TABLICA 1.

	IME I PREZIME ČLANA ZAINTERESIRANE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
Pregled primjedbi, prijedloga i mišljenja zaprimljenih tijekom postupka SPUO i vezani odgovori				
1	**Vesna Trboje vić**	(dopis od 5.12.2016.)	Mišljenje člana Stručnog povjerenstva iz područja upravljanja vodama. Na prvoj sjednici Stručnog povjerenstva koja je održana 4.11.2016. dala sam slijedeće primjedbe: 1. Da je u Stratešku studiju potrebno uvrstiti i poglavlje o usklađenosti ovog Plana s Planovima i Programima koji su u završnoj fazi donošenja npr. Izmjene i dopune Prostornog plana Grada Zagreba te da je potrebno u Stručno Povjerenstvo imenovati i člana iz Grada Zagreba. 2. Da je planiranje zatvorenog sustava odvodnje pozitivna karakteristika ovoga plana i to na dionicama koje prolaze kroz područja posebne zaštite voda. 3. Da je potrebno i na razini ovog plana definirati monitoring voda na načelnoj razini. 4. Da je potrebno Plan i stratešku studiju analizirati paralelno, a ne samo stratešku studiju. Budući da su navedene primjedbe odgovorene i da je Strateška studija dopunjena na odgovarajući način istu ocjenjujem cjelovitom i stručno utemeljenom.	**Primjedbe su prihvaćene.**
2	**Branka Seiter**	Ministarstvo kulture (dopis od 17.11.2016.)	Uvidom u dostavljenu stratešku studiju utjecaja na okoliš za Masterplan razvoja prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb – Karlovac utvrđeno je da je ista izrađena u skladu s propozicijama zaštite kulturnih dobara i zahtjevima posebnih propisa iz djelokruga zaštite i očuvanja kulturnih dobara prema Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara RH te se može donijeti mišljenje o cjelovitosti u stručnoj utemeljenosti Strateške studije.	**Nema primjedbi.**
3	**Mladen Lončarić**	Grad Jastrebarsko (dopis od 08.11.2016.)	Dostavljam Vam primjedbe na tekst nacrta Strateške studije o utjecaju Masterplana razvoja prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb-Karlovac na okoliš: - na str.27, točka 2.3.2. Pregled prostornih planova JLS, Grad Jastrebarsko, treba izmijeniti dužinu nerazvrstanih cesta u Jastrebarskom: dužina je 246,1 km (umjesto 192,1 km) - na str.27, točka 2.3.2. Pregled prostornih planova	- **Primjedba je prihvaćena** te je navedena dužina nerazvrstanih cesta. - **Primjedba je prihvaćena** te je prostorno planska dokumentacija dopunjena zadnjim

	IME I PREZIME ČLANA/ ZAMJENE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
			JLS, Grad Jastrebarsko, treba dodati još dva broja Službenog vjesnika (ne glasnika!) Grada Jastrebarskog: br. 1/16 i 2/16 - na str.151, točka 12.1. Propisi, Prostorno planiranje, stavak 7. Prostorni plan uređenja grada Jastrebarskog, treba dodati još dva broja Službenog vjesnika (ne glasnika!) Grada Jastrebarskog: br. 1/16 i 2/16 - na str.151, točka 12.1. Propisi, Vode, stavak 2. Zakon o vodama, treba dodati još jedan broj NN: br. 63/11 - na str.152, točka 12.1 Propisi, Bioraznolikost, stavak 6. Zakon o prostornom uređenju: treba samo br. 153/13 (sve ostalo je Zakon koji više ne vrijedi) - na str.152, točka 12.1. Propisi, Bioraznolikost, treba dodati 2 nova stavka: Zakon o zaštiti okoliša (NN br.80/13, 153/13 i 78/15) i Zakon o održivom gospodarenju otpadom (NN br.94/13) Osim ovih korekcija, ponavljam i zahtjev Grada Jastrebarskog za korekcijom naplate (pomak naplatnih kućica ili drukčiji model naplate), kako bi i stanovnici Jastrebarskog, kao i stanovnici ostalih gradova Zagrebačke županije, mogli koristiti autocestu do Zagreba besplