih prometnih strategija (faza koja je završila u srpnju 2013.), spajanju sektorskih prometnih strategija u jedinstven i integriran dokument Strategije prometnog razvoja RH (dokument za koji je provedena javna rasprava) te pripadajuću joj Stratešku procjenu utjecaja na okoliš, Nacionalni prometni model (faza započela u svibnju 2014. godine) te</p>

		<p>Osnovno pitanje je što zapravo strategijom želimo postići, koji su to ciljevi?</p> <p>Odgovor je vrlo jednostavan. Strategijom prometnog razvoja Hrvatske želimo (ili bi trebali željeti) stvoriti efikasan prometni sustav Hrvatske. Efikasan prometni sustav je sustav koji efikasno obnaša zadane mu uloge. To znači da moramo imati jasnu sliku cjeline sustava, što želimo i očekujemo od sustava (koje smo mu uloge odredili), moramo sagledati sve ključne probleme kao i uzroke nastajanja problema, predložiti mjere za otklanjanje istih te jasno odrediti pravce i načine djelovanja sustava u narednom razdoblju imajući u vidu prethodno. Kada je riječ o prometnom sustavu njegova osnovna uloga je kohezija i povezivanje prostora. Osim ove glavne uloge prometni sustav mora voditi računa i o nekim drugim ulogama koje ne smijemo zanemariti. To su: uloga u sigurnosti prometa, ekološka uloga – uloga zaštite okoliša, uloga regionalnog razvoja, razne društveno - ekonomske uloge kao što su na primjer uštede u vremenu, gumama, benzinu... efikasniji javni prijevoz, niži transportni troškovi.</p> <p>Osnovnu ulogu, ulogu povezivanja prostora prometni sustav realizira putem prometnih mreža na kojima se odvijaju prometni tokovi. Osnovni cilj nam je izbalansirati - dovesti u ravnotežu prometne tokove sa stanjem mreža kao i međusobna integracija svih mreža. U sklopu navedenog prioriteta su uklanjanje uskih grla na mrežama i sigurnost prometa. Naravno, sve to u okvirima materijalnih mogućnosti kao i</p>	<p>reviziji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini na temelju rezultata Prometnog modela te analize prometnih podataka koji nedostaju i načina njihovog prikupljanja.</p> <p>Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) biti će potpuni nacionalni strateški dokument prometnog sektora koji se temelji na kompletnim i točnim prometnim podacima, a kao takav je osnova prometnog planiranja i financijski opravdanih i racionalnih ulaganja u sve segmente prometa u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Metodologija korištena prilikom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske temelji se na sveobuhvatnoj analizi trenutnog stanja prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, na temelju postojećih podataka te s ciljem utvrđivanja problema i potreba prometnog sustava u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Tijekom ove faze izrade Strategije dostupnost podataka pokazala se ograničenom (npr. nepostojanje Nacionalnog prometnog modela) te s obzirom na navedeno, analiza trenutne situacije nije potpuna. No, već u ovoj fazi izrade Strategije na temelju postojećih podataka bilo je moguće utvrditi skup ciljeva i mjera (mjere koje osim infrastrukturnih uključuju i organizacijske i operativne mjere) koji su potvrđeni i čija je opravdanost dokazana postojećim prometnim podacima, a čija se provedba samim time može i ubrzati.</p>
--	--	---	---

		<p>uvjeta u kojima sustav djeluje.</p> <p>U prometnom sustavu „leže“ dva sustava; institucionalni sustav koji upravlja i koji je odgovoran za efikasan rad sustava i sam prometni sustav koji obnaša zadanu mu ulogu povezivanja prostora. Nažalost kod nas se u stručnoj literaturi i općenito pod prometni sustav podrazumijeva isključivo mreža te poslovi vezani uz mrežu. Od tog stava polazi i materijal pod nazivom Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske. Institucionalnim prometnim sustavom nitko se ozbiljno ne bavi, a pogotovo ne legislativom koja definira djelovanje cijelog sustava.</p> <p>2. Strategija i sagledavanje cjeline sustava</p> <p>Strategije se ne bave ili se ne bi trebale baviti parcijalnim rješenjima. One bi trebale dugoročno definirati pravce i načine budućeg djelovanja cijelog sustava. Dakle, moramo dobro poznavati sustav probleme sustava, dijelove sustava, načela na kojima sustav djeluje ...</p> <p>Svesti sustav na „politiku“ glavno da se gradi; bez obzira da li iz kredita („model“ financiranja autocesta) ili iz fondova EU neće nas daleko dovesti. A to je očiti i jedini cilj materijala pod pretencioznim naslovom „Strategija...“. Paralelno sa Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014. do 2020.godine Ministarstvo je izradilo i Strategiju pomorskog razvitka i integralne pomorske politike za Republiku Hrvatsku za razdoblje od 2014. do 2020. godine koja definira položaj i značaj morskih luka u prometnom smislu. Dakle imamo dva materijala,</p>	<p>Istovremeno, tijekom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, izvršena je analiza podataka koji nedostaju na način da se isti prikupe i obrade prije planirane revizije Strategije u 2016. godini.</p> <p>Prilikom revizije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini problematika i prijedlozi od strane predlagatelja, a od kojih su već neki znani, uzet će se u obzir prilikom izmjena i dopuna dokumenta.</p>
--	--	--	---

		<p>(sic) dvije strategije koje definiraju prometnu politiku Hrvatske. Trebalo je napraviti materijal pod naslovom Plan građenja prometne infrastrukture Hrvatske čije polazište bi bila odlična Rebis studija koja je jasno detektirala osnovne potrebe izgradnje kopnenih mreža u Hrvatskoj.</p> <p>Za sagledavanje problema i njihovih uzroka SWOT analiza nije dostatna (kao ni benchmarking iliti usporedna analiza). Ona nije u stanju da sagleda svu složenost struktura i čimbenika jednog velikog složenog sustava kao što je prometni. Za to su potrebne dubinske analize budući mnogi problemi u institucionalnim sustavima vuku korijene u prošlosti i u razvoju društvenih procesa. Dakle kao osnovni alat potrebne su nam dubinske analize koje će jasno detektirati uzroke problema.</p> <p>3. Problem definiranja prostora</p> <p>Svaki sustav u pravilu ima više uloga od čega je jedna osnovna iliti glavna. Osnovna uloga prometnog sustava je povezivanje i kohezija prostora. Osim ove glavne uloge prometni sustav mora voditi računa i o nekim drugim ulogama koje ne smijemo zanemariti. To su: uloga u sigurnosti prometa, ekološka uloga – uloga zaštite okoliša, uloga regionalnog razvoja, razne društveno - ekonomske uloge kao što su na primjer uštede u vremenu, gumama, benzinu... efikasniji javni prijevoz i transportni troškovi...</p> <p>Prostor i povezivanje i kohezija prostora je ne samo osnovna uloga prometnog sustava već možemo slobodno reći i jedna od osnovnih uloga same države. Po samoj definiciji državu definira i objedinjuje</p>	
--	--	--	--

		<p>prostor na kojem za sve stanovnike važe isti zakoni i dakako ista prava i obveze.</p> <p>Prostor možemo sagledavati iz barem tri osnovna ugla; u fizičkom - geografskom smislu, u društveno - političkom smislu i u ekonomskom smislu i to prvenstveno kao tržište. I sama EU prostoru kao tržišnoj kategoriji pridaje izuzetnu važnost.</p> <p>Iz navedenog slijedi i logičan zaključak: tek kada smo jasno definirali vlastiti prostor možemo pristupiti uređenju tog prostora, to znači da prometnoj strategiji prethodi prostorna strategija.</p> <p>4. Problem materijalnih mogućnosti društva i problem raspodjele</p> <p>Sljedeće strateško pitanje koje zahtijeva jasne i nedvosmislene odgovore je pitanje novca; s kojom količinom novca sustav raspolaže i po kojim kriterijima ga troši.</p> <p>Prometni sustav je kapitalno intenzivni sustav; izgradnja i održavanje prometne infrastrukture zahtijeva znatna sredstva koja u pravilu osigurava država iz sredstava poreznih obveznika i tim više ova pitanja dobivaju svoju težinu.</p> <p>Dakle prvo pitanje koje traži odgovor je: koliko sredstava je društvo spremno ili koliko može odvojiti za rad jednog institucionalnog sustava; za promet, za obrazovanje, znanost, zdravstvo...</p> <p>Drugo pitanje je po kojim kriterijima se troše odobrena sredstva unutar samog sustava.</p> <p>Odgovor na prvo pitanje daju ekonomski stručnjaci -</p>	
--	--	---	--

		<p>makroekonomisti planer (npr. ekonomski instituti), a odluke se u pravilu temelje na preferencijalnim stopama koje nas upućuju koliki je efekt za društvo od izdvajanja u pojedinu djelatnost. Temeljem tih kriterija vrše se izdvajanja u pojedine institucionalne sustave.</p> <p>Odgovor na drugo pitanje također daje ekonomija a temelji se na cost - benefit analizama (kalkulacijama). Sredstva unutar prometne infrastrukture troše se u pravilu na održavanje postojeće infrastrukture te na izgradnju nove ili proširenje i rekonstrukcije postojeće infrastrukturne mreže. Zato moramo imati jasne kriterije kako za održavanje tako i za izgradnju.</p> <p>Sistem raspodjele unutar sustava treba se temeljiti na jasnim kriterijima kako održavanja (standard održavanja) tako i izgradnje mreže. U tom pravcu u toku je izrada (prema tvrdnji Ministarstva) Nacionalnog prometnog modela koji bi eliminirao subjektivan pristup i diskreciono pravo pojedinaca (političara) na donošenje odluka.</p> <p>Model bi se temeljio na bazi podataka koji usklađujući tehničke podatke o stanju mreže s podacima o prometu „izbacuje“ jasne kriterije ulaganja, a u čijoj osnovi je cost - benefit analiza (po želji mogu se uključiti i dodatni parametri).</p> <p>Jedno od osnovnih strateških pitanja koji traži odgovor je: s koliko sredstava raspoložemo, te po kojim kriterijima ih trošimo. Ne možemo planirati sustav bez podataka o tome s koliko sredstava raspoložemo i po kojim kriterijima - načelima ih</p>	
--	--	---	--

		<p>kanimo potrošiti.</p> <p>5. Problem sagledavanja cjeline, dijelovi i načela sustava</p> <p>Strategijom mijenjamo pravac i/ili način djelovanja sustava, vršimo promjene na sustavu. Dakle, cilj su nam promjene koje kontroliramo i kojima upravljamo, a koje sustav vode u željenom nam pravcu.</p> <p>Poznavanje rada velikih sustava temelji se na jasnom sagledavanju cjeline sustava što podrazumijeva poznavanje svih dijelova sustava i njihovih uloga te načela na temelju kojih sustav djeluje.</p> <p>5.1. Osnove funkcioniranja prometnog sustava</p> <p>Da bi uspješno obnašao svoju osnovnu ulogu - ulogu povezivanja prostora, prometni sustav mora imati adekvatnu prometnu mrežu (zapravo mreže; kopnene, zračnu, vodenu) što je osnovni preduvjet odvijanja prometa - prometnih tokova.</p> <p>Na prometnim mrežama odvija se promet, individualni (osobni automobili) ili putem operatera koji vrše usluge prijevoza, kako putnika tako i roba. Poslove prijevoza u pravilu obavljaju trgovačka društva - dakle ti poslovi su profitabilnog karaktera. Prometna mreža mora biti dostupna pod jednakim uvjetima svim operaterima.</p> <p>Iznimno, imajući u vidu skućeno tržište te potrebu povezivanja prostora (kao na primjer potrebe regionalnog razvoja) država „uskače“ i trgovačkim društvima nadoknađuje - subvencionira potrebnu</p>	
--	--	---	--

		<p>razliku prometa ili pak osniva javna poduzeća koja vrše usluge prijevoza na nerentabilnim (tržišno neinteresantnim) dionicama.</p> <p>Prometni sustav ne djeluje „sam po sebi“. Prometnim sustavom mora netko upravljati. Upravljanje prometnim sustavom bave se institucije, a odvija se na dvije razine. Strateško upravljanje ili upravljanje cijelim sustavom, pri čemu je najvažniji dio osiguravanje svih dijelova sustava i njihovih uloga te involviranje ekonomskih načela u dio sustava koji pripada javnom sektoru. Za dio sustava koji posluje po tržišnim kriterijima važno je osigurati jednake tržišne uvjete poslovanja. Kod strateškog upravljanja sustavom važno je također da sustav jednako uvažava interese svih sudionika sustava što je iznimno važno kod donošenja legislative. Majorizacijom interesa ili zanemarivanjem nećijih interesa sustav se dovodi u neravnotežu i teži aberaciji.</p> <p>Zato je način donošenja prometne legislative praktički ključ funkcioniranja prometnog sustava. Prometni sustav i svi njegovi dijelovi funkcioniraju točno tako kako je regulirano legislativom.</p> <p>Najvažniji i najodgovorniji „krivac“ za rad prometnog sustava je nadležno ministarstvo. Osim ključne uloge kod donošenja legislative nadležno ministarstvo mora osigurati kontinuirani uvid u rad svih dijelova sustava i naravno kontrolu, te jedinstvo cijelog sustava što je neobično važno a postiže se takozvanim susretnim planiranjem svih čimbenika sustava.</p>	
--	--	--	--

		<p>1. Prometna mreža i prometni tok</p> <p>Kao što sam već naveo osnovna - glavna uloga prometnog sustava je povezivanje i kohezija prostora. To se postiže putem integriranih (povezanih) prometnih mreža; kopnenih, zračnih, vodenih na kojima se odvijaju prometni tokovi. Cilj nam je dovesti u ravnotežu mrežu i cijelu njenu infrastrukturu sa zahtjevima prometnog toka. Pritom moramo imati u vidu prvenstveno uska grla na mrežama kao i samu sigurnost prometa. Mreže se rangiraju po prometno - tehničkim značajkama.</p> <p>Prometna mreža mora biti u prometno - tehnološkoj funkciji nesmetanog i sigurnog odvijanja prometa. Osim navedene, glavne uloge mreže, ona može imati i druge društvene uloge kao što su regionalni razvoj, ekološka uloga...</p> <p>Sigurno i nesmetano odvijanje prometnog toka koji se u pravilu stalno mijenja zahtijeva određeno stanje mreže što pak za sobom povlači i izvjesne radnje na mreži koje je potrebno kontinuirano ili pak povremeno obavljati bez obzira na različita mišljenja o politici razvoja prometnih mreža.</p> <p>Gustoća i struktura svake prometne mreže u direktnoj je korelaciji sa ulogom povezivanja prostora te sa prometno - tehnološkoj ulozi opsluživanja nesmetanog i sigurnog odvijanja prometnog toka.</p> <p>2. Baza podataka</p> <p>Upravljanje svakim sustavom, pa tako i prometnim počinje ili bolje rečeno temelji se na podacima koji nam govore u kakvom je stanju sustav i što se točno</p>	
--	--	--	--

		<p>na sustavu događa. Temelj svakog upravljanja je misaono djelovanje koje se sastoji od dva dijela: prvi dio koji nam daje potpunu informaciju o tome što i kako radimo sada (tome služe izvještaji, analize...) i drugi dio koji nam kaže što i kako želimo raditi sutra i što treba mijenjati u načinu poslovanja (planovi, mjere, strategije itd.).</p> <p>Dakle misaono djelovanje - upravljanje sustavom počinje sa spoznajom o sadašnjem stanju sustava - da znamo što i kako se radi na sustavu, koji su problemi najvažniji, da pomoću parametara jasno i precizno definiramo koliko smo efikasni. Zato je baza podataka izuzetno bitan dio svakog sustava. Ona je polazište svih potrebnih informacija pomoću kojih dobivamo potpunu sliku sustava.</p> <p>3. Inspekcijsko - kontrolni dijelovi sustava</p> <p>Svaki posao koji radimo moramo i kontrolirati. Pritom moram naglasiti da se kontrola obavljenog posla temelji prvenstveno na fizičkoj kontroli koja nam kaže kako smo obavili posao. Financijska kontrola nije dovoljna, ona nam kaže koliko smo potrošili a ne i kako smo radili što je ključno za znati ako želimo da se posao dobro obavlja.</p> <p>Isto važi i za financijske planove koji kažu koliko novca želimo potrošiti a ne i kako ćemo ih potrošiti. Tek ekonomski parametri poslovanja nam kažu koliko smo bili efikasni.</p> <p>5.3. Osnovna načela poslovanja prometnog sustava</p>	
--	--	---	--

		<p>Dva su osnovna načela efikasnog poslovanja svakog sustava. Prvo načelo je da točno znamo što nam je činiti dok je drugo načelo usvajanje ekonomskih postulata poslovanja. Ekonomija se bavi efikasnim aspektima čovjekova djelovanja i otkrila je mnoštvo mjera i načina kako što efikasnije djelovati.</p> <p>1. Načelo jasno definiranih uloga</p> <p>Ako želimo dobro obaviti neki posao prvo i osnovno je da moramo točno znati što i kako trebamo to obaviti. Moramo jasno definirati interes. Interes nam definira uloga. U poslovnom sustavu ne samo da sam sustav mora imati jasno definirane uloge (interese, ciljeve) koje treba realizirati već se to odnosi i na svakog pojedinca u sustavu. U sustavu svatko, doslovce svatko mora jasno znati što mu je činiti, koja mu je uloga. Ukoliko nemamo jasno definiranu ulogu svakog pojedinca nema ni odgovornosti za ne/obavljeni posao. Ne možete odgovarati za posao koji nije jasno definiran.</p> <p>2. Ekonomska načela poslovanja</p> <p>Svaki posao nastojimo obaviti najefikasnije, na ekonomskim načelima poslovanja. Osnovno polazište ekonomskih načela poslovanja je cost – benefit odnos koji stavlja u odnos benefit; korist interes koji želimo postići i cost; trošak koji nastaje pri postizanju željenog cilja. Pritom postoje brojni pokazatelji (ekonomski parametri) koji jasno i nedvojbeno ukazuju na željene odnose. Zato se već u startu, kod planiranja poslovanja moraju željeni ekonomski</p>	
--	--	--	--

		<p>pokazatelji involvirati u cijeli sustav, u svaki pojedini poslovni proces. Na taj način se jasno u sustavu uočavaju pojedina odstupanja od osnovnih ekonomskih načela poslovanja. Posebno se kod ekonomskih načela poslovanja treba obratiti pažnja na načela raspodjele sredstava u prometnom sustavu. To načelo kaže da se raspodjela mora temeljiti na radu , na obavljenom poslu odnosno na studiji opravdanosti kada je riječ o investiranju.</p> <p>Ukoliko ne postoji čvrsta veza na relaciji rada i raspodjele tada u sustavima u javnom sektoru dohodak nije u direktnoj vezi sa kvalitetom i količinom obavljenog posla. Sustav nema potrebe da bude efikasan i posljedice su ne samo aberacija cijelog sustava već odbacivanje stručnih i kvalitetnih kadrova koji za sustav ne predstavljaju nikakvu vrijednost. Sustav dobiva novac od države bez obzira kako i koliko radio.</p> <p>6. Problem pravne regulative i interesa</p> <p>U povijesti, različiti pravci i načini čovjekova djelovanja rezultirali su različitim promjenama i iznjedrili različite kulture i civilizacije. Moderna društva pokušavaju pravnom regulativom jasno definirati sve oblike čovjekova ponašanja i djelovanja. Tako i zakoni o prometu i prometnom sustavu jasno definiraju ili bi trebali definirati kako funkcionira prometni sustav. Pravna regulativa ili legislativa je ta koja definira pravce i načine čovjekova djelovanja u društvu. Polazište čovjekova djelovanja je interes, a kako pravna regulativa definira čovjekovo djelovanje podrazumijeva se da je</p>	
--	--	--	--

		<p>polazište pravne regulative u definiranju interesa.</p> <p>O zakonima i interesima potrebno je znati i slijedeće. Cilj svakog društva je postizanje ravnoteže interesa, a posebno simbioze privatnih i društvenih interesa. To znači da se privatni interesi trebaju ostvarivati isključivo u okvirima društvenih interesa a nipošto na njihov račun. Nedopustivo je iz sustava donošenja zakona doslovce izbaciti ili minorizirati cijele interesne grupe na račun favoriziranja nečijih privatnih interesa ili drugih interesnih grupa. Svatko u društvu treba imati pravo i treba moći jasno artikulirati interese koje mu sustav u okvirima mogućeg treba i osigurati. Izuzetno je opasno po sustav ukoliko jedna interesna grupa legalizira - ozakoni svoje privatne interese na račun interesa sustava. Aberacija sustava tada je samo pitanje vremena.</p> <p>Kada se radi o sustavima kao što je na primjer prometni, ukupna pravna regulativa; od zakona pa sve do podzakonskih akata (pravilnika, odluka...) mora osigurati cjelovitost sustava kao i njegov optimalan rad imajući u vidu pritom uloge sustava (interese koje valja realizirati) kao i materijalne mogućnosti društva. Pravna regulativa mora jasno i nedvosmisleno opisati i prikazati kakav sustav želimo imati; sve njegove dijelove kao i načela. Pritom moramo imati u vidu i slijedeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> – moramo znati što želimo, moramo imati jasno definirane interese i znati sve uloge u sustavu – moramo imati u vidu jasnoću pisanja 	
--	--	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> – usklađenost, pravna regulativa mora biti usklađena horizontalno i vertikalno – rangiranost, moramo znati gdje što spada, a ne sve „utrpati“ u jedan zakon – postojanost, česte izmjene zakona unose u sustav kaos i nesigurnost – realnost i mogućnost primjene, mogućnost prihvaćanja i involviranja u sustav. <p>Također se moramo pobrinuti da se zakoni poštuju i da se osigura njihova kontrola. Pritom je najvažnija kontrola nad onima koji obnašaju vlast.</p> <p>Moramo također biti svjesni da zakone o sustavu trebaju pisati stručnjaci za pojedine dijelove sustava a pravnici im samo daju oblik. Pravnik ne zna i ne može znati kako prometni sustav ili bilo koji sustav i njegovi dijelovi funkcioniraju. To najbolje znaju pojedini eksperti kao i ljudi koji svakodnevno djeluju u sustavu i dobro ga poznaju.</p> <p>U Hrvatskoj imamo veliki problem što se pisanja zakona prihvaćaju nestručnjaci - pravnici. Rezultati takvog pristupa su vidljivi na svakom koraku.</p> <p>Zaključak</p> <p>Ova analiza se zapravo ne bavi materijalom pod nazivom Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2014. – 2020.) iz prostog razloga što navedeni materijal ne korespondira s naslovom.</p> <p>U materijalu sam pokušao u najkraćim crtama pokazati kako prometni sustav funkcionira te ukazati</p>	
--	--	--	--

		<p>na osnovne probleme sustava. Svakom suvislom upravljanju, svakom misaonom djelovanju mora prethoditi analiza koja nam daje uvid u ono što i kako radimo te polaznu osnovu za buduće djelovanje. Stihijsko „prčkanje“ po sustavu bez prethodnih analiza stanja neće nas daleko odvesti.</p> <p>Promjene na prometnom sustavu treba početi od temelja, od nadležne institucije koja je prvenstveno odgovorna za rad prometnog sustava, od samog Ministarstva koje očito već godinama nije ekipirano za poslove strateškog upravljanja prometnim sustavom. O razlozima ne bih spekulirao bez prethodne analize. Materijal je imajući u vidu kratko vrijeme za rad (desetak dana) „radnog“ karaktera i molim da se uvažavaju nedostaci i nedorečenosti. Ipak mislim da će poslužiti ako ništa drugo onda barem kao putokaz u kom pravcu treba usmjeriti djelovanje na prometnom sustavu Hrvatske. I da se prometni sustav konačno počne gledati iz nekog drugog ugla a ne samo iz ugla „glavno da se gradi“ već da ga počnemo gledati iz ugla što i kako treba graditi – mijenjati na samom sustavu.</p>	
23.	<p>Mladen Antunović, LNG Hrvatska d.o.o.</p>	<p>Republika Hrvatska s razvojem istražnih polja za ugljikovodike na Jadranu i kopnu, kao i s gradnjom drugih dobavnih pravaca prirodnog plina, od kojih je jedan od najznačajnijih i LNG terminal, postat će zemlja bogata prirodnim plinom i tranzitna zemlja za prirodni plin pa bi tu činjenicu trebalo uzeti u obzir kao konkurentsku prednost RH prilikom izrade Strategije prometnog razvitka. Prirodni plin se kroz nove tehnologije može koristiti u prometu kao</p>	<p>Prijedlog vezan uz uvrštavanje novog cilja pod nazivom „6h Stvaranje preduvjeta za primjenu prirodnog plina kao alternativnog goriva za motorna vozila“ s ključnim pokazateljima uspješnosti za isti (sukladno prijedlogu predlagatelja) se ne prihvaća jer je prijedlog već obuhvaćen ciljem i predmetnim opisom cilja 6f.</p> <p>Primjedba vezana uz mjeru R.26 se prihvaća u</p>

		<p>alternativno gorivo za prometna vozila. Poznato je da je prirodni plin najbolje fosilno gorivo s najmanje emisija i stakleničkih plinova od svih ostalih goriva.</p> <p>Preduvjet za korištenje bespovratnih sredstva iz fondova Europske Unije za izgradnju infrastrukture neophodne za primjenu prirodnog plina kao goriva u prometu je između ostalog i uključivanje u ciljeve Strategije prometnog razvitka, što je potvrđeno na sastanku predstavnika MPPI-a i LNG Hrvatska s EC DG MOVE u Bruxellesu dana 27.06.2014.</p> <p>Str. 47 i str 48 dodati cilj „6h – stvaranje preduvjeta za primjenu prirodnog plina kao alternativnog goriva za motorna vozila“</p> <p>Poglavlje 3.2.3.- dodati opis cilja 6h: „Prirodni plin kao energent u prometu predstavlja velik potencijal jer je energetska efikasniji, ima manje emisije stakleničkih plinova od klasičnih goriva i gotovo nulte emisije PM čestica. Pored toga, prirodni plin je jedini energent kojeg bi Republika Hrvatska mogla imati dovoljno za vlastite potrebe iz domaćih izvora, a izgradnjom regionalnog LGN terminala omogućila bi izvor prirodnog plina u tekućem stanju, koji je naročito pogodan za primjenu kao energent u prometu. Kroz ovaj cilj potrebno je promovirati izgradnju infrastrukture za proizvodnju i distribuciju komprimiranog prirodnog plina (CNG) i distribuciju ukapljenog prirodnog plina (LNG) u cestovnom, pomorskom i željezničkom prometu. Jednako tako potrebno je omogućiti prilagodbu postojećih motornih vozila za korištenje prirodnog plina kao goriva, kao i poticanje nabave novih vozila</p>	<p>dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„...U ovom smislu potrebno je poboljšati energetska učinkovitost i dati prednost obnovljivim izvorima energije i izvorima s malim udjelom ugljika i pogonskim sustavima (poticanje izgradnje potrebne infrastrukture i modernizacija voznog parka). Daljnje studije analizirat će specifične uvjete.“</p> <p>Prijedlozi za nadopunu mjera Ro25, I.12 te U.7 se ne prihvaćaju jer su navedeni prijedlozi predlagatelja sastavni dio mjere pod nazivom „Energetska učinkovitost“ definirane za svaki prometni sektor zasebno.</p>
--	--	---	---

		<p><i>prilagođenih za prirodni plin (CNG i LNG). “</i></p> <p>U tablici 6 na str. 72 dodati cilj 6h u grupu s ciljevima 6e i 6f te dodati sljedeću ciljnu vrijednost, rok i pokazatelj: „CILJNA VRIJEDNOST: 20% udjela prirodnog plina u energetske bilanci u prometu; ROK: 2020; POKAZATELJ: % udjela prirodnog plina u energetske bilanci u prometu“</p> <p>U tablici na str. 76 pod Mjerom R.26 dodati rečenicu: „<i>Potaknuti izgradnju infrastrukture za primjenu ukapljenog prirodnog plina (LNG) kao goriva u željezničkom prometu te prilagodbu lokomotiva za korištenje LNG-a kao goriva</i>“.</p> <p>U tablici na str. 80 pod Mjerom Ro.25 dodati rečenicu: „<i>Potaknuti izgradnju infrastrukture za primjenu komprimiranog prirodnog plina (CNG) i ukapljenog prirodnog plina (LNG) kao goriva u cestovnom prometu</i>“.</p> <p>U tablici na str. 84 pod Mjerom I.12 dodati rečenicu: „<i>Potaknuti izgradnju infrastrukture za primjenu ukapljenog prirodnog plina (LNG) kao goriva u pomorskom prometu</i>“.</p> <p>U tablici na str. 88 pod Mjerom U.7 dodati rečenicu: „<i>Potaknuti izgradnju infrastrukture za primjenu komprimiranog prirodnog plina (CNG) kao goriva u gradskom i prigradskom prometu</i>“.</p>	
--	--	---	--

<p>24.</p>	<p>Dr. sc. Julije Domac, ravnatelj Regionalna energetska agencija Sjeverozapadne Hrvatske (REGEA)</p>	<p>ŽELJEZNIČKI PROMET/Elementi željezničke mreže</p> <p>Mjera R.3 - Karlovac do Rijeke (TEN-T osnova na mreža/TEN-T Mediteranski koridor/ Paneuropski koridor Vb)</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Analiza pokazuje da se ovaj dio koridora koji povezuje Zagreb i Rijeku uglavnom koristi za teretni - promet. Trenutno je ovaj dio pruge M202 uglavnom jednokolosječan i elektrificiran, pri čemu na nekim dijelovima ograničenje brzine iznosi 50 km/ h. Rijeka je definirana kao osnovna hrvatska Iuka u sklopu TEN-T mreže te se stoga očekuje da će se važnost ove pruge za teretni promet povećati srednjoročno do dugoročno. Ova dionica stoga treba zadovoljavati sljedeće tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnik kolosijeka 750 m, ERTMS. Daljnje studije analizirat će planiranu brzinu, potrebe za kapacitetima, potrebu za stvaranjem infrastrukture za alternativna goriva (ukapljeni prirodni plin, vodik, biogoriva) uzimajući pritom u obzir gospodarske i ekološke aspekte.“</p> <p>Mjera R.5 - Zagreb - Križevci (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor</p> <p>UVRSTITI</p> <p>„...Budući da je ova pruga važna i za teretni promet, osim povećanja kapaciteta, morat će ispuniti sljedeće</p>	<p>ŽELJEZNIČKI PROMET</p> <p>Predložene izmjene opisa iz segmenta željezničkog prometa se ne prihvaćaju jer je unapređenje korištenja alternativnih goriva već adekvatno obuhvaćeno opisom mjera R.26 i R.41.</p> <p>CESTOVNI PROMET /Cestovna mreža</p> <p>Primjedba vezana uz mjeru Ro.25 se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„...Važno je stoga poticati korištenje javnog prijevoza, vidove prometa s nultom stopom emisije, upotrebu alternativnih goriva te modernizaciju privatnih vozila kako bi se povećala energetska učinkovitost i koristila ekološki prihvatljiva vozila...“</p> <p>Prijedlozi vezani uz nadopunu ostalih mjera iz segmenta cestovnog prometa se ne prihvaćaju jer su prijedlozi predlagatelja već adekvatno obuhvaćeni opisima mjera Ro.25 (s uključenom prihvaćenom primjedbom predlagatelja) i Ro.26.</p> <p>ZRAČNI PROMET</p> <p>Primjedba vezana uz mjeru A.23 se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p>
------------	--	--	---

		<p>minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS. Potrebno je izgraditi infrastrukturu za opskrbu alternativnim gorivima (ukapljeni prirodni plin, vodik, biogoriva).</p> <p>Mjera R.6 - Križevci - Državna granica s Mađarskom prema Budimpešti (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb)</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„...Rijeka je definirana kao osnovna hrvatska Iuka u sklopu TEN-T mreže te se stoga očekuje da će se važnost ove pruge za teretni promet povećati srednjoročno do dugoročno. Iz ovog razloga i uzimajući u obzir da je ova dionica dio osnovne mreže i TEN-T koridora, mora ispuniti sljedeće tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS. Potrebno je izgraditi infrastrukturu za opskrbu alternativnim gorivima (ukapljeni prirodni plin, vodik, biogoriva).“</p> <p>Mjera R.7 - Zagreb - Novska (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X)</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„.....Daljnje studije analizirat će planiranu brzinu, potrebu za kapacitetima, potrebu za stvaranjem infrastrukture za alternativna goriva (ukapljeni prirodni plin, vodik, biogoriva) uzimajući pritom u</p>	<p>„...Utjecaj na okoliš potrebno je smanjiti povećanjem energetske učinkovitosti, poticanjem korištenja alternativnih goriva, uvođenjem zabrana u vezi s bukom, smanjenjem količine otpada na najmanju moguću mjeru, smanjenjem razine buke, emisije CO2 i drugih zagađivača ali i mjerama koje se odnose na zaštitu flore i faune, kao što su izbjegavanje poremećaja migracije ptica....“</p> <p>Prijedlozi vezani uz nadopunu ostalih mjera iz segmenta zračnog prometa se ne prihvaćaju jer su prijedlozi predlagatelja već adekvatno obuhvaćeni opisima mjera A.12 i A.23 (s uključenom prihvaćenom primjedbom predlagatelja).</p> <p>UNUTARNJI PLOVNI PUTOVI</p> <p>Primjedba vezana uz mjeru I.12 se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„.....</p> <ul style="list-style-type: none"> – izrada planova upravljanja bukom, planova gospodarenja otpadom, erozije i sedimentacije planova upravljanja erozijom i sedimentacijom te uspostava programa čistog zraka za luke, – smanjenjem utjecaja na okoliš povećanjem energetske učinkovitosti, poticanjem
--	--	---	---

		<p>obzir gospodarske i ekološke aspekte. Budući do je ova pruga važna i za teretni promet, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS.“</p> <p>Mjera R.8 - Novska - Državna granica sa Srbijom (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X)</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„...Daljnje studije analizirat će planiranu brzinu, potrebe za kapacitetima, potrebu za stvaranjem infrastrukture za alternativna goriva (ukapljeni prirodni plin, vodik, biogoriva) uzimajući pritom u obzir gospodarske i ekološke aspekte. Budući do je ova pruga važna i za teretni promet, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS.“</p> <p>Mjera R.9 - Državna granica s Mađarskom - Osijek - Državna granica s Bosnom i Hercegovinom (TEN-T sveobuhvatna mreža/osnovna mreža/Paneuropski koridor Vc)</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„...Daljnje studije analizirat će planiranu brzinu, potrebe za kapacitetima, potrebu za stvaranjem infrastrukture za alternativna goriva (ukapljeni prirodni plin, vodik, biogoriva) uzimajući pritom u obzir gospodarske i ekološke aspekte. Budući da je ova pruga važna i za teretni promet, morat će ispuniti</p>	<p>korištenja alternativnih goriva i kontrolom emisija i ispuštanja....“</p> <p>Prijedlozi vezani uz nadopunu ostalih mjera iz segmenta unutarnje plovidbe se ne prihvaćaju jer su prijedlozi predlagatelja već adekvatno obuhvaćeni opisima mjera I.10 i I.12 (s uključenom prihvaćenom primjedbom predlagatelja).</p> <p>GRADSKI, PRIGRADSKI I REGIONALNI PROMET</p> <p>Prijedlozi vezani uz nadopunu mjera iz segmenta gradske, prigradske i regionalne mobilnosti se ne prihvaćaju jer su prijedlozi predlagatelja već adekvatno obuhvaćeni opisima mjera U.6 i U.7.</p>
--	--	---	--

		<p>sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS.“</p> <p>Mjera R.10 - Regionalna poveznica Vinkovci - Vukovar (TEN-T osnovna mreža/pri stup Paneuropskom koridoru X)</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„...Daljnje studije analizirat će planiranu brzinu, potrebe za kapacitetima, potrebu za stvaranjem infrastrukture za alternativna goriva (ukapljeni prirodni plin, vodik, biogoriva) uzimajući pritom u obzir gospodarske i ekološke aspekte. Budući da je ova pruga važna i za teretni promet, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS.“</p> <p>Mjera R.11-Zagreb lokalno</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Trenutna konfiguracija hrvatske željezničke mreže i činjenica da je Zagreb jedini gradski čvor TEN-T osnovne mreže svjedoče važnosti hrvatskog glavnog grada čitavom prometnom sustavu. Kako bi se povećala važnost uloge željeznice u gradskom prometnom sustavu Zagreba potrebno je uskladiti redove vožnje, pristupačnost i vremena putovanja, prilagoditi postojeće stanice te eventualno izgraditi nove, provesti izgradnju namjenskih pruga i infrastrukture za opskrbu alternativnim gorivima</p>	
--	--	---	--

(ukapljeni prirodni plin, vodik, biogoriva, stlačeni prirodni plin). Daljnje studije analizirat će specifične uvjete koje treba ispuniti.“

Mjera R.15 - Zagreb Glavni kolodvor

UVRSTITI:

Zagrebački Glavni kolodvor mora imati ključnu ulogu ne samo u prometu no većim udaljenostima nego i u lokalnom i regionalnom prometu. Vjerojatno će biti potrebna adaptacija postojećih pristupa i platformi, organizacije kretanja putnika unutar i izvan kolodvora **te izgradnja potrebne infrastrukture za opskrbu alternativnim gorivima (ukapljeni prirodni plin, vodik, biogoriva, stlačeni prirodni plin)** u korist modalnog čvorišta. Specifični tehnički zahtjevi bit će rezultat daljnjih studija koje će uzeti u obzir gospodarske, društvene i ekološke aspekte.

ŽELJEZNIČKI PROMET/željeznička mreža

Mjera R.22 - Usluge koje donose dodanu vrijednost i poboljšanje imidža željeznice

UVRSTITI:

„S ciljem povećanja konkurentnosti u odnosu na druga sredstva putničkog prijevoza, vlasnici željezničke infrastrukture trebaju zajedno s operaterima putničkog prijevoza ponuditi usluge koje donose dodanu vrijednost i koje će učiniti željeznički promet privlačnijim. **Potrebno je sinergijsko djelovanje vlasnika željezničke infrastrukture i operatora putničkog i teretnog prijevoza kako bi**

		<p>se no optimalan način osigurala izgradnja infrastrukture za opskrbu alternativnim gorivima (ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, vodik, biogoriva) čija upotreba ce imati višestruke pozitivne efekte kako na percepciju željeznice u javnosti tako i na nacionalno gospodarstvo. Daljnje studije procijenit ce održivost uvođenja usluga kao sto su informacijski sustavi za putnike, pristup određenim vrstama željezničkih vozila putem interneta, druge vrste zabavnih sadržaja, itd. Također je potrebno uložiti napore na povećanju atraktivnosti željezničkog nasljeđa te unapređenju dizajna vanjskih i unutarnjih prostora željeznice kako bi se povećala udobnost.“</p> <p>Mjera R.26 - Energetska učinkovitost</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Promoviranje učinkovitog i održivog korištenja infrastrukture jedan je od prioriteta za razvoj željezničke infrastrukture prema smjernicama za razvoj Transeuropske prometne mreže. U ovom smislu potrebno je poboljšati energetska učinkovitost i dati prednost obnovljivim izvorima energije i izvorima s malim udjelom ugljika, tj. alternativnim gorivima kao što su ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, vodik i biogoriva koja se mogu koristiti u pogonskim sustavima. Daljnje studije analizirat ce specifične uvjete.“</p>	
--	--	---	--

		<p>Mjera R.31- Unapređenje voznog parka za prijevoz putnika</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Postojeći željeznički vozni park zastario je i temelji se na zastarjelim i neučinkovitim tehnologijama. U svrhu povećanja konkurentnosti željezničkog prometa u usporedbi s ostalim prometnim sredstvima potrebno je modernizirati željeznička vozila, u koordinaciji s predviđenim poboljšanjima infrastrukture. Prvi korak u provedbi ove mjere je detaljna analiza trenutnih organizacijskih i operativnih struktura i struktura održavanja željezničkog operatera pri čemu će se analizirati buduće potrebe, operativni plan i plan održavanja. Pri tome treba dati prednost onim tehnologijama koje se temelje na alternativnim gorivima (ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, vodik), a čija će upotreba dovesti do smanjenja emisija štetnih plinova, u prvom redu ugljičnog dioksida. Kad se utvrde stvarne potrebe, daljnje studije definirat će specifične tehničke zahtjeve za željeznički vozni park.“</p> <p>Mjera R.32 - Unapređenje voznog parka za prijevoz tereta</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>Postojeći željeznički vozni park za prijevoz tereta sastoji se većinom od konvencionalnih prekrivenih i otvorenih vagona, od kojih su neki prikladni za kombinirane prometne operacije. Veliki broj</p>	
--	--	--	--

		<p>lokomotiva potrebno je zamijeniti, pri čemu se procjenjuje do će čak 70% lokomotiva doseći kraj životnog vijeka u sljedećem desetljeću. Prvi korak u provedbi ove mjere je detaljna analiza trenutnih organizacijskih i operativnih struktura i struktura održavanja željezničkog operatera pri čemu ce se analizirati buduće potrebe, operativni plan i plan održavanja. Pri tome treba dati prednost onim tehnologijama koje se temelje na alternativnim gorivima (ukapljeni prirodni plin, vodik, biogoriva), a čija upotreba ce dovesti do smanjenja emisija štetnih plinova, u prvom redu ugljičnog dioksida. Kad se utvrde stvarne potrebe, daljnje studije definirat ce specifične tehničke zahtjeve za željeznički teretni vozni park.“</p> <p>Mjera R.33 -Ažuriranje zakonskih propisa i smjernica za planiranje</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Zakoni propisi i smjernice za planiranje vezani uz željeznički sektor moraju podržavati razvoj sektora te moraju biti u skladu s najboljim međunarodnim praksama i europskim uredbama, posebno u pogledu sigurnosti, interoperabilnosti, primjene novih nekonvencionalnih tehnologija, održivosti i zaštite okoliša.“</p> <p>Mjera R.38 - Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Nedostatak administrativnih kapaciteta i propisno osposobljenog osoblja jedan je od ključnih problema</p>	
--	--	--	--

		<p>koji su uočeni u ovom sektoru i jedan od prioriteta kohezijske politike Europske unije. U ovom konkretnom sektoru zapošljavanje dodatnih administrativnih kapaciteta u prvom je redu potrebno u području pripreme projekata i upravljanja provedbom projekata. Primjena novih tehnologija povlači za sobom potrebu za obučavanjem postojećeg i novog osoblja za novonastale specifične potrebe. U tom smislu potrebno je stvoriti adekvatne Centre znanje u kojima će kompetentni stručnjaci prenositi znanje i iskustvo o novim i alternativnim tehnologijama kao što su ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik.“</p> <p>Mjera R.41- Smanjenje utjecaja na okoliš</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Ključni cilj prometne politike Europske unije je smanjenje utjecaja prometnog sustava na okoliš. Utjecaj na okoliš potrebno je smanjiti povećanjem energetske učinkovitosti (posebno korištenjem izvora energije s malim udjelom ugljika ili bez ugljika kao što su ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, vodik, biogoriva), smanjenjem razine buke, smanjenjem razine onečišćenja (uvođenjem mjera kao što su korištenje modernog voznog parka niske razine buke, pravilnim održavanjem pruga, ugradnjom zaštite od buke, vegetacijom uz pruge, uvođenjem ograničenja brzine u osjetljivim područjima, osobito noću, itd., pravilnom odvodnjom izbjeci utjecaje ispuštanja i „run-off“, uspostavljanjem adekvatnih prijelaza za divlje</p>	
--	--	--	--

		<p>životinje, izbjegavanjem prekomjerne rasvjete kako bi se smanjila ometanja ptica, poduzimanje odgovarajućih planova sadnje za zaštitu flore i smanjenjem količine otpada na najmanju moguću mjeru. S ciljem osiguranja dugoročne održivosti sektora, potrebno je uzeti u obzir adaptaciju klimatskim promjenama u svim fazama razvoja (planiranje i izgradnja) i operativnosti.“</p> <p><i>Prijedlog dodatnih mjera u području željezničkog prometa</i></p> <p>Mjera R.xx - Pokretanje i provedba nacionalnih programa stvaranja i infrastrukture i poticanja korištenja alternativnih goriva u željezničkom prometu Republike Hrvatske</p> <p>U cilju zamjene postojećih konvencionalnih goriva potrebno je stvoriti nužne preduvjete, tj. usvojiti strateške nacionalne programe za upotrebu novih i čistih tehnologija koje se baziraju na alternativnim gorivima. U tom smislu, za realizaciju takvih projekata potrebno je:</p> <ul style="list-style-type: none"> – imenovati voditelja/radnu skupinu, – ustrojiti projektni tim, – donijeti odluke o proglašenju projekata projektima od nacionalnog interesa, – donijeti operativni plan provedbe projekta, – harmonizirati zakonodavni okvir, – izraditi tehniku i prostorno-plansku dokumentaciju, – oformiti Centar znanja koji koordinira 	
--	--	--	--

		<p>aktivnosti i pruža potporu u vidu stručnog savjetovanja tijekom provedbe projekta.</p> <p>Mjera R.xy - Pokretanje razvoja i izgradnje CNG i LNG plinske infrastrukture i uključivanje CNG-a i LNG-a kao pogonskog goriva za željeznička motorna vozila</p> <p>Osigurati mogućnost korištenja prirodnog plina u CNG i LNG obliku. Mogućnost punjenja željezničkih vozila na prirodni plin treba biti osigurana tako da se uz postojeću i planiranu plinsku i željezničku infrastrukturu predvide i izgrade nove ili, u sklopu postojećih punionica vlakova, nadgrade postojeće punionice stlačenim i ukapljenim prirodnim plinom za pogon Željezničkih vozila i to:</p> <ul style="list-style-type: none"> – LNG za lokomotive i motorne vlakove za međugradski prijevoz robe i ljudi (dulje, međudržavne i međugradske relacije) i – CNG za motorne vlakove za gradski prijevoz robe i ljudi (kraće gradske i međugradske relacije). <p>CESTOVNI PROMET /Cestovna mreža</p> <p>Mjera Ro.19 - Razvoj koncepta odmori sta za cestovnu mrežu visoke razine usluznosti</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Sukladno Direktivi 2008/96/EU, dovoljan broj odmorišta uz cestu veoma je važan za cestovnu sigurnost. Odmorišta omogućuju vozačima da se odmore i nastave putovanje potpuno koncentrirani. Stoga sastavni dio upravljanja sigurnošću cestovne</p>	
--	--	---	--

		<p>infrastrukture treba osigurati dovoljan broj sigurnih parkirališta. Premda je već izgrađen određen broj uslužnih objekata uz autoceste i brze ceste, još uvijek ih nema dovoljno ako se uzme u obzir povećanje prometa, pogotovo tijekom turističke sezone. Nadalje, Direktiva 2010/40/EU navodi da je potrebno poboljšati infrastrukturu sigurnih parkirališta za kamione i autobuse. Istovremeno se planira obnova starih parkirališta novim objektima (benzinskim postajama, restoranima, toaletima, igralištima). Odmorišta bi trebala sadržavati potrebnu infrastrukturu za opskrbu alternativnim gorivima (ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik, električna energija, biogoriva), pogotovo na onim koridorima koji su klasificirani kao dio TEN-T prometne mreže.“</p> <p>Mjera Ro.25 - Smanjenje utjecaja na okoliš UVRSTITI:</p> <p>„Ključni cilj prometne politike Europske unije je smanjenje utjecaja prometnog sustava na okoliš. Cestovni sektor jedan je od glavnih zagađivača u Europi, stoga se mjere za smanjenje utjecaja na okoliš (kao što su vegetacija uz ceste, ugradnja zaštite od buke te površina ceste niske razine buke, pravilnim održavanjem cesta, pravilnom odvodnjom izbjeći utjecaje ispuštanja i „run-off“: uspostavljanje adekvatnih prijelaza za divlje životinje, izbjegavanje prekomjerne rasvjete kako bi se smanjila ometanja ptica, poduzimanje odgovarajućih planova sadnje za zaštitu flare) trebaju primjenjivati u svim fazama razvoja (projektiranje i izgradnja) i upravljanja.</p>	
--	--	---	--

		<p>Glavni utjecaji povezani s cestovnim sektorom su buka, emisija CO₂ i drugih zagađivača izgaranjem goriva. Važno je stoga poticati korištenje alternativnih goriva (ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik, električna energija, biogoriva) te modernizaciju privatnih vozila kako bi se povećala energetska učinkovitosti i koristila ekološki prihvatljiva vozila. Do bi se osigurala dugoročnu održivost sektora, klimatske promjene adaptacije treba uzeti u obzir u svim fazama razvoja (planiranje i izgradnju) i rad faze.“</p> <p>Mjera Ro.26 - Energetska učinkovitost</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Ključna stavka politike Europske unije je energetska učinkovitost čitavog prometnog sustava s obzirom na to da promet unutar EU-a još uvijek ovisi o nafti i naftnim derivatima, odakle se crpi 96% energije. Mjere kojima se mogu povećati energetska učinkovitost su na primjer poticanje korištenja energetski učinkovitih vozila i optimizacija performansi multimodalnih logističkih mreža. Poticati će se izgradnja postaja za alternativna goriva (ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik, električna energija, biogoriva) i korištenje obnovljivih izvora energije s ciljem smanjenja smanjenje potrošnje konvencionalnih goriva,tj. smanjenje emisija CO₂ i štetnih čestica. Daljnje studije analizirat će specifične uvjete.“</p>	
--	--	---	--

Mjera Ro.28 - Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka

UVRSTITI:

„Nedostatak administrativnih kapaciteta i propisno osposobljenog osoblja jedan je od ključnih problema koji su uočeni u ovom sektoru i jedan od prioriteta kohezijske politike Europske unije. U ovom konkretnom sektoru, zapošljavanje dodatnih administrativnih kapaciteta u prvom je redu potrebno u području pripreme projekata i upravljanja provedbom projekata te cestovne sigurnosti. Primjena novih tehnologija povlači za sobom potrebu za obučavanjem postojećeg i novog osoblja za novonastale specifične potrebe. **U tom smislu potrebno je stvoriti adekvatne Centre znanje u kojima će kompetentni stručnjaci prenositi znanje i iskustvo o novim i alternativnim tehnologijama kao što su ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik, električna energija.**“

Prijedlog dodatnih mjera u području cestovnog prometa

Mjera Ro.xx - Pokretanje i provedba nacionalnih programa stvaranja infrastrukture i poticanja korištenja alternativnih goriva u cestovnom prometu Republike Hrvatske.

U cilju zamjene postojećih konvencionalnih goriva potrebno je stvoriti nužne preduvjete, tj. usvojiti strateške nacionalne programe za

		<p>upotrebu novih i čistih tehnologija koje se baziraju na alternativnim gorivima. U tom smislu, za realizaciju takvih projekata potrebno je:</p> <ul style="list-style-type: none"> – imenovati voditelja/radnu skupinu, Ustrojiti projektni tim, – donijeti odluke o proglašenju projekata projektima od nacionalnog interesa, Donijeti operativni plan provedbe projekta, – harmonizirati zakonodavni okvir, – izraditi tehničku i prostorno-plansku dokumentaciju, – oformiti Centar znanja koji koordinira aktivnosti i pruža potporu u vidu stručnog savjetovanja tijekom provedbe projekta. <p>Mjera Ro.xy - Pokretanje razvoja izgradnje CNG i LNG plinske infrastrukture i uključivanje CNG-a i LNG-a kao pogonskog goriva za cestovna motorna vozila u javnom i državnom sektoru.</p> <p>Osigurati mogućnost korištenja prirodnog plina u CNG i LNG obliku. Mogućnost punjenja cestovnih vozila na prirodni plin treba biti osigurana tako da se uz postojeću i planiranu plinsku i cestovnu infrastrukturu predvide i izgrade nove ili, u sklopu postojećih benzinskih postaja u gradovima i na autocestama, nadograde postojeće punionice stlačenim i ukapljenim prirodnim plinom za pogon cestovnih motornih vozila i to:</p> <ul style="list-style-type: none"> – LNG za teška teretna motorna vozila, autobuse i kamione za međugradski prijevoz robe i ljudi (dulje,međudržavne i 	
--	--	--	--

		<p>međugradske relacije) i</p> <ul style="list-style-type: none"> – CNG za osobna vozila, dostavna vozila, kombije, kamione i autobuse za gradski prijevoz robe i ljudi (kraće gradske i međugradske relacije). <p>ZRAČNI PROMET / Zračne luke</p> <p>Mjera A.12 - Energetska učinkovitost</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Energetska učinkovitost zračnog prometa može se poboljšati na zračnim lukama i zrakoplovima. Potrošnja energije u zračnim lukama smanjit će se modernizacijom opreme i postepenom zamjenom vozila zračnih luka onim vozilima koja koriste učinkovitije vrste goriva (biodizel, ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik, električna energija). Potrebno je modernizirati i zrakoplovnu flotu kako bi se povećala energetska učinkovitost. Također je vrlo važno optimizirati operacije zrakoplova, tijekom taksiranja i letenja s ciljem smanjenja potrošnje goriva i optimizacije energetske učinkovitosti. Daljnje studije analizirat će specifične uvjete.“</p> <p>ZRAČNI PROMET / Upravljanje zračnim prometom/Organizacija zračnog prometa</p> <p>Mjera A.23 - Ograničenje utjecaja na okoliš</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Ključni cilj prometne politike Europske unije je smanjenje utjecaja sustava zračnog prometa na okoliš. Utjecaj na okoliš potrebno je smanjiti</p>	
--	--	--	--

		<p>povećanjem energetske učinkovitosti, poticanjem korištenja alternativnih goriva te izgradnjom pripadajuće infrastrukture, uvođenjem zabrana u vezi s bukom, smanjenjem količine otpada na najmanju moguću mjeru, smanjenjem razine buke, emisije CO₂ i drugih zagađivača ali i mjerama koje se odnose na zaštitu flore i faune, kao što su izbjegavanje poremećaja migracije ptica. Zračne luke trebaju izraditi planove upravljanja bukom, planove gospodarenja otpadom te uspostaviti program „Čistog zraka“ (clean air) kada je potrebno. Da bi se osigurala dugoročnu održivost sektora, klimatske promjene adaptacije treba uzeti u obzir u svim fazama razvoja (planiranje i izgradnju) i rad faze.“</p> <p>Mjera A.26 - Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Nedostatak administrativnih kapaciteta i propisno osposobljenog osoblja jedan je od ključnih problema koji su uočeni u ovom sektoru i jedan od prioriteta kohezijske politike Europske unije. U ovom sektoru postoji potreba za stvaranjem kapaciteta kako bi se mogla postići poboljšanja u ovom području. Zaposlenici tvrtki koje su povezane s ovim sektorom moraju, između ostalog, biti obučeni i za korištenje novih tehnologija na području održavanja, zračne plovidbe i sigurnosti. U tom smislu potrebno je stvoriti adekvatne Centre znanja u kojima će kompetentni stručnjaci prenositi znanje i iskustvo o novim i alternativnim tehnologijama.“</p>	
--	--	--	--

		<p>UNUTARNJI PLOVNI PUTOVI/Luke i plovnost</p> <p>Mjera I.9 - Interoperabilnost, pristupačnost drugim vidovima prometa</p> <p>UVRSTITI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poticanje korištenja te izgradnja infrastrukture za upotrebu alternativnih goriva (ukapljeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik, biogoriva) <p>Mjera I.10 - Energetska učinkovitost</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Energetska učinkovitost prometa na unutarnjim plovnim putovima može se postići uz pomoć luka i prijevoza unutarnjim plovnim putovima. Potrošnja energije u lukama smanjit će se modernizacijom opreme i postepenom zamjenom nafte drugim vrstama goriva (biodizel, ukapljeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik, električna energija). Potrebno je također i modernizirati flotu plovila jer je prosječna starost hrvatskog broda 40 godina. Daljnje studije analizirat će specifične uvjete.“</p> <p>Mjera I.12 - Zaštita okoliša</p> <p>UVRSTITI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stvaranjem potrebne infrastrukture te korištenje alternativnih goriva (ukapljeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik, biogoriva) 	
--	--	---	--

		<p>Mjera I.14 - Povećanje administrativnih kapaciteta/obuka</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Nedostatak administrativnih kapaciteta i propisno osposobljenog osoblja neki su ad ključnih problema koji su uočeni u ovom sektoru i jedan od prioriteta kohezijske politike Europske unije. U ovom je sektoru zapošljavanje dodatnih administrativnih kapaciteta većinom potrebno u području prometne sigurnosti i kontrole te u području sigurnosne inspekcije plovidbe u uredima Lučke kapetanije. Zaposlenici moraju između ostaloga biti obučeni i za korištenje novih tehnologija na području održavanja plovnih putova i sigurnosti navigacije. U tom smislu potrebno je stvoriti adekvatne Centre znanje u kojima će kompetentni stručnjaci prenositi znanje i iskustvo o novim i alternativnim tehnologijama.“</p> <p>Mjera I.16 - Suradnja a s hrvatskim brodarima</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Potporu hrvatskim brodovima potrebno je postići i zajedničkim inovativnim projektima u području brodarstvo i brodogradnje, istraživanjem, implementacijom moderne tehnologije koja se bazira na alternativnim gorivima (ukapljeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, vodik, biogoriva) razvojem i zaštitom okoliša, u suradnji s privatnim ulagačima i Vladom Republike Hrvatske u vidu fondova posebno stvorenih za tu svrhu. Potrebno je posvetiti više počinje modernizaciji plovila, provedbi inovacijama u prometnoj tehnologiji i postizanju sukladnosti s</p>	
--	--	--	--

		<p>novim tehnološkim standardima.“</p> <p>GRADSKI, PRIGRADSKI I REGIONALNI PROMET / infrastruktura</p> <p>Mjera U.2 - Razvoj infrastrukture</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Odgovarajuća analiza postojeće situacije i očekivanog razvoja prometnog sustava i socijalno-ekonomskog konteksta u gradskim i regionalnim područjima u perspektivi Održivih planova gradske mobilnosti /integriranih prometnih planova identificirati će potrebe sanacije/nadogradnje postojeće infrastrukture ili stvaranja nove tamo gdje razina mobilnosti to dozvoljava. S druge strane to može također značiti ukidanje ili funkcionalno smanjivanje nekih dijelova mreže gdje očekivan razina mobilnosti postoje irelevantno. Ulaganja u infrastrukturu će se prvenstveno fokusirati na javni prijevoz i nisku/nultu razinu emisije štetnih plinova bit će popraćena komplementarnim politikama upravljanja mobilnosti i intervencijama zajedno s odgovarajućim ITS instalacijama. Prilikom donošenja odluka o ulaganju u infrastrukturu, potrebno je dati prednost tehnologijama koje su temeljene na alternativnim gorivima (ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, biodizel, električna energija, vodik).“</p>	
--	--	---	--

Mjera U.6 - Stanice za punjene alternativnim gorivima

UVRSTITI:

Alternativna goriva, kao što su **ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, biodizel, električna energija, vodik**, su se znatno unaprijedila u posljednjih nekoliko godina osobito po pitanju javnog prometa u gradskim i prigradskim naseljima. Poticat će se gradnja benzinskih stanica za alternativna goriva s ciljem smanjenja potrošnje konvencionalnih goriva, emisije CO₂ i otrovnih čestica.

Mjera U.7 - Zaštita okoliša

UVRSTITI:

„Prometni sektor odgovoran je za proizvodnju oko četvrtine ukupnog ugljičnog dioksida (emisije stakleničkih plinova) u svijetu. Kako bi se smanjila emisija stakleničkih plinova kao i drugih otrovnih čestica u gradskoj okolini priorizirat će se upotreba modernog željezničkog voznog parka i vozila s niskom emisijom štetnih plinova, alternativna goriva (**ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, biodizel, električna energija, vodik**) i tehnologija obnovljive energije javnog prijevoza. Drugi faktori koji utječu na kvalitetu života gradskih stanovnika i kvalitetu gradskog okoliša su buka i vibracije uzrokovane gradskim prometom. Kako bi se smanjili negativni utjecaji fokus neće biti na nabavi novih sredstava prijevoza nego na modernizaciji infrastrukture sustava javnog

		<p>prijevoza uzimajući u obzir mjere za smanjenje buke i vibracija te zaštitne mjere kao i pravilnom odvodnjom izbjeci utjecaje ispuštanja i „run-off“. Da bi se osigurala dugoročnu održivost sektora, klimatske promjene adaptacije treba uzeti u obzir u svim fazama razvoja (planiranje i izgradnju i rad faze.“</p> <p>GRADSKI,PRIGRADSKI I REGIONALNI PROMET / Upravljanje gradskim, prigradskim i regionalnim prometom/Organizacija gradskog,prigradskog regionalnog prometa</p> <p>Mjera U.17 - Nabava novog voznog parka</p> <p>UVRSTITI:</p> <p>„Osim ponekih izuzetaka, postojeći vozni park javnog prijevoza je star i temelji se no zastarjeloj i neučinkovitoj tehnologiji. U cilju povećanja konkurentnosti sredstava javnog prijevoza u odnosu no osobne automobile neophodno je modernizirati vozni park i osigurati najviše standarde kvalitete, sigurnosti i ekološke zaštite te dostupnost osobama sa smanjenom mobilnošću. Prilikom nabave novog voznog parka prednost treba dati tehnologijama baziranim na alternativnim gorivima, kao što su ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin, ukapljeni naftni plin, biodizel, električna energija, vodik. Nabava novog voznog parka odvijat ce se u koordinaciji s predviđenim poboljšanjima infrastrukture. Prvi korak razvoja ovih mjera je izrada sveobuhvatne analize trenutnog organizacijskog, operativnog okvira te okvira održavanja relevantnih operatera analizirajući</p>	
--	--	---	--

		<p>buduće zahtjeve i plan operacija i održavanja. Kad se jednom odrede stvarne potrebe, daljnjim istraživanjima odredit će se tehnički zahtjevi voznog parka.“</p> <p>Mjera U.xx - Pokretanje i provedba nacionalnog programa stvaranja i infrastrukture i poticanja korištenja LNG-a u gradskom, prigradskom i regionalnom prometu Republike Hrvatske</p> <p>U cilju zamjene postojećih konvencionalnih goriva potrebno je stvoriti nužne preduvjete, tj. usvojiti strateške nacionalne programe za upotrebu novih i čistih tehnologija koje se baziraju na alternativnim gorivima. U tom smislu, za realizaciju takvih projekata potrebno je:</p> <ul style="list-style-type: none"> – imenovati voditelja/radnu skupinu, Ustrojiti projektni tim, – donijeti odluke o proglašenju projekata projektima od nacionalnog interesa, – donijeti operativni plan provedbe projekta, – harmonizirati zakonodavni okvir, – izraditi tehničku i prostorno-plansku dokumentaciju, – oformiti Centar znanja koji koordinira aktivnosti i pruža potporu u vidu stručnog savjetovanja tijekom provedbe projekta. 	
--	--	---	--

25.	<p>Ljiljana Ješić, Bina-Istra d.d.</p>	<p>NAČELNA PRIMJEDBA:</p> <p>Potrebno je uvrstiti dionicu A8, odnosno BB Istarskog ipsilona (u koncesiji zajedno s A8, A9) u Strategiju prometnog razvoja RH jer je nacrt Strategije ne sadržava.</p> <p>Budući da postoje razmatranja o mogućnosti financiranja dopune na puni profil poddionice od čvora Matulji do čvora Vranja, uključujući i drugu cijev tunela Učka (B8) iz EU fondova smatramo da bi uvrštavanjem ovog zahvata u Strategiju bila ostavljena i mogućnost financiranja iz EU fondova ako bude donesena odluka u tom smislu.</p> <p>Naime, na svim mjestima gdje se u nacrtu Strategije spominje A8 i A9 proizlazi da je riječ o autocesti, iako je jedan njezin dio u profilu brze ceste, posebno od čvora Matulji do čvora Vranja.</p> <p>Posljedično, poddionica B8, od čvora Matulji do čvora Vranja, uključujući drugu cijev tunela Učka zahtijeva dopunu na puni profil autoceste kako bi se omogućilo učinkovitije povezivanje s paneuropskim koridorom Vb i Jadransko-jonskim pravcem te s lukama Rijeka i Pula i zračnim lukama Rijeka i Pula, kao i radi unapređenja sigurnosti prometa. Ova mjera pridonosi ispunjavanju osobito ciljeva 1. i 2. Strategije: 1. Unapređenje prometne povezanosti i koordinacije sa susjednim zemljama (povezanost raznih dijelova vlastitog teritorija kao i povezanost s europskim pravcima), 2. Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar RH, a posredno i ostalih ciljeva Strategije. Nadalje,</p>	<p>Primjedbe predlagatelja se ne prihvaćaju uz obrazloženje u nastavku.</p> <p>Analiza provedena prilikom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, a na temelju postojećih podataka nije pokazala potrebu za uvođenjem mjera iz prijedloga predlagatelja.</p> <p>Međutim, prilikom revizije Strategije u 2016. godini, ako novi podaci pokažu potrebu za istim, predložene mjere uvrstiti će se u konačan tekst Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p>
-----	---	--	---

		<p>potrebno je definirati točku spoja A9 na granici s Republikom Slovenijom kako bi se omogućilo autocestovno povezivanje dviju država i time otklonilo usko grlo koje u turističkoj sezoni dovodi do dugotrajnog čekanja i gužvi i na granici i na dionici A9 u području čvora Umag. U skladu s navedenim, potrebno je predvidjeti potrebne mjere koje će ispuniti ovaj cilj.</p> <p>POJEDINAČNE PRIMJEDBE:</p> <p>2.2. OCJENA/STANJE PROMETNIH SEKTORA</p> <p>2.2.3. Ceste (str. 29.) - 2. odlomak, iza rečenice: <i>„Međutim, neki dijelovi su još u izgradnji, npr. Paneuropski koridor Vc koji bi trebao biti dovršen u narednim godinama.“</i> – dodati</p> <p>„Neki dijelovi autocestovne mreže zahtijevaju unapređenja u skladu s važećim standardima iz područja sigurnosti prometa i infrastrukturnih objekata (tuneli), poput pravca A8 (odnosno poddionice 88) koji se nadovezuje na A9 na sveobuhvatniju TEN-T mreži.“</p> <p>3.2.3. Opis multimodalnih ciljeva (str. 52.) - 2b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti - Sjeverni Jadran (Rijeka)</p> <p>Nakon rečenice: <i>„Mreža autocesta koja povezuje njena glavna čvorišta sa Zagrebom već je dovršena.“</i> - dodati <i>„Preostaje unaprijediti autocestovnu infrastrukturu dopunom na puni profil na pravcu A8/B8 između čvora Matulji i čvora Vranja, uključujući i drugu cijev tunela Učka.“</i></p>	
--	--	---	--

(str. 58.) - 5b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti - Sjeverni Jadran (Rijeka)

U rečenici: „*Osim očite važnosti pomorskog prometa za teretnu pristupačnost regije te uzimajući u obzir da su glavni koridori autoceste već dovršeni /umetnuti: uz potrebu dopune na puni profil poddionice B8 unutar pravca A8/, u fokusu će biti dovršetak željezničkog koridora prema Zagrebu (dalje prema Mađarskoj, Srbiji itd.).*

4. MJERE ZA OSTVARENJE MULTIMODALNIH CIJEVA

4.1. MJERE

Tablica CESTOVNI PROMET (str. 78.) Nakon reda Ro.4 dodati Ro.4a:

A8 Matulji - Kanfanar: Autocesta A8 (čvor Matulji - čvor Kanfanar) dio je sveobuhvatne TEN-T mreže zajedno s dionicom A9 od Kanfanara do Pule.

Ukupna duljina autoceste A8 iznosi 65 km (Matulji - Kanfanar), pri čemu je 18 km duga poddionica od čvora Rogovići do čvora Kanfanar izgrađena u punom profilu autoceste, na poddionici od čvora Rogovići do čvora Vranja, duljine 29 km, početak izgradnje punog profila planiran je za 2015. godinu, dok preostaje izgraditi drugi kolnik punog profila autoceste u duljini od 18 km od čvora Matulji do čvora Vranja, uključujući drugu cijev tunela Učka (5,6 km). Ovime bi se, kada bude dovršena dopuna na puni profil, na cjelokupnoj dionici A8 promet odvijao na odvojenim kolnicima. Autocesta A8 ima

		<p>važnu ulogu u hrvatskoj mreži autocesta povezujući se s A7 (Rupa - Rijeka - Krizisce) i dalje A6 (Rijeka - Bosiljevo) te A1 (Zagreb-Split). Nadalje, autocesta A8 povezuje Istru s Primorsko-goranskom županijom, dok pravcem A9 (Umag - Kanfanar - Pula) s kojim čini cjelinu Istarskog ipsilona osigurava međunarodnu vezu sa Slovenijom i dalje Italijom. Izgradnjom punog profila na ukupnoj dužini A8 doprinijelo bi se kvalitetnijem prometnom povezivanju regija, zatim ostalih vidova prometa kroz luku Rijeka i Pula te zračne luke Rijeka i Pula, većoj sigurnosti cestovnog prometa te zaštiti okoliša. Ova bi autocesta mogla posredno doprinijeti gospodarstvu obiju županija, osobito turističkom sektoru. Daljnje studije analizirat će faze dovršenja i vremenski slijed izgradnje preostale poddionice B8, uvažavajući gospodarske i ekološke zahtjeve, stupanj izgrađenosti u koridoru autoceste te složenost reljefa.</p> <p>Tablica CESTOVNI PROMET (str. 92.) Nakon reda Ro.4 dodati Ro.4a:</p> <p>A8 Matulji - Kanfanar (TEN-T sveobuhvatna mreža): - pridonosi ciljevima 1b i 1c, 2b, 3a, 3e, 4b, 5b</p> <p>4.3. FUNKCIONALNOST MJERA Tablica CESTOVNI PROMET (str. 97.) Nakon reda Ro.4 dodati Ro.4a:</p> <p>A8 Matulji - Kanfanar (Međug. - Teretni - IT)</p> <p>4.4. ALTERNATIVNE GRUPE MJERA PO CILJEVIMA</p> <p>Tablica 1 Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama - 1b (str. 104 -</p>	
--	--	---	--

		<p>105.)</p> <p>U dijelu CESTE - nakon reda Ro.4 dodati Ro.4a: A8 Matulji - Kanfanar preko A9 (do državne granice sa Slovenijom /TEN-T sveobuhvatna mreža)</p> <p>Tablica 1 Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama - 1c (str. 107.)</p> <p>U dijelu CESTE - nakon reda Ro.4 dodati Ro.4a: A8 Matulji - Kanfanar preko A9 (do državne granice sa Slovenijom /TEN-T sveobuhvatna mreža)</p> <p>Tablica 2 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar RH - 2b (str. 110.)</p> <p>U dijelu CESTE - nakon reda Ro.4 dodati Ro.4a: A8 Matulji - Kanfanar preko A9 (TEN-T sveobuhvatna mreža)</p> <p>Tablica 3 Unapređenje regionalne povezanosti u putničkom prometu jačanjem teritorijalne povezanosti - 3b (str.115.)</p> <p>U dijelu CESTE - nakon reda Ro.3 dodati Ro.4a: A8 Matulji - Kanfanar preko A9 (TEN-T sveobuhvatna mreža)</p> <p>Tablica 5 Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu unutar RH - 5b - čvorište Rijeka (str. 129.)</p> <p>U dijelu CESTE - nakon reda Ro.3 dodati Ro.4a: A8 Matulji - Kanfanar (TEN-T sveobuhvatna mreža)</p>	
--	--	---	--

26.	<p style="text-align: center;">Željko Tufekčić, Pojedinaac</p>	<p>Primjedbe:</p> <p>Pod 2.1.1.2.</p> <p>Na str. 9. u odlomku 3.</p> <p>U rečenici „U smislu unutarnje plovidbe, od svih funkcionalnih regija Središnja Hrvatska ima najmanji značaj. Rijeka Sava, u smislu IV međunarodne klase plovnosti, plovna je samo do Siska, a ograničeni broj dana u godini plovidba je moguća do Zagreba (do slovenske granice za manja plovila).“ navedeno je IV međunarodna klasa. Proizlazi da do Siska već postoji IV klasa, a to je netočno.</p> <p>Stoga se predlaže tekst: „..., u smislu međunarodne plovidbe, plovna je samo do Siska, a ...“</p> <p>Pod 2.1.2.2.</p> <p>Na str. 11. u posljednjem odlomku stoji: Od 330 km rijeke Drave plovno je 189,6 km.</p> <p>Treba pisati: plovno je 198,6 km</p> <p>U istom odlomku na str. 12. je navedeno: Na ovom dijelu do međunarodne luke u Osijeku, smještene na rkm 14 IV međunarodne klase plovnosti, postoji komercijalni promet.</p> <p>Luka je smještena na rkm 13, a ne na rkm 14.</p> <p>Poglavlje 2.2.5. Unutarnja plovidba</p> <p>U cijelom tekstu Strategije, kao i ostalih dokumenata koji prate Studiju koristi se izraz „plovni putovi“, jer je tako preveden originalni engleski tekst „Waterway“. To je u suprotnosti s našim Zakonom</p>	<p>Primjedba vezana uz poglavlje 2.1.1.2. se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„...Rijeka Sava, u smislu međunarodne plovidbe, plovna je samo do Siska, a ograničeni broj dana u godini plovidba je moguća do Zagreba (do slovenske granice za manja plovila).“</p> <p>Sve primjedbe vezane uz poglavlje 2.1.2.2. se prihvaćaju te će konačni tekst Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 2.2.5. se prihvaća te će sva tri dokumenta konačnog teksta Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske biti izmijenjena sukladno ispravnoj terminologiji.</p> <p>Primjedba vezana uz Dodatak 2 Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske se prihvaća te će konačni tekst Dodatka 2 Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p>
-----	---	--	---

		<p>gdje je za istu englesku riječ uveden izraz „vodni put“.</p> <p>U Dodatku 2. Analiza sektora</p> <p>Pod točkom 4.1.1.5. Planirani višenamjenski kanal Dunav – Sava na str. 55</p> <p>Pogrešno je napisana stacionaža ušća kanala u Savu 310+750. Treba stajati 318+750 jer je stacioniranje km oznaka Save promijenjeno.</p>	
27.	<p>Prof.dr.sc. Damir Magaš, Centar za istraživanje krša i priobalja, Odjel za geografiju Sveučilišta u Zadru</p>	<ul style="list-style-type: none"> – obrazloženje potrebe izrade revizije postojeće Strategije nedostatno, – identifikacija „funkcionalnih regija“ nekvalitetno obrazložena i neutemeljena. Regije nisu geografski, prometno, demografski utemeljene niti uravnotežene, nisu sinkronizirane s NUTS regionalizacijom, niti s županijskim granicama, niti suvremenim osnovnim geografskim pokazateljima. – metodološki, tekst materijala Nacrta je neujednačen i nedosljedan – velik broj grešaka i nedostataka, neutemeljenih obrazloženja, i sadržajnih, i materijalnih – jezik i stil pisanja na razini lošijeg seminarskog rada s mnoštvom nestručnih izraza i grešaka te neodgovarajućih izraza i termina <p>1.1. Naslov "Pozadina" je neodgovarajući; Obrazloženje potrebe izrade revizije postojeće Strategije nedostatno, općenito, ništa detaljnije od objašnjenja dosadašnje Strategije.</p>	<p>Primjedbe vezane uz nedostatno obrazloženje potrebe revizije Strategije te metodologiju izrade samog dokumenta se ne prihvaćaju uz obrazloženje u nastavku.</p> <p>Proces izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske provodi se u nekoliko faza tj. izradi sektorskih prometnih strategija (faza koja je završila u srpnju 2013.), spajanju sektorskih prometnih strategija u jedinstven i integriran dokument Strategije prometnog razvoja RH (dokument za koji je provedena javna rasprava) te pripadajuću joj Stratešku procjenu utjecaja na okoliš, Nacionalni prometni model (faza započela u svibnju 2014. godine) te reviziji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini na temelju rezultata Prometnog modela te analize prometnih podataka koji nedostaju i načina njihovog prikupljanja. Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) biti će potpuni nacionalni strateški dokument prometnog sektora koji se temelji na kompletnim</p>

		<p>2.1. Identifikacija „funkcionalnih regija“ nekvalitetno obrazložena i neutemeljena. Naime, trebalo bi u prvom redu poći od postojećeg stanja jačine prometnih i funkcionalnih geografskih središta Hrvatske, uz maksimalnu usuglašenost s NUTS-regionalizacijom Europe. Ujedno treba, kod demografskog pokazatelja središta, poći ne samo od broja stanovništva upravnog grada (jer oni granicama i obuhvatom priurbanih naselja bitno variraju) nego od oblikovanih, u prostoru prepoznatih urbanih regija, prvenstveno Zagreba, te ostalih većih od 100.000 stanovnika (Split, Rijeka, Osijek, Zadar, Slavonski Brod i Varaždin). Tako bi primjerice u NUTS 2 EU regiji Jadranska Hrvatska bilo primjerenije prepoznati već oblikovani Sjevernu Jadransku Hrvatsku (Rijeka-Pula tj. istarski, goranski i kvarnerski prostor), Srednju Jadransku Hrvatsku (Zadar-Šibenik s Likom, tj. sjeverna Dalmacija i Lika) i Južnu Jadransku Hrvatsku (Split i Dubrovnik tj. srednja i južna Dalmacija). To su i demografski razmjerno ujednačeni prostori sa specifičnostima prometnog značenja i povezivanja. Lički prostor danas, i prometno i najvećim dijelom funkcionalno vezan je sa sjevernom Dalmacijom (autocesta, sveučilište, razne funkcije, PP "Velebit", a teritoriji županija se prožimaju u Lici i na Pagu). Ujedno, Ploče su dio Dubrovačko-neretvanske županije i važan punkt jedinstvenog prometnog područja od Splita do Dubrovnika, što u Nacrtu treba potkrijepiti i važnošću izgradnje Pelješkog mosta, odnosno odgovarajuće prometne povezanosti južnog dijela Jadranske Hrvatske.</p>	<p>i točnim prometnim podacima, a kao takav je osnova prometnog planiranja i financijski opravdanih i racionalnih ulaganja u sve segmente prometa u Republici Hrvatskoj. Metodologija korištena prilikom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske temelji se na analizi trenutnog stanja prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, na temelju postojećih podataka s ciljem utvrđivanja potreba.</p> <p>Na temelju rezultata analize Strategija je utvrdila mjere za postizanje strateških ciljeva. S obzirom da dostupni podaci nisu u potpunosti sveobuhvatni, nije bilo moguće utvrditi i potvrditi sve mjere potrebne za pravilan razvoj prometnog sektora u Republici Hrvatskoj. S obzirom na nedostatak prometnih podataka mjere su podijeljene na tzv. „zelene“ mjere (propisno usklađene sa Strategijom) i „žute mjere“ (nedostaju podaci kako bi se potvrdila očita propisna usklađenost sa Strategijom). Posljedično, trenutno nije moguće uključiti više mjera ili pak drugačije mjere za postizanje strateških ciljeva jer nisu utvrđene kao potrebne, a uzimajući u obzir analizu postojećeg stanja. U slučaju „žutih“ mjera, s obzirom da ih trenutno nije moguće potvrditi, potrebni su dodatni podaci kako bi se mjera potvrdila ili odbacila. Te će se mjere ponovno procjenjivati prilikom revizije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini.</p>
--	--	---	---

		<p>Kod pojedinih regija gradovi se spominju po različitim kriterijima, metodološki neujednačeno. Primjerice kod središnje Hrvatske i istočne Hrvatske spominju gradovi među prvih 10, kod "Sjeverne i Srednje Dalmacije" gradovi među prvih 15 (izostavljen je Zadar, koji je peti!?).</p> <p>2.1.3.1. Činjenica da je Pag dio Kvarnerskog zaljeva, ne poništava činjenicu da je to sjevernodalmatinski otok mostom povezan na autocestu i s najbližim velikim regionalnim središtem, Zadrom odakle se alimentira 70% otočkog prometa. Bolje bi bilo Pag u Nacrtu vezivati za sjevernodalmatinski prostor. Ovdje, međutim, treba spomenuti i Mali Lošinj, najveće naselje hrvatskih otoka i važno, premda demografski manje subregionalno središte.</p> <p>2.1.4.2. Podaci u odlomcima na str. 15 (Razina teretnog prometa...) i str. 16 (Grad Split ima samo su primjer neujednačenosti, diletantskog predstavljanja, i neprimjerene razine izražavanja i pismenosti što se provlače na više mjesta kroz Nacrt.</p> <p>SWOT analiza: Pojavljuje se „regija“ Dalmacija koje nema u prethodnim poglavljima.</p> <p>A7 pitanje dogradnje zračne luke Splita treba postaviti u širem kontekstu.</p> <p>A8 Zadar nije u srednjoj Dalmaciji nego u sjevernoj kao i Šibenik, a posljednjih dvadesetak godina i grad snažnog gravitacijskog utjecaja na Liku.</p> <p>M12 Kod zadarske luke nepotrebno je navoditi kao ograničenje blizinu luke Rijeka. Potrebnije je istaknuti, a u strategiji poticati ostvarenje pravca</p>	<p>Definicija funkcionalnih regiji u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske zasniva se na analizi postojećih i dostupnih podataka. Funkcionalne regije inicijalno su određene na temelju ključnih karakteristika regija, utvrđujući zone koje se ponekad preklapaju. Također, funkcionalne regije temelje se na analizama prometne interakcije, ne odgovaraju nužno administrativnim granicama županija u Republici Hrvatskoj te mogu biti i višenacionalne. Međutim, tek nakon provođenja daljnje analize te nakon što više informacija bude dostupno, osobito nakon izrade Nacionalnog prometnog modela, dobiveni podaci omogućit će utvrđivanje konačnih veličina funkcionalnih regija, uzimajući u obzir obrasce mobilnosti. Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) uključivat će novu definiciju funkcionalnih regija utemeljenu na Nacionalnom prometnom modelu.</p> <p>Primjedba vezana uz mjeru A.8 se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„Povezanost sjeverne Dalmacije s udaljenim lokacijama glavni je razlog za proširenje ove zračne luke. Analize pokazuju da je ulaganja potrebno usmjeriti na poboljšanje prometnih i infrastrukturnih kapaciteta zračne luke za</p>
--	--	---	---

		<p>Baltik - Zagreb - Zadar - Ancona - Srednja i Južna Italija s obzirom na najbržu i najkraću poveznicu.</p> <p>U Nacrtu bi trebalo snažnije istaknuti važnost jadransko-jonskog prometnog pravca (autocesta, željeznica, plovni put, cjevovodi) za EU povezivanje u budućnosti. Atraktivnost istočnog Jadrana i potreba još jednog snažnog prometnog sustava (uz panonski i talijanski) snažan je potencijal gospodarskog razvoja ne samo svih zemalja na tom pravcu već i Europe u cijelosti.</p>	<p>zrakoplove koji odgovaraju kodu ICAO 4E....“</p> <p>Ostali prijedlozi se ne prihvaćaju jer trenutno nisu potvrđeni analizom. U daljnjim procesima revizije Strategije prometnog razvoja, ukoliko ih analiza pokaže relevantnima, mjere će biti izmijenjene sukladno prijedlozima predlagatelja.</p>
28.	<p>Tvrtko Trlek, dipl.ing.prometa, Pojedinaac</p>	<p>Objavljeni prijedlog je vrlo opsežan i postavljeni rok za njegovu analizu i „savjetovanje s javnošću“ je previše kratak da bi se isto moglo obaviti na dovoljno kvalitetan i svrsishodan način. Nažalost, Ministarstvo je tako propustilo priliku da dobije doista kvalitetne komentare i da cjelokupna materija bude kvalitetno unaprijeđena te da Strategija, na kraju bude najbolja moguća.</p> <p>Uz navedeno ograničenje osnovni uočeni nedostaci mogu se navesti kako slijedi:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Podjela RH na regije navedene u prijedlogu strategije jest logična i ima svoje opravdanje. Međutim, obzirom na postojeće teritorijalno uređenje ona je po mnogočemu proizvoljna. Jednako tako, uz iste argumente regija je moglo biti dvije, tri, pet ili dvadeset i jedna. Ova okolnost stavlja cijelu studiju i njezin sadržaj pod ozbiljan znak pitanja, podjednako na postavljene teze kao i na izvedene zaključke, odnosno predložene mjere. 	<p>Proces izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske provodi se u nekoliko faza tj. izradi sektorskih prometnih strategija (faza koja je završila u srpnju 2013.), spajanju sektorskih prometnih strategija u jedinstven i integriran dokument Strategije prometnog razvoja RH (dokument za koji je provedena javna rasprava) te pripadajuću joj Stratešku procjenu utjecaja na okoliš, Nacionalni prometni model (faza započela u svibnju 2014. godine) te reviziji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini na temelju rezultata Prometnog modela te analize prometnih podataka koji nedostaju i načina njihovog prikupljanja.</p> <p>Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) biti će potpuni nacionalni strateški dokument prometnog sektora koji se temelji na kompletnim i točnim prometnim podacima, a kao takav je osnova prometnog planiranja i financijski opravdanih i</p>

		<ul style="list-style-type: none"> – Generalna primjedba na ovaj dokument je što u njegovu izradu nije bila uključena znanstvena zajednica. Fakultet prometnih znanosti nije sudjelovao u izradi ovog dokumenta, kao niti druge postojeće stručne i znanstvene ustanove ili pojedinci koji bi u područjima svojega djelovanja itekako mogli dati dobar i kvalitetan doprinos izradi ove Strategije. Ovako su svedeni na savjetovanje sa zainteresiranom javnošću, ako su eventualno upoznati da je takvo savjetovanje pokrenuto i u kojim rokovima će se isto završiti. – Opća SWOT analiza s prometnog sektora donosi neke, u najmanju ruku, dvojbene teze. Tako se pod snagama nabrajaju, između ostaloga: snažna industrijska pozadina, postojanje gradske željeznice u Zagrebu kao primjer prometne kulture u gradskim područjima, a što se sve jako teško može izdvojiti kao karakteristična snaga RH. – Nadalje, pod slabosti se navodi zastarjelost željezničke opreme i operativne strukture, no nigdje se ne spominje vrlo slično stanje u dijelu cestovne mreže, a posebice u području javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti. – Vrlo je također dvojbena teza o prometnom sektoru kao pokretaču gospodarstva koja je uvrštena pod prilike. Potpora gospodarstvu možda, ako se pametno razvija i vodi, no pokretač jako teško. – Posebno je teško razumjeti što znači teza da je 	<p>racionalnih ulaganja u sve segmente prometa u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Metodologija korištena prilikom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske temelji se na sveobuhvatnoj analizi trenutnog stanja prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, na temelju postojećih podataka te s ciljem utvrđivanja problema i potreba prometnog sustava u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Tijekom ove faze izrade Strategije dostupnost podataka pokazala se ograničenom (npr. nepostojanje Nacionalnog prometnog modela) te s obzirom na navedeno, analiza trenutne situacije nije potpuna. No, već u ovoj fazi izrade Strategije na temelju postojećih podataka bilo je moguće utvrditi skup ciljeva i mjera (mjere koje osim infrastrukturnih uključuju i organizacijske i operativne mjere) koji su potvrđeni i čija je opravdanost dokazana postojećim prometnim podacima, a čija se provedba samim time može i ubrzati.</p> <p>Istovremeno, tijekom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske izvršena je analiza podataka koji nedostaju na način da se isti prikupe i obrade prije planirane revizije Strategije u 2016. godini.</p> <p>Prilikom revizije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini problematika i prijedlozi od strane predlagatelja, a od kojih su već neki znani, uzet će se u obzir prilikom izmjena i dopuna dokumenta.</p>
--	--	--	--

		<p>prijetnja za prometni sektor RH pojavljivanje stranih konkurenata na lokalnom tržištu. Vjerojatno bi se tu trebalo kao prvo definirati što spada u prometni sektor RH, odnosno da li su strani konkurenti koji djeluju u tom sektoru njegov sastavni dio ili njegovi neprijatelji i rušitelji.</p> <ul style="list-style-type: none"> - U oči upada da je među ciljeve Strategije uvršteno unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu unutar i prema glavnim urbanim središtima. Pri tome, među ciljevima strategije nema spomena o prometnom razvoju ruralnih sredina, odnosno unapređenja pristupačnosti u putničkom prometu iz urbanih središta prema periferiji, kao i u lokalnom prometu unutar periferije. Potreba za prometnim povezivanjem manjih središta, perifernih naselja i stanovništva itekako je potrebna i ključna za ravnomjerniji razvoj RH, no to ova Strategija u svojim ciljevima ne prepoznaje - Dio strategije koji se bavi ključnim pokazateljima uspješnosti Strategije karakteriziraju nejasnoće, nedosljednosti i formalizam u određivanju pokazatelja. Tako se u mnogim slučajevima kao ciljna vrijednost određuje stopa porasta ili smanjenja nekog parametra, a da nije sasvim ili dovoljno jasno naznačena početna vrijednost na koju se promjena odnosi. - Simptomatično je također da se neki ciljevi planiraju na vrlo duge rokove (do 2030. godine) i u sebi sadržavaju mjerenje ciljane vrijednosti 	<p>Primjedba vezana uz definiciju funkcionalnih regija se ne prihvaća uz obrazloženje u nastavku.</p> <p>Naime, definicija funkcionalnih regija u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske zasniva se na analizi postojećih i dostupnih podataka.</p> <p>Funkcionalne regije inicijalno su određene na temelju ključnih karakteristika regija, utvrđujući zone koje se ponekad preklapaju. Također, funkcionalne regije temelje se na analizama prometne interakcije, ne odgovaraju nužno administrativnim granicama županija u Republici Hrvatskoj te mogu biti i višenacionalne. Međutim, tek nakon provođenja daljnje analize i više informacija bude dostupno, osobito nakon izrade Nacionalnog prometnog modela, dobiveni podaci omogućit će utvrđivanje konačnih veličina funkcionalnih regija, uzimajući u obzir obrasce mobilnosti.</p> <p>Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) uključivat će novu definiciju funkcionalnih regija utemeljenu na Nacionalnom prometnom modelu.</p> <p>Primjedba vezana uz izostavljanje prometnog razvoja ruralnih sredina se ne prihvaća jer je navedena tematika obuhvaćena ciljem br. 3.</p> <p>Također, važno je napomenuti da iako su predstavnici znanstvene zajednice bili uključeni u izradu sektorskih prometnih strategija kroz rad sektorskih radnih grupa za izradu sektorskih prometnih strategija, a samim time i bili</p>
--	--	--	---

		<p>kroz učešće neke grupe stanovnika u ukupnoj populaciji, a da se pri tome uopće ne uzimaju u obzir postojeća demografska kretanja u RH. Tako se na primjer do 2030. planira 80% populacije unutar 1 km od veze javnim prijevoznim sredstvom s regionalnim centrom, a da se uopće ne spominju trendovi depopulacije ruralnih krajeva i ostali negativni trendovi u tom području.</p> <p>– Zanimljivo je također da se u istom ili sličnom kontekstu spominju „opseg tereta“ i „volumen tereta“ a da nije potpuno jasno što navedeni izrazi predstavljaju, niti da li se radi o sinonimima.</p> <p>Strategija također planira razvoj sustava Prometnih uprava (središnje i regionalnih) kao osnove za donošene kvalitetnih odluka, zakonskih prijedloga i planova razvoja. Teško se pri tome oteti dojmu da se radi o novom proširenju birokratsko – administrativnog aparata i relativiziranja uloge do sada nadležnih tijela za razvoj i funkcioniranje prometnog sustava. Uvodi se još jedan stupanj u hijerarhiji upravljanja prometnim sustavom i na taj način pojačava entropija u cijelom sustavu.</p>	<p>uključeni u ovu drugu fazu izrade dokumenta Strategije prometnog razvoja, sudjelovanje znanstvene zajednice i svih relevantnih dionika u procesu revizije Strategije u 2016. godini svakako je dobrodošlo.</p>
29.	<p>Josip Kelemen, Regionalna udruga za vozila na prirodni plin, Branko Palunko, Hrvatska UNP udruga</p>	<p>U nacrtu Strategije molimo točno definirati što se misli pod nazivom „plin“. Molimo da se definiraju pojmovi kao „plinovi“ i to ukapljeni naftni plin (UNP,LPG), stlačeni prirodni plin (SPP,CNG) i ukapljeni prirodni plin (UPP,LNG).</p> <p>U nacrtu se ne ističe dovoljno ekološka komponenta u pojedinim člancima, niti se iskorištava izvanredno</p>	<p>Primjedba se ne prihvaća jer s trenutno dostupnim podacima, nije moguće provesti sveobuhvatnu analizu, a samim time niti biti više precizniji u smislu danog komentara.</p>

		izgrađena mreža za UNP (LPG) koju Hrvatska ima već se stalno govori o SPP (CNG) čija se mreža tek počinje graditi sporim tempom i uz nedovoljno poticaja.	
30.	Tomislav Palalić, Zračna luka Rijeka	Str 88, A6, „U tijeku je sanacija/proširenje/zamjena stajanke i operativne opreme i opreme kontrolnog tornja.““ Izmijeniti tako da glasi: „U tijeku je sanacija/proširenje/zamjena/ rekonstrukcija stajanke/manevarskih površina, zaštitnih površina, operativne opreme i opreme kontrolnog tornja te zgrade putničkog terminala. “	Primjedba vezana uz opis mjere A.6 se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst): „U tijeku je proširenje/zamjena/ rekonstrukcija stajanke/manevarskih površina, zaštitnih površina, operativne opreme i opreme kontrolnog tornja te zgrade putničkog terminala. “
31.	Bernard Ivičić, Zelena akcija, Nevladina udruga građana za zaštitu okoliša	Strategija prometnog razvoja ne donosi dovoljno konkretne ciljeve i mjere za njihovo ostvarivanje do 2030. Ciljevi su nedovoljno ambiciozni te se u nekim dijelovima previše svode na prihvaćanje postojeće situacije kao zadane, odustajući pri tome od namjere na poboljšanje, primjerice u poglavlju 3.2.3. 1b i 2b. Također, pojedini ciljevi određeni su paušalno i neargumentirani, npr. smanjenje vremena putovanja za 10%. Nedostatak Strategije je i odsutnost financijske projekcije, pa tako čak niti ne postoje predviđeni omjeri financijskih sredstava koji će biti uloženi u različite vidove prometa. Izrazito je problematično što nigdje nije oglašeno javno izlaganje Strategije, iako su djelatnici Ministarstva na sastancima Odbora za praćenje Operativnog programa "Promet" 2007. - 2013.	Primjedba vezana uz izostanak oglašavanja javnog izlaganja Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske te Strateške procjene utjecaja na okoliš za istu i neadekvatne najave početka javne rasprave na navedene dokumente se ne prihvaća jer je Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, sukladno Uredbi Vlade Republike Hrvatske o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (Narodne novine br. broj 110/2007), članak 16., stavak 3, 3), 8 dana prije početka javne rasprave tj. 18. lipnja 2014. u Jutarnjem listu, najavilo početak javne rasprave te javno izlaganje Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 1. srpnja 2014. u 10,00 sati, u prostorijama Ministarstva, Prisavlje 14. Također, ministar pomorstva, prometa i infrastrukture Siniša Hajdaš Dončić 26. lipnja

		<p>najavljivali kako će biti organizirano nekoliko javnih izlaganja u različitim gradovima. S obzirom da je javna rasprava organizirana u ljetnom mjesecu kada inače postoji niži interes javnosti za javne rasprave, odsutnost javnih izlaganja sugerira kako Ministarstvo zapravo niti ne želi dobiti puno primjedbi. U prilog tome govori i činjenica kako na internetu u posljednjih 30 dana postoji samo 15-ak rezultata u kojima se spominje Strategija prometnog razvoja, tj. vidljivo je kako se Ministarstvo nije potrudilo niti adekvatno oglasiti početak javne rasprave.</p> <p>Detaljni komentari Zelene akcije na Strategiju prometnog razvoja RH</p> <p>2.2.3. Ceste</p> <p>Str. 30., Citat: „<i>Stoga je u pogledu cestovnog sektora i cestovne povezanosti nužno razmotriti mogućnosti prometnog povezivanja te iznijeti trajno rješenje u dogovoru s Bosnom i Hercegovinom i EU-om. U ovom smislu su već poduzete određene radnje tj. izrađena je predstudija izvodljivosti koja je identificirala Pelješki most kao najbolje rješenje u kontekstu pronalaženja optimalnog rješenja za povezivanje funkcionalne regije Južna Dalmacija s ostatkom hrvatskog teritorija.</i>“</p> <p>Komentar: Potrebno je odustati od gradnje Pelješkog mosta. Ovaj projekt nema nikakvo opravdanje u prometnoj potražnji, tj. predviđeno prometno opterećenje je znatno ispod potrebnog PGDP-a (Prosječnog godišnjeg dnevnog prometa). Prema</p>	<p>2014. održao je konferenciju za medije s ciljem najave početka javne rasprave te kratkog predstavljanja dokumenata koji su upućeni na javnu raspravu. Ministar je također najavio i javno izlaganje Strategije u gore navedenom terminu. Sve informacije također su objavljene i na službenim Internet stranicama Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture.</p> <p>Proces izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske provodi se u nekoliko faza tj. izradi sektorskih prometnih strategija (faza koja je završila u srpnju 2013.), spajanju sektorskih prometnih strategija u jedinstven i integriran dokument Strategije prometnog razvoja RH (dokument za koji je provedena javna rasprava) te pripadajuću joj Stratešku procjenu utjecaja na okoliš, Nacionalni prometni model (faza započela u svibnju 2014. godine) te reviziji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini na temelju rezultata Prometnog modela te analize prometnih podataka koji nedostaju i načina njihovog prikupljanja. Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) biti će potpuni nacionalni strateški dokument prometnog sektora koji se temelji na kompletnim i točnim prometnim podacima, a kao takav je osnova prometnog planiranja i financijski opravdanih i racionalnih ulaganja u sve segmente prometa u Republici Hrvatskoj. Nadalje, metodologija korištena prilikom izrade</p>
--	--	--	--

		<p>podacima Hrvatskih cesta za 2013. godinu PGDP kod Kleka je 5.063 automobila, dok je prema podacima Agencije za obalni linijski pomorski promet na trajektnoj liniji Ploče-Trpanj 2013. prevezeno 94.288 vozila. tj. prosječno 258 vozila dnevno. To znači da bi u postojećoj situaciji dnevno Pelješki most koristilo prosječno 5.321 vozila. Za usporedbu, PGDP Krčkog mosta je 9.592, što znači kako bi Pelješki most bio neisplativ zbog premalog prometa.</p> <p>2.2.8. Zaštita okoliša u prometu</p> <p>40. str., Citat: „Nacionalne prognoze iznesene u okviru pripreme Energetske strategije predviđaju rast ispuštanja stakleničkih plinova uzrokovane prometnim sektorom u razdoblju od 2012. do 2025. godine, čak i u povoljnom scenariju nakon uvođenja mjera.“</p> <p>Komentar: Energetska strategija RH je zastarjela i njeni zaključci se ne smiju uzimati u obzir. Energetska strategija se bazira na velikom godišnjem povećanju BDP-a i energetske potrošnje, dok u stvarnosti BDP pada.</p> <p>3.1.1. Vizija</p> <p>Citat: „Unapređenje gospodarstva i razvoja Republike Hrvatske pomoću intermodalnog, održivog, djelotvornog i sigurnog prometnog sustava.“</p> <p>Komentar: U Viziji koja je navedena prijedlogom Strategije prometnog razvoja spominje se samo jedan od 3 stupa održivog razvoja – gospodarstvo, dok se</p>	<p>Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske temelji se na analizi trenutnog stanja prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, na temelju postojećih podataka s ciljem utvrđivanja potreba. Na temelju rezultata analize postavljeni su ciljevi te mjere za postizanje tih ciljeva. Poveznica između strateško planskog dokumenta i projekata (uključujući i identifikaciju dostupnih i potrebnih resursa za njihovu implementaciju) provodi se u procesu programiranja za različite izvore financiranja.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 2.2.3., se ne prihvaća jer će pitanje najbolje opcije povezivanja hrvatskog juga utvrditi predstojeća studija izvodljivosti.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 2.2.8. se ne prihvaća jer se Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske, u ovoj fazi izrade temelji na postojećim podacima. U slučaju revizije drugih strateških dokumenata, izmjene i dopune istih uzet će se u obzir prilikom revizije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 3.1.1. se ne prihvaća jer termin „održiv“ uključuje okoliš i socijalne aspekte.</p> <p>Primjedbe vezane uz poglavlje 3.2.3. nisu prihvaćene jer su ciljevi postavljeni uzimajući u obzir rezultate analize. Sukladno navedenome, potrebno je naglasiti da navođenje da je samo cestovni promet važan u funkcionalnoj regiji ne</p>
--	--	--	---

		<p>okolišni i društveni aspekt uopće ne spominju, iako oni hijerarhijski trebaju doći iznad gospodarstva. Vizija treba biti npr: „Uspostava prometnog sustava koji će unutar zadanih granica utjecaja na okoliš pronaći društveno i gospodarski najbolji način za zadovoljenje prometne potražnje.“</p> <p>3.2.2. Definicija multimodalnih ciljeva Str 48.</p> <p>Komentar: U ciljevima željeznički promet treba biti naveden kao prioritet, s obzirom da je željeznički promet u Hrvatskoj već više desetljeća podinvestiran te s obzirom na niži utjecaj kojeg željeznički promet ima na okoliš. To se odnosi na točke 1b, 1c, 2a, 2b, 2c, 2d, 2e, 3a, 4a, 4b, 4c, 4d, 4e, 4f, 5a, 5b, 5c, 5d, 5e.</p> <p>3.2.3. Opis multimodalnih ciljeva</p> <p>Komentar: U mnogim opisima se bez ikakve argumentacije samo konstatira kako je važan cestovni ili cestovni i zračni promet, dok su ostali uglavnom nevažni. Ovakav pristup je neprihvatljiv jer Strategija treba odrediti ciljeve koji moraju biti ostvareni do 2030., a ne ovako samo ocijeniti postojeću situaciju bez namjere uspostavljanja drugačijeg prometnog sustava. Primjeri ovakvog pristupa su npr: ciljevi 1b i 2b.</p> <p>3.2.5. Ključni pokazatelji uspješnosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske Str. 69., Citat: „Ključni pokazatelji uspješnosti</p>	<p>podrazumijeva da javni prijevoz neće biti prioritet, s obzirom da prijevoz autobusom podrazumijeva važan dio potražnje javnog prijevoza.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 3.2.5. tj. ključne pokazatelje uspješnosti se ne prihvaća jer su isti postavljeni na temelju postojećih i dostupnih podataka. Precizniji skup ključnih pokazatelja uspješnosti definirati će se prilikom revizije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini nakon rezultata Prometnog modela.</p> <p>Primjedbe vezane u poglavlje 4. tj. mjere se ne prihvaćaju uz obrazloženje u nastavku.</p> <p>Postojanje „žutih mjera“ i mjera za koje su potrebne dodatne studije s ciljem definiranja specifičnog rješenja, dio je metodologije izrade Strategije prometnog razvoja. Zbog nedostatka podataka, nije moguće potvrditi sve mjere i precizno utvrditi najbolje rješenje u svim slučajevima, ali postoji dovoljno dokaza da se navedene mjere već uključe u Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Predložene izmjene mjere I.7 se ne prihvaćaju jer će se potreba izgradnje kanala Dunav-Sava utvrđivati sveobuhvatnom studijom izvodljivosti.</p> <p>Predložene izmjene mjere U.4 se ne prihvaćaju jer navedena rečenica nije u kontradikciji s</p>
--	--	--	---

		<p>strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske – 1. Unapređenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama; 1b Unapređenje pristupačnosti u međunarodnom putničkom prometu na velike udaljenosti (uključujući tranzitni promet); ciljna vrijednost - 10% povećanja korištenja javnog prijevoza (autobusom, željeznicom, vodnim putem) u odnosu na korištenje privatnih automobila do 2030.</p> <p>Komentar: Ovi pokazatelji su na tragu ostvarenja europskih ciljeva, ali nigdje ne postoji proračun da će se ostvarenjem upravo navedenih ciljnih vrijednosti zadovoljiti npr. cilj EU o prijelazu 50% s cestovnog na željeznički i promet vodama u međugradskim putničkim i teretni putovanjima na srednjim udaljenostima do 2050. Vrlo je moguće kako svega 10% povećanja korištenja javnog prijevoza (u što je uključen i prijevoz autobusom tj. cestovni prijevoz) do 2030. neće postaviti dovoljno dobre temelje kako bi se do 2050. mogao ostvariti gore navedeni cilj. Potrebno je izraditi točne projekcije kojima će se ostvariti ciljevi, a ne paušalno određivati postotke.</p> <p>Str. 69. Citat: „Ključni pokazatelji uspješnosti strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske; 2 Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti unutar Republike Hrvatske; ciljna vrijednost - Smanjenje vremena putovanja prema/iz/kroz funkcionalnu regiju za 10%“</p> <p>Komentar: S obzirom da treba potaknuti veće korištenje željezničkog prometa, jasno je kako brzine željezničkog prijevoza trebaju biti konkurentne cestovnom. Ako se smanji vrijeme putovanja svim</p>	<p>opisom mjere.</p> <p>Predložena izmjena mjere U.6 se ne jer s postojećim i dostupnim podacima, nije moguće biti precizniji.</p>
--	--	--	--

vidovima prometa za 10% (još jedna paušalna procjena nepotkrijepljena nikakvim proračunom), i dalje će željeznički promet biti znatno sporiji od cestovnog. Stoga treba predvidjeti veće smanjenje vremena putovanja za željeznički promet.

4. MJERE ZA OSTVARENJE MULTIMODALNIH CILJEVA

Komentar: Ovo bi trebao biti najvažniji dio Strategije prometnog razvoja, a zapravo uglavnom donosi općenite ciljeve s vrlo malo konkretnih mjera. Npr. za željeznički promet, gdje su propisane ukupno 42 mjere, njih čak 28 (R1, R2, R3, R7, R8, R9, R10, R11, R12, R13, R14, R15, R16, R17, R18, R19, R20, R21, R22, R23, R24, R26, R29, R31, R32, R34, R35, R39) predviđa izradu dodatnih studija. Strategija prometnog razvoja treba predvidjeti konkretne mjere, a ne u ovako velikom broju prepustiti to nekim budućim studijama. Takva nedorečenost je možda i prihvatljiva za pojedine tehničke detalje, ali zaista nema smisla da čak 67% mjera za željeznički promet bude nedefinirano i prepušteno budućim analizama, uključujući i one koje su označene zelenom bojom.

Citat: I.7 Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava

Komentar: Potrebno je odustati od izgradnje kanala Dunav – Sava zbog negativnog utjecaja kojeg bi taj kanal imao na Spačvansku šumu te biljke i životinje koje u njoj žive, te potencijalnog ugrožavanja opskrbe pitkom vodom na prostoru Gudinaca i

		<p>Babine grede.</p> <p>Citat: U.4. „Javni prijevoz (uglavnom autobusi i tramvaji) trebaju istodobno prometovati s osobnim automobilima s obzirom da je raspoloživi prostor u gradovima ograničen. U cilju povećanja učinkovitosti javnog prijevoza, razina odvojenosti individualnog prijevoza automobilima i javnog prijevoza povećat će se gradnjom namjenskih traka za javni prijevoz i/ili koridorima namijenjenim za javni promet (za tramvaje i autobuse), te provođenjem mjera s ciljem povećanja prvenstva javnog prijevoza putem prometnog sustava upravljanja kao što su semafori. Nadalje, prepreke i uska grla koja ometaju efikasan rad javnog prijevoza bit će uklonjene. Ovakve prepreke i uska grla obično uzrokuju zastoje sredstava javnog prijevoza pa čak mogu dovesti u pitanje i cestovnu sigurnost (npr. željezničko-cestovni prijelazi)“</p> <p>Komentar: Prvu rečenicu treba izbrisati. Osim što je u djelomičnoj kontradikciji s nastavkom opisa mjere, nije ni točna. Već sada je moguće kod nekih širokih gradskih avenija s 3 trake na kojima prometuje mnogo autobusa i/ili tramvaja, odrediti kako će jedna traka biti samo za tramvaje, autobuse, taxi vozila i bicikliste. Na taj način ubrzala bi se vožnja javnim prijevozom, čime bi on postao privlačniji i dijelu vozača automobila koji bi ostavili automobile kod kuće i time smanjili gužve na cestama.</p> <p>Citat: „U.6 Poticat će se gradnja benzinskih stanica za alternativna goriva s ciljem smanjenja potrošnje konvencionalnih goriva, emisije CO2 i otrovnih</p>	
--	--	--	--

		čestica.“ Komentar: Potrebno je navesti na koja goriva se misli pod „alternativna goriva“ te na koji način će se poticati gradnja stanica.	
32.	Ljubomir Stojnić, dipl.inž. Grad Rijeka	Nacrt Strategije prometnog razvoja RH treba dopuniti na način da se omogući financiranje iz EU sredstava svih potrebnih aktivnosti od istraživanja do izvođenja mjera i monitoringa u svrhu sprječavanja ili smanjenja potencijalne štete koje očekivane klimatske promjene mogu uzrokovati prometu i prometnoj infrastrukturi.	Primjedba se prihvaća te su sukladno navedenoj izmijenjeni opisi mjera R.41, Ro.26, A.23, I.12, M.3 i U.7 u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu): „.....S ciljem osiguranja dugoročne održivosti sektora, potrebno je uzeti u obzir adaptaciju klimatskim promjenama u svim fazama razvoja (planiranje i izgradnja) i operativnosti za novu i postojeću infrastrukturu. “
33.	Prof.dr.sc. Ernest Bazijanac, dekan, Fakultet prometnih znanosti	Prikupljeni ulazni podaci ne sadrže sve potrebne podatke za kvalitetnu analizu postojećeg stanja, što je i od strane autora iskazano kao jedan od ključnih problema na prezentaciji Strategije prometnog razvoja RH održanoj 1. srpnja 2014. u MPPI. Analiza onih podataka koji se navode u Strategiji je površna i nedovoljno ilustrira stanje prometnog sustava RH. Iz tog razloga vjerojatno je izostalo uobičajeno utvrđivanje odnosa prometne potražnje i prometnih kapaciteta. Kako su podaci o postojećem stanju i prognoze prometa osnova za pokretanje velikih investicijskih zahvata u prometnom sustavu RH, a oni su nedostatni i neadekvatno analizirani, postavlja se pitanje koliko je ovakav tehničko tehnološki i ekonomski pristup u predmetnoj strategiji prihvatljiv i održiv.	Proces izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske provodi se u nekoliko faza tj. izradi sektorskih prometnih strategija (faza koja je završila u srpnju 2013.), spajanju sektorskih prometnih strategija u jedinstven i integriran dokument Strategije prometnog razvoja RH (dokument za koji je provedena javna rasprava) te pripadajuću joj Stratešku procjenu utjecaja na okoliš, Nacionalni prometni model (faza započela u svibnju 2014. godine) te reviziji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini na temelju rezultata Prometnog modela te analize prometnih podataka koji nedostaju i načina njihovog prikupljanja. Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) biti će potpuni

		<p>Metodološki pristup</p> <p>U konačnom nacrtu Strategije se kao metodologija isključivo i višestruko primjenjuje SWOT analiza koje ne bi smjela biti jedina niti glavna metodologija. Neki od stavova u snagama, slabostima, prilikama i prijetnjama su upitni, neki i netočni.</p> <p>Mišljenja smo da ovako važan dokument mora u metodološkom smislu sadržavati elemente strateškog dinamičkog planiranja praćenog izradom nekoliko scenarija uz odgovarajuću evaluaciju.</p> <p>Premda su u uvodnom dijelu naglašeni ciljevi do 2030. godine, u nastavku se to uopće ne razrađuje po godinama odnosno razdobljima, niti je 2030. godina prisutna kao gornja granica planiranja.</p> <p>Na prezentaciji Nacionalnog prometnog modela RH u MPPI dana 16. srpnja 2014. je konstatirano da će se nakon izrade Strategija korigirati tijekom 2016. ili tijekom 2017., ako bude kašnjenja . Bijela knjiga EU iz 2011. je imala horizont planiranja do 2050. godine ili oko 40 godina. Stav je Fakulteta da bi Strategija morala obuhvaćati dulje razdoblje, barem dvostruki horizont u prostornom planiranju, odnosno 30 godina.</p> <p>Dokumenti EU daju izuzetan naglasak na održivi razvitak prometa kako u smislu primjene novih tehnologija, većeg udjela obnovljivih energija u pogonu prometnih sredstava, smanjenja negativnih emisija i zaštite okoliša, povećanja kvalitete gradskog prometa i integriranja prometnih grana u</p>	<p>nacionalni strateški dokument prometnog sektora koji se temelji na kompletnim i točnim prometnim podacima, a kao takav je osnova prometnog planiranja i financijski opravdanih i racionalnih ulaganja u sve segmente prometa u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Metodologija korištena prilikom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske temelji se na analizi trenutnog stanja prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, na temelju postojećih podataka te s ciljem utvrđivanja problema i potreba prometnog sustava u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Tijekom ove faze izrade Strategije dostupnost podataka pokazala se ograničenom (npr. nepostojanje Nacionalnog prometnog modela) te s obzirom na navedeno, analiza trenutne situacije nije potpuna. No, već u ovoj fazi izrade Strategije na temelju postojećih podataka bilo je moguće utvrditi skup ciljeva i mjera (mjere koje osim infrastrukturnih uključuju i organizacijske i operativne mjere) koji su potvrđeni i čija je opravdanost dokazana postojećim prometnim podacima, a čija se provedba samim time može i ubrzati.</p> <p>Istovremeno, tijekom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske izvršena je analiza podataka koji nedostaju na način da se isti prikupe i obrade prije planirane revizije Strategije u 2016. godini.</p> <p>Naposljetku, mnoge od istaknutih tema u primjedbama predlagatelja su poznate te će se</p>
--	--	--	---

		<p>terminalima. Većina primjedbi koje je Fakultet dostavio na MPPI 17. ožujka 2014. na radnu verziju Strategije nije dovoljno obrađena u konačnom nacrtu Strategije.</p> <p>U konačnom nacrtu Strategije nisu izrađene prognoze prometa kao jedan od ključnih elemenata planiranja prometnog sustava. Upitno je planiranje velikih investicijskih zahvata u prometni sustav bez kvalitetne podloge u projekcijama buduće prometne potražnje, kako po pojedinim granama prometa tako i u ukupnoj razdiobi.</p> <p>Ključni pokazatelji uspješnosti (str. 69-72) su plan želja koji je preuzet iz stavova Bijele knjige, ali koji iz poznatih razloga, rata i posljedica, nije direktno primjenjiv u RH. Država koja danas u željezničkom prijevozu ostvaruje samo oko 30% prijeratnog obujma tereta i u njemu manje od 30% prijeratnog tranzita, uz brzinu na prugama koje su pale za oko 50% u odnosu na prijeratno stanje, morala bi imati drugačiji pristup u promišljanju budućnosti željezničkog prijevoza, a ne 10% do 2030.</p> <p>Nedostatak analize financijske isplativosti definiranih prioriteta razvoja prometa je prisutan u svim granama prometa.</p> <p>Ciljevi</p> <p>Ciljevi nisu konzistentno definirani, ima ih previše i nisu ujednačeni po važnosti. Iz zadanih ciljeva Strategije nisu kasnije jasno vidljivi akcijski planovi koji slijede po pojedinim granama i segmentima prometa.</p>	<p>unaprijediti prilikom revizije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini kada će više podataka biti dostupno za analizu. Istovremeno je važno napomenuti da, iako su predstavnici znanstvene zajednice bili uključeni u izradu sektorskih prometnih strategija kroz rad sektorskih radnih grupa za izradu sektorskih prometnih strategija, a samim time i bili uključeni u ovu drugu fazu izrade dokumenta Strategije prometnog razvoja, sudjelovanje Fakulteta prometnih znanosti, zainteresirane znanstvene zajednice i svih relevantnih dionika u procesu revizije Strategije u 2016. godini svakako je dobrodošlo.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 3.2.5. Ključni pokazatelji uspješnosti, odlomak „Mobilnost i infrastruktura“ se ne prihvaća jer je riječ o europskim smjernicama, a ne ključnim pokazateljima Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Primjedba vezana uz izostanak navođenja prometa u funkciji gospodarstva se ne prihvaća iz razloga što je isto utvrđeno vizijom i misijom Strategije.</p> <p>Primjedba vezana uz izostanak isticanja promjene načina putovanja u načinskoj raspodjeli u korist javnog prijevoza i nemotoriziranih načina putovanja se ne prihvaća jer je isto predmet Općeg cilja Strategije prometnog razvoja te glavnih prioriteta sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti.</p>
--	--	--	--

		<p>Dosljednost i usklađenost strateških procesa (Strategija prostornog uređenja, Strategija regionalnog razvoja, Strategija razvoja turizma i Strategija prometnog razvoja) temeljni su i važni alati u postizanju globalnih ciljeva kao što je podizanje razine blagostanja u Republici Hrvatskoj i njenim regijama. (str. 62). Iz predmetnog teksta ne vidi se veza između ostvarenja strateških ciljeva prometnog sustava RH, Industrijske strategije RH 2014. - 2020. i Nacionalnog programa energetske učinkovitosti RH 2014. - 2020., kako na razini ukupnog prometnog sustava tako niti na razini bilo koje prometne grane. Budući je kod navođenja usklađenosti predmetne strategije s ostalim strategijama izostalo navođenje i utvrđivanje veze sa Strategijom gospodarskog razvoja RH, postavlja se temeljno pitanje cjelovitosti i izrade same Strategije. Niti na jednom mjestu se ne pokušava dati odgovor što bi navedeni projekti konkretno značili za gospodarstvo RH koje se direktno ili indirektno naslanja na prometni sektor (tvrtke u izgradnji i održavanju infrastrukture, proizvođači vozila, proizvođači drugih tehničko-tehnoloških modula, logističke tvrtke, uslužni sektor, itd.). Tako se iz Strategije ne može iščitati stvaran utjecaj konkretnih projekata na BDP RH. Jedina gospodarska grana uključena u Strategiju u tom smislu je turizam.</p> <p>Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske temelji se na analizi postojećeg stanja u zemlji, identificirajući prilike i probleme te analizirajući najbolja rješenja za dostizanje postojećih potreba.</p>	<p>Primjedba vezane uz mjeru Ro.18 se ne prihvaća jer je naziv mjere i opis u konačnom tekstu Strategije prometnog razvoja zamijenjen prikladnijim. Primjedbe vezane uz mjere Ro.21 i Ro.8 se ne prihvaćaju jer je terminologija u skladu s opisima mjera.</p>
--	--	---	--

		<p>(str. 42)</p> <p>S obzirom da je analiza postojećeg stanja temeljena na nedovoljnim i nepotpunim podacima, može se reći da je praktički nema. U Strategiji ne postoji niti prognoza prometa što je jedan od osnovnih elemenata dimenzioniranja prometnog sustava.</p> <p>Ključni pokazatelji uspješnosti Strategije prometnog razvoja RH su u nekim situacijama veoma upitni. Pod podnaslovom Mobilnost i infrastruktura (str. 68) nalazi se konstatacija:</p> <p>„Do 2050. godine potrebno je povezati sve zračne luke osnovne mreže s željezničkom mrežom, po mogućnosti brzom...”</p> <p>Samo jedna zračna luka i to Međunarodna zračna luka Zagreb ima promet preko 2 milijuna putnika godišnje i njezin promet danas niti do 2050. vrlo vjerojatno neće financijski opravdati ulaganje u željezničku vezu zračne luke i grada. Ako se međutim poveže na tu liniju i Velika Gorica koja ima gotovo deseterostruko veću prometnu potražnju, tada bi ta linija bila vjerojatno financijski opravdana. U Europi je prosjek korištenja tračničkih sustava prema zračnim lukama oko 20% od strane putnika.</p> <p>Obalne zračne luke su sve sezonske i 80-90% prometa kod većih je vezano uz turističku ponudu, a kod malih i preko 90%. Mjesta odredišta većine turista nisu gradovi čije nazive nose zračne luke već njihova obala i otoci, pa je upitno kome bi služile željezničke veze. U Puli s 0,3 milijuna putnika godišnje i na pr. 1-2 milijuna u 2050. većina putnika-</p>	
--	--	---	--

		<p>turista kojih je preko 90% ide direktno iz putničkog terminala zračne luke autobusima na odredišta diljem istarske obale, a vrlo malo ih ide u Pulu.</p> <p>Najvažniji načelni komentari po prometnim granama</p> <p>Gradski promet</p> <p>U općim ciljevima Strategije prometnog razvoja RH (točka 3.2.1 - str.43.), "Opći cilj Strategije prometnog razvoja je postizanje učinkovitog i održivog prometnog sustava na teritoriju Republike Hrvatske, uzimajući u obzir novu ulogu nakon njezina pristupanja Europskoj uniji u srpnju 2013. godine." nigdje se ne navodi da strategija treba biti u funkciji gospodarstva RH, odnosno koja treba pomoći da se aktivnije razvije gospodarstvo uz promociju energetske neovisnosti, zaštitu okoliša i omogućavanja mobilnosti za sve stanovnike RH.</p> <p>U gradskom, prigradskom prometu treba istaknuti poticanje promjene načina putovanja u modalnoj raspodjeli u korist javnog gradskog prijevoza i nemotoriziranih načina putovanja.</p> <p>Strategija treba posebno naglasiti potrebu razvoja Planova održive urbane mobilnosti kao i razvoja Planova sigurnosti cestovnog prometa u urbanim područjima s usredotočenjem na ranjive sudionike u cestovnom prometu.</p> <p>Također treba uvrstiti mjeru koja uključuje u urbanim sredinama izradu Planova za teretni i lokalni dostavni promet. U konačnici, Strategija treba kao mjeru predvidjeti stvaranje objedinjene baze prometnih</p>	
--	--	---	--

		<p>podataka na nacionalom, regionalnom i lokalnom nivou.</p> <p>Cestovni promet</p> <p>Metodološki pristup koji polazi od prometnog modela je nužan kod izrade značajnog strateškog dokumenta.</p> <p>Općenite zamjerke na predloženi Nacrt Strategije:</p> <p>Pristup je općenit i baziran na svima jasnim zaključcima: potrebno je povećati gustoću prometne mreže, dobro održavati ceste, povećati broj raskrižja, koristiti iskustva iz drugih zemalja EU itd.</p> <p>Prijedlozi mjera nisu bazirani na prometnim podacima i često nisu obrazloženi razlozi predlaganja.</p> <p>Strategija ne odgovara na pitanja kao što su:</p> <ul style="list-style-type: none">• Kako povećati korištenje autocesta od strane domicilnog stanovništva izvan turističke sezone?• Gdje je potrebno izgraditi dodatna raskrižja na autocestama? Samo se navodi da ih je potrebno povećati.• Na kojim dijelovima je potrebno dograditi cestovnu prometnu mrežu?• Da li se preporuča autoceste dati u koncesiju ili ne?• Kako osigurati policentričan razvitak?	
--	--	---	--

Postoji nekoliko neprihvatljivih stručnih izraza:

Ro. 18, Sekundarna i tercijarna sanacija cesta i povezivanje (Kako bi se osigurala kohezija teritorija i omogućio prikladan pristup cestovnoj mreži visoke razine uslužnosti, analizirat će se status postojećih sekundarnih i tercijarnih cesta i utvrditi potrebe za sanacijom istih. Glavni problemi koji pogađaju sve kategorije cesta su nedostatak održavanja i financiranja. Potrebno je postići uvjete za prikladno održavanje, posebno uzimajući u obzir postojeće i predviđene razine prometa na ovim cestama.) - *u mjerodavnoj regulativi se primjenjuju pojmovi redovno održavanje cesta i izvanredno održavanje cesta, dok se izvan naselja ne razvrstavaju na sekundarne i tercijarne ceste.*

Ro. 21, Plan razvoja čvorišta (Kako bi se poboljšala povezanost s cestovnim mrežama visoke razine uslužnosti, potrebno je napraviti plan razvoja čvorišta. Plan će uzeti u obzir funkcionalnost svake ceste i prema tome će se utvrditi broj i lokacija čvorišta kako bi se izbjegao na primjer veliki volumen lokalnog prometa na međugradskim koridorima što bi moglo pogoršati razinu usluge. Razmatrat će se i specifični sezonski zahtjevi turističke sezone.) - *u mjerodavnoj regulativi se umjesto čvorište koristi pojam raskrižje (raskrižje u razini i raskrižje izvan razine), a u okviru ove mjere radi se o planiranju raskrižja*

Ro. 8, Reorganizacija mreže (glavne zagrebačke, splitske ...) - *prihvatljiviji je termin razvoj ili razvitak mreže.*

Željeznički promet

U tekstu se ne spominje integrirani taktni vozni red u segmentu željezničkog putničkog prijevoza. Bilo koja daljnja razrada željezničkog putničkog prijevoza bez evaluacija koncepta ciljne mreže u navedenom kontekstu je neodrživa. U tom kontekstu upitna je i politika subvencija željezničkog segmenta prijevoza na razini RH i na razini lokalne uprave. U tekstu se ne spominje mreža visoke učinkovitosti u funkciji integracije sustava intermodalnih terminala, suhih luka i LDC-a koja bi mogla stvoriti preduvjete za pozicioniranje RH u logističku platformu ovoga dijela Europe. Kakve su implikacije spomenutog na rast BDP-a i razvoj gospodarstva RH nije razvidno.

Zračni promet

Analiza postojećeg stanja nije ukazala na drastično smanjenje udjela RH u globalnom zračnom prometu koji je s 3% u putničkom prijevozu na Hrvatsku smanjen na 1% danas i teretnog s 1% na 0,1%.

Ne postoji analiza prometa i kapaciteta hrvatskih zračnih luka po prometnim objektima i površinama (manevarska površina, stajanka, putnički terminal, cargo terminal, prometnice i parkirališta ...), nema prognoza prometa, nema utvrđivanja potrebnih kapaciteta u 2030. već se same spominje termin razvoj zračne luke kod svih zračnih luka s nejasnim detaljima što i kako razvijati.

Imperativno zahtijevati povezivanje zračnih luka sa željezničkom mrežom do 2050. kada tri imaju manje

		<p>od 10 tisuća putnika godišnje, tri imaju od 150-500 tisuća putnika, a tri 1,5-2,4 milijuna putnika godišnje je neshvatljivo. I uz trostruko veći promet to su razine koje uglavnom ne opravdavaju takvo povezivanje osim kod najvećih i to uz uključivanje lokalnog prometa.</p> <p>Inteligentni transportni sustavi (ITS)</p> <p>U posljednjih desetak godina ne postoji dokument Europske unije o prometnim politikama, koji ne ističe presudni značaj primjene koncepta inteligentnih transportnih sustava (ITS) u prevladavanju nagomilanih problema prometa i transporta u članicama Europske unije. Ukazuje se na mogućnosti primjene ITS-a u području sigurnosti prometa, učinkovitosti prometnog sustava (zagušenja prometa), ekologiji (emisije) , zaštiti učesnika i prometne infrastrukture i sl. U Republici Hrvatskoj pokrenut je čitav niz aktivnosti, a posebno treba istaknuti uvođenje ITS-a u Zakon o cestama (Hrvatski sabor 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 je skoro potpuno izostavljen. Navodi se na par mjesta u potpuno nebitnom kontekstu.</p> <p>Zaključak</p> <p>S obzirom na sve uočene nedostatke i probleme ova Strategija bi se trebala preimenovati u polazne uvjete za izradu Strategije prometnog razvoja RH. Fakultet</p>	
--	--	---	--

		<p>prometnih znanosti spreman je aktivno se uključiti u izradu Strategije prometnog razvoja RH. Jedna od mogućnosti da se takav proaktivan pristup realizira je potencijalna uloga Fakulteta kao javne visokoškolske i znanstvene ustanove koja bi u značajnoj mjeri doradila Strategiju prema standardnoj metodologiji prikupljanja i analize podataka, predviđanja očekivane potražnje odnosno prognoze prometa, izrade split modela raspodjele prometa po granama i utvrđivanja potrebnih kapaciteta.</p> <p>Upravo su najveći nedostaci ove Strategije koji su ustanovljeni njenom analizom nepoznavanje i neprepoznavanje stanja i prilika u hrvatskom prometu od strane njenih autora, te nerazumijevanje procesa, problema i tendencija koje se odvijaju u prometnom sustavu RH, te ulaženje u budućnost s planskim veličinama EU koje nisu sve prihvatljive i realne za RH.</p>	
34.	<p>Matko Segarić, Grad Zadar, Mario Njegovec, Promel d.o.o.</p>	<p>Predlažemo da razmotrite i uvrstite u strategiju navedene mjere:</p> <p>„Reorganizacija zadarske mreže“</p> <p>Zadar je jedan od glavnih turističkih centara u Hrvatskoj. Turizam povezan s kružnim brodskim putovanjima od posebne je važnosti za cestovnu mrežu jer stvara velika sezonska opterećenja na cestovnu mrežu. Grad Zadar izgradnjom i stavljanjem u funkciju nove luke Gaženica mijenja prometnu sliku ponude i potražnje. Premještaj luke zahtijeva reorganizaciju prometne mreže individualnog i javnog prometa. Važnu ulogu u</p>	<p>Primjedba vezana uz uvrštavanje nove mjere pod nazivom „Reorganizacija zadarske mreže“ se ne prihvaća jer su pristupačnost lukama te reorganizacija cestovne mreže u većim gradovima s ciljem davanja prvenstva javnom prijevozu sastavni dio prioriteta Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (mjere Ro.23, M.6 itd.)</p> <p>Primjedba vezana uz funkcionalne regije se ne prihvaća uz obrazloženje u nastavku.</p> <p>Definicija funkcionalnih regija u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske zasniva</p>

		<p>postizanju ciljeva održivog razvoja ima obilazna cesta grada Zadra koja će izmjestiti regionalni promet izvan grada i omogućiti kvalitetno prometno povezivanje luke. Trenutno je luka dobra povezana samo s autocestom, dok turistički promet koji dolazi u luku i ide prema Ninu odnosno sjeverozapadnom dijelu grada Zadra prolazi kroz gradsko tkivo. Planiranje navedenog koridora ima važnu ulogu za zadarsku regiju kao i za grad Zadar.</p> <p>„Integralna kategorizacija prometne mreže i prometnih regija“</p> <p>U strategiji je prepoznata potreba funkcionalne kategorizacije prometne mreže i uspostava funkcionalnih prometnih regija. Trenutno predloženi prijedlog više bi odgovarao izrazu makroregije dok je za određivanje prometno funkcionalnih regija potrebna detaljnija analiza s konkretnim parametrima. Integralna kategorizacija cjelokupne prometne mreže kao i definiranje centralnih mjesta (viši, srednji, niži) omogućili bi uspostavu jedinstvenog sustava kategorizacije kao i definiranje kriterija za kategorizaciju mreže. Takav pristup omogućava kvalitetno definiranje funkcionalnih prometnih regija kao i jasnu integralnu kategorizaciju prometne mreže.</p> <p>Funkcionalna klasifikacija prometne mreže povezana sa sistemom centralnih mjesta podupire razvoj urbanih i metropolitanskih područja. Kreira okvir za prometno i urbano, kao i okolišu prihvatljivo i prometno sigurnije oblikovanje mreže. Doprinosi održivom razvoju prometa. Zadaća funkcionalne</p>	<p>se na analizi postojećih i dostupnih podataka. Međutim, tek nakon provođenja daljnje analize i više informacija bude dostupno, osobito nakon izrade Nacionalnog prometnog modela, dobiveni podaci omogućit će utvrđivanje konačnih veličina funkcionalnih regija, uzimajući u obzir obrasce mobilnosti. Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) uključivat će novu definiciju funkcionalnih regija utemeljenu na Nacionalnom prometnom modelu.</p>
--	--	--	--

		<p>klasifikacije je istražiti ili odrediti za planiranje, gradnju i održavanje prometne infrastrukture standardne prometne kategorije. Omogućuje standardizaciju pojedinačnih elemenata mreže u ovisnosti o prometnoj važnosti, urbanoj ili prirodnoj okolini i sukladno tome funkcionalno jasno dimenzioniranje i postavljanje. S ciljem osiguranja mobilnosti potrebno je definirati konkretne standarde za dostupnost centralnih mjesta od mjesta stanovanja za motorizirani individualni promet i javni promet, te za dostupnost centralnih mjesta međusobno. Taj cilj upućuje na moguće prostorne deficite i služi kao početna točka za ocjenu kvalitete veza kao i za određivanje kvalitete za oblikovanje prometne mreže i mrežnih elemenata.</p> <p>Primjer Zadra i Splita koji su povezani autocestom, brzom vezom (vožnja traje 2h), pokazuje da mogu biti u makroregiji, ali ne u prometno-funkcionalnoj regiji jer većina putovanja koja su na dnevnoj bazi nisu po grubim kriterijima prihvatljiva (posao, bolnica ...)</p>	
35.	<p>Marija Vučković, Članica Upravnog vijeća, Lučka uprava Ploče</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Zanemarivanje značaja luke Ploče i potrebe definiranja alternativnih mogućnosti razvoja koridora Vc, s obzirom da je on dio sveobuhvatne TEN-T mreže (a ne osnovne) – nejasno definiranje prometnog povezivanja unutar Dubrovačko-neretvanske županije, Dubrovačko-neretvanske županije s ostatkom Hrvatske, odnosno Europske Unije (potrebno je istaknuti Pelješki most kao ispravno i najbolje 	<p>Završetak hrvatskog dijela koridora Vc i poboljšanje intermodalnosti i interoperabilnosti prometnog sektora u Republici Hrvatskoj već su sastavni dio prioriteta Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske. Zbog nedostatka prometnih podataka nije moguće biti precizniji u definiranju potrebnih mjera za ostvarenje tih prioriteta. U svakom slučaju, završetak koridora Vc ovisi o završetku njegovog dijela kroz Bosnu i Hercegovinu što je izvan nadležnosti Strategije</p>

		<p>rješenje, kako ga definira studija predizvedivosti prometnog povezivanja Dubrovnika s ostatkom Hrvatske i EU u kojoj jasno stoji da svako rješenje koje ovisi o drugoj državi nije dobro i stabilno rješenje; potrebno je istaknuti izgradnju autoceste do Dubrovnika kao dio jadransko-jonskog cestovnog pravca i potrebu povezivanja luke Ploče s prometnim točkama unutar Hrvatske, ne samo BiH).</p> <p>– nepoštivanje potrebe uravnoteženog regionalnog razvoja i razvoja prometa u skladu sa zakonskim propisima RH, kao i ugovorom potpisanim s izrađivačem strategije (Contract description)</p> <p>U poglavlju Pomorstvo (str. 36.) piše:</p> <p><i>„Od najvećeg zajedničkog interesa za pomorski promet je razvoj ili rekonstrukcija željeznice od Rijeke do Mađarske; također, željeznički razvoj u Bosni je od velike važnosti za razvoj luke Ploče;“</i></p> <p>Gornji tekst u nacrtu treba promijeniti u sljedeće: <i>„Od najvećeg zajedničkog interesa za pomorski promet su razvoj ili rekonstrukcija željeznice od Rijeke do Mađarske i željeznički razvoj u Bosni i Hercegovini zbog razvoja luke Ploče.“</i></p> <p>Ciljevi strateškog prometnog razvoja</p> <p>Među definiranim ciljevima Strategije je Poboljšanje prometne povezanosti i koordinacije sa susjednim zemljama. Predlaže se da se unutar podcilja Poboljšanje dostupnosti međunarodnog teretnog prometa (uključujući tranzit) definiraju međunarodni koridori čiju bi izgradnju i/ili rekonstrukciju</p>	<p>prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Za ostale navedene primjedbe, molimo referirati se na očitovanje pod rednim brojem 9.</p>
--	--	---	---

		<p>strategijom trebalo posebno podržati; među njima koridor Vb (dio osnovne TEN-T mreže) i koridor Vc (dio sveobuhvatne TNT mreže). Pojedinačno navođenje koridora je posebno potrebno zbog isticanja pronalazjenja alternativnih mogućnosti za koridore koji nisu dio osnovne TEN-T mreže.</p> <p>Dalje, pod ciljem Poboljšanje dostupnosti teretnog prometa unutar Republike Hrvatske, definiraju se točke na kojima je potrebno raditi po funkcionalnim regijama; predlaže se da u podcilju Poboljšanje dostupnosti teretnog prometa Južna Hrvatska (Dubrovnik) piše: Poboljšanje dostupnosti teretnog prometa Južna Hrvatska (Ploče – Dubrovnik), kao što je, primjerice za funkcionalnu regiju Središnja Dalmacija napisano Zadar-Split, čemu, također, treba dodati Ploče. Luka Ploče je razvojno povezana s razvitkom tržišta, industrije i infrastrukture u BiH, no to ne znači da ne treba poticati njezin razvoj i povezanost s drugim prometnim točkama unutar Hrvatske; mogućnost takve povezanosti proizlazi iz aktualnog pisanja Strategije jadransko-jonske makroregije koja bi mogla potaknuti završetak izgradnje jadransko-jonskog cestovnog pravca, unatoč tome što ni ovaj pravac nije dio prioritetne europske mreže u ovom trenutku.</p> <p>Ostvarivanje bolje unutarnje povezanosti pozitivno bi utjecalo na povećanje prometa preko luke Ploče i njezinu smanjenu ovisnost o strateškim planovima i gospodarskim oscilacijama u BiH. Kako je u tijeku izrada nacрта strategije jadransko-jonske makroregije od strane Europske Unije, pored neprijeporne</p>	
--	--	--	--

		<p>nacionalne važnosti ovog projekta, od osobite je važnosti uvrštavanje završetka autoceste do Dubrovnika u sve strateške dokumente u Hrvatskoj koji će, moguće, služiti kao podloga za izradu jadransko-jonske strategije.</p> <p>Među pobrojanim mjerama i opisima mjera za Željeznički promet, u potpunosti je ispušteno 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.</p> <p>U tabeli Željeznički promet među mjerama se ne spominju:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Nastavak izgradnje Pelješkog mosta za kojeg je studija predizvedivosti pokazala da se radi o najboljem rješenju za povezivanje Dubrovnika, odnosno DNŽ, s ostatkom Hrvatske, odnosno Europske Unije; 2) Autocesta Ploče – Dubrovnik kao dio sveobuhvatne TEN-T mreže i jadransko-jonskog cestovnog pravca; <p>Imajući u vidu gornje prijedloge, potrebno je promijeniti točku u istoj tablici u kojoj se govori o pripremama za povezivanje Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu. U ovoj točki Pelješki most se spominje kao jedna od alternativa, no studija predizvedivosti je pokazala da se radi o najboljem rješenju i kao takvog ga je potrebno istaknuti.</p>	
--	--	--	--

		<p>U tablici Mjere – zračni promet neprecizno se govori o radnjama koje je potrebno obaviti kako bi se omogućio neometan razvoj Zračne luke Dubrovnik koja je od velikog značaja za Dubrovačko-neretvansku županiju i Republiku Hrvatsku. Primjerice, za Zračnu luku Zagreb navodi se potreba izgradnje novog terminala, a za Zračnu luku Dubrovnik takav se prioritet u nacrtu strategije ne navodi, iako je Zračna luka Dubrovnik već napravila sve potrebne radnje kako bi se njezino širenje financiralo iz EU fondova.</p> <p>U tablici Pomorski promet među mjerama se definiraju:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Specijalizacija riječke luke za kontejnerski promet, tekuće terete i LNG, te • Specijalizacija luke Ploče za kontejnerske i rasute terete. <p>Shvaćajući trend specijalizacije luka, smatram 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.</p> <p>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. Stoga je</p>	
--	--	--	--

		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.	
36.	<p>Marija Štefanov Ivan Forgač Nenad Mrgan Davor Debeljak Zoran Maršić Katarina Mindum Slavko Proleta Mirjana Konjić Slavko Štefičar Anto Iličić (Sindikata željezničara Hrvatske, Sindikata infrastrukture HŽ, Sindikata hrvatskih željezničara, Sindikata strojovođa Hrvatske, Sindikata tehničkog pregleda vagona i vlakova HŽ, Samostalni sindikat HŽ cargo, Sindikata prometnika</p>	<p>PRIMJEDBE NA UVODNI DIO</p> <p>U uvodnom dijelu se ne vidi da li je napravljena analiza institucionalnog okvira prometnog sustava, a upravo u tom području su veliki propusti. Ako nema uređenog administrativnog sustava nema niti dobre provedbe infrastrukturnih projekata. To se vidi i prema tome da je i ovaj nacrt Strategije nakon tri godine i dalje nedorečen i nefunkcionalan.</p> <p>Strateški okvir je loše postavljan jer govori samo o zadovoljavanju potreba hrvatskih građana, a zaboravlja se da je Republika Hrvatska ravnopravna članica Europske unije. Europska unija svojim odlukama izravno utječe i na razvoj prometnog sustava u RH. Tu su još i vrlo važne jadranske luke i međunarodni prijevozi te Luka Vukovar na Dunavu.</p> <p>Pogrešno je bazirati strategiju za narednih 16 godina, a da se pri tome koristi procjena postojeće potražnje u Republici Hrvatskoj, Time se razvojni smjerovi drastično smanjeni.</p>	<p>Proces izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske provodi se u nekoliko faza tj. izradi sektorskih prometnih strategija (faza koja je završila u srpnju 2013.), spajanju sektorskih prometnih strategija u jedinstven i integriran dokument Strategije prometnog razvoja RH (dokument za koji je provedena javna rasprava) te pripadajuću joj Stratešku procjenu utjecaja na okoliš, Nacionalni prometni model (faza započela u svibnju 2014. godine) te reviziji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini na temelju rezultata Prometnog modela te analize prometnih podataka koji nedostaju i načina njihovog prikupljanja.</p> <p>Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) biti će potpuni nacionalni strateški dokument prometnog sektora koji se temelji na kompletnim i točnim prometnim podacima, a kao takav je osnova prometnog planiranja i financijski opravdanih i</p>

	Hrvatske)	<p>Regionalna analiza stanja je potpuno neprihvatljiva jer se na Republiku Hrvatsku mora gledati s tri aspekta:</p> <ul style="list-style-type: none"> – razvoja prometnog sustava Europske unije i zahtijeva koji dolaze s toga aspekta, – razvoja prometnog sustava regije Jugoistočne Europe kako cjeline, – razvoja prometnog sustava lokalnih regija Republike Hrvatske. <p>PRIMJEDBE NA FUNKCIONALNO REGIONALNU ANALIZU</p> <p>Ovo je najlošije pripremljeni dio nacрта Strategije jer su zanemarene sljedeće činjenice:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Republika Hrvatska se nalazi na međunarodnim pravcima koji je potrebno analizirati, – s prometnog aspekta postoje dvije regije: Jadransko-jonska i Dunavska koje su također u ovom dijelu zanemarene, – podjela na navedenih pet regija nije prihvaćena s aspekta regionalnog razvoja, a u Strategiji dobila značajno mjesto i prostor čime se u startu i ciljevi krivo definiraju, – u potpunosti je zanemarena činjenica da nisu jednake granice prema Sloveniji i Mađarskoj kao članicama Europske unije te prema Srbiji, BiH i Crnoj Gori koje nisu članice. Veliki su problemi na graničnim prijelazima prema tim državama radi krijumčarenja i radi dugačke granice, ali to su područja još uvijek 	<p>racionalnih ulaganja u sve segmente prometa u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Metodologija korištena prilikom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske temelji se na sveobuhvatnoj analizi trenutnog stanja prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, na temelju postojećih podataka te s ciljem utvrđivanja problema i potreba prometnog sustava u Republici Hrvatskoj.</p> <p>Tijekom ove faze izrade Strategije dostupnost podataka pokazala se ograničenom (npr. nepostojanje Nacionalnog prometnog modela) te s obzirom na navedeno, analiza trenutne situacije nije potpuna. No, već u ovoj fazi izrade Strategije na temelju postojećih podataka bilo je moguće utvrditi skup ciljeva i mjera (mjere koje osim infrastrukturnih uključuju i organizacijske i operativne mjere) koji su potvrđeni i čija je opravdanost dokazana postojećim prometnim podacima, a čija se provedba samim time može i ubrzati.</p> <p>Istovremeno, tijekom izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske izvršena je analiza podataka koji nedostaju na način da se isti prikupe i obrade prije planirane revizije Strategije u 2016. godini.</p> <p>Definicija funkcionalnih regija u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske zasniva se na analizi postojećih i dostupnih podataka. Međutim, tek nakon provođenja daljnje analize i više informacija bude dostupno, osobito nakon izrade Nacionalnog prometnog modela, dobiveni</p>
--	-----------	--	---

		<p>nestabilna (agresija) te ih je potrebno dodatno razviti i ojačati.</p> <p>Iako je sama metodologija za opisivanje regija dobro zamišljena, ponuđena podjela regija je loša i treba izraditi ovo poglavlje ponovo. Mogući prijedlog koji ima uporište u znanstvenim istraživanjima je:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Regija Slavonija - Dunavska regija i istočna vrata Europske unije, – Regija Središnja Hrvatska-zanemaren značaj Varaždina te Krapine i pravca prema Grazu, – Zagrebačka regija - središte Republike Hrvatske, – Primorsko-goransko-lička regija – križište prometnih koridora, – Regija Dalmacija nalazi se na Jadransko-jonskom pravcu. <p>PRIMJEDBE NA OCJENJIVANJE PROMETNOG SEKTORA</p> <p>Pri ocjenjivanju prometnog sektora u potpunosti su zanemarene sljedeći značajni dijelovi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • relacije prema Dalmaciji i dalmatinskim lukama, • Podravska magistrala koja povezuje Dunavski koridor sa Središnjom regijom i Zagrebom, • prometni pravac koridora Xa koji povezuje Zagreb s Bečom (približno je jednaka udaljenost od Zagreba do Splita, Beča, Budimpešte ili Venecije), • pitanje Unske pruge koje također nije obrađeno. 	<p>podaci omogućit će utvrđivanje konačnih veličina funkcionalnih regija, uzimajući u obzir obrasce mobilnosti. Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) uključivat će novu definiciju funkcionalnih regija utemeljenu na Nacionalnom prometnom modelu.</p> <p>Mnoge od istaknutih tema u primjedbama predlagatelja su poznate te će se unaprijediti prilikom revizije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini kada će više podataka biti dostupno za analizu. Istovremeno je važno napomenuti da su predstavnici socijalnih partnera bili uključeni u izradu sektorskih prometnih strategija kroz rad sektorskih radnih grupa za izradu sektorskih prometnih strategija, a samim time i bili uključeni u ovu drugu fazu izrade dokumenta Strategije prometnog razvoja. Sudjelovanje socijalnih partnera, zainteresirane znanstvene zajednice i svih relevantnih dionika u procesu revizije Strategije u 2016. godini svakako je dobrodošlo.</p> <p>Naposljetku, primjedbe vezane uz ključne pokazatelje uspješnosti se ne prihvaćaju jer poglavlje 3.2.5., odlomak „Mobilnost i infrastruktura“ i „Operativno poslovanje i održivost“ ne predstavljaju ključne pokazatelje uspješnosti Strategije već ciljeve određene u europskim smjernicama.</p>
--	--	---	---

		<p>Kad se uspoređuje željeznički promet s cestovnim zanemareno je kako radi loše prijevozne politike većina korisnika koristi osobna prijevozna sredstva. Cestovni prijevoznici su također u problemima što se ne vidi iz analize podataka. Nedovoljno je istaknuta potreba integracija svih prometnih modova.</p> <p>Europskom prijevoznom politikom se želi sve više prijevoza vratiti na željeznicu, a za to su u ovoj Strategiji potrebni konkretni, a ne samo opći ciljevi. Željeznica treba postati temeljni oblik kopnenog prometa i pretpostavka povećanja mobilnosti ljudi i svekolikog razvitka Hrvatske. Dobro je prepoznat problem u javnoj gradskoj, prigradskoj i regionalnoj mobilnosti, ali predlaganje da se rješava na nivou regija koje još ne postoje je loš. Potrebno je predložiti uvođenje integriranog javnog prijevoza putnika na nivou cijele Republike Hrvatske. HŽ Putnički prijevoz kao najveći kopneni prijevoznik bi trebao biti glavni predvodnik u toj uspostavi.</p> <p>Za razliku od SWOT analize po regijama za prometne sektore je zbirna SWOT analiza, dok se pojedinačne SWOT analize nalaze samo u dodatku. Ni u toj zajedničkoj analizi nisu prepoznate opasnosti granice prema zemljama koje nisu članice Europske unije. Iako je bilo već dosta slučajeva krijumčarenja ljudima (trafficking) i slično. Realno nije očekivati da će te zemlje ući u Europsku uniju narednih 7 godina i zato je potrebno strateški se orijentirati prema tom području.</p>	
--	--	--	--

PRIMJEDBE NA CILJEVE STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA

Zadaci u svezi s razvitkom prometnih sustava, što podrazumijeva potrebitost izgradnje brojnih velikih prometnih građevina, po prirodi stvari su dugoročan posao, pa to samo po sebi ističe potrebitost racionalne i društvenim konsenzusom utvrđene raščlambe na etape, što opet podrazumijeva i opredjeljivanje za određene prioritete. Zbog sadržajne opterećenosti planova, to je posljedica zaostajanja u proteklom razdoblju i općeg ubrzanja razvitka prometnih sustava i tehnika u svijetu, neizbježno je opredjeljivanje za prioritete. Strategijski prioritete moraju biti objektivizirani, izvoditi se iz općih ciljeva, mogu se odnositi na gransko opredjeljivanje, odnosno teritorijalno usmjerenje, zapravo destinacije, a odnose se ponajprije na vremenski slijed realizacija.

S obzirom na položaj i veličinu hrvatskog prostora i strukturu hrvatskoga gospodarstva, razvoj prometa mora biti u maksimalno mogućoj mjeri koordiniran s odgovarajućim razvojem u europskom okruženju.

Uz ovakve ulazne analize moralo je doći i do propusta prilikom definiranja ciljeva.

Vizija ne može biti unaprjeđenje gospodarstva i razvoja RH. Vizija bi mogla biti: izgradnja intermodalnog, integriranog, održivog, djelotvornog i sigurnog prometnog sustava u cilju unaprjeđenja gospodarstva, mobilnosti građana i razvoja Republike Hrvatske. U strategiji su vidljivi samo opći ciljevi iako se govori da je potrebno utvrditi

		<p>srednjoročne i dugoročne ciljeve. Neprihvatljivo je čekati još i nekoliko godina da bi se dobili statistički podaci na osnovu koji bi se izraditi ciljevi.</p> <p>Opći ciljevi su opisani kao lista želja, a ne kao konkretni ciljevi na osnovu kojih bi se mogli izrađivati planovi i programi provedbe ciljeva. Umjesto izrade planova i programa provedbe Strategije izrađen je pregled potrebnih mjera koje se temelje na prepoznatim propustima u funkcioniranju nadležnih ministarstava.</p> <p>PRIMJEDBE NA PODRUČJE ŽELJEZNIČKOG PROMETA</p> <p>Strategija razvitka željezničkog prometa proizlazi iz tranzitnoga geoprometnog položaja Hrvatske, razvoja njenoga gospodarstva, turizma i iz smjernica Europske unije, a strateški okvir se odnosi samo na područje Republike Hrvatske.</p> <p>Željeznička infrastruktura</p> <p>U području željezničke infrastrukture, prioritet na razini države moraju imati pruge i prostori koji su dio europske mreže prometnih koridora i hrvatskoga strateškog opredjeljenja.</p> <p>Željezničke pruge na koridorima X i V su:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Savski Marof-Zagreb-Tovarnik – Zagreb-Krapina-Maribor - Graz (na dionici Krapina - slovenska granica) – Botovo-Koprivnica-Zagreb-Rijeka-Istra-Trst – Beli Manastir-Osijek-Vrpolje-Samac- 	
--	--	---	--

		<p>Sarajevo-Ploče.</p> <p>Strateško opredjeljenje RH odnosi se na pruge:</p> <ul style="list-style-type: none"> – (Zagreb)-Oštarije-Knin-Spllt. – nove jednokolosječne pruge nizinskih značajki između Gračaca i Zadra te Gračaca i Kaštel Starog, – nove pruge Jurdani - Lupoglav za povezivanje Rijeke s postojećim istarskim prugama <p>Ostale željeznička pruge u Hrvatskoj moraju se razvijati u skladu s potrebama prijevoza robe i putnika, potrebama lokalne zajednice uvažavajući potrebe stanovništva i gospodarstva na tom području, te su tako od državnog i županijskog značenja. Pruge u prostoru Zagreba i šireg okruženja (do 70-ak km) trebaju biti razvijene, uz ostalo, u skladu s potrebama prigradskog i lokalnog prometa ovog područja. Sličnu prugu imaju i pruge oko ostalih gospodarskih i kulturnih središta u Hrvatskoj, kao što su Osijek, Split i Rijeka. Izgradnju i održavanje industrijskih i drugih željezničkih kolosijeka koji nisu javno dobro u općoj upotrebi, zajedno s pripadajućom opremom i sastavnim dijelovima željezničkih infrastrukturnih podsustava i križanjima takvih kolosijeka s drugim prometnicama, u stanju za siguran tijek prometa željezničkih vozila organizira i osigurava upravitelj željeznice infrastrukture.</p> <p>Javni prijevoz putnika</p> <p>Strategija prometnog razvitka RH treba se uskladiti s ciljevima Bijele knjige (Bruxelles, 28.3.2011., Plan</p>	
--	--	--	--

		<p>za jedinstveni europski prometni prostor) i to:</p> <ul style="list-style-type: none"> – poboljšati kvalitetu prijevoza za starije ljude, putnika sa smanjenom pokretljivošću i putnika s invaliditetom, uključujući bolju pristupačnost infrastrukture. – dopuniti postojeći zakonodavni okvir za putnička prava mjerama za putnike na integrirani prijevoz, s jednom kartom izdanom na temelju jednog kupoprodajnog ugovora u kojem su objedinjeni svi troškovi putovanja. <p>Lokalni i prigradski putnički promet valja prilagoditi potrebama lokalnog stanovništva, poboljšati udobnost, smanjiti vozna vremena i povećati učestalost. Upravitelj infrastrukture i lokalna zajednica će na lokalnim prugama, u slučaju da željeznički prijevoznik ne iskaže interes organizacije prijevoza, organizirati željeznički prijevoz uvažavajući sve okolnosti i potrebe lokalnog stanovništva.</p> <p>Prijevoz tereta</p> <p>Strategija prometnog razvitka RH treba se uskladiti s ciljevima Bijele knjige (Bruxelles, 28. 3. 2011., Plan za jedinstveni europski prometni prostor) i to:</p> <p>(3) 30% teretnog cestovnog prijevoza duljeg od 300 km potrebno je do 2030. godine preusmjeriti na druge načine prijevoza kao što su željeznički i vodeni promet; a do 2050. godine i više od 50%, sto bismo trebali olakšati uspostavljanjem učinkovitih i zelenih koridora za teretni prijevoz. Za postizanje ovog cilja</p>	
--	--	--	--

		<p>će također biti potrebno razviti odgovarajuću infrastrukturu.</p> <p>(4) Do 2050. godine dovršiti europsku mrežu željezničkih pruga za velike brzine. Utrostručiti dužinu postojeće mreže do 2030. godine i održati gustoću željezničke mreže u svim državama članicama. Do 2050. godine veći dio putničkog prijevoza na srednje udaljenosti trebao bi se odvijati željeznicom.</p> <p>(5) Potpuno funkcionalna multimodalna osnovna TEN-T mreža na čitavom teritoriju EU-a do 2030. godine, s visokokvalitetnom i visokokapacitetnom mrežom do 2050. godine i odgovarajućim paketom informacijskih usluga.</p> <p>(6) Do 2050. godine povezati sve zračne luke iz osnovne mreže sa željezničkom mrežom, po mogućnosti željezničkim prugama za velike brzine; osigurati dostatnu povezanost svih morskih luka iz osnovne mreže s željezničkim prugama za prijevoz tereta, i, gdje je moguće, sustavom unutarnjih plovnih putova.</p> <p>U području prijevoza robe, temeljno opredjeljenje razvoja mora biti na kombiniranom prijevozu robe preusmjeravanjem s cestovnog na željeznički prijevoz kao ekološki najopravdaniji oblik prometa.</p> <p>PRIMJEDBE NA IZGRADNJU OKVIRA ZA SIGURAN PROMET</p> <p>Strategija prometnog razvitka RH treba se uskladiti s ciljevima Bijele knjige (Bruxelles, 28. 3. 2011.. Plan</p>	
--	--	---	--

		<p>za jedinstveni europski prometni prostor) i to:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Za željeznički promet su usklađivanje i nadzor nad ispunjavanjem uvjeta rješenja o sigurnosti ključni za Jedinstveni europski željeznički prostor. – Ciljevi glede sigurnosti prometa važan su polazni kriterij već pri samom pristupanju planiranju prometne mreže, a moraju biti prisutni kao kriterij u odabiru prometno-tehničkih rješenja i građevinske izvedbe prometnih objekata, te u konačnici moraju postojati kroz sve prateće aktivnosti u svezi s njihovom eksploatacijom. <p>Sigurnost željezničkog prometa</p> <p>Strategija prometnog razvitka RH treba se uskladiti se s ciljevima Bijele knjige (Bruxelles. 28. 3. 2011., Plan za jedinstveni europski prometni prostor) i to:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Na temelju postojećeg pristupa za upravitelje infrastrukture i željeznička poduzeća postepeno postići zajednički pristup izdavanju rješenja o sigurnosti u čitavom sektoru željezničkog prometa, i procijeniti mogućnost oslanjanja na europski standard. – postrožiti postupak izdavanja rješenja o sigurnosti i održavanja za dijelove voznog parka i željezničke infrastrukture od izuzetne važnosti za sigurnost. 	
--	--	--	--

PRIMJEDBE NA SOCIJALNA PRAVILA ZA RADNIKE PROMETU

Strategija prometnog razvitka RH treba se uskladiti se s ciljevima Bijele knjige (Bruxelles, 28. 3. 2011., Plan za jedinstveni europski prometni prostor) i to:

Ohrabriti i poduprijeti dijalog između partnera radi postizanja dogovora o socijalnim pravilima za radnike. Ispunjenje Strategije moraju pratiti kvalitetni poslovi i dobri radni uvjeti, jer su ljudski potencijali ključna sastavnica bilo kojeg visokokvalitetnog prometnog sustava. Također je dobro poznato da će nestašica radne snage i vještina postati ozbiljan problem za promet u budućnosti. Bit će važno uskladiti konkurentnost i socijalni program, gradeći na društvenom dijalogu, kako bi se spriječili društveni sukobi. Zasnovano na principu dijaloga sa socijalnim partnerima i postojećim odredbama Europske unije imajući u vidu Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora Europske komisije o Prometnoj politici (REX 293, Bruxelles, 17. 07. ožujka 2010.) smatra se važnim ugraditi unutar okvira Strategije prometnog razvoja sljedeća ključna područja:

- Osnovna prava radnika sukladno Europskoj konvenciji o zaštiti ljudskih prava i osnovnih sloboda, Europskoj socijalnoj povelji, Povelji zajednice o osnovnim socijalnim pravima radnika Kao i EU Povelji o osnovnim pravima;

		<p>Prilikom izrade i provedbe Strategije prometnog razvoja RH 2014. - 2030. u cilju ublažavanja socijalnih posljedica Strategije predlažemo:</p> <ul style="list-style-type: none"> – uključivanje socijalnih partnera kao i predstavnika drugih relevantnih organizacija civilnog društva u proces razvoja regionalne prometne politike i ostvarivanje ravnoteže između reformi i politika zapošljavanja, – uključivanje socijalnog poglavlja u strategiju koji će jamčiti zaštitu primarnih interesa većine socijalno ugroženih korisnika prometnih usluga te koji će jamčiti temeljnih prava sindikata (socijalni dijalog i pravo na savjetovanje, kolektivno otpuštanje odnosno programi zbrinjavanja viška radnika, zadržavanje prava radnika u slučaju prijenosa vlasništva, informiranje i savjetovanje radnika, zaštita radnika u slučaju insolventnosti poslodavca ...), – uključivanje sindikata u tijela praćenja primjene Strategije, – izradu planova za unapređenje prilagodljivosti radnika u prometnom sektoru (osobito niskokvalificiranih) kroz edukaciju, obuku, promoviranje razvoja specifičnih zanimanja, potporu mobilnosti i dr. kao i izradu nacionalnih planova poticanja zapošljavanja s aktivnim mjerama za zapošljavanje radnika za koje se očekuje da će izgubiti posao u prometnom sektoru, 	
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> – potaknuti na osposobljavanje predstavnika socijalnih partnera i drugih relevantnih organizacija civilnog društva za aktivno sudjelovanje u procesu razvoja regionalne prometne politike i izrade strategija reforme, – podržati Socijalni forum kako bi postao učinkovitim instrumentom za poboljšanje sektorskog socijalnog dijaloga na nacionalnoj razini, – predviđanje sredstava pomoći kako bi se riješile posljedice prioriteta u socijalnom sektoru/sektoru rada (sredstva koja će biti dostupna za: izgradnju funkcionalnoga odnosno stvarnoga socijalnog dijaloga na razini sektora i na nacionalnoj razini, promet pri utvrđivanju mehanizma savjetovanja, pomoć pri implementaciji aktivnih mjera politike zapošljavanja ...) te, konačno, – u proces privatizacije uključiti socijalne partnere kako bi se privatizacija provodila samo kao dio strategije cjelokupnoga sektora, uz poštivanje kolektivnih ugovora i socijalnih standarda. <p>PRIMJEDBE NA KLJUČNE POKAZATELJE USPJENOŠTI STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA</p> <ul style="list-style-type: none"> • mobilnost i infrastruktura <ul style="list-style-type: none"> 1. prijelaz do 50% na željeznički promet - u 	
--	--	---	--

		<p>Strategiji nije vidljivo kako se to planira postići</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. prijelaz 30% cestovnog prometa prebaciti na druge oblike - u Strategiji nije vidljivo kako se to planira postići 3. potpuno funkcionalna osnovna TEN-T mreža -koje značajke ta mreža mora ispunjavati, nema izrađenog plana i programa provedbe ovog cilja 4. povezivanje zračnih i pomorskih luka sa željeznicom mrežom - u Strategiji nije vidljivo kako se to planira postići 5. iako su u jednom dijelu navodi potrebu približavanja željezničkih i autobusnih kolodvora u ovom dijelu to uopće nije niti navedeno <ul style="list-style-type: none"> • operativno poslovanje i održivost <ol style="list-style-type: none"> 1. razvoj modernizirane infrastrukture - da li za ove ciljeve uopće postoje projekti i projektna dokumentacija? 2. Multimodalna prometna mreža - tko ovo treba provesti 3. Plaća korisnik plaća zagađivač - bez godine ili nekog mjerljivog cilja 4. Smanjenje stakleničkih plinova približno 20% - cilj upravljanja okolišem 5. Prepoloviti uporabu osobnih automobila koji koriste konvencionalna goriva - cilj 	
--	--	--	--

		<p>upravljanja okolišem</p> <p>6. Goriva niskog udjela ugljena u zrakoplovstvu - cilj upravljanja okolišem.</p> <p>ZAKLJUČAK</p> <p>Predloženi nacrt Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske nije ponudio ništa novoga od rješenja, već su prepisana rješenja koja ni danas nisu provođena. Ciljevi nisu povezani s izrađenim analizama koje su od početka površno izražene. Ova Strategija neće dati razvojna rješenja. Metodološki pristup je dobar, ali priprema ulaznih podataka za njega je neprihvatljivo loša i nezadovoljavajuća. Analiza prometnog sektora je subjektivna i nije temeljena na dobivenim analizama podataka već izvučena prema nekim drugim mjerilima koja nisu niti jasni niti prepoznatljivi.</p> <p>Izrađen je pregled zaštite okoliša u prometu, dok analiza sigurnosti nije izrađena. To je sljedeći jako veliki nedostatak u ovom nacrtu. U potpunosti je zanemareno društveno odgovorno poslovanje, dok se pojam održivog razvoja koristi samo kao ukras u tekstu. Sve europske željeznice prepoznaju značaj sigurnosti i zaštite radnika, a u ovom Nacrtu je to u potpunosti zanemareno. Kao što je bilo i za očekivati autori ovog nacrta nisu dovoljno upoznati s posebnostima prometnog sustava Republike Hrvatske, a naručiteljima niti su važni stanovnici niti učinkovit, pouzdan i ekonomičan prometni sustav.</p> <p><i>Napomena: sastavni dio komentara ovog sudionika javne rasprave sadrži i komentare Saveza za</i></p>	
--	--	--	--

		<p>željeznicu. S obzirom da je Savez za željeznicu samostalno podnio primjedbe i prijedloge, isti su navedeni pod rednim brojem 44</p>	
37.	<p>Milan Blaženski, Ravnatelj, Lučka uprava Split</p>	<p>2.1.4.2. Opis prometnog sustava u funkcionalnoj regiji</p> <p>Predlažemo da se rečenica</p> <p><i>„Kroz luku Split, kao najveću putničku luku u Hrvatskoj i treću najveću putničku luku na Sredozemnom moru, prolazi i teretni promet (282.000 tona godišnje u 2012. godini).“</i></p> <p>zamijeni rečenicom</p> <p><i>„Kroz luku Split, kao najveću putničku luku u Hrvatskoj i jednu od većih putničkih luka u Europskoj uniji (4.421.568 putnika i 654.944 vozila tijekom 2013. godine), prolazi i teretni promet (2.825.192 tona tereta tijekom 2012. godine i 3.108.247 tona tereta tijekom 2013. godine).“</i></p> <p>2.2.6. Pomorstvo</p> <p>Predlažemo da se pasus:</p> <p><i>„Luka Rijeka i Ploče imaju najveći tržišni potencijal za pretovar tereta. Luka Rijeka je luka osnovne TEN-T mreže i dio Mediteranskog koridora: Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budimpešta – Ukrajinska granica, a luka Ploče je luka sveobuhvatne TEN-T mreže (vidi Prikaz 11: Osnovna i sveobuhvatna mreža: unutarnji plovni putovi i luke.). Daljnji razvoj luka Rijeka i Ploče dijelom ovisi o razvoju njihove povezanosti sa željeznicom</i></p>	<p>Prijedlog vezan uz poglavlje 2.1.4.2. se prihvaća te će konačni tekst Strategije biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Prijedlog vezan uz poglavlje 2.2.6. se ne prihvaća jer je tekst Strategije prometnog razvoja RH u skladu sa Strategijom pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine koja je usvojena od strane Vlade RH 23. srpnja 2014. godine.</p> <p>Prijedlog vezan uz Dodatak II, poglavlje 5.1.5. se prihvaća u konačnom u dolje obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„Glavnina teretnog prometa u hrvatskim lukama ostvaruje se preko luke Rijeka i luke Ploče, a u posljednje vrijeme i preko luke Split ostvarujući gotovo 90% ukupnog teretnog prometa hrvatskih luka.“</p> <p>Prijedlog vezan uz mjeru M.11. se ne prihvaća jer je postojeći opis mjere u skladu sa Strategijom pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine koja je usvojena od strane Vlade RH 23. srpnja 2014. godine.</p> <p>Prijedlog vezan uz korištenje termina „promet</p>

		<p><i>stoga je najvažniji projekt u zajedničkom interesu za sektor teretnog pomorskog prometa razvoj i izgradnja željezničkog pravca od Rijeke do Mađarske. Razvoj željeznice u Bosni i Hercegovini od velike je važnosti za razvoj luke Ploče.“</i></p> <p>zamijeni pasusom</p> <p><i>„Luke Rijeka, Split i Ploče imaju najveći tržišni potencijal za pretovar tereta. Luka Rijeka je luka osnovne TEN-T mreže i dio Mediteranskog koridora: Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budimpešta – Ukrajinska granica, a luke Split i Ploče su luka sveobuhvatne TEN-T mreže (vidi Prikaz 11: Osnovna i sveobuhvatna mreža: unutarnji plovni putovi i luke.). Daljnji razvoj luka Rijeka i Ploče dijelom ovisi o razvoju njihove povezanosti sa željeznicom stoga je najvažniji projekt u zajedničkom interesu za sektor teretnog pomorskog prometa razvoj i izgradnja željezničkog pravca od Rijeke do Mađarske. Razvoj željeznice u Hrvatskoj od velike je važnosti za razvoj luke Split, a razvoj željeznice u Bosni i Hercegovini od velike je važnosti za razvoj luke Ploče.“</i></p> <p>Dodatak II: Analiza sektora</p> <p>5.1.5 Luke od posebnog (međunarodnog) gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku otvorene za javni promet</p> <p>Predlažemo da se pasus</p> <p><i>„Većina teretnog prometa u hrvatskim lukama odvija se preko luka Rijeka i Ploče koje čine gotovo 90% ukupnog teretnog prometa u hrvatskim lukama. Luke</i></p>	<p>brodova na kružnim putovanjima“ se prihvaća te će konačni tekst Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Prijedlog vezan uz Dodatak II, poglavlje 5.1.5. se prihvaća te će konačni tekst Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p>
--	--	---	---

		<p><i>Rijeka i Ploče imaju najveći tržišni potencijal za teretni prekrcaj.“</i></p> <p>zamijeni pasusom</p> <p><i>„Većina teretnog prometa u hrvatskim lukama odvija se preko luka Rijeka, Split i Ploče koje čine gotovo 90% ukupnog teretnog prometa u hrvatskim lukama. Luke Rijeka, Split i Ploče imaju najveći tržišni potencijal za teretni prekrcaj.“</i></p> <p>4.1. MJERE</p> <p>„M.11 Specijalizacija Splitske luke (RO-RO, putnički i krstarenje)“</p> <p>Osim za navedeni opis, predlažemo da se navede da luku Split treba specijalizirati za promet generalnog, hlađenog, kontejnerskog, rasutog tereta, poglavito žitarica, i tekućeg tereta, s posebnim naglaskom na razvoj luke u pogledu privlačenja novih tehnologija i posebnih tereta, te kao luku polazišta („home port“) za brodove na kružnim putovanjima. Umjesto „krstarenje“ treba predlažemo da se navede „promet brodova na kružnim putovanjima“.</p> <p>Dodatak II: Analiza sektora</p> <p>5.1.5 Luke od posebnog (međunarodnog) gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku otvorene za javni promet</p> <p>Predlažemo da se pasus</p> <p><i>„Luka Split, također nazvana vrata k otocima, najveća je putnička luka u Hrvatskoj s preko 4,2 milijuna putnika i više od 640.000 vozila u 2011.</i></p>	
--	--	---	--

		<p>godini, što je stavlja na treće mjesto najvažnijih luka na Mediteranu (poslije Napulja i Pireja). Sjeverni dio luke Split specijaliziran je za rukovanje teretom, iako u malim količinama.“</p> <p>zamijeni pasusom:</p> <p>„Luka Split, također nazvana vrata k otocima, najveća je putnička luka u Hrvatskoj i jedna od većih putničkih luka u Europskoj uniji s prometom od preko 4,4 milijuna putnika i više od 650 tisuća vozila tijekom 2013. godine. Sjeverni dio luke Split specijaliziran je za rukovanje teretom.“</p>	
38.	<p>Saša Dević, Vukovarsko-srijemska županija</p>	<p>Cestovni promet</p> <ul style="list-style-type: none"> – Prekategorizacija ceste Vinkovci-Otok-Gunja na državnu cestu i izgradnja odgovarajućeg mosta preko rijeke Save, – Uključivanje „Srijemske transverzale“ koja spaja Ilok s autocestom u prioritete Strategije, – Obilaznica oko Vukovara, – Obilaznica oko Vinkovaca, – Izgradnja nadvožnjaka preko željezničke pruge (koridor X) u Vinkovcima, – Unapređenje cestovnog prometa na relaciji Vinkovci – Županja. <p>Željeznički promet</p> <ul style="list-style-type: none"> – Revitalizacija željezničkog čvorišta Vinkovci, – Prekategorizacija željezničke pruge Vinkovci 	<p>Prijedlozi podrazumijevaju uvođenje nekoliko projekata u Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske što nije moguće prihvatiti s obzirom da sukladno metodologiji izrade, Strategija definira ciljeve i mjere dok projekti nisu predmet Strategije. Poveznica između strateško planskog dokumenta i projekata (uključujući i identifikaciju dostupnih i potrebnih resursa za njihovu implementaciju) provodi se u procesu programiranja za različite izvore financiranja.</p> <p>Štoviše, analiza trenutnog stanja na temelju postojećih i dostupnih podataka nije pokazala potrebu za razvojem navedenih projekata. Ukoliko tijekom revizije Strategije novi podaci pokažu potrebu, navedene prijedlozi u smislu mjera biti će uvršteni u Strategiju prometnog razvoja.</p> <p>Također, Strategija predviđa pregled/ažuriranje regionalnih i lokalnih Glavnih planova</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - Brčko - Tuzla iz regionalne kategorije u međunarodnu, - Modernizacija željezničke infrastrukture na prilazima luci Ilok i povezivanje s glavnim prometnim pravcima, - Unapređenje željezničkog prometa na relaciji Vinkovci – Županja. <p>Zračni promet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Razvoj zračnog pristaništa Vrabac u Vinkovcima. <p>Unutarnji plovni putovi</p> <ul style="list-style-type: none"> - Izgradnja luke u Županji, - Izgradnja luke u Iloku, - Izgradnja zimovnika u Opatovcu, - Uvrštenje rijeke Bosut u nacionalne unutarnje plovne putove. <p>Gradski, prigradski i regionalni promet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kvalitetnije održavanje lokalnih prometnica, - Jačanje prometne povezanosti prema Republici Srbiji i Republici Bosni i Hercegovini. <p>Općenito</p> <ul style="list-style-type: none"> - Definirati izvore financiranja za sve predložene mjere u Strategiji 	<p>(“Masterplanova”) stoga bi se potreba za predloženim projektima mogla identificirati upravo u tim planovima, s obzirom da će isti biti detaljnije usredotočeni na regionalne i lokalne potrebe za mobilnošću.</p>
--	--	--	--

<p>39.</p>	<p>Dr.sc. Ivan Legac, Dr.sc. Hrvoje Pilko, Fakultet prometnih znanosti</p>	<p>a) U formalno-strukturnom i metodološkom pogledu predloženi koncept Strategije je na visokoj znanstveno- stručnoj razini i kvalitetna je osnova za širu raspravu i za finalizaciju strateško-razvojnog dokumenta.</p> <p>b) Predmetna verzija u najvećem dijelu (60-70%) obrađuje stanje i razvoj prometne infrastrukture (što je bilo u 90% Strategije iz 1999. god.), očekuje se da završna verzija bude uistinu Strategija razvoja prometa Republike Hrvatske.</p> <p>c) Strateško-razvojni dokument o razvoju prometa Republike Hrvatske (2014.-2030.) podrazumijeva optimalno korištenje položaja u Europi u makro i mikro smislu, što je u više navrata plebiscitarno naglašeno u ključnim državnim dokumentima; u predmetnom Nacrtu samo se fragmentarno nazire maritimnost Republike Hrvatske (duboki zaljev Europske unije, prirodne luke, otoci itd.), geoprometna cjelina Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine, primarni cilj povezivanja/integracije rastrganog teritorija ("kifla", ex-teritorija, Dubrovačka županija).</p> <p>d) Prenaglašeno i preteško je slijeđenje svih EU dokumenata i koridora (osobito zbog izmicanja prometnih koridora sjevernije od vremena ratnih događanja), a u isto vrijeme nije se htjelo realno vrednovati Jadransko-jonski pravac, inicijativa Baltik-Jadran, velik značaj lučkih prostora Rijeke i Ploča itd.)</p> <p>e) Uz dužan respekt za korištenje raspoloživih</p>	<p>Za primjedbe i prijedloge od točke a) do e) molimo referirati se na očitovanje pod rednim brojem 33.</p> <p>Prijedlog pod oznakom ad1) prihvatiti će se prilikom revizije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u 2016. godini.</p> <p>Očitovanje na prijedloge pod točkom ad2): Definicija funkcionalnih regija u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske zasniva se na analizi postojećih i dostupnih podataka. Funkcionalne regije inicijalno su određene na temelju ključnih karakteristika regija, utvrđujući zone koje se ponekad preklapaju. Također, funkcionalne regije temelje se na analizama prometne interakcije, ne odgovaraju nužno administrativnim granicama županija u Republici Hrvatskoj te mogu biti i višenacionalne. Međutim, tek nakon provođenja daljnje analize i više informacija bude dostupno, osobito nakon izrade Nacionalnog prometnog modela, dobiveni podaci omogućit će utvrđivanje konačnih veličina funkcionalnih regija, uzimajući u obzir obrasce mobilnosti. Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) uključivat će novu definiciju funkcionalnih regija utemeljenu na Nacionalnom prometnom modelu.</p> <p>Prijedlog pod točkom ad2), alineja 1 se ne prihvaća jer je sektor pomorstva u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske u skladu</p>
------------	--	--	--

		<p>EU i HR dokumenata, neophodno je još konzultirati rezultate i zaključke mnogih znanstveno-istraživačkih radova (TEM i TER Projekti, TINA Projekt, Inicijativa Baltik- Jadran/HAZU, Strategija razvoja cestovne mreže Republike Hrvatske/EI 1998, Prostorno-prometne studije Zagreba, Rijeke, Splita, Osijeka i sl.).</p> <p>ad1) Uvod: uz popis kratica, treba dati Pojmovnik i obrazloženje najbitnijih pojmova (npr. Strategija prometnog razvoja, Prometna politika/Politika razvoja prometa, Struktura prometa kao gospodarske grane i itd.).</p> <p>ad2) Ocjena stanja prometa u Republici Hrvatskoj: zbunjujući je razlog i kriteriji za tzv. funkcionalno-regionalnu podjelu Republike Hrvatske na pet segmenata, te razlikovnost od podjele po drugim mjerilima (prometno-geografski, EU-administrativni ili po "ad hoc" metodologiji?) što se, međutim, već spominje u SWOT analizi (četiri regije). Nes(p)retno zvuči segmentiranje u slučaju Hrvatske kojoj je primarna zadaća prometnog integriranja prostora.</p> <ul style="list-style-type: none"> – u pogledu pomorskog prometa preispitati reorganizaciju i specijalizaciju luka, sagledati mogućnost/modalitet udruživanja (Rijeka-Koper-Trst), – u pogledu željezničkog prometa analizirati prugu Split-Ploče-Dubrovnik/zračna luka, sve u okviru Jadransko-jonskog projekta, – planiranju i upravljanju javnim prometom (posebno tračničkim prometom u gradovima) dati 	<p>sa Strategijom pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine, usvojene od strane Vlade RH 23. srpnja 2014. godine.</p> <p>Prijedlog pod točkom ad 2), alineja 2 se ne prihvaća jer na temelju postojećih podataka, nije moguće utvrditi razvoj željeznice u Dalmaciji kao jedan od prioriteta Strategije prometnog razvoja. Ukoliko prilikom revizije Strategije novi podaci pokažu potrebu, mjere koje uključuju razvoj željeznice u Dalmaciji biti će uključene.</p> <p>Primjedbe pod točkom ad4) se ne prihvaćaju jer su „zelene“ mjere već dokazive postojećim podacima. Ukoliko prilikom revizije Strategije novi podaci pokažu potrebu, „žute“ mjere postati će „zelene“ i/ili će se uključiti nove mjere.</p> <p>Primjedbe u vezi s Dodatkom II se prihvaćaju te će terminologija konačnog teksta Strategije prometnog razvoja (svi dokumenti) biti izmijenjena sukladno prijedlogu predlagatelja.</p>
--	--	--	---

		<p>primjereno značenje putem prostorno-prometnih dokumenata i odgovornih resornih službi (usp. Zagreb/Rijeka - problematično/bolje)</p> <p>ad3) Ciljevi Strategije: vizija i misija, te Definicija ciljeva su korektno i svrsishodno postavljeni,</p> <p>ad4) Mjere za ostvarenje multimodalnih ciljeva</p> <p>4.1. Mjere: nelogično je da su neki vitalni pravci (npr. segment AC Rijeka-Žuta Lokva, veza Ploče-Dubrovnik/zračna luka, cestovna poveznica preko Banovine Kutina-Sisak-Glina-Karlovac/Duga Resa i sl.) u irelevantnom području (žuto) ili uopće nisu spomenuti?!</p> <p>4.2. Mjere/Ciljevi: u principu korektno, detaljne analize su za naknadne faze razrade fundusa.</p> <p>ad) Dodatak II Analiza sektora: korektno postavljeni i dobro obrađeno; u kazalu sadržaja i odgovarajućim poglavljima korektno upisati: Sektor željezničkog/cestovnog prometa, kao što je to Sektor zračnog prometa itd.</p>	
40.	Branko Perak, dipl.iur., Općina Ivankovo	<p>Željeznički promet - Paneuropski željeznički koridor 10</p> <p>– Prijedlog izgradnje željezničkog stajališta (Ivankovo-centar) za lokalni prigradski promet u km 165 + 135 (sjecište željezničkog koridora i županijske ceste Ž 4 167, Ivankovo-Cerna.</p> <p>Cestovni promet – prijedlozi:</p>	Prijedlozi podrazumijevaju uvođenje nekoliko projekata u Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske što nije moguće prihvatiti s obzirom da sukladno metodologiji izrade, Strategija definira ciljeve i mjere dok projekti nisu predmet Strategije. Poveznica između strateško planskog dokumenta i projekata (uključujući i identifikaciju dostupnih i potrebnih resursa za njihovu implementaciju) provodi se u

		<ul style="list-style-type: none"> – Državna cesta D46 Đakovo-Tovarnik, proširenje i izgradnja biciklističke staze naselje Ivankovograd Vinkovci (prigradsko povezivanje) – izgradnja i asfaltiranje ceste naselje Prkovci - Kladavac - Babina Greda (povezivanje naselja i općina te najkraći pristup autocesti i turističkim sadržajima) – izgradnja i asfaltiranje ceste naselje Retkovci - Cerna (povezivanje naselja i općina). 	<p>procesu programiranja za različite izvore financiranja.</p> <p>Štoviše, analiza trenutnog stanja na temelju postojećih i dostupnih podataka nije pokazala potrebu za razvojem navedenih projekata.</p> <p>Ukoliko tijekom revizije Strategije novi podaci pokažu potrebu, navedene prijedlozi u smislu mjera biti će uvršteni u Strategiju prometnog razvoja.</p> <p>Također, Strategija predviđa pregled/ažuriranje regionalnih i lokalnih Glavnih planova (“Masterplanova”) stoga bi se potreba za predloženim projektima mogla identificirati upravo u tim planovima, s obzirom da će isti biti detaljnije usredotočeni na regionalne i lokalne potrebe za mobilnošću.</p>
41.	<p>Deša Rathman, Svemir Zekulić, Lučka uprava Ploče</p>	<p>Potrebno je stvarati pretpostavke za podizanje konkurentnosti prometnog pravca na koridoru Vc u smislu više razine intermodalnosti i interaperabilnosti čime se stvaraju uvjeti za veću konkurentnost luke Ploče obzirom na velika ulaganja koja su tijekom uključujući i ulaganja Vlade RH;</p> <p>Iako je u Nacrtu sugeriran razvoj luke Ploče kroz specijalizaciju prometa kontejnerskih i rasutih tereta, potrebno je voditi računa o realnoj potražnji na tržištu i potrebama gravitacijskog područja luke budući da je evidentna potreba za razvojem kapaciteta i za druge vrste tereta uključujući i tekuće terete.</p> <p>U poglavlju 2.1.4.2. piše:</p> <p>„Međunarodni teretni pomorski promet nalazi se u</p>	<p>Za navedene primjedbe i prijedloge, molimo referirati se na očitovanje pod rednim brojevima 9 i 35.</p>

		<p>luci Ploče kroz koju prolazi oko 2,5 milijuna tona tereta godišnje, od čega se 22% dalje preveze željeznicom. Roba se uglavnom prevozi u smjeru unutrašnjosti, Bosne i Hercegovine i Srbije"</p> <p>U Nacrtu Strategije je ilustriran prometni kapacitet luke Ploče kroz ostvareni promet od 2,5 milijuna tona. Točno je da riječ o ostvarenom prometu iz 2012. godine, međutim, riječ je o godini kada je zabilježen najniži promet u posljednjih 10 godina. Stvarni lučki kapaciteti u ovom momentu omogućavaju promet od 5,5 milijuna tona (u 2008. godini promet je iznosio 5,1 milijun tona), a već krajem 2015. godine kada se završe sve ugovorene i započete investicije, lučki kapaciteti će biti udvostručeni.</p> <p>Također je netočan podatak da se od ukupnog prometa u luci „22% dalje preveze željeznicom“. Iz ovog podatka bi se mogao izvući zaključak da je značaj željezničkog pravca za luku Ploče malen do umjeren. Precizni podaci za posljednjih 10 godina ukazuju da u ukupnom lučkom prometu, željeznica sudjeluje u dopremi i otpremi roba s prosječno više od 50% što je rezultat strukture roba gdje dominiraju rasuti tereti koji se pretežno otpremaju i dopremaju željeznicom.</p> <p>U poglavlju 2.2.6.Pomorstvo piše:</p> <p>„Razvoj željeznice u Bosni i Hercegovini od velike je važnosti za razvoj luke Ploče“.</p> <p>Sigurno je da je razvoj željeznice u Bosni i Hercegovini od bitne važnosti za luku Ploče budući</p>	
--	--	---	--

		<p>da željeznička dionica kroz BiH čini dio jedinstvenog logističkog i intermodalnog pravca koji po razini infrastrukture, ali i dosegnute kvalitete, pouzdanosti, vremenskog parametra te posebno troškovnog aspekta mora biti konkurentan uzimajući u obzir cijelu dionicu, od njegove početnu točku (Ploče) do završne točke (Budimpešta). Dakle, nije dovoljan samo „razvoj željeznice u BiH zbog razvoja luke Ploče“ već je potrebno postići konkurentnu razinu operabilnosti i intermodalnosti, amortizirati sadašnja čekanja na carinske i granične formalnosti, unaprijediti razinu informatičke i operativne povezanosti svih željezničkih operatora na cijeloj trasi kako bi povećali promet s ceste na željeznicu, što je u skladu s intencijama prometne politike EU.</p> <p>Prometni pravac Ploče-Sarajevo-Osijek-Budimpešta po našem mišljenju nije samo bitan za prometno povezivanje Srednje Europe odnosno Podunavlja i Jadrana, već predstavlja prirodno najkraću vezu između Baltika i Jadrana. Za konkurentnost ovog prometnog pravca nije povoljna činjenica da ovaj Koridor nije dio Osnovne mreže (Core network) u okviru TEN-T, već predstavlja dio Sveobuhvatne (Comprehensive) mreže čime se umanjuju mogućnosti prioritarnog financiranja kroz program Connecting Europe Facility.</p> <p>Zbog toga smatramo potrebnim intenzivirati aktivnosti da se kroz druge fondove (strukturne i kohezijske, Operativni Program) financiraju investicijski programi na području hrvatskog dijela Koridora uključujući i razvoj infrastrukture u luci</p>	
--	--	---	--

		<p>Ploče, a da se kroz međunarodne programe gdje zajednički i sudjeluju RH i BiH (poput SEETO) prepoznaju prilike za financiranje projekta od značaja za povezivanje na trasi koridora Vc. U Ciljevima Nacrta strategije je doduše navedeno „unaprjeđenje prometne povezanosti i koordinacija sa susjednim zemljama“ pa se nadamo da će se ova aktivnost odnositi i na BiH i Mađarsku koje su relevantne za konkurentnost ovog za nas presudnog pravca.</p> <p>U poglavljju 4.1. Mjere predviđena je specijalizacija luke Ploče za kontejnerske i rasute terete.</p> <p>Iako koncept specijalizacije nije stran za države koje su relativno male, a s druge strane imaju veći broj morskih luka, ipak smo mišljenja da ova specijalizacija ne odgovara stvarnoj potražnji na tržištu i potrebama gravitacijskog područja luke Ploče budući da je evidentna potreba za razvojem kapaciteta i za druge vrste tereta uključujući i tekuće terete. Zbog toga držimo da bi luka Ploče, zbog svoje specifičnosti, trebala i dalje biti univerzalna luka što potkrjepljujemo činjenicom da su baš u tijeku izgradnje kapaciteti za tekuće terete visokih investicijskih vrijednosti.</p>	
42.	<p>Dr.sc. Nenad Leder, ravnatelj, Mr.sc. Željko Brdarić, kap. Hrvatski hidrografski institut- Split</p>	<p>Primjedba br. 1, str 37.</p> <p>Dio 2. OCJENA/STANJE PROMETNIH SEKTORA, 2.2.6. Pomorstvo,</p> <p>Predlažemo na kraju teksta, a prije dijela teksta koji počinje naslovom „Glavni prioriteti sektora pomorstva usredotočeni su na“ dodati tekst:</p> <p><i>„U segmentu javnih usluga sigurne plovidbe, a u</i></p>	<p>Primjedba br. 1 se prihvaća te će poglavlje 2.2.6. konačnog teksta Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske biti izmijenjeno sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Primjedba br. 2 vezana uz dopunu opisa cilja 6d se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p>

		<p><i>skladu s Međunarodnom konvencijom o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS), UN-ovoj Konvenciji o pravu mora (UNCLOS), Konvenciji Međunarodne hidrografske organizacije (IHO) te Zakonu o hidrografskoj djelatnosti uspostavljena je i funkcionira hidrografska služba. Hidrografska služba je skup aktivnosti koje sustavno i kontinuirano provodi nacionalni hidrografski ured (Hrvatski hidrografski institut). Osnovni cilj hidrografske službe je osiguranje dostupnosti hidrografsko-navigacijskih informacija koje su u izravnoj vezi sa sigurnošću plovidbe krajnjim korisnicima na brodovima. Hidrografska služba organizira se i funkcionira kao trajna aktivnost 24/7/365. U nadolazećem razdoblju prioritetni cilj biti će sustavno i kontinuirano unapređivati hidrografsku službu te time smanjivati sigurnosno plovidbene i ekološke rizike prikupljanjem hidrografskih podataka koristeći najnovije tehnologije u skladu s relevantnim standardima. Objavljivati podatke u službenim papirnatim i elektroničkim navigacijskim kartama i publikacijama. Održavati objavljene podatke. Osigurati dostupnost službenih karata i publikacija diljem svijeta.“</i></p> <p>Primjedba br. 2, str 61.</p> <p>CILJ 6. Pod cilj 6d -Unapređenje sigurnosti prometnog sustava</p> <p>Predložimo iza zadnje riječi „prijeevoza“ dodati:</p> <p>..., „prikupljanje, obrada, publiciranje i distribucija pomorskih navigacijskih sigurnosnih podataka i</p>	<p>„Jedan od glavnih ciljeva Strategije je poboljšanje sigurnosti prometnog sustava/mreže intervencijama širom mreže, kao što su revizije/pregledi cestovne sigurnosti, ITS/TMS, smanjenje prometa, mjere poticanja korištenja javnog prijevoza, prikupljanje, obrada, publiciranje i distribucija pomorskih navigacijskih sigurnosnih podataka i informacija itd.“</p> <p>Primjedba br. 3 se ne prihvaća jer su postojeći pokazatelji uspješnosti definirani na temelju Europa 2020 ciljeva. Ključni pokazatelji uspješnosti Strategije revidirati će se sukladno reviziji Strategije u 2016.godini, uzimajući u obzir rezultate Nacionalnog prometnog modela.</p> <p>Prijedlog vezan uz mjeru M.5. se djelomično prihvaća sa sljedećim obrazloženjem.</p> <p>Prijedlog pod točkom a) se ne prihvaća jer je opis prikladan.</p> <p>Prijedlog pod točkom b) se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„... Zbog toga je iznimno važno osigurati uvjete plovnosti s najvišom razinom sigurnosti. Kvalitetnim obavljanjem i sustavnim unapređenjem hidrografske službe osigurati dostupnost visoko kvalitetnih hidrografsko-navigacijskih informacija u službenim izdanjima navigacijskih karata i priručnika korisnicima na brodovima što će doprinijeti</p>
--	--	--	---

		<p><i>informacija,“ itd.</i></p> <p>Obrazloženje:</p> <p>Poboljšanje sigurnosti svih segmenata prometa pa tako i pomorskog postiže se pravovremenim pružanjem prometnih sigurnosnih informacija i podatka sudionicima prometa. U segmentu pomorskog prometa poboljšanje sigurnosti ostvaruje se između ostalog i pružanjem hidrografsko-navigacijskih podataka i informacija na službenim kartama i priručnicima.</p> <p>Primjedba br. 3, str 72.</p> <p>Tablica 6. Ključni pokazatelji uspješnosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, Cilj 6d,</p> <p>Predlažemo u rubrici CILJANA VRIJEDNOST dodati tekst:</p> <p><i>„50% smanjenje žrtava u nesrećama vezanim uz pomorski promet;</i></p> <p><i>50% smanjenje broja pomorskih nesreća bez žrtava ali onih s većim materijalnim štetama i onečišćenjima mora“</i></p> <p>Primjedba br. 4, str 85.</p> <p>Pomorski promet, Mjera 5. Plovnost</p> <p>a) Predlažemo u rubrici Opis mjera (5) ispraviti treću rečenicu na način da glasi:</p> <p><i>„Plovidba na istočnoj obali Jadrana je u navigacijskom smislu složena zbog konfiguracije otoka i obale te brojnih otočića, hridi i grebena, ali su dubine na prilaznim plovnim putovima i</i></p>	<p>povećanju sigurnosti pomorskog prometa.“</p> <p>Prijedlozi izmjene mjere M.25 se prihvaćaju u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>Informacijska platforma i pomorska baza podataka mora se stalno ažurirati i obnavljati kako bi se osigurali točni, pouzdani i najnoviji pomorski podaci i informacije. Potrebno je:</p> <ul style="list-style-type: none"> – osnovati učinkovit i javno dostupan sustav razmjene informacija iz glavnih registara brodova, – integrirati upravljanje svih pomorskih usluga u skladu s potrebama građana i pomorske ekonomije, – poboljšati usluge pomorske meteorološke postaje kroz uspostavu regionalnog Jadranskog pomorskog meteorološkog centra, – uspostaviti internetske usluge za sve korisnike javnih usluga s posebnim naglaskom na razvoj Hrvatskog integriranog pomorskog informacijskog sistema (CIMIS), – definirati „Pomorski registar brodova“ kao nacionalnu infrastrukturu prostornih pomorskih podataka (MIPP) temeljenih na standardima Međunarodne hidrografske organizacije, – uspostaviti Hidrografski informacijski
--	--	---	--

		<p><i>područjima većine glavnih i ostalih luka takve da ne predstavljaju ograničenje plovidbi brodovima i s najvećim gazom.“</i></p> <p>b) Predlažemo u rubrici Opis mjera (5) na kraju postojećeg teksta dodati novi tekst:</p> <p><i>„Kvalitetnim obavljanjem i sustavnim unapređenjem hidrografske službe osigurati dostupnost visoko kvalitetnih hidrografsko-navigacijskih informacija u službenim izdanjima navigacijskih karata i priručnika korisnicima na brodovima što će doprinijeti povećanju sigurnosti pomorskog prometa.“</i></p> <p>Primjedba br. 5, str 86.</p> <p>Pomorski promet, Mjera 25. Upravljanje pomorskim prometom/Organizacija pomorskog prometa</p> <p>a) Predlažemo u rubrici Opis mjera (25) ispraviti zadnju (petu) stavku na način da glasi:</p> <p><i>„Uspostavit Hidrografski informacijski sustav (HIS) kao integrirani prostorni informacijski sustav, koji temeljem sustavnog prikupljanja podataka obavljanjem hidrografske djelatnosti, proizvodi i razmjenjuje informacije od značaja za sigurnost plovidbe, zaštite okoliša i iskorištavanja morskih resursa.“</i></p> <p>b) Predlažemo u rubrici Opis mjera (25) nakon zadnje nove (pete) stavke dodati novu stavku na način da glasi:</p> <p><i>„Unapređenje hidrografske služba u organizacijskom, tehničko-tehnološkom i</i></p>	<p>sustav (HIS) kao integrirani prostorni informacijski sustav, koji temeljem sustavnog prikupljanja podataka obavljanjem hidrografske djelatnosti, proizvodi i razmjenjuje informacije od značaja za sigurnost plovidbe, zaštite okoliša i iskorištavanja morskih resursa te</p> <p>– kontinuirano unaprjeđivati hidrografsku službu u organizacijskom, tehničko-tehnološkom i funkcionalnom smislu kao trajne aktivnosti od posebnog interesa za Republiku Hrvatsku.“</p>
--	--	---	---

		<i>funkcionalnom smislu kao trajne aktivnosti 24/7/365 od posebnog interesa za R. Hrvatsku.“</i>	
43.	Drago Majstorović, pojedinaac	<ul style="list-style-type: none"> • Pod R. 20 da se infrastruktura (parkovi „A“ i „D“) Vinkovci teretni kolodvor prema priloženoj idejnoj shemi definira potrebnom za proširenje i modernizaciju kolodvora Vinkovci PK (utvrđivanje namjene i sadržaja u obrazloženju) te da se do utvrđivanja sadržaja zaustavi provođenje do sada donesenih odluka vezanih za prostor Vinkovci teretni kolodvor. • Vinkovce pozicionirati kao intermodalno teretno čvorište u Slavoniji (utvrđivanje sadržaja), • Osijek pozicionirati kao regionalni intermodalni centar za putnički promet kojem gravitiraju gradovi Vinkovci, Vukovar, Đakovo i Županja i pružni pravci: (utvrđivanje ciljeva i sadržaja) <ul style="list-style-type: none"> ○ M301, M302, M303, R202, R104 do Erduta, M-601, L209, L208, M104 Novska-Nova Gradiška-Nova Kapela-Sl. Brod-Vinkovci-Tovranik s priključnim vezama za Osijek iz Strizivojna Vrpolja i Vinkovaca (zaključci okruglog stola „Budućnost željeznice u Slavoniji“ redni bojevi. 14,15,16,17,18 i 19 i 20) 	<p>Komentar predlaže uvođenje projekta sa strateškim uporištem u mjeri R.20. Prijedlog se ne prihvaća iz razloga što analiza na bazi postojećih podataka nije podastrla dovoljno dokaza za preciznije definiranje lokacija ranžirnih kolodvora.</p> <p>Ukoliko tijekom revizije Strategije 2016. godine novi podaci pokažu potrebu, navedena mjera biti će uvrštena u Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p>
44.	Slavko Štefičar, Savez za željeznicu	<p>Stranica 3.</p> <p>Rečenicu: „Potrebno je revidirati postojeću Strategiju prometnog razvoja kako bi se postavili temelji za daljnji dugoročni razvoj i buduća ulaganja u prometni sektor, koja će odgovarati stvarnim</p>	<p>Prijedlog vezan uz stranicu br. 3 se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>Na temeljima revizije i unapređenja</p>

		<p>potrebama za novom prometnom infrastrukturom i omogućavati učinkovito i realno planiranje i definiranje prioriteta, s ciljem da usluge i objekti u prometu budu funkcionalni i raspoloživi za korisnike.“</p> <p>Promijeniti da glasi: „<i>Na temeljima Strategije prometnog razvoja potrebno je temeljiti dugoročni razvoj . . .</i></p> <p>Stranica 4.</p> <p>U rečenici: „Za svaku funkcionalnu regiju napravljena je detaljna analiza temeljem postojećih podataka, s fokusom na definiranje prometnih potreba na velikim udaljenostima te na regionalnoj, prigradskoj i lokalnoj razini.“</p> <p>Potrebno je definirati pojam „na velikim udaljenostima“ dodavanjem broja kilometara u fusnoti ili zagradi.</p> <p>Stranica 5.</p> <p>u naslovu 1.3.4 Mjere navedeno je: Mjere su izražene u područjima:</p> <ul style="list-style-type: none"> • organizacije („ticketing ", prometne udruge, usklađivanje voznih redova, itd.), • operativnosti (uklanjanje ili uvođenje novih stanica, preusmjeravanje linija, promjene u operativnom konceptu, vozni park, upravljanje prometom, itd.), • infrastrukture (proširenje, povećanje 	<p>Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske iz 1999. godine potrebno je temeljiti dugoročni razvoj i buduća ulaganja u prometni sektor, koja će odgovarati stvarnim potrebama za novom prometnom infrastrukturom i omogućavati učinkovito i realno planiranje i definiranje prioriteta, s ciljem da usluge i objekti u prometu budu funkcionalni i raspoloživi za korisnike.</p> <p>Primjedba vezana uz stranicu br. 4 se ne prihvaća jer je termin “na velike udaljenosti” međunarodno korišten termin te za isti nije potrebno posebno objašnjenje.</p> <p>Primjedba vezana uz stranicu br. 5 se ne prihvaća jer opis mjera na str. 73 polazi s potpuno drugačijeg polazišta tj. sukladnosti mjere sa strateškim ciljem dok je podjela mjera u tablicama na stranicama 75-89 u skladu s poglavljem 1.3.4.</p> <p>Primjedbe vezana uz stranicu br. 19 su prihvaćene te će konačni tekst Strategije biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Primjedba vezana uz stranicu br. 19 i 20 tj. uz SWOT analize pojedinih funkcionalnih regija se djelomično prihvaća tj. prijedlog naveden pod „slabost“ uvršten je u poglavlje 2.2.9. tj. u <i>Opću analizu prometnog sektora Republike Hrvatske.</i></p>
--	--	--	---

		<p>kapaciteta, povećanje projektirane brzine, rekonstrukcija stanica, itd.).</p> <p>Potrebno je podjelu mjera u ovom podnaslovu uskladiti s podjelom mjera u poglavlju 4.1 na stranici 73, i u tablicama na stranicama 75-89</p> <p>Stranica 19.</p> <p>2.1.6.2 Istočna Hrvatska, SWOT analiza; pod Slabosti navedeno je: gradovi Vukovar i Slavonski Brod na granici su Hrvatske.</p> <p>Predlažemo da se ta tvrdnja briše.</p> <p>2.1.6.3. Sjeverni Jadran, SWOT analiza; pod Slabosti navedeno je „U Ličko-senjskoj županiji nema velikih gradova “.</p> <p>Predlažemo: <i>Ličko senjska županija slabo je naseljena ili Mala gustoća naseljenosti u pojedinim županijama funkcionalne regije.</i></p> <p>Stranice 19 i 20</p> <p>U sve SWOT analize pod Slabosti dodati: „Javni prijevoza putnika nije integriran“, „Infrastruktura za intermodalni promet nije razvijena“, a pod Prilike „Uvođenje integriranog javnog prijevoza putnika“ te „Razvoj mreže intermodalnih terminala“.</p> <p>Stranica 25.</p> <p>Rečenicu: „Zbog posebne morfologije hrvatskog teritorija, visokog stupnja dovršenosti mreže autocesta te postojanja nekoliko međunarodnih zračnih luka, ovaj prometni sustav teško može</p>	<p>Prijedlog vezan uz stranicu br. 25 se ne prihvaća jer nedostatak investicija nije isključivi razlog nedostatka konkurentnosti željeznica u odnosu na druge vidove prometa. Štoviše, morfologija hrvatskog teritorija itekako utječe na odluke o izgradnji infrastrukture.</p> <p>Prijedlozi vezani uz stranicu br. 26 se prihvaćaju te će konačni tekst Strategije biti izmijenjen sukladno prijedlozima predlagatelja.</p> <p>Prijedlog vezan uz stranicu br. 27 se prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„Glavni prioriteti željezničkog sektora usredotočeni su na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modernizaciju preostalih dijelova linija TEN-T mreže u skladu s njihovom funkcionalnošću, • analizu mogućnosti povećanja upotrebe željeznica za putnike u Zagrebu i Rijeci i provedbe mjera definiranih u ovoj Strategiji, • povećanje održivosti mreže željezničkih pruga reorganizacijom sektora, unapređenje učinkovitosti održavanja, smanjenje utjecaja na okoliš i uvođenje mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkih pruga te • modernizaciju lokalnih i regionalnih pruga u cilju stvaranja preduvjeta za
--	--	---	--

	<p>konkurirati drugim oblicima kao što su cestovni i/ ili zračni promet.“</p> <p>Promijeniti da glasi: <i>„Zbog posebne morfologije hrvatskog teritorija, visokog stupnja dovršenosti mreže autocesta te postojanja nekoliko međunarodnih zračnih luka, ovaj prometni sustav sada nije konkurentan drugim oblicima kao što su cestovni i/ili zračni promet.“</i></p> <p>Rečenicu: „Jednako tako, komplicirane geomorfološke karakteristike obale tehnički otežavaju i čine neisplativim povezivanje Jadrana s unutrašnjošću.“- predložimo brisati</p> <p>Stranica 26.</p> <p>Rečenicu: „Zbog ovih ograničenja brzine, na udaljenostima iznad 250 km željeznički sustav nije konkurentan u usporedbi s cestovnim sustavom“ – predložimo brisati</p> <p>Promijeniti da glasi (spojiti s prethodnom rečenicom u tekstu):</p> <p><i>„Niske brzine, uz problem udaljenosti između stajališta te zastarjelom prometnom kontrolom i signalizacijskim sustavima, imaju izravan utjecaj na prometni kapacitet linija te konkurentnost željeznice kao prometnog podsustava.“</i></p> <p>Narednu rečenicu započeti s: <i>„Brzinama kakvima se trenutno prometuje na željezničkoj mreži ...“</i></p> <p>Rečenicu: „Teretni promet ima jasnu međunarodnu komponentu budući da spaja jadranske luke (posebno Rijeku) s kontinentom. Druge luke, poput Ploča, nisu</p>	<p>razvoj integriranog javnog prijevoza“</p> <p>Prijedlog vezan uz stranicu br. 39 se ne prihvaća jer je postojeća lista glavnih prioriteta sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti dovoljno detaljna, uzimajući u obzir nedostatak dostupnih podataka.</p> <p>Prijedlozi vezani uz stranicu br. 41 se djelomično prihvaćaju. Ne prihvaća se prijedlog vezan uz „snage“ jer je rečenica u konačnom tekstu Strategije prometnog razvoja zamijenjena prikladnijom. Također, ne prihvaća se drugi prijedlog vezan uz „prijetnje“ jer je dovoljno istaknuti „nove inozemne konkurente na lokalnom tržištu“. Korištenje izričaja „nelojalna konkurencija“ nije u skladu s EU principima. Ostali prijedlozi se prihvaćaju.</p> <p>Prijedlog vezan uz stranicu br. 52 tj. cilj 2b se ne prihvaća jer postojeći podaci ne pokazuju potrebu za razvojem putničkog prometa željeznicom na velike udaljenosti u funkcionalnoj regiji Sjeverni Jadran. Ukoliko nakon rezultata Prometnog modela podaci ukažu na potrebu, isto će se uzeti u obzir prilikom revizije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Prijedlog vezan uz stranicu br. 56 tj. cilj 4e se djelomično prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom</p>
--	--	--

		<p>dobra povezane s pružnom mrežom Hrvatske.“</p> <p>Preformulirati u: „<i>Teretni promet ima jasnu međunarodnu komponentu budući da spaja jadranske luke s kontinentom. Sve luke povezane su željeznicom mrežom koje je u lošem infrastrukturuom stanju. Luka Ploče nema izravnu vezu na željezničku mrežu RH već su s njom spojene preko BiH.</i>“</p> <p>Rečenicu: „Prilike za željeznički sektor u Hrvatskoj povezane su s mogućim rastom njegova udjela u sveukupnom poslovanju unutarnjeg prometa, poboljšanjem infrastrukture i fokusom na održivosti cijelog sektora.“</p> <p>Promijeniti da glasi: „<i>Prilike za željeznički sektor u Hrvatskoj povezane su s mogućim rastom njegova udjela u sveukupnom poslovanju unutarnjeg prometa što se može postići poboljšanjem ili gradnjom infrastrukture uključujući intermodalne terminale i industrijske kolosijেকে, nabavkom ili osuvremenjivanjem voznog parka, integracijom s ostalim prometnim modovima i fokusom na korisnika usluga.</i>“</p> <p>Rečenicu: „Ulazak Republike Hrvatske u Schengenski prostor omogućiti će otvaranje novih poslovnih prilika s okolnim zemljama.“</p> <p>Predložemo nadopuniti: „<i>Ulazak Republike Hrvatske u Schengenski prostor omogućiti će otvaranje novih poslovnih prilika s okolnim zemljama članicama EU, ali istodobno može otežati poslovanje sa susjednim zemljama ne članicama.</i>“</p> <p>Rečenicu: „U smislu kompanija HŽ Putnički</p>	<p>prijedlogu):</p> <p>„Sustav javnog prijevoza u Osijeku uključuje tramvajske, autobusne i željezničku liniju te je navedene podsustave potrebno integrirati u jedinstveni integrirani sustav javnog prijevoza, osiguravajući i pristup luci. Cilj je povećati učinkovitost i održivost sustava javnog prijevoza kako bi se povećala razdioba u korist javnog prijevoza.“</p> <p>Ostali prijedlozi nisu prihvaćeni jer postojeći podaci ne ukazuju na jasnu potvrdu potencijala uvođenja riječnog javnog prijevoza u Osijeku.</p> <p>Također, posljednji prijedlog (naglašen tekst) se ne prihvaća jer se već navodi u različitim dijelovima Strategije.</p> <p>Prijedlozi vezani uz stranice br. 59/60 te 71 se ne prihvaćaju jer je nužno naglasiti potrebu izrade Ugovora o javnim uslugama sukladno Uredbi EU br. 1370/2007.</p> <p>Primjedba vezana uz stranicu br. 60. se ne prihvaća jer je termin „nesigurnost“ ispravan u navedenoj tvrdnji.</p> <p>Primjedbe vezane uz stranicu br. 70 se ne prihvaćaju jer su ključni pokazatelji uspješnosti Strategije definirani samo za ciljeve. Cilj Strategije je postizanje zadanih strateških ciljeva,</p>
--	--	--	---

		<p>prijevoz d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o., isto će uvjetovati spremnost na konkurenciju te poboljšanje same željezničke mreže, posebice uklanjanjem uskih grla na graničnim prijelazima.“</p> <p>Predložimo promijeniti na način: „<i>U smislu kompanija HŽ Putnički prijevoz d.o.o. i HŽ Cargo d.o.o treba osposobiti na svim razinama za dolazak konkurencije. HŽ Infrastruktura d.o.o kao upravitelj infrastrukture i RH kao vlasnik infrastrukture trebaju povećati napore za modernizacijom cjelokupne željezničke mreže. Potrebna je uska suradnja sa svim dionicima posebice Ministarstvom unutarnjih poslova i Ministarstvom financija kako bi se otklonila uska grla na graničnim prijelazima.</i>“</p> <p>Rečenica: „Usklađivanje pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture također će učiniti privlačnijom upotrebu mreža za teretni prijevoz.“</p> <p>Predložimo: rečenicu obrisati</p> <p>Obrazloženje: rečenica nema nikakav smisao. Ponajprije nije jasno na što autor misli jer pojam „pristojbi za korištenje željeznice infrastrukture“ ne postoji u Zakonu o željeznici. Nadalje, nije jasno s kim ili s čime treba uskladiti pristojbe, a pogotovo nije jasno kome će mreža biti privlačnija: operaterima- domaćim ili stranim, gospodarstvenicima ...?</p> <p>Strana 27</p> <p>Glavni prioriteti željezničkog sektora usredotočeni su na:</p>	<p>a ne implementacija mjera te iz tog razloga mjere nemaju definirane ključne pokazatelje uspješnosti.</p> <p>Prijedlog izmjene kodeksa boja za mjere R.17, R.18, R.19, R.23, R.24, U.1, U.2 i U.3 se ne prihvaća jer su potrebne preciznije studije s ciljem valjanog utvrđivanja gdje će se navedene mjere implementirati i što je konkretno potrebno učiniti.</p> <p>Prijedlog vezan uz mjeru R. 21 se prihvaća u dolje navedenom (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„Unapređenje sigurnosti jedan je od prioriteta za razvoj željezničke infrastrukture. Potrebno je poduzeti specifične mjere kao što su denivelacija ili ukidanje željezničko-cestovnih prijelaza, ako je isto opravdano prometnim tokovima. Željezničko cestovne prijelaze koje nije opravdano denivelirati ili ukinuti potrebno je osigurati adekvatnim uređajima za osiguranje. U cilju povećanja sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima potrebno je osmisliti i provoditi edukativno marketinške kampanje u cilju podizanja svijesti vozača cestovnih vozila. Potrebno je planirati i provesti ugradnju detektora osovinskog opterećenja i detektora pregrijavanja osovina, kako bi se poboljšala razina sigurnosti željezničkih sustava. Studije za svaki pojedinačni slučaj definirati će</p>
--	--	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> – modernizaciju preostalih dijelova linija TEN-T mreže u skladu s njihovom funkcionalnošću, – analizu mogućnosti povećanja upotrebe željeznica za putnike u Zagrebu i Rijeci i provedbe mjera definiranih u ovoj Strategiji te – povećanje održivosti mreže željezničkih pruga reorganizacijom sektora, unapređenje učinkovitosti održavanja, smanjenje utjecaja na okoliš i uvođenje mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkih pruga. <p>Prijedlog:</p> <p>Glavni prioriteti željezničkog sektora usredotočeni su na:</p> <ul style="list-style-type: none"> – modernizaciju preostalih dijelova linija TEN-T mreže u skladu s njihovom funkcionalnošću, – <i>modernizaciju lokalnih i regionalnih pruga u cilju stvaranja preduvjeta za razvoj integriranog javnog prijevoza</i> – analizu mogućnosti povećanja upotrebe željeznica za putnike u gradskom i prigradskom te regionalnom prijevozu i provedbe mjera definiranih u ovoj Strategiji te – povećanje održivosti željezničkog teretnog i 	<p>specifične mjere za svaki dio mreže.“</p> <p>Primjedba vezana uz mjeru R.23 se djelomično prihvaća u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„Jedan od prioriteta ovog sektora je poboljšanje i razvoj povezanosti željezničkog prometa s drugim vidovima prijevoza. Daljnje studije pokazati će točke intermodalne razmjene različitih vrsta putničkog prijevoza u gradskim, prigradskim i regionalnim područjima te kriterije za njihovu kategorizaciju i tehničke zahtjeve u pogledu određenih objekata koje je potrebno sagraditi. Prijedlog izmjene naziva mjere nije prihvaćen.</p> <p>Prijedlog spajanja mjera R.29 i R.30 se ne prihvaća jer, unatoč tome što su mjere povezane u određenoj mjeri, ne obuhvaćaju točno iste aspekte.</p> <p>Brisanje mjere R.37 se ne prihvaća iako predlagatelj navodi točnu tvrdnju. Tržište je otvoreno, ali i također podložno vremenu prilagodbe.</p>
--	--	---	--

		<p>putničkog prijevoza, unapređenje učinkovitosti održavanja, smanjenje utjecaja na okoliš i uvođenje mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkih pruga.</p> <p>Stranica 39.</p> <p>Glavni prioriteti sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti usredotočeni su na:</p> <ul style="list-style-type: none"> – uvođenje integriranih prometnih sustava u većim gradovima i njihovim predgrađima i/ili regionalnim područjima, – razvoj mjera za povećanje udjela javnog prijevoza i vidova prijevoza s nultom stopom emisije plinova kao što su P&R („Park and Ride“) postrojenja, ograničenja za individualni prijevoz u središtima gradova, davanje prednosti javnom prijevozu posredstvom inteligentnih transportnih sustava, itd. te – povećanje održivosti sustava reorganizacijom sektora, uvođenjem Ugovora o javnim uslugama u skladu s Uredbom (EK) br. 13 70/2007, unapređenje učinkovitosti sustava održavanja, smanjenje utjecaja na okoliš i uvođenje mjera za povećanje sigurnosti sustava. <p>Zamijeniti sa:</p> <p><i>Glavni prioriteti sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti usredotočeni su na:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Stvaranje nužnih preduvjeta za razvoj</i> 	
--	--	--	--

		<p><i>učinkovitog , održivog i ekološki prihvatljivog sustav mobilnosti kroz uspostava novog zakonskog okvira, utvrđivanje minimalnih kriterija mobilnosti građana i sl.,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Povećanje korištenja udjela javnog prijevoza, pješaćenja i bicikliranja u načinskoj raspodjeli kretanja kroz uvođenje integriranog javnog prijevoza putnika,</i> • <i>Smanjenje emisija CO2 javnog prijevoza,</i> • <i>Povećanje sigurnosti građana,</i> • <i>Prilagodba javnog prijevoza (sredstava i infrastruktura) putnicima s posebnim potrebama,</i> • <i>podizanje svijesti građana o prednostima korištenja javnog prijevoza, pješaćenja i bicikliranja kroz edukacije, promotivne kampanje i sl.</i> • <i>Uvođenje ITS-a u sustav JGPRM</i> • <i>povećanje administrativnih kapaciteta svih dionika u prijavi projekata koji su sukladni ciljevima i mjerama ove strategije</i> <p>Stranica 41 SWOT analiza</p> <p>Snage</p> <p>Rečenicu: „Postojanje morske obale i unutarnjih plovnih putova“</p> <p>zamijenit s:</p>	
--	--	---	--

		<p><i>Postojanje priobalnih i unutarnjih plovnih putova</i></p> <p>Rečenicu: „Postojanje gradske željeznice u Zagrebu, kao primjer prometne kulture u gradskim područjima</p> <p>Zamijeni s</p> <p><i>„Postojanje razvijenog javnog prijevoza u velikim gradovima“</i></p> <p>Prilike</p> <p>Dopuniti s: <i>„uvođenje integriranog Javnog prijevoza putnika, razvoj infrastrukture za intermodalni prijevoz tereta“</i></p> <p>Prijetnje</p> <p>Rečenicu: <i>„Nedostatak ulaganja u Sloveniji za dovršetak mreže autocesta“</i></p> <p>Preoblikovati da glasi:</p> <p><i>„Nedostatak ulaganja u Sloveniji za dovršetak spoja slovenske mreže s hrvatskom mrežom autocesta“</i></p> <p>Rečenicu: „Novi strani konkurenti na lokalnom tržištu</p> <p>Zamijenit s</p> <p><i>„Nelojalna domaća i strana konkurencija u prijevozu putnika i roba“</i></p> <p>Dodati rečenicu: <i>„izostanak integracije javnog prijevoza“</i></p>	
--	--	--	--

Stranica 52

2b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu na velike udaljenosti - Sjeverni Jadran (Rijeka)

Tvrdnju: „Željeznički promet nije važan u ovoj funkcionalnoj regiji u pogledu pristupačnosti za putnički promet na velike udaljenosti te mu posebice nedostaje konkurentnost u usporedbi s cestovnim prometom. Štoviše, željeznička mreža oko Pule nije povezana s ostatkom hrvatske željezničke mreže.“

Predložimo zamijeniti s: „Potrebno je razvijati željeznički prijevoz u ovoj funkcionalnoj regiji kao sastavnicu integriranog javnog prijevoza kojom se omogućuje pristup TEN-T mreži. Posebice je potrebno poduprijeti razvoj gradske i prigradske željeznice u Rijeci o čemu već postoje planovi. Nova nizinska pruga Zagreb- Rijeka treba biti alternativa rastućem cestovnom prijevozu u individualnom prijevozu osobnim automobilima i prijevozu tereta kamionima. Željeznice u Istri treba spojiti s ostatkom željezničke mreže u RH.“

Stranica 56

4e Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu- čvorište Osijek

Rečenicu: „Sustav javnog prijevoza u Osijeku uključuje tramvajske i autobusne linije te je potrebno osigurati pristupačnost luci javnim prijevozom“

Zamijeniti s:

„Sustav javnog prijevoza u Osijeku i okolici uključuje tramvajske, autobusne i željezničku linije.“

		<p><i>Navedene podsustave potrebno je integrirati u jedinstveni integrirani sustav javnog prijevoza u sklopu kojeg je potrebno povezati i razviti nove linije na unutarnjim plovnim putovima na rijeci Dravi. “</i></p> <p>U svim specifičnim ciljevima potrebno je naglasiti potrebu povezivanja centralnih gradova funkcionalne regije s ostatkom regije te povezanost unutar funkcionalne regije, posebice gradskih središta sa svojom okolicom i gradskih središta međusobno.</p> <p>Stranica 59/60</p> <p>Rečenicu: „Planiranje, upravljanje i vođenje javnog prometa na učinkovitiji, transparentniji i financijski održiv način Ugovorima o javnim uslugama (PSC) usklađenima s Uredbom EU br.13 70/200 7 također potpada pod istu perspektivu / viziju.“</p> <p>Potrebno je zamijeniti s:</p> <p><i>„Planiranje, upravljanje i vođenje javnog prometa na učinkovitiji, transparentniji i financijski održiv način mora biti omogućeno novim zakonodavnim okvirom koji će na odgovarajući način i uz poštivanje specifičnosti javnog prijevoza u RH, jamčiti implementaciju relevantnih uredbi i direktiva EU.“</i></p> <p>Stranica 60.</p> <p>U rečenici: „Procjena i autorizacija projekta moraju se provoditi na učinkovit i transparentan način koji ograničava vrijeme, trošak i nesigurnost.“ Riječ nesigurnost potrebno je zamijeniti riječju sigurnost.</p>	
--	--	--	--

		<p>Stranica 70.</p> <p>Načelno za ključne pokazatelje: Ključni pokazatelji trebali bi biti razvijeni za sve predviđene mjere koje su označene zelenom bojom.</p> <p>Stranica 71.</p> <p>Ključni pokazatelj za cilj 6a u stupcu ciljana vrijednost: „Sve javne prometne usluge sukladne EU Uredbi 1370/07 (i izmjenama i dopunama iste)“</p> <p>Zamijeniti s: <i>Uspostavljen novi zakonodavni okvir</i></p> <p>Ključni pokazatelj za cilj 6a, u stupcu pokazatelji: Broj javnih prometnih usluga sukladan EU Uredbi 1370107 (i izmjenama i dopunama iste)</p> <p>Zamijeniti s: <i>„usvojen Zakon o integriranom javnom prijevozu“</i></p> <p>Stranica 76.</p> <p>Mjere R17, R18 i R19 trebaju biti zelene.</p> <p>Obrazloženje: Razvoj integriranog javnog prijevoza nije moguć bez odgovarajuće željezničke infrastrukture. Sve navedene mjere su u skladu s ciljevima Strategije.</p> <p>Mjera 21, opis mjere, rečenicu: „Potrebno je poduzeti specifične mjere kao što su uklanjanje željezničko-cestovnih prijelaza, ako je isto opravdano prometnim tokovima, ili definiranje preventivnih mjera kojih se treba pridržavati u slučajevima kad se željezničko-cestovni prijelazi ne mogu ukloniti, ugradnja detektora osovinskog opterećenja i detektori pregrijavanja osovina, kako bi se poboljšala razina</p>	
--	--	---	--

		<p>sigurnosti željezničkih sustava.“</p> <p>Potrebno je zamijeniti rečenicama: „Potrebno je poduzeti specifične mjere kao što su denivelacija ili ukidanje željezničko-cestovnih prijelaza, ako je isto opravdano prometnim tokovima. Željezničko cestovne prijelaze koje nije opravdano denivelirati ili ukinuti potrebno je osigurati adekvatnim uređajima za osiguranje. U cilju povećanja sigurnosti na ŽCPR-ima potrebno je osmisliti i provoditi edukativno marketinške kampanja u cilju podizanja svijesti vozača cestovnih vozila. Potrebno je planirati i provesti ugradnju detektora osovinskog opterećenja i detektora pregrijavanja osovina, kako bi se poboljšala razina sigurnosti željezničkih sustava.“</p> <p>Mjera R23 treba biti zelena. Naziv mjere predlažemo promijeniti u intermodalni putnički terminali i integracijske točke.</p> <p>Opis mjere, rečenicu: „Daljnje studije pokazati će točke intermodalne razmjene različitih vrsta putničkog prijevoza u gradskim područjima te će za svaki pojedinačni slučaj odrediti tehničke zahtjeve u pogledu određenih objekata koje je potrebno sagraditi.“</p> <p>Zamijeniti s: „Daljnje studije odredit će točke intermodalne razmjene različitih vrsta putničkog prijevoza u gradskim, prigradskim i regionalnim područjima te kriterije za njihovu kategorizaciju. Sukladno kriterijima kategorizacije će se za svaki pojedinačni slučaj odrediti tehničke zahtjevi u</p>	
--	--	---	--

		<p><i>pogledu infrastrukture i popratnih sadržaja.“</i></p> <p>Mjeru R.24 označiti kao zelenu</p> <p>Obrazloženje: Mjera treba biti „zelena" jer u samom opisu mjere piše: <i>Jedan od prioriteta ovog sektora je poboljšanje i razvoj povezanosti željezničkog prometa s drugim vidovima prijevoza.</i></p> <p>Mjeru R.29 Povećanje financijske održivosti potrebno je spojiti s Mjerom R.30 Reorganizacija željezničkog prometnog sustava u jednu mjeru pod nazivom Reorganizacija i održivost željezničkog prometnog sustava</p> <p>Opis mjere: „U cilju poboljšanja učinkovitosti, djelatnosti i održivosti željezničkog sustava potrebno je usvojiti Nacionalni plan za željeznicu za razdoblje 2015-2040.“</p> <p>Stranica 77.</p> <p>Mjeru R.37 Liberalizacija teretnog prometa-potrebno je brisati</p> <p>Obrazloženje:Teretni promet u RH u potpunosti je liberaliziran što dokazuje i nedavna registracija dva nova operatera u teretnom prijevozu.</p> <p>Stranica 88.</p> <p>Mjere U1, U2, U3 u potpunosti su usklađene sa strategijom te trebaju biti zelene.</p>	
45.	<p>Mr.sc. Draško Lambaša, dipl.iur., Predsjednik uprave, Luka Šibenik d.o.o.</p>	<p>1. Str. 6. (drugi odlomak)</p> <p>Valjda je cilj analize funkcionalnih regija (pored navedenog) razmotriti i prometnu potražnju</p>	<p>Prijedlozi koji sugeriraju potrebu naglašavanja željeznica u Sjevernoj i srednjoj Dalmaciji u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske</p>

		<p>gospodarstva (industrija, luke). Za funkcionalnu regiju sjeverna i središnja Dalmacija najvažniji je željeznički promet (koji je u ovoj studiji potpuno zanemaren) kao pravac od srednjodalmatinskih luka prema Zagrebu i prema Bosni i Hercegovini.</p> <p>Željeznički promet je temelj reindustrijalizacije (rast BDP-a, zaposlenost) regije, a teretne luke Zadar, Šibenik i Split povećanjem svog prometa omogućuju razvoj željeznice.</p> <p>2. Str. 14 Naslov: Sjeverna i središnja Dalmacija</p> <p>Ne spominju se postojeće industrije: metaloprerađivačka, cementna, željezara, itd., niti značaj dalmatinskih luka (Zadar, Šibenik, Split) povezanih s ličkom i unskom prugom u neposrednoj blizini luka. U neposrednoj blizini luka su gospodarske zone koje znače dodatni promet za luke. Osim toga „Luka Šibenik“ građena je većim dijelom kapaciteta za servisiranje (uvoz sirovina i poluproizvoda i izvoz mineralnih gnojiva „Petrokemije“ d.d. Kutina, za što je i specijalizirana).</p> <p>Gospodarska zona u Šibeniku sa svojim potencijalom od 1 milijun m² prostora, izgrađenom infrastrukturom, djeluje kao produžena osnova „Luka Šibenik“ za raznovrsne djelatnosti skladištenja i distribucije, pakiranja, dorade, montaže, proizvodnje.</p> <p>Radi se o tisućama potencijalnih investitora iz zemalja dalekog istoka (Kina, Tajvan, Koreja, Hong Kong, Singapur, Japan, Vijetnam, Indija). Upravo su luke središnje i sjeverne Dalmacije u idealnom</p>	<p>se ne prihvaćaju jer na temelju postojećih i dostupnih podataka nije moguće utvrditi razvoj željeznice u Dalmaciji kao jedan od prioriteta Strategije u ovoj fazi izrade. Prilikom daljnjih izmijenja Strategije, prvenstveno revizije u 2016. godini na temelju rezultata Prometnog modela, u slučaju da novi podaci utvrde potrebu za razvojem željeznice u Dalmaciji, mjere koje uključuju navedeno biti će uvrštene u Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske</p> <p>Prijedlog vezan uz mjeru M.13 se ne prihvaća jer je navedena mjera u skladu sa Strategijom pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine koja je usvojena od strane Vlade RH 23. srpnja 2014. godine.</p>
--	--	---	---

položaju na koridoru ulaza u Europsku uniju čije gospodarstvo upravo sa ekonomijama gore navedenih zemalja može ostvariti velik rast ekonomskih parametara.

3. Str. 15. Naslov: Opis prometnog sustava u funkcionalnoj regiji

Željezničkoj komponenti prometa predlagatelj pristupa jednostrano i bez analize ne navodeći upravo bogatstvo regije koja je spojena s dvije željezničke pruge i to:

- Lička pruga se obnavlja. U nju se ulažu znatna financijska sredstva, ima lošu konfiguraciju terena i nije elektrificirana.
- Unska pruga je prirodno logičan pravac za Dalmaciju i dalmatinske luke, te njena modernizacija 1988. g. definira sve eksploatacijske karakteristike.

Ona je elektrificirana do Knina i ima mogućnost postati glavna poveznica dalmatinskih luka s međunarodnim koridorom, Bosnom i Hercegovinom i Srbijom.

Njeni kapaciteti daju mogućnost znatnog proširenja razina teretnog prometa u lukama Zadar, Šibenik i Split.

Glavni pravci razvoja i definiranja željezničkog prometa ne mogu i ne smiju se definirati prema sadašnjem prometu luka ili prema 2012. g. (samo Luka Split imala je te godine 2.825.192 t što se ne navodi u studiji). Dalmatinske luke moraju se

		<p>uključiti u preuzimanje dijela tereta koji gravitira hrvatskom dijelu Jadrana.</p> <p>4. Str. 20. U snage i prilike treba dodati naprijed navedeno</p> <p>5. Str. 24., 35. i 26., naslov: Željeznice</p> <p>Željeznice sjeverne i srednje Dalmacije prema ovoj podjeli nisu ničim definirane. One se moraju priključiti uz neki od navedenih koridora jer time povezanost Dalmacije dižu na viši nivo funkcionalne povezanosti.</p> <p>Predlagatelj navodi da zbog morfologije hrvatskog teritorija, te visokog stupnja dovršenosti autocesta i postojanja nekoliko međunarodnih zračnih luka željeznički promet teško može konkurirati cestovnom i zračnom prometu.</p> <p>Radi cilja strategije (kako bi željeznički promet bio konkurentan drugim vidovima prometa) nužno je:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Razvijati željeznički sustav položen kroz prirodne koridore spoja Dalmacije i središnje Hrvatske (Unska pruga). • Modernizirati luke i povećati promet u istim kako bi se smanjili fiksni troškovi transporta roba kroz luke i na željeznici te time omogućio i razvoj putničkog željezničkog prometa na prugama koji glavninu prihoda ostvaruju prometom roba kroz luke. <p>Modernizacija pruga, modernizacija putničkog željezničkog prometa znatno bi pridonijela razvoju turizma tijekom čitave godine i time donijela nužnu</p>	
--	--	---	--

		<p>profitabilnost te grane.</p> <p>Dalmacija može i mora korištenjem modernih vlakova omogućiti da postane turistička oaza za srednju i sjevernu Europu i Skandinaviju tijekom čitave godine.</p> <p>Prevezene tone željeznicom preko dalmatinskih luka ključ su razvoja i modernizacije željezničkog prometa što u konačnici vodi ka razvoju i modernizaciji putničkog prometa, a time i turizma tijekom cijele godine na obali i otocima.</p> <p>6. Str. 36. Pomorstvo</p> <p>Predlagatelj studije pravilno uočava važnost i geografski smještaj hrvatskih luka te mogućnost olakšanja prometa iz dalekog istoka preko Sueskog kanala do velikih potrošačkih i industrijskih središta srednje Europe. Navodi se 5-8 dana skraćenog puta u odnosu na luke sjeverne Europe. Uštede su još i veće čak i do 12 dana. No međutim samo 3% ukupnog prometa Europske unije otpada na jadranske luke. Hrvatske luke imaju ogroman potencijal. Samo potencijal je vezan uz niz uvjeta za čije ostvarenje je potrebno uključiti sve resurse koje Hrvatskoj stoje na raspolaganju.</p> <p>Pored niza pozitivnih imamo i niz negativnih faktora koji sprječavaju razvoj i promet roba hrvatskim lukama:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hrvatska je dio Europske unije tek godinu dana, – tehnološki nivo hrvatskih luka je vrlo nizak, 	
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> – udio moderne opreme je mali, – pored roba u dolasku potrebno je osigurati u lukama povratni teret kako bi se transport roba obavljao kompletno u hrvatskim lukama, – luke nemaju razvijen lučki, pomorski i sav ostali servis za razliku od sjeverno europskih luka, – Hrvatska je već godinama u ekonomskoj krizi, – za transport velike količine roba Hrvatska mora koristiti sve svoje lučke kapacitete, a ne samo Rijeku i Ploče, – hrvatske luke zajedno moraju imati veći konkurencijski potencijal i prema susjednim lukama (Kopar, Trst) a i prema sjevernoeuropskim lukama, – Hrvatska preobražaj u konkurentnosti mora početi s velikim svjetskim firmama (npr. Crosko) koji mogu osigurati ulazni i izlazni teret i time pokrenuti razvoj hrvatskih luka i željezničkog sistema, – sustav upravljanja i razvoja infrastrukture kroz lučke uprave nije kvalitetan i ne može odgovoriti zahtjevima koji su postavljeni pred koncesionare u lukama. <p>Lučke uprave svojim ustrojem nisu tržišno i konkurentski orijentirane. Nemaju ni financijski ni kadrovski potencijal za izgradnju i modernizaciju</p>	
--	--	---	--

		<p>Iuka i time predstavljaju veliku zapreku modernizaciji cijelog sustava, unatoč ukupno 170 zaposlenih.</p> <p>Ulaganja u lučku infrastrukturu te lučku opremu i infrastrukturu treba sigurno redefinirati i vezati uz tržišne i konkurentske uvjete.</p> <p>7. Str. 53.</p> <p>Potpuno je pogrešno da je za srednju Dalmaciju manje važan željeznički promet, baš nasuprot tome to je uvjet za opstanak Iuka, rad s punim kapacitetom, i za opstanak putničkog prometa.</p> <p>8. Str. 68.</p> <p>U redu je da se planira do 2050.g. većina putničkog prometa odvijati željeznicom, ali je to neisplativo bez istodobnog povećanja teretnog prometa.</p> <p>9. Str. 86. - Oznaka M.13 i str. 100.</p> <p>Pored navedenog što se odnosi samo na putnički dio „Luke Šibenik“, svakako tu treba predvidjeti razvoj teretne luke Šibenik (robe za „Petrokemiju“ d.d. Kutina, rezervoari za biljno jestivo ulje, tekuće mineralno gnojivo, fosfornu kiselinu, skladište sa zrionicom banana, drvni terminal, drugi rasuti tereti iz Bosne i Hercegovine), i otvaranje za promet Unske pruge.</p> <p>Na koncu posebno naglašavamo važnost modernizacije Iuka srednje Dalmacije, te povezanost željeznicom s prirodnim zaleđem i susjednim državama. S ovakvom studijom te luke i gospodarstvo srednje Dalmacije su osuđene na</p>	
--	--	--	--

		propast, što je u suprotnosti s deklariranim ujednačenim razvojem Republike Hrvatske te decentralizacijom.	
46.	Dragan Marčinko , dipl. ing., Predsjednik uprave, Petrokemija Kutina d.d.	<p>1. Petrokemija d.d. Kutina je 79% većinski vlasnik Luke Šibenik. U tom smislu podržavamo primjedbe koje je sastavio predsjednik Uprave Luke Šibenik g. Draško Lambaša.</p> <p>2. Str. 7 točka 2.1.1.1. Opis prometnog sustava u funkcionalnoj regiji:</p> <p>Petrokemija d.d. Kutina nalazi se na Paneuropskom koridoru X Salzburg-Ljubljana- Zagreb-Beograd-Niš-Skopje-Thessaloniki.</p> <p>Odluka o gradnji tvornice mineralnih gnojiva u Kutini je bila vezana na izgrađenu željezničku mrežu na spomenutom koridoru X. Prugom je prometovalo i 48 pari vlakova dnevno. Prije nekoliko godina trebala se formirati grupa Slovenske željeznice – Hrvatske željeznice - Srpske željeznice s ciljem povećanja efikasnosti na tom pravcu. Zbog neodržavanja kolosiječne infrastrukture iz godine u godinu smanjivana je komercijalna brzina teretnih i putničkih vlakova. Iz tog razloga su i tereti napuštali ovaj najkraći i najbrži pravac na relaciji zapadna Europa- istočna Europa-Azija. Smatramo da se i X koridor mora uključiti u predloženu strategiju, posebno i u svjetlu posljednjih najava lidera članica EU o planovi ma revitalizacije ovog željezničkog pravca. Petrokemija d.d. Kutina, prevozi preko 50% svojih roba željeznicom i te kako ovisi o razini kvalitete željezničke infrastrukture i prema koridoru</p>	Prijedlog se ne prihvaća jer je Paneuropski koridor X već sastavni dio Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u cijelom svom opsegu.

		x i prema koridoru V b (Luka Šibenik).	
47.	Marko Krištof, ravnatelj, Državni zavod za statistiku	<p>U Dodatku I.: Analiza podataka objavljeni su statistički podaci Državnog zavoda za statistiku na način koji može dovesti do pogrešnih zaključaka i tako ugroziti objektivnost službene statistike. Stoga sam dužan reagirati u skladu s člankom 11. Zakona o službenoj statistici te navesti sljedeće:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. U nekoliko poglavlja Dodatka I. kontinuirano se kao izvor podataka navodi DZS-ova publikacija Statistički izvještaj, Promet i komunikacije, 2012. Točan naziv navedene publikacije je: „Statistička izvješća; Transport i komunikacije, 2012.“. 2. U poglavlju „Sektor cesta“ pod Prikazom 10. grafikoni G-1.1. i G-1.2. preuzeti su iz navedene DZS-ove publikacije te je DZS naveden kao izvor podataka, međutim grafikonima je potpuno promijenjen naziv i cijeli smisao što dovodi do pogrešne interpretacije podataka DZS-a. 3. U poglavlju “Sektor zračnog prometa“ u Tablici 37. Glavni podaci o prometu, uz zračne luke kao izvor podataka navodi se DZS, iako to nije točno. U navedenoj tablici nije riječ o službenim podacima prometa u zračnim lukama koje je objavio DZS. 4. U poglavlju „Sektor unutarnje plovidbe“ u sklopu analize podataka spominje se da publikacija „Promet i komunikacije, 2012.“, poglavlje „Promet unutarnjim plovnim 	<p>Primjedba pod rednim brojem 1 se prihvaća te će Dodatak 1 konačnog teksta Strategije prometnog razvoja biti izmijenjen sukladno traženju predlagatelja.</p> <p>Primjedba pod rednim brojem 2 se prihvaća te će Prikaz br. 10 konačnog teksta Dodatka 1 Strategije prometnog razvoja biti izmijenjen kako slijedi: Struktura kopnenog putničkog prijevoza prema vrstama prijevoza u 2012. godini i struktura kopnenog prijevoza robe prema vrstama prijevoza u 2012. godini, Izvor: Statistički izvještaj, ISSN 1846-2421; Transport i komunikacije, 2012; Zagreb 2013.</p> <p>Primjedba pod rednim brojem 3 se prihvaća te je DZS uklonjen kao izvor navedenih podataka.</p> <p>Sve primjedbe pod rednim brojem 4 se prihvaćaju sukladno traženju predlagatelja uključujući i brisanje navoda o objavljivanju podataka o opskrbi gorivom i potrošnji iz područja unutarnje plovidbe iz Dodatka 1 konačnog nacrtu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske. Također, podaci označeni kao povjerljivi biti će označeni priklanom oznakom DZS-a u konačnoj verziji tablice br. 49 Dodatka 1 Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Sve primjedbe pod rednim brojem 5 se</p>

		<p>putovima“, između ostalog obuhvaća podatke o opskrbi gorivom i potrošnji. Osim što je pogrešno imenovana cijela publikacija i što poglavlje pod takvim nazivom ne postoji (pretpostavljamo da se mislilo na poglavlje kojem je točan naziv „Prijevoz na unutarnjim vodnim putovima“), DZS ne objavljuje podatke o opskrbi gorivom i potrošnji iz područja unutarnje plovidbe.</p> <p>U istom poglavlju, u Tablici 40. Duljina unutarnjih plovni putova, za koju se kao izvor podataka navodi DZS, za 2011. navedena je pogrešna duljina plovni putova. Umjesto 1.015,8 km, duljina plovni putova u 2011. bila je 1.016,8 km, kao što je DZS i objavio u publikaciji „Transport i komunikacije, 2012.“ Također u istom poglavlju, u tablici 49. Flota domaćih brodara u unutarnjoj plovidbi, za godine 2010. - 2012. pogrešno je navedeno da flota domaćih brodara nema nijedan tegljač i potiskivač. Naime, riječ je o povjerljivom podatku za koji je u tablici koju je objavio DZS stavljena kratica „z“ (u DZS-ovim publikacijama ova je kratica uvijek objašnjena u poglavlju „Kratice“ i označava povjerljiv podatak).</p> <p>5. U poglavlju “Sektor pomorstva“, u Tablici 55. Zaposleni u pomorskom i obalnom prometu, pogrešno je preuzet broj zaposlenih u drugim djelatnostima za 2010. Točan broj zaposlenih u drugim djelatnostima u 2010. je 118. U Tablici 58.</p>	<p>prihvaćaju sukladno traženju predlagatelja uključujući i brisanje DZS-a kao izvora podatke u tablicama br. 60 i 68.</p>
--	--	--	--

		<p>Pomorski i obalni linijski promet putnika i robe pogrešno je preuzet broj ostvarenih milijuna tona-milja u 2010. te bi umjesto 87.929 milijuna tona-milja trebalo pisati 87.878 milijuna tona-milja.</p> <p>U Tablici 60. Statistike prometa 2006. - 2010. kao izvor je navedena DZS-ova publikacija „Promet u morskim lukama 2006. - 2010.“ međutim najveći dio podataka iz tablice nije objavljen u navedenoj publikaciji.</p> <p>Također, kao izvor podataka za Tablicu 68. Statistički podaci o traganju i spašavanju na moru naveden je DZS koji uopće ne prikuplja niti objavljuje navedene podatke.</p>	
48.	<p>Stipe Zrilić, mag.iur., Župan, Zadarska županija</p>	<p>1. ZRAČNI PROMET</p> <p>U Strategiji prometnog razvoja RH jedna od mjera koja je navedena je i razvoj Zračne luke Zadar (TEN-T sveobuhvatna mreža). Kao opis navedene mjere navedeno je: „Povezanost središnje Dalmacije s udaljenim lokacijama glavni je razlog za proširenje ove zračne luke. Analize pokazuju da je ulaganja potrebno usmjeriti na poboljšanje prometnih i infrastrukturnih kapaciteta zračne luke za zrakoplove koji odgovaraju kodu ICAO 4E. Daljnje analize utvrdit će izvedive mjere i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.“</p> <p>Od posebnog značenja za Zadarsku županiju je realizacija projekta <i>Izgradnja i proširenje operativnih površina u Zračnoj luci Zadar</i> (kratka</p>	<p>Prijedlog pod rednim brojem 1 se ne prihvaća jer projekti nisu sastavni dio Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske te Strategija već uključuje razvoj Zračne luke Zadar definiran mjerom A.8.</p> <p>Prijedlog pod rednim brojem 2 se ne prihvaća uz sljedeće obrazloženje. Naime, sukladno opisu mjere M.12, unatoč činjenici što je mjera „zelena“, daljnje analize i studije nužne su kako bi se utvrdile specifične potrebe i najbolja rješenja. Iz tog razloga, mjeru nije moguće implementirati prije rezultata navedenih studija.</p> <p>Prijedlog pod rednim brojem 3 se ne prihvaća jer analiza provedena na temelju postojećih i dostupnih podataka nije pokazala potrebu za uključenjem mjere iz prijedloga predlagatelja. U</p>

		<p>informacija o projektu u privitku). Radi se o uređenju - produženju piste da ima standard ICAO 4E, za prihvat velikih zrakoplova kao što su zrakoplovi kao 8777 i slični. Realizacija ovog projekta biti će velik doprinos većoj konkurentnosti gospodarskih subjekata (posebice turističkih) Zadarske županije i šire regije. Projekt znači poboljšanje kvalitete i sigurnosti javnog prijevoza, poboljšanje kvalitete života i osiguranje veće mobilnosti ljudi s obzirom da je lokacija investicije na čvoru transportnih puteva (pomorski, željeznički, cestovni promet), a sve u skladu sa strateškim smjernicama održivog prometa. Osigurati će veću kohezivnost regije, a sve to je u skladu s prioritetima EU. Zato molimo da se u Strategiji prometnog razvoja RH jedan od prioriteta bude i ovaj projekt.</p> <p style="text-align: center;">2. POMORSKI PROMET</p> <p>U Strategiji prometnog razvoja RH jedna od mjera koja je navedena je specijalizacija luke Zadar (RO-RO, putnički i promet brodova na kružnim putovanjima). Luka Zadar je klasificirana kao TEN-T sveobuhvatna luka Hrvatske. To je luka koja je otvorena za javni promet od osobitog međunarodnog, gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Luka u Zadru je druga najveća putnička hrvatska luka. Razvoj luke je usmjeren na cestovni i željeznički promet te putnički promet i promet brodovima na kružnim putovanjima. Izgradnja nove putničke luke izvan jezgre starog grada u Gaženici je u tijeku. Nova luka će omogućiti proširenje kapaciteta za</p>	<p>narednim izmjenama Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, prvenstveno reviziji 2016. godine nakon rezultata Prometnog modela, ukoliko novi podaci pokažu potrebnu, mjera koja uključuje i navedeni projekt iz prijedloga biti će uključena u Strategiju prometnog razvoja.</p> <p>Prijedlog pod rednim brojem 4 se ne prihvaća jer postojeći podaci nisu pokazali potrebu za razvojem željeznice u Dalmaciji kao jedan od prioriteta Strategije. U narednim izmjenama Strategije prometnog razvoja, prvenstveno reviziji 2016. godine nakon rezultata Prometnog modela, ukoliko novi podaci pokažu potrebnu, mjera koja uključuje razvoj željeznice u Dalmaciji biti će uključena u Strategiju prometnog razvoja.</p>
--	--	--	--

		<p>vezivanje većih međunarodnih trajekata i modernih brodova za kružna putovanja („home port“), te međunarodni standard pristanišnih objekata za putnike i vozila. Daljnje analize utvrdit će neophodne projekte kako bi se ostvarila ova specijalizacija i kako bi se odredili prioriteti uzimajući u obzir stvarne potrebe i potencijal prema očekivanoj potražnji.</p> <p>Kako je u Strategiji prometnog razvoja navedeno da ova mjera propisno usklađena sa Strategijom, molimo da se kvalitetno riješi pitanje putničkog terminala što je preduvjet da ova luka doista bude luka od osobitog međunarodnog, gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, kako je navedeno u strategiji. Navedeno treba što prije završiti i staviti u funkciju povrata novca aktiviranjem svih resursa koji su na raspolaganju.</p> <p>3. POVEZIVANJE OTOKA I KOPNA</p> <p>Za povezivanje otoka i kopna, u Prostornom planu Zadarske županije predviđena je izgradnja podmorskog tunelskog mosta Zadar (Gaženica) - otok Ugljan (rt Otrić). Za vlastiti gospodarski rast i razvoj trebamo radikalne nove reforme stvaranja novih vrijednosti i kapitala, a ovo upravo na tragu tog razmišljanja. Po analizama stručnjaka projekt se bez tehničkih problema može realizirati i financirati iz fondova EU-a odakle već podupiru takve projekte. Cijena tunelskog mosta bila bi dva do tri puta manja od klasičnog mosta. Mostovi su skupi i često im je problem djelovanje vjetra. Sigurnost je neupitna, jer unutar mora su bolji uvjeti nego na kopnu. Radi se o</p>	
--	--	---	--

velikom projektu koji bi sigurno pozitivno djelovao na gospodarski oporavak zemlje jer bi na sebe vezao velik broj novih radnih mjesta. Kako je otok Ugljan s Pašmanom spojen mostom, 150 kilometara nove obale ostalo bi trajno povezano s kopnom i autocestom do Slovenije, Austrije i Mađarske. Ti naši otoci su dio europskog tla i normalno je da ih treba povezati, a ovo bi olakšalo život otočanima i omogućilo revitalizaciju otoka. Projektom se zadovoljavaju potrebe hrvatskih građana u smislu mobilnosti te u isto vrijeme učinkovito promiče gospodarski razvoj, a što je temeljni cilj prometne strategije. Očito je da se radi o projektu od posebnog interesa za otoke, otočke općine, Zadarsku županiju i čitavu Hrvatsku pa molimo da se projekt uvrsti u Strategiju prometnog razvoja RH kako bi se moglo krenuti u potragu za investitorima i povuci sredstva iz EU fondova.

4. ŽELJEZNICA

U Strategiji nije dana pozornost na unapređenje željezničkog prometa regije. Razmišljanje da je u ovoj funkcionalnoj regiji manje važan željeznički i promet, jer razine njegove pristupačnosti nisu konkurentne cestovnom sustavu, nikako nije dobro za regiju. Naime, za teretnu luku u Gaženici (granici s površinom putničko trajektne luke) izrađen je Masterplan te se taj dio luke planira razvijati u pravcu kontejnerskog prometa. Postojeći željeznički promet na vrlo lošoj je razini ne samo unutar županije, nego i prema ostalim dijelovima Republike Hrvatske. Svodi se na nekoliko teretnih i putničkih

		<p>linija dnevno.</p> <p>Konkurentnost Luke Gaženica u odnosu na ostale luke Jadrana prema kontinentalnom zaleđu, može se dugoročno ostvarivati samo i isključivo uz neke nužne zahvate na željeznici. Ovdje možemo naglasiti da su to svakako:</p> <ul style="list-style-type: none"> – planirano izmicanje pruge na dionici Bibinja, – čvor u Raduču umjesto Kninu, čime se postojeća trasa pruge između Zadra i Zagreba skraćuje za 60-ak km, – izgradnja tunela od Gračaca, – elektrifikacija pruge, – uspostava elektroenergetskog infrastrukturnog podsustava stabilnih postrojenja električne vuče, – Primjena suvremenih automatskih sustava upravljanja prometom na pruzi, – Primjena novog prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog infrastrukturnog podsustava, – Kolosijeci privremenog ranžirnog parka i izvlačni kolosijeci. <p>Postojeći željeznički promet sigurno je i biti će osnovni limitirajući faktor razvoja teretnog prometa luke Zadar. Zato molimo da se hitno i ozbiljno pristupi unapređenju željezničke povezanosti regije, a sve u službi viših ciljeva gospodarske i socijalne</p>	
--	--	---	--

		politike.	
49.	Mr.sc. Davor Huška, mag.oec., Gradonačelnik Grad Pakrac	<p>Nakon uvida u Nacrt Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014. - 2030. vidjeli smo kako je iz iste izbačen Pakračko-okučanski cestovni smjer, odnosno dio Europskog koridora E 661 koji povezuje Mađarsku preko Virovitice, Okučana i Pakraca s Bosnom i Hercegovinom.</p> <p>Zbog navedene dionice mijenjani su prostorni planovi gradova i općina, a tako i Prostorni plan Grada Pakraca, napravljena je Studija utjecaja na okoliš i još mnoge druge radnje u koje su utrošena značajna sredstva kako bi se realizirao ovaj strateški važan cestovni pravac.</p> <p>Područje Grada Pakraca se sustavno prometno izolira. Ukidanjem željezničkog prometa stanovnici našeg područja su dodatno prometno zakinuti te na našem području nema javnog prijevoza. Cestovna povezanost glavni je pokretač razvoja Grada Pakraca, ali i okolnih mjesta. Izostavljanje Pakračko-okučanskog cestovnog smjera, odnosno dionice Europskog koridora E 66 iz Strategije prometnog razvoja, odraziti će se na gospodarski razvitak, rast i razvoj povezanih gradova i općina, jer ovim nacrtom naši stanovnici ostaju izolirani.</p> <p>Smatramo da je navedeni cestovni pravac jedan od prometnih prioriteta u RH te treba biti uvršten u Strategiju prometnog razvoja RH 2014. – 2030.</p>	<p>Primjedba/prijedlog se ne prihvaća jer analiza postojeće situacije temeljena na postojećim i dostupnim podacima nije utvrdila potrebu razvoja ove mjere (samo jedna mjera uključuje dio cestovnog projekta na dionici Okučani-BiH).</p> <p>Ukoliko tijekom revizije Strategije u 2016. godini novi podaci pokažu potrebu, navedene mjere biti će uvrštene u Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Također, Strategija predviđa pregled/ažuriranje regionalnih i lokalnih Glavnih planova (“Masterplanova”) stoga bi se potreba za predloženim projektima mogla identificirati upravo u tim planovima, s obzirom da će isti biti detaljnije usredotočeni na regionalne i lokalne potrebe za mobilnošću.</p>

<p>50.</p>	<p>Mr.sc. Dinko Bilić, dipl. oec. Pročelnik, Grad Zagreb, Gradski ured za prostorno uređenje, izgradnju grada, graditeljstvo, komunalne poslove i promet</p>	<p>A. Općenite primjedbe</p> <p>Većina općenitih primjedbi vezanih uz sektor urbane mobilnosti:</p> <p>A.1. Formulirati jednu od mjera kao potrebu i opravdanost primjene suvremenih ITS rješenja.</p> <p>A.2. Naglasiti potrebu kontinuiranog praćenja i istraživanja prijevozne ponude i potražnje u cilju optimalizacije prometnog sustava, unaprjeđenja kvalitete prijevozne ponude, energetske učinkovitosti i zaštite okoliša.</p> <p>A.3. Naglasiti potrebu unapređenja podsustava upravljanja, kontrole naplate parkinga u gradovima.</p> <p>A.4. Potrebno je naglasiti potrebu korištenja subvencija kao instrumenta kojima se ostvaruje određena ciljana prometna politika, u konkretnom slučaju politika poboljšanja kvalitete i dostupnosti javnog prijevoza putnika poglavito gradsko - prigradskog.</p> <p>A.5. U daljnjoj razradi prometnog modela i Masterplana naznačiti potencijalne lokacije izgradnje i uređenja intermodalnih terminala putničkog i teretnog prometa.</p> <p>A.6. Primjedba vezana uz str. 84., alineja 4. u kojoj je uveden jedan prilično diskutabilan i složen izraz: „infrastrukturni/organizacijski“ koji je prilično neodređen. Ili su organizacijski ili su infrastrukturni ili su logistički (vozila, uređaji, oprema).</p> <p>A.7. U tablici SWOT analize, stranica 87. u koloni</p>	<p>A. Općenite primjedbe</p> <p>Neke od primjedbi istaknutih pod točkom A) već su sastavni dio Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske. Druge se pak planiraju ukoliko se pokaže potreba za njima prilikom revizije Strategije 2016. godine. Ostali prijedlozi i primjedbe se ne prihvaćaju iz razloga jer se temelje na pogrešnim interpretacijama navoda iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p> <p>Primjedba po točkom A.7 se prihvaća te će konačni tekst Strategije prometnog razvoja biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>B. Primjedbe na opis mjera za gradsko-prigradsku mobilnost</p> <p>Primjedba pod točkom B)1) se ne prihvaća iz razloga pogrešne interpretacije. Razvidno je da su javnom gradskom, prigradskom i regionalnom prijevozu potrebne subvencije kako bi postojao no namjera mjere je smanjiti ovisnost sektora o subvencijama kroz poboljšanje učinkovitosti sustava.</p> <p>Primjedba B)2) se ne prihvaća jer s postojećim podacima nije moguće utvrditi potrebu za razvojem navedenog sustava u gradu Zagrebu. Ukoliko tijekom revizije Strategije novi podaci pokažu potrebu, navedena mjera uvrstiti će se u Strategiju prometnog razvoja Republike</p>
------------	---	---	--

		<p>“slabosti“ predlaže se mala korekcija navoda alineje 10., tako da glasi: „Korisnici nisu u dovoljnoj mjeri informirani o uslugama i prednostima javnog prijevoza.“</p> <p>B. Primjedbe na opis mjera za gradsko-prigradsku mobilnost</p> <p>B.1.) Predlaže se intervenirati korekcijom obrazloženja mjere U.12. u kojoj se navodi da je financijska održivost prometnog sustava usmjerena na smanjenje ovisnosti sustava o javnim subvencijama, što bi moglo direktno ugroziti primjenu modela integriranog prijevoza putnika koji je u praksi europskih zemalja i regija uvelike oslonjen na instrument subvencije. Osim toga redukcija subvencije nije jedini mogući preduvjet financijske održivosti.</p> <p>B.2.) U tabelarnom prikazu mjera vezano uz urbanu mobilnost predlaže se dodati mjeru pod nazivom: „Razvoj brzog podzemno-nadzemnog tračničkog sustava“ tipa metro ili LRT-a“, koja bi se u konkretnom slučaju odnosila na Grad Zagreb koji je u prometnom, demografskom i geopolitičkom smislu, najizraženiji kandidat za implementaciju takvog sustava.</p> <p>B.3.) U tabličnom prikazu mjera vezano uz urbanu mobilnost predlaže se ubaciti mjeru organiziranja i izgradnje intermodalnih terminala robnog prometa i logističkih robnih centara na kojima bi se obavljao prekrcaj i distribucija tereta sa željeznice na teretna motorna vozila i obratno, kao i ukrcaj teretnih</p>	<p>Hrvatske.</p> <p>Također, Strategija predviđa pregled/ažuriranje regionalnih i lokalnih Glavnih planova (“Masterplanova”) stoga bi se potreba za predloženim projektima mogla identificirati upravo u tim planovima, s obzirom da će isti biti detaljnije usredotočeni na regionalne i lokalne potrebe za mobilnošću.</p> <p>Primjedba pod točkom B)3) se ne prihvaća jer su slične mjere već sastavni dio Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, ali su uvrštene pod druge prometne sektore. Sektor javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti odnosi se isključivo na putnički promet.</p> <p>Prijedlozi pod točkom C) se ne prihvaćaju jer je lista hipoteza rezultat radionica s relevantnim dionicima na tu temu (Grad Zagreb bio je domaćin radionice 24. travnja 2014.), a tijekom procesa izrade Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske te su uključene u dodatke Strategije.</p>
--	--	---	--

		<p>motornih vozila i sastava na specijalna željeznička vozila i sastave.</p> <p>Također je potrebno organizirati dostavu roba i snabdijevanje kućanstava i lokala u gradovima, na način da se bitno ne narušava sigurnost i protočnost sudionika u prometu i kvaliteta života građana.</p> <p>C. Primjedbe na listu hipoteza</p> <p>C.1.) * Hipoteza pod oznakom; A3 20 - na kraju rečenice predlaže se dodati „javnog prijevoza“</p> <p>C.2.) * Hipoteza pod oznakom; A3 23 - umjesto postojećeg teksta predlaže se ubaciti tekst: „Postoji potreba za unaprjeđenjem auto taxi prijevoza.“ Koncesije više nisu u primjeni u auto taxi prijevozu.</p> <p>C.3.) * Hipoteza pod oznakom; A3 30 - Umjesto postojećeg teksta predlaže se tekst: „Postoji problem rješavanja imovinsko - pravnih odnosa u sklopu pripreme izgradnje ili rekonstrukcije prometnih projekata (problem izvlaštenja).“</p> <p>C.4.) * Hipoteza pod oznakom; A4 34 - Predlaže se kako slijedi: „.....sukladno planskoj dokumentaciji i potrebama razvoja gradova i naselja, potrebama otklanjanja uskih grla u prometu i potrebe rasterećenja središnjih dijelova gradova.“</p> <p>C.5.) * Hipoteza pod oznakom; A4 36 - Umjesto postojeće predlaže se slijedeća formulacija: „Postoji potreba za efikasnijim nadzorom režima posebnih traka namijenjenih vozilima javnog prijevoza.“</p> <p>C.6.) * Hipoteza pod oznakom; B1 52 - Umjesto postojećeg predlaže se slijedeći tekst: „Postoji opcija</p>	
--	--	---	--

		<p>za razvoj brze gradske željeznice (tipa metroa i LRT-a)</p> <p>C.7.) * Hipoteza pod oznakom; B4 66 - (Prijedlog dodatne hipoteze) Postoji potreba za integriranjem željezničkog i cestovnog prijevoza tereta te za izgradnjom logističkog robnog centra, odnosno centralnog kamionskog terminala s kojeg bi istovremeno bio omogućen prekrcaj robe sa željeznice na teretna motorna vozila i obratno, te dostava roba prema kućanstvima i lokalima na području grada Zagreba i njegovog šireg okruženja.</p>	
51.	<p>doc.dr.sc. Koraljka Vahtar-Jurković, dipl.ing.građ., pročelnica Primorsko-goranska županija, Upravni odjel za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša</p>	<p>Za potrebe analize određeno je pet funkcionalnih regija, a Primorsko-goranska županija je u regiji „Sjeverni Jadran“ gdje su uključene još i Istarska i Ličko-senjska županija, te su i kod analize i ocjena kao i ciljeva neke tvrdnje generalne iako su to tri različita područja.</p> <p>Osim što smatramo da je potrebno definirati prioritete u gradnji prometne mreže, smatramo kako je preduvjet za Strategiju prometnog razvoja dovršetak prometnog modela koji će poslužiti kao podloga za definiranje prioriteta razvoja prometne infrastrukture i suprastrukture. Posebno ističemo kako je važno osigurati horizontalnu usklađenost prometnog i prostornog planiranja te planiranje regionalnoga razvoja i s tim u vezi potrebu da svi strateški dokumenti budu međusobno kompatibilni.</p> <p>Na području Primorsko-goranske županije stoga je posebno važno osigurati kvalitetan multimodalni prometni sustav baziran na razvoju pomorskog i</p>	<p>Većina zaprimljenih primjedbi i prijedloga se ne prihvaća jer provedena analiza nije potvrdila nijedan od navedenih navoda. Ukoliko tijekom revizije Strategije analiza na temelju novih podataka pokaže potrebu, ciljevi i mjere izmijeniti će se sukladno prijedlozima predlagatelja.</p> <p>Prihvaćene primjedbe i prijedlozi navode se u nastavku:</p> <p>Primjedba vezana uz Odredbe Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 178/04) i Pravilnika o dozvolama za obavljanje linijskog prijevoza putnika ("Narodne novine" broj 118/05, 128/10 i 112/11) se ne prihvaća jer predmetni zakon podrazumijeva isključivo linijski prijevoz putnika dok predmetni opisi u poglavlju 2.1.2.2. uključuju cjelokupan promet.</p> <p>Primjedba vezana uz točku 2.1.3.2. se prihvaća te će navedeno poglavlje konačnog teksta</p>

		<p>željezničkog prometa, ali i kroz razvoj nedostajuće cestovne mreže te zračnih luka i pristaništa (sukladno Strategiji i Programu prostornog uređenja Republike Hrvatske te Prostornog plana Primorsko-goranske županije). S tim u vezi očekujemo da uvažite navedene strateške dokumente. Smatramo da je važno kroz izričaj prometne Strategije pojedine pojmove uskladiti sa zakonskim aktima i podaktima (na primjer pojmovi regionalni, županijski i sl.).</p> <p>Dio pojedinačnih primjedbi koje možemo posebno istaknuti su:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Točka 3.2.3. Opis multimodalnih ciljeva; Cilj 2b Unapređenje pristupačnosti u putničkom prometu – Sjeverni Jadran, str. 52., u tekstu je navedena rečenica „<i>Željeznički promet nije važan u ovoj funkcionalnoj regiji u pogledu pristupačnosti za putnički promet na velikoj udaljenosti te mu posebice nedostaje konkurentnost u usporedbi s cestovnim prometom</i>”. Navedeno nije točno, a ujedno je samo konstatacija, a ne cilj. Rekonstruirana pruga treba se koristiti i za putnički i teretni promet. – Cilj 5b Unapređenje pristupačnosti u teretnom prometu – Sjeverni Jadran, str. 58.: u tekstu je navedena rečenica „<i>Osim očite važnosti pomorskog prometa (prethodno navedena luka Rijeka kao osnovna) za teretnu pristupačnost te uzimajući u obzir da su glavni koridori autoceste dovršeni, u fokusu će biti dovršetak željezničkog koridora prema</i> 	<p>Strategije biti izmijenjeno sukladno primjedbi predlagatelja.</p> <p>Primjedba vezana uz str. 29 se prihvaća te će konačni tekst Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske biti izmijenjen sukladno primjedbi predlagatelja.</p>
--	--	---	---

		<p style="text-align: center;"><i>Zagrebu (dalje prema Mađarskoj, Srbiji itd.)“</i></p> <p>Važno je napomenuti i u ovom cilju da iako je većina osnovnih koridora dovršena još je potrebno dovršiti dio (A7 Križišće-Žuta Lokva), te spojne/pristupne ceste posebice do prometno-logističkog centra Miklavija.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Točka 4.1. Mjere za ostvarenje multimodalnih ciljeva, str. 78-80, u tablici za cestovni promet pod Elementi cestovne mreže PGŽ se spominje u dvije točke: Ro. 4. – A7 Križišće – Žuta Lokva (navedeno da je u fazi razvoja projekta) i Ro. 10 - Reorganizacija riječke mreže, gdje se navodi planirana cesta 403, novi koridor A7 Permani-Grobničko polje-Križišće te za otok Krk novi koridor D 102 s novim mostom. Nije navedena, potreba izgradnje „obilaznih cesta većih gradova/turističkih središta“ posebice naglašeno radi prometa u turističkoj sezoni što bi trebalo navesti kao posebno izdvojeni cilj u dijelu „Cestovna mreža“. – Pod Cestovna mreža, Ro. 21. Plan razvoja čvorišta, navodi se da je potrebno napraviti plan razvoja čvorišta kako bi se poboljšala povezanost s cestovnim mrežama visoke razine učinkovitosti, a kako bi se izbjegao veliki volumen lokalnog prometa na međugradskim koridorima i u zadnjoj rečenici se navodi „Razmatrat će se i specifični sezonski zahtjevi turističke sezone“, gdje se jedino i navodi ta specifičnost turističke 	
--	--	---	--

		<p>sezone.</p> <ul style="list-style-type: none"> - U dodatku II. Analiza sektora (što je podloga za ocjenu stanja), točka 2. Sektor cesta na str. 27. navode se problemi u špici turističke sezone u prometu na otocima, ali ne i u priobalju i na str. 39. u listi hipoteza pod t. 4. navodi se loša povezanost turističkih zona i obalnih naselja s državnim cestama, te zagušenost prometa u gradovima i županijskim centrima, ali ne i obalnim naseljima u špici turističke sezone. - Odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu („Narodne novine“ broj 178/04) i Pravilnika o dozvolama za obavljanje linijskog prijevoza putnika ("Narodne novine" broj 118/05, 128/10 i 112/11) utvrđeni su nazivi međužupanijski, županijski i lokalni linijski prijevoz putnika. Smatramo da prema navedenim podjelama u poglavlju 2.1.2.2. Opis prometnog sustava u funkcionalnoj regiji, umjesto naziva regionalni primjereniji je međužupanijski, a umjesto prigradski bi trebao se nazivati županijski. - U točki 2.1.3.2. podaci o prigradskom i lokalnom prijevozu nisu točni. Otoci Cres, Pag i Rab trajektom su povezani s hrvatskim kopnom te svaki broji dvije linije. Treba stajati da su Otoci Cres, Pag i Rab trajektom povezani s hrvatskim kopnom. Cres i Rab broje dvije linije, a Pag jednu liniju i spojen je mostom s kopnom. Prigradski promet obavlja 	
--	--	---	--

		<p>se na 28 linija. Županijska mreža linija ima radijalno obilježje, i proteže se uzduž osnovnih cestovnih prometnica u smjeru istoka, sjevera i zapada, te povezuje 12 općina i gradova sa županijskim središtem. Sve linije riječkoga gravitirajućeg područja polaze s dvaju terminal – Delte i Trga bana Josipa Jelačića, a linije opatijskoga gravitirajućeg područja polaze sa Slatine u Opatiji.</p> <p>Gradski (lokalni) prijevoz grada Rijeke obavlja se na 20 linija koje obuhvaćaju cjelokupno gradsko područje. Gradski noćni prijevoz obavlja se na 3 linije. Linije obuhvaćaju gradsko područje, a mreža je uređena prema osnovnim pravcima protezanja gradskih prometnica (Izvor podataka : Internetske stranice k.d. Autotrolej http://www.autotrolej.hr/).</p> <ul style="list-style-type: none"> – U poglavlju 2.2.1. Cesta i cestovni promet, str. 58., navedeno je da su „glavni koridori autoceste već dovršeni“, što nije u redu jer nije dovršena A7 na dionici od Križišća do Žute Lokve. Glede nastavka gradnje dionice Križišće – Žuta Lokva, smatramo neprimjerenim da nakon faze projektiranja i ispitivanja isplativosti do 2030. godine nema plana izgradnje po nekom o mogućih modela (JPP, koncesija i sl.). – Na str. 29. se spominju „Regionalne i lokalne cestovne mreže“. Smatramo da se umjesto termina „regionalne“ uvrsti termin 	
--	--	--	--

		<p>„županijske“ kako bi isto bilo u skladu s Odlukom o razvrstavanju javnih cesta ("Narodne novine" broj 66/13).</p> <p>U poglavlju 2.2.2. Željeznice i željeznički promet, str. 58., navedeno je „u fokusu će biti dovršetak željezničkog koridora prema Zagrebu (dalje prema Mađarskoj, Srbiji itd.).“ Međutim, na sjednici Vlade održanoj 6. prosinca 2012. godine Vlada RH odustala je od izgradnje nizinske pruge Zagreb - Rijeka, nego će se na području PGŽ od Skradnika do Rijeke popraviti stara pruga i izgraditi devet kilometara nove dionice s tunelima. Također, napominje se da je pruga Zagreb - Rijeka, kao i pruga na koridoru X. Bregana – Tovarnik, dobra za prijevoz robe, ali ne i za putnički promet. Pored toga, Rijeka, po europskim standardima, ima premalo stanovnika za razvoj snažne putničke željezničke mreže.</p>	
52.	<p>Dražen Kozjak, dipl.ing.grad., pročelnik, Koprivničko - križevačka županija, Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju, zaštitu okoliša i zaštitu prirode</p>	<p>Uvidom u dostavljenu Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2030 utvrdili smo da na stranici 8 u uvodnom dijelu strategije kod opisa Središnje Hrvatske nedostaju neka od obilježja Koprivničko-križevačke županije koja na direktan i indirektan način utječu na gospodarstvo te tako i na budući razvoj prometa. Vezano na to molimo da u sadržaj gdje se spominje grad Koprivnica dodatno ugradite – „prehrambena industrija, drvna industrija“. Ujedno za područje Koprivničko-križevačke županije je bitno spomenuti „planirani regionalni centar gospodarenja otpadom“ i „eksploatacijska polja</p>	<p>Prijedlog se prihvaća te će prijedlozi predlagatelja biti uvršteni u poglavlje 2.1.1.1. konačnog nacrtu glavnog dokumenta Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p>

		<p>mineralnih sirovina kao i polja eksploatacije nafte i prirodnog plina“, s obzirom da teretni transport bitno utječe na stanje prometnica i navedeno bi trebalo također biti dio strategije.</p> <p>Strategijom su spomenuti aktualni planski projekti/koridori vezani uz rekonstrukciju željezničkog prometa kao i izgradnju novog cestovnog pravca, a koji se odnose na područje Koprivničko-križevačke županije te po tom pitanju ne postoje primjedbe i s tim ciljem je u tijeku postupak usklađenja prostorno planske dokumentacije županije.</p>	
53.	<p>Mr.sc. Mario Weber, ravnatelj, Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti</p>	<p>Na stranici 26.</p> <p>1. U poglavlju 2.2.2.. Posljednja rečenica „Usklađivanje pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture će učiniti privlačnijom upotrebu mreža za teretni prijevoz“. Navod „<i>pristojbe</i>“ nije u skladu sa Zakonom o željeznici (NN br. 94/13, 148/13) u kojemu se upotrebljava naziv „naknade“ te je navedeno potrebno uskladiti sa Zakonom, riječ „pristojbi“ zamijeniti s „naknada“. Također, rečenicu je korisno u dijelu „za korištenje željezničke infrastrukture“ zamijeniti rečenicom „<i>za korištenje željezničkih usluga</i>“ jer bi se time omogućilo potpuno prilagođavanje tržišta kroz sve usluge koje se pružaju prijevoznicima što sada iz navoda nije jasno vidljivo. Navod o usklađivanju pristojbi nije jasan, kao ni postojanje analize na kojoj se zasniva.</p>	<p>Primjedba pod rednim brojem 1 se prihvaća te će konačni tekst Strategije biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Prijedlog vezan uz komentar pod rednim brojem 2 se ne prihvaća jer su prijedlozi predlagatelja već sastavni dio različitih mjera Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske. Planovi provedbe Strategije prometnog razvoja očekivana su i nužna posljedica temeljnog i krovnog strateškog dokumenta.</p> <p>Primjedba pod rednim brojem 3 se ne prihvaća jer su ostali objekti sastavni dio nekoliko mjera sektora željeznica te ostalih prometnih sektora.</p> <p>Primjedba pod rednim brojem 4 se prihvaća te će konačni tekst Strategije prometnog razvoja biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p>

		<p>Na stranici 75. - 77. Željeznički promet - mjere</p> <p>2. U mjerama nije predviđena izrada sektorskog dokumenta koji bi omogućavao analiziranje potreba u putničkom i teretnom željezničkom prijevozu u Republici Hrvatskoj s definiranjem razvoja željezničke infrastrukture na temelju potreba tržišta. Usklađivanjem potreba tržišta putničkog i teretnog željezničkog prijevoza i mogućnosti integracije različitih modova prijevoza s razvojem željezničke infrastrukture spriječilo bi se predimenzioniranje ili poddimenzioniranja dijelova željezničke infrastrukture. Određivanjem zajedničkih ciljeva razvoja prijevoza i infrastrukture optimizirala bi se izgradnja i održavanje infrastrukture prema realnim potrebama tržišta željezničkih usluga.</p> <p>3. Kod oznake R.20 mjere: “Unapređenja i novi ranžirni kolodvori“ prema definiciji iz Zakona o željeznici (NN br. 94/13, 148/13) radi se o uslužnim objektima kojima trenutno upravlja upravitelj infrastrukture, HŽ Infrastruktura d.o.o. Promatranje razvoja i unapređenja uslužnih objekata kroz samo jednu vrstu uslužnih objekata nije dovoljno za unapređenje i razvoj konkurentnosti željezničkog sektora. Uslužni objekti su također i putnički kolodvori, robni terminali, garažni kolosijeci, objekti za održavanje, morske luke, luke unutarnjih voda, pomoćni objekti i objekti za opskrbu gorivom što otvara potrebe za proširivanjem navedene mjere. Sukladno stanju tržišta i trendovima prijevoza na</p>	<p>Primjedba pod rednim brojem 5 (mjera R.36) se prihvaća sukladno prijedlogu predlagatelja te će opis mjere u konačnom tekstu Strategije prometnog razvoja biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p> <p>Očitovanje na primjedbu pod rednim brojem 6: Analiza je izvršena od strane izrađivača Strategije na temelju relevantnih podataka HŽ Infrastruktura d.o.o. Vezano uz drugi komentar, riječ je o pogrešci te će končani tekst Strategije uključivati sljedeći navod (naglašen tekst):</p> <p>„Od ukupnih 2.604 km samo 5,4% postiže brzine između 141 i 160 km/h. 17% postiže maksimalnu brzinu iznad 100 km/h a 37,5% maksimalnu brzinu ispod 60 km/h.“</p> <p>Primjedba pod rednim brojem 7 se prihvaća te će konačni tekst Dodatka 2, poglavlje 1.1.2. Strategije biti izmijenjen sukladno prijedlogu predlagatelja.</p>
--	--	---	--

		<p>teretnom željezničkom tržištu upitna je iskorištenost ranžirnih kolodvora. Liberalizirano tržište željezničkih usluga pojavom novih prijevoznika nameće nove potrebe razvoja i unapređenja usluga i uslužnih objekata, ali svih uslužnih objekata. Navedenu mjeru moglo bi se proširiti označavanjem svih uslužnih objekata na tržištu željezničkih usluga čime bi se omogućilo analiziranje trenutnih stanja s predviđanjem budućih potreba osuvremenjivanja i razvoja svih uslužnih objekata i usluga za uslužne objekte. Proširena mjera bila bi namijenjena svim operatorima uslužnih objekata na tržištu željezničkih usluga čime bi se pružila prilika proširiti i unaprijediti kvalitetu pružanja usluga prema zahtjevima tržišta, energetske učinkovitosti i strogim ekološkim zahtjevima. Svi uslužni objekti i usluge koje se pružaju u njima neophodni su za kvalitetno i učinkovito funkcioniranje tržišta željezničkih usluga što je bitan element kvalitete i nesmetanog funkcioniranja tržišta. Ukoliko se navedena mjera ne proširi na sve uslužne objekte i usluge koje se pružaju u njima moglo bi se raditi o ograničavajućem faktoru razvoja ostalih uslužnih objekata i tržišta željezničkih usluga.</p> <p>4. Kod oznake R.27, mjere: “Reorganizacija naplaćivanja naknade za korištenje željezničke infrastrukture“ prema članku 4. alineja 10. Zakona o željeznici (NN br. 94/13, 148/13) radi se o „infrastrukturnoj naknadi“ koju podnositelj zahtjeva plaća za minimalni pristupni paket i</p>	
--	--	--	--

		<p>pristup prugom do uslužnih objekata. Terminologiju je uputno proširiti prema Zakonu o željeznici zamjenom „naknade za korištenje željezničke infrastrukture“ s „naknada za korištenje željezničkih usluga“ kako u praksi ne bi došlo do ograničene primjene ove mjere na minimalni pristupni paket i pristup prugom do uslužnih objekata. Proširivanjem mjere omogućilo bi se reorganiziranje i poboljšanje načina i metodologija za naplaćivanje naknada za sve željezničke usluge što je ključ razvoja nediskriminirajućeg i transparentnog željezničkog tržišta. Razvoj metodologija za izračun naknada temelji se na kvalitetno definiranim parametrima za određivanje naknada što kod pojedinih usluga (npr. naknada za električnu energiju potrebnu za vuču vlakova) zahtijeva dulja praćenja stanja tržišta, prikupljanje novih podataka koji do trenutka segmentiranja usluga nisu bili evidentirani na adekvatan način kao i mjerenja koja nisu moguća bez kvalitetne i specijalizirane opreme. Proširivanjem mjere omogućilo bi se reorganiziranje svih naknada prema potrebi tržišta.</p> <p>5. Kod oznake R.37 mjere: „Liberalizacija teretnog prometa“ navodi se kao mjera postupno otvaranje teretnog prometnog tržišta što je u koliziji s člankom 23. stavkom 1. Zakona o željeznici (NN br. 94/13, 148/13) jer je tržište teretnog prometa liberalizirano, također još i prema odredbama ranijeg Zakona o željeznici (NN 123/03, 30/04, 53/05, 79/07, 120/08 i 75/09). Kod navedene</p>	
--	--	---	--

		<p>mjere bilo bi potrebno uskladiti tekst sa stanjem tržišta željezničkih usluga koje je potrebno razvijati u skladu sa propisima RH i EU. Predlažemo da se u opisu mjere izostavi „postupno otvaranje prometnog tržišta, i zamjeni tekstem „na otvorenom tržištu teretnog prijevoza poboljšavanje tržišnih uvjeta za podnositelje zahtjeva i“ dalje nastaviti tekstem iz mjere. Također je potrebno navesti sljedeće: „Na otvorenom teretnom željezničkom tržištu otklanjanje prepreka za diskriminatorno ponašanje. Proširivanje ponude i segmentiranje željezničkih usluga prema potrebi tržišta te tržišna orijentacija pružatelja željezničkih usluga.“</p> <p>Na stranici 26.</p> <p>6. U tekstu, poglavlje 2.2.2., prva rečenica glasi: „Od ukupnih 2604 km samo 5,4% postiže brzine između 141 i 160 km/h. 17% postiže maksimalnu brzinu iznad 100 km/h a 37,5 % maksimalnu brzinu ispod 0 km/h.“ Nije poznat izvor navedenih podataka, a pojavila se i pogreška kod 37,5 % za maksimalnu brzinu ispod 0 km/h - da li se mislilo na 100 km/h?</p> <p style="text-align: center;">Analiza sektora</p> <p>7. U dokumentu „Analiza sektora“ u poglavlju 1.1.2. Željeznička mreža u Republici Hrvatskoj stoji tekst: „Sukladno Odluci Vlade Republike Hrvatske o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 3/14), ukupna duljina željezničkih pruga u Republici Hrvatskoj iznosi 2.604 km. Omjer</p>	
--	--	--	--

		<p>kilometara željezničkih pruga i teritorija zemlje je 0,06 što je slično kao i prosjek promatranih zemalja. Slično je stanje i s omjerom kilometara željeznica i stanovništva Republike Hrvatske koje iznosi 4.261.140 stanovnika. To iznosi 1.566 osoba po kilometru, što je slično zemljama poput Švicarske te više u odnosu na Češku i Mađarsku.“</p> <p>(Ukoliko se napravi provjera $4.261.140,00 / 2604 = 1636$ osoba po kilometru.</p>	
54.	<p>Jadranka Veselić Bruvo, dipl.ing.arh, Grad Zagreb Gradski ured za strategijsko planiranje i razvoj grada</p>	<p>Prijedlog strategije obilježavaju metodološke značajke koje se odnose na nedostatak svih relevantnih podataka o postojećem stanju, što je utjecalo na analizu i sintezu stanja i izradu prijedloga, kao i nepostojanje prometnog modela kojim bi se provjeravali postavljeni scenariji razvitka. Obzirom na okruženje u kojem se nalazimo, okolnostima u izradi nacrtu i objašnjenja o daljem postupanju koja su dana na javnom izlaganju 1. srpnja 2014., mišljenja smo da prijedlog predstavlja upotrebljivu osnovu za doradu i provjeru upotrebom prometnog modela. Pozitivnim smatramo što je u prijedlog Strategije uključen sektor “Javna gradska, prigradska i regionalna mobilnost”. Uočili smo da prijedlog ne prepoznaje važnost dostupnosti javnog putničkog prometa za osobe s teškoćama u kretanju (koje čine više od 30% ukupnog stanovništva) pa smatramo da je neophodno da se ta tema sustavno provede kroz Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske (2014.-2030), od SWOT analize do ciljeva i konkretnih mjera za provedbu. Dostupnost je potrebno osigurati za sve karike u lancu javnog</p>	<p>Primjedba vezana uz nedovoljnu zastupljenost osoba s teškoćama u kretanju se prihvaća te će opis sljedećih mjera biti izmijenjen u konačnom tekstu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>Mjera U.1</p> <p>„Potrebno je uspostaviti mrežu intermodalnih terminala kako bi se putnicima, uključujući i osobe s teškoćama u kretanju, omogućila jednostavna promjena načina prijevoza...“</p> <p>Mjera U.2</p> <p>„... Ulaganja u infrastrukturu će se prvenstveno fokusirati na javni prijevoz i nisku/nultu razinu emisije štetnih plinova i bit će popraćena komplementarnim politikama upravljanja mobilnosti i intervencijama zajedno s odgovarajućim ITS instalacijama. Takoder,</p>

		<p>putničkog prometa: pješačke površine za pristup stajalištima i terminalima, stajališta i terminali, prijevozna sredstva (posebno sučelje peron - vozilo), osoblje i informacijski sustav i to na način da se javni putnički promet smatra dostupnim kad ga osobe s teškoćama u kretanju mogu samostalno koristiti vlastitim fizičkim i kognitivnim sposobnostima.</p>	<p>ulaganja u infrastrukturu uzeti će u obzir potrebe osoba s teškoćama u kretanju.“</p> <p>Mjera U.5</p> <p>„.....Na primjer „Park & Ride“ bi se trebao nalaziti na periferiji grada odmah do terminala javnog prometa. Razvoj svih navedenih objekata uzeti će u obzir potrebe osoba s teškoćama u kretanju.“</p> <p>Mjera U.8</p> <p>Zaštita i sigurnost u gradskim naseljima poboljšat će se na najmanje dvije različite razine:</p> <p>1) Identificiranje i eliminiranje crnih točaka kao što su željezničko-cestovni prijelazi, signaliziranje pješačkih prijelaza, pružanje dodatne zaštite pješacima i biciklistima izgradnjom novih pješačkih i biciklističkih staza gdje za to postoji potreba, izgradnja pješačkih otoka kako bi se smanjila udaljenost na prijelazima i proširenje rubova gdje je potrebno, te izgradnja novih pješačkih nogostupa kako bi se poboljšao pristup glavnim prometnim stanicama i terminalima.</p> <p>2) Željeznički vozni park i vozila za javni prijevoz će se modernizirati. Nabava novih vozila za javni prijevoz koja odgovaraju standardima najveće sigurnosti i kvalitete biti će prioritet. Ova vozila sadržavaju najnaprednije uređaje za sigurnost, kontrolu i nadzor (npr.</p>
--	--	--	---

			<p>video kamere, itd.). Infrastruktura i stanice će također biti modernizirane nužnom adaptacijom kako bi se povećala sigurnost i olakšala dostupnost javnom prijevozu te instalirali uređaji za nadzor i kontrolu u cilju povećanja sigurnosti. Sve navedene aktivnosti uzeti će obzir potrebe osoba s teškoćama u kretanju.</p> <p>Mjera U. 14 „.....Uzimajući u obzir da u nekim dijelovima hrvatskog teritorija ne postoji dovoljna potražnja za uvođenjem redovitih prometnih linija (npr. seoska ili slabo naseljena područja) uvođenje prometnih usluga „na zahtjev“ (On-demand) omogućit će ponudu prometnih usluga i u tim područjima. Uvođenje usluge „na zahtjev“ uzeti će obzir potrebe osoba s teškoćama u kretanju.“</p>
55.	Ličko-senjska županija	<p>U poglavlju 2.1.3.1. Opis funkcionalne regije područje Županije je neprihvatljivo opisano i uopće nije uzeta u razmatranje strateška dimenzija područja kao poveznice sjevera i juga Države i najkraći prometni, a ne pomorski put prema jugu.</p> <p>U istom poglavlju kad se govori o turističkim atrakcijama i karakteristikama područja nije akceptirano da se na području Ličko-senjske županije nalazi park prirode Velebit te Nacionalni parkovi Plitvička jezera, Sjeverni Velebit i Paklenica, a ukupna površina pod zakonskom zaštitom iznosi cca 30 % površine Županije.</p>	<p>Primjedba vezana uz poglavlje 2.1.3.1. se djelomično prihvaća tj. posljednji odlomak navedene točke izmijenjen je u dolje navedenom obliku (naglašen tekst dodan sukladno prihvaćenom prijedlogu):</p> <p>„Turističke atrakcije zaleđa uključuju turističke aktivnosti u sferi prirode i ekoturizma (npr. Nacionalni parkovi Plitvička jezera, Sjeverni Velebit i Paklenica, park prirode Velebit).“</p> <p>Ostale primjedbe se ne prihvaćaju uz obrazloženje u nastavku.</p>

		<p>Također (str. 21) nije opisan cestovni javni prijevoz u Županiji koji se odvija na temelju lokalnih, županijskih i međuzupanijskih linija te se stječe dojam da na ovom području nema uopće javnog prijevoza.</p> <p>U poglavlju 2.1.6.3. Sjeverni Jadran predlažemo u SWOT analizi za područje Sjeverni Jadran (str. 26) kao prijetnju navesti i nedovoljni kapaciteti jedinica lokalne samouprave za održavanje i daljnje unaprjeđenje postojeće prometne infrastrukture.</p> <p>U poglavlju 2.2.3. Ceste (str. 36) koji govori o regionalnoj i cestovnoj mreži te njezinom značaju potrebno je naglasiti nesrazmjer između sredstava potrebnih za održavanje istih te financijskih kapaciteta jedinica lokalne samouprave te županija odnosno Županijskih uprava za ceste.</p> <p>U poglavlju 2.2.7. Javna, gradska, prigradska i regionalna mobilnost (str. 45) potrebno je navesti da je nedostatak subvencioniranog javnog prijevoza jedan od uzroka teže mobilnosti najsiromašnijih stanovnika Republike Hrvatske pogotovo na područjima koja su slabo naseljena što posljedično pogoršava njihovu zapošljivost.</p> <p>Stoga predlažemo da se u Glavne prioritete sektora javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti unese i subvencioniranje za sve stanovnike javnog prijevoza na područjima slabe naseljenosti i niže razvijenosti od prosjeka Republike Hrvatske. Sredstva za subvencioniranje javnog prijevoza ne</p>	<p>Definicija funkcionalnih regija u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske zasniva se na analizi postojećih i dostupnih podataka. Međutim, tek nakon provođenja daljnje analize i više informacija bude dostupno, osobito nakon izrade Nacionalnog prometnog modela, dobiveni podaci omogućit će utvrđivanje konačnih veličina funkcionalnih regija, uzimajući u obzir stvarne obrasce mobilnosti. Revidirana Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2016.) uključivat će novu definiciju funkcionalnih regija utemeljenu na Nacionalnom prometnom modelu.</p> <p>Primjedba vezana uz poglavlje 2.1.6.3. se ne prihvaća jer je navedena tematika zastupljena u poglavlju 2.2.9., Tablica 5, „Opća SWOT analiza prometnog sektora Republike Hrvatske“.</p> <p>Primjedbe vezane uz poglavlja 2.2.3. i 2.2.7. se ne prihvaćaju jer je tematika primjedbi već zastupljena u tekstu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.</p>
--	--	--	---

		<p>moгу se u takvim područjima osigurati iz proračuna jedinica lokalne samouprave. Također predlažemo pod mjerama namijenjenim razvoju cestovnog prometa nadopunu mjerom: „Subvencioniranje javnog prometa na područjima slabe naseljenosti i niže gospodarske razvijenosti od prosjeka Republike Hrvatske“.</p>	
<p>Strateška studija utjecaja na okoliš i Glavna ocjena prihvatljivosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske na ekološku mrežu</p>			
1.	<p>Varaždinska županija</p>	<p>Nakon uvida u dostavljenu dokumentaciju, Upravni odjel za poljoprivredu i zaštitu okoliša konstatira da u postupku strateške procjene utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja RH 2014. - 2030. nema dodatnih prijedloga ili primjedbi na Studijom utvrđene moguće utjecaje na okoliš s propisanim odgovarajućim mjerama zaštite okoliša, te programom praćenja stanja okoliša.</p>	
2.	<p>Međimurska županija</p>	<p>Upravno tijelo nema primjedbi te dodatnih prijedloga ili mišljenja na dostavljenu dokumentaciju u postupku Javne rasprave o Strateškoj studiji utjecaja na okoliš i nacrtu Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske 2014. - 2030.</p>	
3.	<p>Ministarstvo turizma</p>	<p>U odnosu na sektor turizma u Studiji su date određene procjene koje nisu stručno objašnjene (bez određenih podataka i analiza). Tako je u poglavljima 6.2.9., 6.4. i 7.8. napisano da razvojem prometne infrastrukture dolazi do pojačane turističke ponude i sa time dolazi do nepovoljnih utjecaja na prenamjenu zemljišta. Uspoređujući podatke o dolasku turista u Hrvatsku 1986.-1987. godine i 2012.-2013. godine vidljivo je da je porast dolazaka u devedesetim godinama prošlog stoljeća sličan sadašnjem, a tada je</p>	<p>Sva sporna pitanja vezana uz turizam izbačena su iz Strateške studije.</p>

		<p>bilo samo 50km autocesta. Iz navedenog se izvodi zaključak da cestovna infrastruktura (85% dolazaka turista cestovnim putem) nije presudan faktor porasta turističke potražnje i zauzimanja prostora. Osim toga na prenamjenu zemljišta u zadnjih 15 godina značajnije je utjecao razvoj poslovnih; zona, trgovačkih centara, luka i same cestogradnje.</p> <p>Molimo da se sve konstatacije oko turizma i prenamjeni zemljišta stručno dokažu (analiza.) i to uz sve ostale djelatnosti ili obrišu iz studije.</p>	
4.	<p>Ministarstvo poljoprivrede</p> <p>Upravno područje ribarstva</p>	<p>Upravno područje ribarstva</p> <p>Poglavlje 2.2. Ciljevi i komponente Strategije, Tabela 8: Mjere - Pomorski promet, M.3 Zaštita okoliša. Među glavnim ciljevima sprječavanja onečišćenja okoliša i štetnog utjecaja plutajućih objekata na Jadranskom moru navodi se, citiramo: „- proglasiti Jadransko More kao posebno osjetljivo morsko područje u suradnji s obalnim državama Jadrana, u skladu sa smjernicama Međunarodne Pomorske Organizacije (IMO)“. Potrebno je pojasniti, odnosno preformulirati tekst na način da je razvidno kako provedba predložene mjere neće rezultirati ograničenjima za daljnji gospodarski razvoj u području ribarstva (akvakultura i morski ribolov).</p> <p>Poglavlje 7. 6. Mjere za ublažavanje utjecaja na biološku raznolikost, floru i faunu. Riječi: „Mjere predviđene za zaštitu flore i faune također će minimalizirati potencijalne utjecaje na akvakulture“, zamijeniti riječima: „Mjere predviđene za ublažavanje negativnog utjecaja na vode, more, biološku raznolikost, floru i faunu također će minimalizirati moguće negativne utjecaje na</p>	<p>Komentari vezani uz Poglavlje 2.2. odnose se na Strategiju prometnog razvoja RH.</p> <p>Poglavlje 7. 6. „Mjere za ublažavanje utjecaja na biološku raznolikost, floru i faunu.“ je preformuliran sukladno komentaru.</p>

		djelatnost akvakulture“.	
5.	Ministarstvo poljoprivrede Upravno područje šumarstva, lovstva i drvne industrije	Poglavlje 3.2.4 Bioraznolikost staništa, Šume U uvodnoj rečenici tekst „44% kopnene površine“ zamijeniti tekstem: „47,5 % ukupne kopnene površine Republike Hrvatske“. Obrazloženje: Navedeno proizlazi iz podataka Šumskogospodarske osnove područja Republike Hrvatske za razdoblje 2006-2015. Ujedno naglašavamo potrebu da Strateška procjena utjecaja na okoliš sadrži i procjenu utjecaja planiranih aktivnosti na šumske ekosustave. Nadalje, u tekstu predmetne studije potrebno izvršiti ispravke u pravopisnom smislu.	Podaci su ispravljeni u skladu s komentarima.
6.	HŽ Infrastruktura	Stratešku studiju potrebno je uskladiti s konačnim prijedlogom Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u svim dijelovima koji se odnose na željeznički sustav. Navedeni su netočni podatci koju su preuzeti iz prijašnjih verzija Strategije, a koji su u konačnom prijedlogu ispravljeni i usklađeni. Podjela regija morala bi biti ista kao u Strategiji, te je isto potrebno učiniti radi odgovarajućeg sagledavanja prometne povezanosti pojedinih regija.	Podaci su izmijenjeni i dopunjeni sukladno komentarima.
7.	Lučka uprava Osijek	Na stranici A-50 oznaka 1.4 u stupcu "Natura područje koje može biti pod utjecajem mjere" mišljenja smo da treba brisati "POVS:HR20003 72 Dunav-Vukovar" jer je luka Osijek udaljena od ušća rijeka Drave u Dunav cca 14 rkm te da izgradnja luke Osijek neće imati utjecaj na to područje.	Komentar je uvaženi i navedeni podatak je izbačen iz tabele.
8.	Plovput d.o.o.	Komentari na Stratešku studiju utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja RH: -poglavlje 2.2. Ciljevi i komponente Strategije, Tabela: 8 Mjere - Pomorski promet, Oznaka M.5,	Komentari su uvaženi i uključeni u Stratešku studiju i Glavnu ocjenu u navedenim poglavljima.

		<p>Mjera Plovnost: iza teksta "... te je jedna od najrazvedenijih obalnih regija u Europi" ispred točke dodati tekst "s uređenim i označenim pomorskim plovnim putovima."</p> <p>- poglavlje 2.2. Ciljevi i komponente Strategije, Tabela: 8 Mjere - Pomorski promet, Oznaka M.31, Mjera Razvoj koncepta održavanja: dopuniti prvu rečenicu tako da glasi "Koncept održavanja pomorskog sektora može se podijeliti na: održavanje pomorskih plovnih putova i objekata sigurnosti plovidbe, održavanje luka i lučke infrastrukture i održavanje brodarske flote."</p> <p>Komentari na Glavnu ocjenu prihvatljivosti Strategije prometnog razvoja RH za ekološku mrežu:</p> <p>- stranica A-66, poglavlje 3.2. Procjena utjecaja, Tablica 3: Utjecaji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske na ekološku mrežu s mjerama za smanjenje utjecaja i analizom nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja, Oznaka M.5, Mjera Plovnost: iza teksta "... te je jedna od najrazvedenijih obalnih regija u Europi" ispred točke dodati tekst "s uređenim i označenim pomorskim plovnim putovima."</p>	
9.	Grad Rijeka	<p>SPUO za Strategiju prometnog razvoja RH treba dopuniti:</p> <p>- procjenom ranjivosti na štetne utjecaje klimatskih promjena i</p> <p>- mjerama prilagodbe s ciljem sprječavanja ili smanjenja potencijalne štete koje očekivane klimatske promjene mogu uzrokovati prometu i prometnoj infrastrukturi</p> <p>Ukoliko iz opravdanog razloga to nije moguće, SPUO treba dopuniti mjerom kojom će se utvrditi:</p>	Studija je doručena sukladno komentaru.

		- obveza izrade procjene ranjivosti na štetne utjecaje klimatskih promjena i utvrđivanja mjera prilagodbe s ciljem sprječavanja ili smanjenja potencijalne štete koje očekivane klimatske promjene mogu uzrokovati prometu i prometnoj infrastrukturi, zakonski okvir i postupak za provedbu, nositelj aktivnosti i rok do kojeg postupak treba provesti	
10.	Koprivničko-križevačka županija	<p>Uvidom u dostavljenu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2030 utvrdili smo da na stranici 8. u uvodnom dijelu strategije kod opisa Središnje Hrvatske nedostaju neka od obilježja Koprivničko-križevačke županije koja na direktan i indirektan način utječu na gospodarstvo te tako i na budući razvoj prometa. Vezano na to molimo da u sadržaj gdje se spominje grad Koprivnica dodatno ugradite – „prehrambena industrija, drvna industrija“. Ujedno za područje Koprivničko-križevačke županije je bitno spomenuti „planirani regionalni centar gospodarenja otpadom“ i „eksploatacijska polja mineralnih sirovina kao i polja eksploatacije nafte i prirodnog plina“, obzirom da teretni transport bitno utječe na stanje prometnica i navedeno bi trebalo također biti dio strategije.</p> <p>Strategijom su spomenuti aktualni planski projekti/koridori vezani uz rekonstrukciju željezničkog prometa kao i izgradnju novog cestovnog pravca, a koji se odnose na područje Koprivničko-križevačke županije te po tom pitanju ne postoje primjedbe i s tim ciljem je u tijeku postupak usklađenja prostorno planske dokumentacije županije.</p>	Odgovarajuće dijelovi su revidirani u skladu s komentarom odnosno u Glavnoj ocjeni, tablica br.3. pod Ro.6 evidentirane mjere za smanjenje utjecaja i utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja.

		U studiji Glavne ocjene za ekološku mrežu, u tablici br. 3. na str. A-12, kod R6 (Željeznička trasa Križevci – državna granica sa Mađarskom granicom prema Budimpešti) u stupcu NATURA područje koje može biti pod utjecajem mjere nije uvršteno POP:HR1000014 Gornji tok Drave (od Donje Dubrave do Terezinog polja) i POVS HR5000014 Gornji tok Drave (od Donje Dubrave do Terezinog polja) te je navedeno potrebno uvrstiti. Kod cestovnog pravca DC 10 – Vrbovec-Križevci-Koprivnica – Državna granica Mađarska i koji je teritorijalno, u području rijeke Drave u neposrednoj blizini sa prije spomenutim željezničkim kolosijekom, u tablici br.3. pod Ro.6 nisu evidentirane Mjere za smanjenje utjecaja i Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja te je isto potrebno ugraditi u predmetnu Studije Glavne ocjene.	
11.	Bjelovarsko-bilogorska županija	Primjedaba na priloženu SPUO nemamo.	
12.	Ministarstvo zdravlja	Dana 08. srpnja 2014. godine ovo ministarstvo zaprimilo je dopis KLASE: 303-03/13-01/150, URBROJ: 530-08-2-3-2-14-82 od 30. lipnja 2014. godine, kojim tražite mišljenje na Stratešku procjenu utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014. - 2030. godine. Pregledom gore navedenog dokumenta utvrđeno je da nisu uvršteni komentari koji se odnose na područje iz nadležnosti ovog ministarstva (buka), a koji su bili dostavljeni putem elektroničke pošte dana 18. lipnja 2014. godine. Prema svemu gore navedenom, ovim putem Vas molimo da prethodno dostavljene komentare	Studija je doradena sukladno komentarima.

		prihvatite i uključite u predmetnu studiju.	
13.	Primorsko-goranska županija	<p>Primjedbe na Stratešku studiju su sljedeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> - u poglavlju 3.2.1 Kakvoća zraka i klimatske promjene ocjenu stanja kvalitete zraka trebalo je temeljiti na novijim podacima o emisijama i imisijama onečišćujućih tvari u zrak, - u poglavlju Opće stanje voda, rijeka i jezera navedeno je da su prijetnje Jadranu brojne, posebno u vidu nekontroliranog razvoja, uključujući zatrpavanje obale, odlaganja krutog otpada, a posebno u vidu ispuštanja neobrađenih komunalnih i industrijskih otpadnih voda, te u poglavlju 4.1. Kritična pitanja zaštite okoliša u Hrvatskoj gdje se navodi da najveći pritisci na Jadransko more dolaze od odlaganja krutog otpada, smatramo da ovakvi navodi nisu posve točni i da bi ih trebalo potkrijepiti konkretnijim pokazateljima - u poglavlju 3.2.4. Bioraznolikost navedene su kategorija zaštićenih područja u Hrvatskoj koje nisu u skladu s važećim Zakonom o zaštiti prirode („Narodne novine“ broj 80/13), - u poglavlju 3.2.5. Buka navodi se da se za četiri grada koja imaju preko 100.000 stanovnika (Zagreb, Osijek, Split i Rijeka) „razvijaju“ strateške karte buke, te u poglavlju 3.2.9. Nedostaci podataka gdje se navodi da su karte buke u izradi; navedeno treba ispraviti na način da stoji da su za Grad Rijeku izrađena Strateška i konfliktna karta buke za cestovni promet grada Rijeke, te Strateška i konfliktna karta buke za pružni promet grada Rijeke, - u poglavlju 3.2.6. Tlo navodi se da je u 2005. godini 	<p>Strateška studija je izrađena na temelju posljednjih dostupnih podataka.</p> <p>Komentari koji se tiču utjecaja (buka, balastne vode, otpad...), uzeti su obzir.</p> <p>Komentar vezan uz poglavlje 3.2.4. odbacujemo. Područja koja bi mogla biti pogođena su dodana sukladno komentarima.</p>

		<p>bilo 1151 potencijalno kontaminiranih lokaliteta od kojih je 38 proglašeno pozitivnim, radi se uglavnom o odlagalištima, industrijskim i energetske postrojenjima (crne točke), te da se u većini slučajeva onečišćenja odnose na nesreće uzrokovane puknućem naftovoda, prometnim udesima itd. Naglašavamo da onečišćena područja uzrokovana puknućem naftovoda ili nastala zbog prometnih udesa treba razlikovati od točaka visokog rizika tzv. „crnih točaka“ iz poglavlja 2.6.2. „Crne točke“ (stara opterećenja) Strategije gospodarenja otpadom Republike Hrvatske („Narodne novine“ broj 130/05) kojih (samo velikih) ima desetak, pa je i navod u Strateškoj studiji da je 38 potencijalno kontaminiranih lokaliteta potrebno uskladiti s navedenom Strategijom gospodarenja otpadom Republike Hrvatske.</p> <p>Pored toga trebalo bi komentirati stalno smanjenje vrijednih obradivih poljoprivrednih površina dijelom i zbog širenja građevinskih područja kao i zbog izgradnje prometnica,</p> <ul style="list-style-type: none"> - u poglavlju Kritična pitanja zaštite okoliša u Hrvatskoj kod navođenja mreže mjernih postaja za praćenje kvalitete zraka treba navesti da se kvaliteta zraka prati i na lokanim mrežama, - u tablici 20. vezano na Ciljeve i pokazatelje zaštite okoliša i poglavlje 4.2. Određivanje ciljeva zaštite okoliša, smatramo da svi ciljevi moraju biti usklađeni i sa važećim relevantnim propisima Republike Hrvatske, a ne samo sa Direktivama Europske unije i prostornim planovima, - u poglavlju 6.2.4. Utjecaji na vode nedostaju 	
--	--	--	--

		<p>utjecaji na podzemne vode i izvorišta vode za piće kod akcidentnih situacija, osobito na području krša,</p> <ul style="list-style-type: none"> - u poglavlju 6.2.5. Utjecaji na more pitanje balastnih voda je sasvim izostavljeno, - u poglavljima 6.2.13. i 6.2.14. kod Utjecaja na stanovništvo i ljudsko zdravlje treba istaknuti problem buke iz prometa, - smatramo potrebnim da se u poglavlju 7. Smanjenje utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, osim detaljnijih mjera koje će se provesti za svaki zahvat koji podliježe postupku procjene utjecaja zahvata na okoliš, sukladno Uredbi o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“ broj 61/14), i postupku dobivanja okolišne dozvole sukladno Uredbi o okolišnoj dozvoli („Narodne novine“ broj 8/14), svakako treba navesti i mjere nakon provedenog postupka ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu, koji se provodi za zahvat odnosno dijelove zahvata koji sam ili s drugim zahvatima može imati značajan utjecaj na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže sukladno članku 24. stavku 2. Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“ broj 80/13), - u poglavlju 7.1. Mjere za ublažavanje utjecaja na kakvoću zraka, kada se govori o cestovnom prometu držimo važnim dodati mjeru poboljšanja protočnosti gradskih prometnica, - u poglavlju 7.12. Mjere za ublažavanje utjecaja otpada treba uskladiti s mjerama iz važećeg Zakona o održivom gospodarenju otpadom. - Glavnom ocjenom navedeno je da će se detaljniji utjecaji na EM i mjere zaštite razmatrati u sklopu 	
--	--	--	--

		<p>realizacije svakog pojedinog zahvata, no mišljenja smo da se i na strateškoj razini moglo bolje definirati mjere za smanjenje utjecaja planiranih zahvate kao i sam utjecaj zahvata,</p> <ul style="list-style-type: none"> - U Tablica 3: Utjecaji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske na ekološku mrežu s mjerama za smanjenje utjecaja i analizom nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja - R.2 Opis mjere se odnosi na Zagreb - Rijeka, a mjera je Osijek - Pečuh. U skladu s navedenim treba prilagoditi i stupac gdje se navode Natura 2000 područja - R.3 U stupcu s Natura 2000 područjima nedostaje POVS HR2001353 Lokve-Sunger-Fužine i POP HR1000019 Gorski kotar i sjeverna Lika - Ro.4 U stupcu s Natura 2000 područjima dodati HR2000200 Zagorska peć kod Novog Vinodolskog - Ro.10 U stupcu s Natura 2000 područjima dodati POP HR1000033 Kvarnerski otoci i POVS HR200643 Obruč, HR200658 Rječina - A.6 U stupcu s Natura 2000 područjima dodati POP HR1000033 Kvarnerski otoci - M.8 Mišljenja smo da u stupcu s Natura 2000 područjima nije potrebno navoditi POP HR1000018 Učka i Čićarija i POVS HR2000601 PP Učka obzirom na udaljenost i temeljne ciljeve zaštite. 	
14.	<p>Željko Tufekčić, Savjetovanje za zainteresiranom javnošću</p>	<p>GLAVNA OCJENA PRIHVATLJIVOSTI STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE ZA EKOLOŠKU MREŽU</p> <p>U glavi 5 na str. 72</p> <p>5. Mjere ublažavanja štetnih posljedica provedbe</p>	<p>Prijevod teksta je doraden.</p> <p>Mjera za ublažavanje zabrane broskog prometa u Poglavlju 7 je preformulirana.</p>

		<p>Strategije na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže</p> <p>Navedene su mjere :</p> <p>Mjere za ublažavanje utjecaja unutarnje plovidbe na riječna staništa uključuju 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uklanjanje ili obnovu zastarjele infrastrukture na način da se poboljša ekologija rijeka; - obnovu ili uklanjanje armature duž riječnih obala i uporaba prirodnijih nasipnih tehnika; <p>(Ovo je loš prijevod s engleskog jezika, armature su, pretpostavljamo , vodne građevine ili objekti sigurnosti plovidbe; „nasipne tehnike“ nismo sigurni što predstavlja, vjerojatno je problem u vrsti i dimenzijama materijala koji se koristi)</p> <ul style="list-style-type: none"> - korištenje alternativnih vrsta brana dovodi do veće dinamike duž obala rijeke; - ponovno povezivanje pritoka, poplavnih nizina i potkovičastih jezera kako bi se obnovila riječna staništa; - gradnju odvodnih kanala kako bi se poboljšala strukturalna raznolikost riječnih ekosustava i osigurao prolaz za ribe; - korištenje ekološki orijentiranih tehnika jaružanja i upravljanja sedimentima ; - obnavljanje tipičnih riječnih staništa kao što su poplavni otoci ili stvaranje kanala s mekim koritom kako bi se povećalo područje prirodnih staništa namijenjenih divljači. <ul style="list-style-type: none"> - Mjere za sprečavanje slučajnog izlivanja i nesreća - Mjere za sprečavanje odlaganja ilegalnog otpada i otpadnih voda 	
--	--	--	--

		<p>Dodatne mjere za zaštitu flore i faune uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zabrana rekreativnog prometa i prometa gliserima u blizini zaštićenih područja za ptice, kao i sidrenje i pristajanje u posebnom prirodnom rezervatu u razdoblju od ožujka do srpnja. - Zabraniti brodski promet kroz odmorišta namijenjena migrirajućim pticama. <p>(zabrana je moguća ukoliko se ne odnosi na sam plovni put)</p> <p>Dodatna mjera kojom se može odrediti zabrana broskog prometa kroz neke dijelove ekološke mreže dovodi u pitanje da li se R. Hrvatska uopće treba Strateški opredjeljivati za promet unutarnjim plovnim putovima.</p>	
15.	Ministarstvo zaštite okoliša i prirode	<p>S obzirom da su za neke mjere Nacrta prijedloga Strategije izostavljena pojedina područja ekološke mreže na koja one imaju utjecaj predlažemo da se izradi kartografski prikaz svih mjera strategije koje imaju definirani prostorni element (prometnice, pruge, luke, unutarnjih vodni putovi) u odnosu na područja ekološke mreže. Pomoću ovakve temeljne prostorne GIS analize biti će lakše identificirati utjecaje.</p>	<p>Takav kartografski u ovom stupnju izrade Strategije nije moguće izraditi obzirom da Strategija ne uključuje točne podatke o trasama na pojedinoj mjeri. Prikaz će se moći izraditi tek u revidiranoj verziji Strategije nakon izrade Prometnog modela. Međutim, kako bi se utvrdili elementi ekološke mreže koji mogu biti pogođeni, a uzimajući u obzir da je kod većine mjera Strategije u pitanju proširenje / poboljšanje postojeće infrastrukture, korištena je GIS baza podataka http://natura2000.dzpz.hr/natura/.</p>
		<p>Vezano uz poboljšavanje cesta i pruga potrebno je razmotriti utjecaje radova na ekološku mrežu i promjena vezano uz zadovoljavanje dodatnih tehničkih kriterija (korekcije trase, proširenje koridora postojećih prometnica, građevinski radovi)</p>	<p>Takav analitički pristup je predmet postupka procjene utjecaja na okoliš projekata. U toj fazi će biti poznati detalji poput geometrijskih i operativnih karakteristika infrastrukture, alternativno rješenje, potrebne prateće mjere...</p>

		te načine prelaska preko vodotoka koji su dio ekološke mreže.	
		<p>Za mjere strategije koje se provode u krškom dijelu Hrvatske nisu razmotreni utjecaji s obzirom na krške ekološke sustave odnosno ciljeve očuvanja kao što je stanišni tip „8310 Špilje i jame zatvorene za javnost“ koji su jedan od ciljeva očuvanja područja ekološke mreže poput „HR500022 Park prirode Velebit“ kroz koji primjerice prolazi „Ro.4 A7 Križišće - Žuta Lokva“, ili „POVS : HR2001010 Paleoombla – Ombla“ koje je navedeno kao područje utjecaja mjere „Ro.11 Dubrovnik – Državna granica s Crnom gorom“ i mjere „Ro.16 Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu“. Ovu primjedbu potrebno je uzeti u obzir i za druge mjere u planinskom i primorskom dijelu Hrvatske (zaleđe Splita, Rijeke, Ploča, Dubrovnika, otok Krk i dr).</p>	Primjedbe su uzete u obzir.
		<p>U poglavlju 3.1. Metodologija, u Tablici 1 su dane brojčane oznake sukladne uobičajenom rasponu od -2 do +2. Obrazloženja je potrebno uskladiti sa skalom za procjenu stupnja utjecaja iz Priručnika za ocjenu prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu izrađenog u okviru COAST projekta, Oikon 2011., str 31, Tablica 2. Preporučena skala za procjenu stupnja utjecaja zahvata (http://www.dzpz.hr/dokumenti_upload/20130607/dzpz201306071051390.pdf).</p>	Tablica je izmijenjena sukladno traženome.
		<p>U poglavlju 3., Tablici 3 radi preglednosti potrebno je dati za svaku pojedinu mjeru strategije i brojčanu oznaku utjecaja sukladno prethodno navedenoj standardnoj skali. Potrebno je navesti ključne utjecaje</p>	Tablica je izmijenjena sukladno traženome, brojčane oznake su dodane.

	vezano uz ciljeve očuvanja po područjima ekološke mreže i predložiti mjere ublažavanja za utvrđene utjecaje. Uz mjere ublažavanja navedene za elemente plana čija ocjena utjecaja sadrži oznaku nesigurnosti „upitnik“ potrebno je navesti da (s obzirom na prepoznatu nesigurnost ocjene) temeljem dostupnih podataka nije moguće predvidjeti da li će predložene mjere ublažiti značajne negativne utjecaje na ciljeve očuvanja i cjelovitost ekološke mreže.	
	Za mjeru R.2 pridružen je opis za mjeru R.3.	Opis je ispravljen.
	o Za mjeru „R.9 Državna granica s Mađarskom – Osijek – Državna granica s Bosnom i Hercegovinom (TEN-T sveobuhvatna mreža/osnovna mreža/Paneuropski koridor Vc)“ potrebno je razmotriti utjecaje uz već navedena područja i na područje „HR2001311 Sava nizvodno od Hrušćice“ vezano uz prijelaz preko Save ukoliko su nešto mijenja.	Izmijenjeno sukladno komentaru.
	o Za mjeru „Ro.10 (Reorganizacija riječke mreže)“ navedeno je da se za otok Krk također planira i izgradnja novog koridora državne ceste D102 koji uključuje i novi most. Postojeća dionica D102 na otoku Krku prolazi kroz područja ekološke mreže „POP HR 1000033 Kvarnerski otoci i POVS HR20001357 Otok Krk“ te u blizini područja „POVS HR2000891 Jezero Njivice“ te je potrebno sagledati utjecaj i na ova područja ekološke mreže.	Izmijenjeno sukladno komentaru.
	Za mjeru „Ro.11 (Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom, Koridor Dubrovnik – Državna granica)“ navode se područja „POVS HR2001010 Paleoombla – Ombla, HR2000946 Snježnica i Konavosko polje“, „HR2001248 Izvor Duboka Ljuta	Izmijenjeno sukladno komentaru, utjecaji su dodani.

	<p>i HR3000170 Akvatorij uz Konavoske stijene“ no nije objašnjeno zbog čega se ne očekuje utjecaj na ova područja ekološke mreže odnosno ako se utvrdi da postoje značajni utjecaji potrebno je predložiti mjere ublažavanja</p>	
	<p>Za mjeru „Ro.16 Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu“ čiji sadržaj je u strategiji samo okvirno definiran, potrebno je razmotriti utjecaje na područja ekološke mreže temeljem poznatih elementa i mogućih varijantnih rješenja</p>	<p>Traženo će se moći učiniti na nižoj razini procjene.</p>
	<p>Za mjeru „R.1 Zagreb - Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani (TEN-T osnovna mreža/TEN- T Mediteranski koridor/ Paneuropski koridor)“ potrebno je razmotriti utjecaje vezano uz radove potrebne za ispunjavanje tehničkog kriterija na dijelovima gdje pruga prolazi u blizini područje ekološke mreže „POVS HR20001070 Sutla“ (prijelaz preko Sutle kod Kačkovca, više mjesta gdje se trasa približava vodotoku</p>	<p>Izmijenjeno sukladno komentaru, utjecaji su dodani.</p>
	<p>U smislu Zakon o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13) se područja Natura 2000 smatraju ekološkom mrežom. Stoga je Glavnoj ocjeni potrebno riječi „Natura 2000“ zamijeniti s riječima „ekološka mreža“ ukoliko se govori područjima Natura 2000 u Hrvatskoj.</p>	<p>U Glavnoj ocjeni su riječi „Natura 2000“ zamijenjene s riječima „ekološka mreža“.</p>
	<p>Vezano uz morska područja ekološke mreže navodi se obrazloženje da Natura 2000 na moru nije definirana iako Uredba o ekološkoj mreži („Narodne novine“, broj 124/13) utvrđuje područja ekološke mreže na kopnu i na u moru.</p>	<p>U tekstu se ne navodi se da područje NATURA 2000 za more nije definirano, već da se za neka od pomorskih mjera za koje područja intervencija nisu izričito definirana (kao što su M14, M.1, M.2 itd.) pogodena područja u ovom trenutku ne mogu odrediti.</p>

		<p>Vežano uz mjere koje se odnose na razvoj unutarnje plovidbe „I1 Unapređenje plovnog puta rijeke Dunava i Drave do Osijeka“, „I2 Unapređenje plovnog puta rijeke Save“ i „I.7 Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava“ smatramo da je potrebno detaljnije obraditi moguće utjecaje, dati adekvatnu ocjenu te razmotriti alternativna rješenja i tek tada ove zahvate uključiti u strategiju.</p> <p>U tome smislu smatramo da ocjena -1 (umjereni negativni utjecaj) za ove zahvate nije dovoljno argumentirana. Posebice za mjere „I2 Unapređenje plovnog puta rijeke Save“ i „I.7 Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava“ s obzirom na veličinu zahvata i smještaj unutar područja ekološke mreže smatramo da ocjena nije odgovarajuća. Ukoliko izrađivač smatra da nema dovoljno informacija da sa sigurnošću utvrdi značaj utjecaja, moguće je staviti ocjenu „minus dva s upitnikom“ (-2?). Ova ocjena znači da su prepoznati značajni negativni utjecaji zahvata, ali da ih je zbog njegove nedovoljne definiranosti potrebno ocijeniti na nižim razina planiranja odnosno na razini ocjene zahvata.</p> <p>Također je temeljem dostupne dokumentacije potrebno detaljnije razmotriti utjecaje mjere „I2 Unapređenje plovnog puta rijeke Save“ s obzirom na zadanu/planiranu klasu plovnosti, odnosno utjecaje mjere „I1 Unapređenje plovnog puta rijeke Dunava i Drave do Osijeka“. Vežano uz zahvate na Savi važno je na razini strateške ocjene razmotriti porast intenziteta utjecaja s obzirom na različite varijante izvedbe (lokalni manji zahvati, podizanje na IV klasu plovnosti ili čak na V klasu plovnosti koja sukladno</p>	<p>Ocjena utjecaja je izmijenjena uz napomenu o potrebi daljnje analize na projektnoj razini.</p>
--	--	--	---

	dostupnim informacijama	
	Mjera „I.7 Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava“ predstavlja najveći i najkompleksniji zahvat predviđen Nacrtom prijedloga Strategije vezano uz unutarnju plovnost koji može značajno utjecati na područja ekološke mreže zbog toga je ključno u Nacrtu prijedloga Strategije detaljno obraditi značajne utjecaje ovog zahvata na ekološku mrežu te sagledati alternativna rješenja.	Procjena se treba napraviti na projektnoj razini.
	U Poglavlju 3., Tablici 3 za mjere I1 i I3, I4, I5, I6, I7 se radi o različitim vrstama projekata (plovni put, luk,), no bez jasnog kriterija su navedeni su samo pojedini utjecaji ovih mjera iako su njihovi utjecaji sustavno obrađeni u istom poglavlju na stranici A70, a mjere ublažavanja navedene u poglavlju 5. Stoga je tablicu potrebno nadopuniti i uskladiti s opisom stranici A70 odnosno mjerama u poglavlju 5.	Tablica je doradena sukladno komentaru.
	U Poglavlju 3., Tablici 3 za mjere I1 i I3, I4, I5, I6, I7 se radi o različitim vrstama projekata (plovni put, luk,), no bez jasnog kriterija su navedeni su samo pojedini utjecaji ovih mjera iako su njihovi utjecaji sustavno obrađeni u istom poglavlju na stranici A70, a mjere ublažavanja navedene u poglavlju 5. Stoga je tablicu potrebno nadopuniti i uskladiti s opisom stranici A70 odnosno mjerama u poglavlju 5.	Tablica je doradena sukladno komentaru.
	Vežano uz razvoj luka na unutarnjim plovnim putovima te morskih luka i terminala posebice je važno razmotriti utjecaje zahvata s drugim planovima, zahvatima i programima s obzirom da razvoj luka uz samo širenje obuhvata lučkog prostora podrazumijeva i razvoj različite pristupne	Traženo je uključeno u Strateškoj studiji.

		<p>infrastrukture, rizike vezane uz onečišćenja i širenje invazivnih vrsta i slično. Također je na sličan način potrebno razmotriti i utjecaje razvoja unutarnjih plovnih puteva i različitih vidova razvoja morskog prometa</p>	
		<p>U poglavlju 4. Pregled i drugih pogodnih mogućnosti (varijantnih rješenja) i utjecaja varijantnih rješenja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže kada se uspoređuju razni vidovi prometa potrebno je uzeti u obzir utjecaj na ekološku mrežu. Ovo je posebice važno kod usporedbe željezničkog transporta i transporta unutarnjim plovnim putevima s obzirom da su i Glavnoj ocjeni i u Strateškoj studiji na više mjesta navedeni značajni negativni utjecaji unutarnje plovidbe na bioraznolikost i vode. Iznalaženje alternativnih rješenja za planirane zahvat s značajnim negativnim utjecajem jedan je od najvažnijih doprinosa Strateške studije.</p>	<p>Traženo je dodano u dokumente.</p>
		<p>U Poglavlju „5. Mjere ublažavanja štetnih posljedica provedbe Strategije na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže“ smatramo da je potrebno za svaki segment prometa dati detaljnije mjere za ublažavanje utjecaja. Pri definiranju mjera treba koristiti postojeću praksu, smjernice i priručnike europske komisije za Natura 2000 područja (npr. za morske luke, plovne puteve) ostale priručnike za očuvanje bioraznolikosti Europske unije (primjerice: Wildlife and Traffic: A European Handbook for Identifying Conflicts and Designing Solutions).</p>	<p>Postojeća praksa je uzeta u obzir za utvrđivanje utjecaja i mjera ublažavanja. SPUO daje široke smjernice vezano uz ta pitanja. Detaljnija analiza trebala bi se izraditi na razini projekata.</p>
		<p>U Poglavlju 5. gdje su navedene mjere ublažavanja štetnih posljedica provedbe Strategije na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže</p>	<p>Komentar se odnosi na problem vezan uz prijevod s engleskog jezika na hrvatski. Tekst u Studiji i Glavnoj ocjeni je ispravljen kako bi</p>

		<p>potrebno je objasniti pojedine pojmove:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Što se podrazumijeva pod „odvodnim kanalima“ – da li se misli na povezivanje starih korita i mrtvih rukavaca ili na nešto drugo. - Potrebno je pojasnit da li se pojam „izlijevanje“ te ranije u tekstu navedeno „prolijevanje“ odnosi na akcidentne događaje (onečišćenje pogonskim gorivima, mazivima, ispuštanje tereta, otpadne vode i sl.) te koristi jedan izraz ukoliko je moguće. - Pojasniti mjere sprečavanja odlaganja ilegalnog otpada i otpadnih voda vezano uz plovne putove. - Nije adekvatno ograničavanje mjere na prirodni rezervat s obzirom da se Glavna ocjena odnosi na područja ekološke mreže te je potrebno mjeru vezanu uz rekreativni promet vezati uz utjecaje na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja. - Pojasniti na što se misli i na koji način će se provoditi mjera vezana uz odmorišta namijenjena „migrirajućim pticama“ 	<p>poštivao rječnik struke.</p>
		<p>U poglavlju 6. Zaključak navodi se da se moraju utvrditi i implementirati sve kompenzacijske mjere kako bi se osigurala zaštita koherentnosti Natura 2000 (sukladno odredbama članka 6 (4). Direktive o staništima. Nije jasno što ova mjera znači u Glavnoj ocjeni. Prema odredbama članka 6 (4). Direktive o staništima, kompenzacijske mjere se utvrđuju ukoliko se za pojedini projekt utvrdi značajan negativni utjecaj koji se ne može ukloniti mjerama ublažavanja, za njega ne postoje alternative i utvrdi se prevladavajući javni interes. Glavna ocjena prvo</p>	<p>Dio teksta koji se odnosi na kompenzacijske mjere je uklonjen iz Glavne ocjene.</p>

		<p>treba utvrditi da su neki projekti takvi da imaju značajni negativni utjecaj, a ovdje to nije niti za jedan projekt utvrđeno.</p>	
		<p>Strategija treba dati poveznicu s razvojem infrastrukture za alternativna goriva u smislu energetske strategije te raščlaniti i razraditi kao posebne mjere u Strategiji, matična struktura poglavlje 4. Mjere za ostvarenje multimodalnih ciljeva s razinom usklađenosti. Prijedlog Direktive EP i Vijeća o razvoju infrastrukture za alternativna goriva sagledava alternativna goriva: električna energija, vodik i prirodni plin (stlačeni prirodni plin - CNG i ukapljeni prirodni plin – LNG) što treba povezati s razvojem infrastrukture kao posebnih mjera mjere za cestovni promet, unutarnji plovni putovi, pomorski promet, gradski prigradski i regionalni promet.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja RH. Korištenje alternativnih goriva je predloženo u Strateškoj studiji.</p>
		<p>Unatoč tome što je u okviru suvremene EU metodologije izrade Strategije te korištenja opsežne i kvalitetne baze podataka (Dodatak I: Analiza podataka) i relevantne EU legislative, pratećih analiza, SWOT analiza, hipoteza, zaključaka, utvrđivanja mjera i dr. elemenata, bilo bi vrlo korisno radi predodžbe/usporedbe alternativnih opcija (koristiti 9. ZAKLJUČCI SPUO-a – PREPORUKE) i simulacija prijevoza tereta/ljudi ići korak dalje i dati pregled nekoliko scenarija razvoja prometne infrastrukture u svim obuhvaćenim sektorima prometa (6 sektora: ceste, zračni promet, unutarnja plovidba, pomorstvo, javne gradske, prigradske i regionalne mobilnosti). Scenariji bi trebali obuhvatiti opće značajke i procjene troškova i koristi te</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja RH.</p>

		<p>kvalitativne i/ili kvantitativne korelacije s (barem nekim) ciljevima (za ovo Ministarstvo su ključni ciljevi ekološke održivosti) i ključnim pokazateljima uspješnosti Strategije (poglavlje 3.2.5.) od konkretnog scenarija u određenoj dinamici razvoja i vremenskom razdoblju. To je važno i zbog lakšeg usmjeravanja aktivnosti koje slijede nakon donošenja Strategije, ponajviše izrade provedbenih i programskih dokumenata (akcijski planovi i sl.)</p>	
		<p>Prilikom definiranja ključnih pokazatelja uspješnosti Strategije u području mobilnosti i infrastrukture ciljevi su usklađeni s EU smjernicama pa tako i nadležnosti MZOIP-a (CO₂, onečišćenja, energetska učinkovitost).</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja RH.</p>
		<p>Strategija kao strateški dokument nije u dovoljnoj mjeri obradila razvoj infrastrukture za alternativna goriva.</p> <p>U sklopu Inicijative EK „Europa 2020“, EU želi umanjiti vlastitu potrebu za naftom i naftnim derivatima, te u isto vrijeme smanjiti onečišćenje okoliša fosilnim gorivima. Potencijalno rješenje za ostvarenje tog cilja su alternativna goriva. Glavni cilj Prijedloga Direktive EP i Vijeća o razvoju infrastrukture za alternativna goriva (Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure) je smanjiti ovisnost o nafti te povećati korištenje alternativnih goriva kako bi se do 2050. godine emisije stakleničkih plinova iz prometa smanjile za 60%, odnosno pokretanje razvoja tržišta alternativnih goriva te informiranje i edukacija</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja RH.</p> <p>Korištenje alternativnih goriva je predloženo u Strateškoj studiji.</p>

		<p>građana, kako bi se osiguralo prihvaćanje alternativnih goriva od strane budućih korisnika/potrošača. Prijedlog Direktive to namjerava ostvariti jačanjem infrastrukture za distribuciju alternativnih goriva i donošenjem zajedničkih tehničkih specifikacija za ovu infrastrukturu u EU. Prijedlog Direktive određuje minimalne obveze za Države članice u odnosu na sljedeća alternativna goriva: električna energija, vodik i prirodni plin (stlačeni prirodni plin - CNG i ukapljeni prirodni plin - LNG). Iako postoje i drugi oblici alternativnih goriva, ova tri navedena su za sada kao primarni fokus Prijedloga Direktive, a o nekim dodatnim još se uvijek razmatra (bio-gorivo, propan, sintetička goriva). Do prosinca 2020. svaka zemlja članica bi trebala:</p> <ul style="list-style-type: none"> - raspolagati sa minimalno određenim brojem punionica za električna vozila u skladu s nacrtom Direktive, s posebnim naglaskom na izgradnji infrastrukture u gradovima; - u zemljama u kojima postoje crpke za vodik, uspostaviti dovoljan broj stanica za punjenje, u razmacima koji ne premašuju 300 kilometara dok u zemljama u kojima ne postoji takva infrastruktura potrebno izgraditi minimalno određeni broj takvih crpki i to najkasnije sa 31. prosincem 2020.; - za teška teretna vozila potrebno je uzduž TEN-T osnovne mreže cesta postaviti LNG crpke u razmacima koji ne premašuju 400 kilometara, - dok bi CNG crpke trebalo postaviti u razmacima ne većim od 100 kilometara. <p>Naglašeno je da zemlje članice moraju obratiti</p>	
--	--	--	--

		<p>posebnu pozornost na postavljanju dovoljnog broja punionica za punjenje električnih vozila u urbanim područjima.</p> <p>Planovi nacionalnih politika što svakako predstavlja i Strategija trebaju uključiti ciljeve i mjere koje će potaknuti korištenje alternativnih goriva.</p> <p>U Strateškoj studiji se navode EU ciljevi za smanjenje emisije stakleničkih plinova, ali se ne elaboriraju alternativna zamjenska, ekološki prihvatljivija goriva, kao niti punionice alternativnih goriva i moguća rješenja.</p>	
		<p>Tijekom gradnje cesta i željeznica dolazi do uništavanja krajobraza oduzimanjem zemljišnih površina, poljoprivrednih površina, površina za izgradnju kuća/naselja itd. gdje se kod izgradnje cesta, brzih cesta, a poglavito auto putova oduzima velika površina zemljišta, znatno veća nego kod izgradnje željeznica). Gubitak zemljišta i poljoprivrednih površina treba navesti kao slabost.</p>	<p>Gubitak zemljišta i poljoprivrednih površina navedeno je kao slabost.</p>
		<p>Uslijed korištenja električnih željeznica (kojih je u RH za sada relativno malo, ali je tendencija porasta ovakve vrste željeznica, sukladno zahtjevima iz Bijele knjige), vrlo važno je uzeti u obzir IONIZIRAJUĆE ZRAČENJE, jer dolazi do povećanja koncentracije ionizirajućih čestica u zraku, što ima negativan utjecaj na zdravlje čovjeka. Mjerenje ionizirajućeg zračenja/čestica bi se trebalo uvesti, poglavito uzimajući u obzir činjenicu da se teži ka povećanju ovakve vrste prijevoza, tj. tendencija je porasta elektrifikacije željeznica do 2020. godine (sukladno zahtjevima iz Bijele knjige u cilju smanjenja GHG koji utječu na klimatske</p>	<p>Posljedice ioniziranog zračenja su dodane u dokumente.</p> <p>Bukobrani kao mjere zaštite od buke su navedeni u dokumentima.</p>

		<p>promjene). Negativan utjecaj ionizirajućeg zračenja kod električnih željeznica treba navesti kao slabost.</p> <p>Kod cestovnog i željezničkog prometa, gdje se elaborira buka, nisu navedene mjere zaštite koje bi se trebale primijeniti, a to je IZGRADNJA BUKOBRANA uz ceste i željezničke pruge, koja je od velike važnosti kod gradnje cesta i željeznica na „kritičnim mjestima“ (ne samo uz naselja zbog zaštite ljudi, nego i na mjestima blizu prirodnih rezervata zbog zaštite životinja – flore i faune). Odmah prilikom gradnje prometnica i željeznica graditi i odgovarajuće bukobrane (zidne, nasipne, usječne ili biljne kao ekološki najprihvatljivije, tamo gdje je to moguće) i/ili izrada zvučnih barijera ispred stambenih naselja ili poboljšanje zvučne zaštite u stambenim zgradama/kućama u naseljima blizu prometnica (cestovnih i željezničkih);</p>	
		<p>Kod željezničkog i brodskog prijevoza, motori su pretežito na dieselski pogon/gorivo, pa njihovim korištenjem dolazi do ispuštanja: CO, CO₂, NO_x, SO_x, ugljikovodika i krutih čestica, stoga bi trebalo kod ovih prijevoznih sredstava naglasiti i ove vrste onečišćenja, koja nisu zanemariva, ali su emisije manje nego u cestovnom prometu. Također kod brodskog prijevoza treba naglasiti HLAĐENJE MORA koje nastaje kod brodova koji prevoze ukapljeni plin - kod prijevoza/ukrcaja i iskrcaja ukapljenih plinova (LNG i LPG terminali i off-shore terminali), što bitno utječe na ekosustav u moru (u dokumentu u „Glavna ocjena za ekološku mrežu“ je na str. A-57, oznaka M.8 navedeno OČUVANJE</p>	<p>Navedene vrste onečišćenja su dodane u dokumente. Invazivne vrste su navedene.</p>

		<p>KVALITETE MORSKE VODE, ali nije obuhvaćeno što to sve podrazumijeva, dok u dokumentu „Strateška Studija utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske“ to nije elaborirano Nadalje, uz spomenuti problem u morskom prometu, unošenja invazivnih vrsta nije navedeno na koje načine dolazi do unošenja istih (dno broda, sidra, balastne vode ...), a što je bitno kako bi se onda mogle navesti i mjere zaštite, koje nisu navedene (u niti jednom od navedena dva dokumenta);</p>	
		<p>Kod željezničkog prometa nije navedena mogućnost onečišćenja tla i voda uslijed održavanja željezničkih pruga, korištenjem raznih kemijskih sredstava za uništavanje korova i raslinja oko pruga zbog vodopropusnosti nasipa na kojima je postavljena željeznička pruga. Ovakvo onečišćenje podzemnih voda od posebne važnosti je za predjele koji su u blizini poljoprivrednih dobara i pitke vode.</p>	<p>Navedeni utjecaji su dodani u dokumente.</p>
		<p>Kod cestovnog prometa dolazi do onečišćenja tla i okolnih voda uslijed spiranja ulja, nafte i drugih čestica (npr. krutih čestica i čestica teških metala do čije emisije dolazi uslijed kočenja, kao i trenja guma o kolnik) koje nije navedeno u gore spomenutim dokumentima, čiji negativan utjecaj na okoliš nije zanemariv.</p>	<p>Navedeni utjecaji su dodani u dokumente.</p>
		<p>Kod zračnog prometa, njegovog korištenja navodi se emisija štetnih plinova koja utječe na kvalitetu zraka, ali ne navodi se opasnost emisije štetnih plinova u zračnom prometu koja se veći vremenski period odvija na velikim visinama gdje emisijom GHG, NOx odlazi u atmosferu gdje dolazi do spajanja s</p>	<p>Navedeni utjecaji su dodani u dokumente.</p>

		<p>drugim spojevima (kloridi, fluoridi i sl.), te na taj način NOx onečišćuje zrak, tj. dolazi do efekta staklenika (apsorbira se više zračenja i temperatura raste). Emisija GHG (stakleničkih plinova) kod zračnog prometa je daleko najniža, ali ima višestruke i ozbiljne negativne učinke na klimatske promjene (uslijed gore navedenog);</p>	
		<p>Kod zračnog prometa, kao i kod cestovnog prometa nije naveden utjecaj na kulturnu baštinu što dovodi do mogućeg njenog oštećenja kao posljedica: buke, vibracija i emisije štetnih plinova.</p>	
		<p>Nije dan osvrt na cjevovodni transport/prijevoz tereta, tj. transport plina, tekućine, cementa, žbuke i mulja (prvenstveno nafte i plina što je bitno za gospodarski razvoj RH). Cjevovodni transport nije pretjerano zastupljen u RH, ali s aspekta zaštite okoliša kao jedan od najjeftinijih i prihvatljivijih bi trebao biti razmotren pogotovo zbog gospodarski razvoj RH. Njegov eventualni negativan utjecaj na krajobraz nije zanemariv (estetski i ekološki, tj. u smislu mjera zaštite okoliša u slučaju akcidentnih situacija – moguće onečišćenje tla i voda, poglavito ako cjevovod prolazi pokraj vodo-zaštićenih i poljoprivrednih područja).</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske. Utjecaji na tlo vezani uz izlivanje opasnih tekućina su opisani u Strateškoj studiji/Glavnoj ocjeni.</p>
		<p>U dokumentu „Glavna ocjena za ekološku mrežu“, na str. A-39, oznaka Ro.15 Reorganizacija splitske mreže, Opis mjera nije obuhvaćeno: željeznica - razvojna konceptijska rješenja željezničkog prometa u ovom području temelje se na rekonstrukciji postojećih i izgradnji novih linija „daljinskog“, gradskog i prigradskog prometa, te</p>	<p>Opisi mjera u Strateškoj studiji/Glavnoj ocjeni su u skladu s opisom mjera u finalnom nacrtu Strategije.</p>

		<p>rekonstrukcija i modernizacija postojećih i izgradnja novih kolodvora</p> <ul style="list-style-type: none"> - koridor za izgradnju nove trase magistralne pomoćne željezničke pruge (spoj na Jadransku željeznicu) - sanacija i rekonstrukcija magistralne pomoćne željezničke pruge II. reda (dogradnja dijelova željezničke mreže, osposobljavanje željezničke infrastrukture za organizaciju sustava javnog željezničkog gradskog i prigradskog prijevoza) - gradnja glavnog željezničkog kolodvora u Kopilici i uređenje željezničkog kolodvora u Gradskoj luci – istočna obala (jedan od mogućih projekata) cestovni prometni sustav - rješenje, nadogradnja i modernizacija cestovnog sustava koji obuhvaća ulazak i izlazak u grad Split - dogradnja postojećih prometnica za povezivanje istočne i zapadne obale Gradske luke Split - eventualna nadogradnja postojećih cestovnih pravaca koji povezuju manja okolna mjesta sa Splitom 	
		<p>U dokumentu „Glavna ocjena za ekološku mrežu“, na str. A-46, oznaka A.7 Razvoj zračne luke Split (TEN-T sveobuhvatna mreža), Opis mjera nije obuhvaćeno: povezivanje zračne luke Split sa samim gradom Split (prilazni prometni pravci), poglavito s Gradskom lukom Split , poboljšanje, proširenje poveznih pravaca s okolnim mjestima (tamo gdje za to postoji potreba)</p>	<p>Opisi mjera u Strateškoj studiji/Glavnoj ocjeni su u skladu s opisom mjera u finalnom nacrtu Strategije.</p>

		<p>U dokumentu „Glavna ocjena za ekološku mrežu“, na str. A-61, oznaka M.11 Specijalizacija luke Split (RO-RO, putnički i krstarenje), Opis mjera nije obuhvaćeno: nadogradnja, proširenje i razvoj (bolja rješenja) prilaznih pravaca (cestovni i željeznički) trajektnoj luci Split (putnička luka), ne samo od/do zračne luke i autoceste A1, nego poglavito prilaznica u samom gradu gdje se stvaraju velike gužve (čepovi) upravo zbog nedovoljnog kapaciteta prilaznih prometnica do trajektne luke Split (čepovi nastaju za vrijeme turističke sezone). Adekvatno rješenje prilaznih prometnica u samom gradu, ne samo s ciljem izbjegavanja gužvi (stvaranja prometnih čepova), nego i kako bi se izbjegao prolaz/promet kroz centar grada Splita, s ciljem očuvanja kulturno-povijesne baštine grada Splita.</p>	<p>Opisi mjera u Strateškoj studiji/Glavnoj ocjeni su u skladu s opisom mjera u finalnom nacrtu Strategije.</p>
		<p>Kao mogući strateški projekti za razvoj i nadogradnju splitske Gradske luke, mogu se navesti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - izgradnja RO-RO putničkog terminala – Sjeverna luka - izgradnja višenamjenskog teretnog terminala – Sjeverna luka - izgradnja vanjskih vezova na lukobranu Gradske luke (koja je u tijeku) - izgradnja terminala Resnik - ostaje pitanje vojne luke Lora 	<p>Komentar se odnosi na Strategiju.</p>
		<p>Reorganizacijom, modernizacijom i nadogradnjom Sjeverne luke u Splitu (koja je luka za terete) neophodno je njeno povezivanje s kopnenim pravcima, koridorima TEN-T mreže.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju.</p>
		<p>U dokumentu „Glavna ocjena za ekološku mrežu“, na str. A-66, oznaka M.2 Provedba projekta</p>	<p>Opisi mjera u Strateškoj studiji/Glavnoj ocjeni su u skladu s opisom mjera u finalnom nacrtu</p>

		<p>„Autoceste mora“ (Motorways f the Sea), Opis mjera nije obuhvaćeno:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nadogradnja hrvatskih luka za prihvat Cruiser brodova ako za tim postoji potreba - nadogradnja, proširenje i razvoj (bolja rješenja) prilaznih pravaca (cestovni i željeznički) trajektnoj luci Split (putnička luka), ne samo od/do zračne luke i autoceste A1, nego poglavito prilaznica u samom gradu gdje se stvaraju velike gužve (čepovi tijekom turističke sezone) upravo zbog nedovoljnog kapaciteta prilaznih prometnica do trajektne luke Split. Adekvatno rješenje prilaznih prometnica u samom gradu, ne samo s ciljem izbjegavanja gužvi (stvaranja prometnih čepova), nego i kako bi se izbjegao prolazak kroz centar grada Split, s ciljem očuvanja kulturno-povijesne baštine grada Splita. - reorganizacija, modernizacija i nadogradnja Sjeverne luke u Splitu (koja je luka za terete) i obvezno njeno povezivanje s kopnenim pravcima, koridorima TEN-T mreže. - bolje povezivanje hrvatskih otok međusobno, kao i međunarodni prijevoz 	Strategije.
		Na str 37. vezano za Glavne prioritete cestovnog sektora, potrebno je u točki 4. iza riječi „smanjenje utjecaja na okoliš“, dodati „smanjenje emisija stakleničkih plinova“.	Tekst je izmijenjen sukladno komentaru.
		U prikazu 12. na str. 46., vezano za Pritiske, umjesto skraćenice „GHG“ staviti „staklenički plinovi“ ili dati kazalo skraćenica u dokumentu, a pod Utjecaji dodati; utjecaji na klimatske promjene.	Skraćenica je zamijenjena tekstem, a klimatske promjene su dodane i dodatno objašnjene.
		Na str. 47. termin „prognoza“ zamijeniti s terminom „projekcije“.	Izmijenjeno sukladno komentaru.

		<p>Na str. 54. i 55. mjeru 6a dopuniti s „prilagodba klimatskim promjenama“. Naime, sukladno EU strategiji prilagodbe klimatskim promjenama, kao i dokumentu Adapting infrastructure to climate change, koji razmatra problematiku prilagodbe prometne infrastrukture utjecajima vezanim uz klimatske promjene, zbog očekivanih klimatskih promjena i ekstremnih vremenskih događaja koji mogu dovesti do oštećenja prometne infrastrukture, sva prometna infrastruktura mora biti građena na način da je otporna na te utjecaje.</p>	<p>Opisi mjera u Strateškoj studiji/Glavnoj ocjeni su u skladu s opisom mjera u finalnom nacrtu Strategije.</p>
		<p>Na str. 69. uz ostale strategije s kojima ova Strategija treba biti usklađena je i Strategija održivog razvitka Republike Hrvatske, (NN, broj 30/09).</p>	<p>Odnosi se na Strategiju prometnog razvoja RH.</p>
		<p>Na str. 76. termin „plaća zagađivač“ zamijeniti s terminom „plaća onečišćivač“.</p>	<p>Izmijenjeno sukladno komentaru.</p>
		<p>Na str. 76. nije jasno kako je uspostavljen cilj za promet do 2020. godine smanjenje je emisija stakleničkih plinova do približno 20% ispod njihove razine iz 1990. godine. Smatramo da navedeni cilj nije realističan. Naime, cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova do 2020. godine za 20% ispod njihove razine iz 1990. godine je cilj za EU i to za sve emisije stakleničkih plinova. Projekcije emisija iz VI. Nacionalnog izvješća o promjeni klime pokazuju kako je prema scenariju „s mjerama“ i s dodatnim mjerama“ realno očekivati do 2020. godine porast emisija iz prometa, a pad nakon 2020. godine. Ono što se do 2020. godine može postići je ograničenje rasta emisija stakleničkih plinova. Navedeno se odnosi i na ciljnu vrijednost izraženu u Tablici 6 Definicija ciljeva i pokazatelja, na str. 79. vezano za</p>	<p>Cilj je preformuliran i dodatno pojašnjen.</p>

		cilj 6e. Smanjenje/ublažavanje utjecaja na okoliš	
		U Tablici na str. 108. vezano za Upravljanje gradskim, prigradskim i regionalnim prometom/Organizacija gradskog, prigradskog i regionalnog prometa, potrebno je dodati mjeru: Izgradnja infrastrukture/punionica za alternativna goriva.	Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja RH.
		U poglavlju 3.3. 1. nedostaju propisi EU vezano za o utvrđivanje standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila i osobna vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO2 iz lakih vozila i iz novih osobnih vozila i te EU strategija prilagodbe klimatskim promjenama, kao i dokument Adapting infrastructure to climate change, koji razmatra problematiku prilagodbe prometne infrastrukture utjecajima vezanim uz klimatske promjene.	Propisi su dodani.
		U poglavlju 3.3.2. nedostaje Zakon o zaštiti zraka („Narodne novine“, brojevi 130/11, 47/14) i Plan zaštite zraka, ozonskog sloja i ublažavanja klimatskih promjena u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2013. do 2017. godine („Narodne novine“, broj 139/13), koji propisuju mjere zaštite kvalitete zraka i smanjenje emisija stakleničkih plinova	Propisi su dodani.
		U dijelu koji se odnosi na Operativni program pored programa za period 2007.-2013., potrebno je navesti Program za period 2014.-2020., jer je u Tematskom cilju 7. kao investicijski prioritet navedena mjera: Developing and improving environmentally-friendly and low-carbon transport systems, including inland waterways and maritime transport, ports, multi-	Informacija o Operativnom programu za razdoblje 2014.-2020. je dodana, uz napomenu da je OP za konkurentnost i koheziju trenutno u procesu javne rasprave.

		modal links and airport infrastructure, in order to promote sustainable regional and local mobility.	
		U Poglavlju pod 4.1. Krična pitanja zaštite okoliša u Hrvatskoj, je potrebno navesti i klimatske promjene. Vezano za ciljeve zaštite okoliša na str. 108. nedostaju ciljevi koji se navode u Zakonu o zaštiti zraka, smanjivanje i sprečavanje onečišćenja zraka te ublažavanja i prilagodbe klimatskim promjenama.	Klimatske promjene su dodane u poglavlje 4.1.
		Iako se vezano za 4.2. Određivanje ciljeva zaštite okoliša, navode obveze prema međunarodnim ugovorima, npr., Kyotskom protokolu, smatramo da je specifično potrebno navesti smanjenje emisija stakleničkih plinova i prilagodbu klimatskim promjenama. Naime promet je, kao što se navodi u poglavlju, značajan izvor stakleničkih plinova te je taj sektor potrebno adekvatno pokriti s mjerama. Nadalje zbog očekivanih klimatskih promjena i ekstremnih vremenskih događaja koji mogu dovesti do oštećenja prometne infrastrukture, sva prometna infrastruktura mora biti građena na način da je otporna na te utjecaje.	Dodano je.
		U tabeli 20. Ciljevi i pokazatelji zaštite okoliša Strateške studije utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja RH, na str. 90. i u tabeli 64: Procedure praćenja učinaka na okoliš Strategije prometnog razvoja RH se vezano za emisije stakleničkih plinova pogrešno koristi termin odvodnja, umjesto smanjenje emisija. Pokazatelj od 20% odvodnje tj. smanjenja emisija se odnosi na cijelu EU u 2020. godini i na cjelokupnu emisiju, a ne samo na prometni sektor. Također u tabeli 63. kao pokazatelj za smanjenje emisija stakleničkih plinova	Tekst je izmijenjen u skladu s komentarom Cilj od 20% je preformuliran. Primjena sustava odvodnje je mjera prilagodbe (predložena od strane Jaspersa).

		se ne može koristiti: Primjena Sustava održive gradske odvodnje u novim i poboljšanim infrastrukturnim projektima.	
		Potrebno je u cijelom dokumentu ujednačiti termine, onečišćenje zraka i kvaliteta zraka, umjesto termina koji se koriste na pojedinim mjestima zagađenje zraka i kakvoća zraka.	Termini su ujednačeni sukladno komentaru.
		U Strateškoj studiji dana je pozitivna ocjena za Klimatske promjene: Općenito, ukupni utjecaji na kvalitetu zraka smatraju se pozitivnima uzimajući u obzir duh promicanja javnog prometa, željeznice, unutarnje i morske plovidbe te za emisije stakleničkih plinova tijekom faze izgradnje infrastrukturu	Procjena vezana uz klimatske promjene je izmijenjena.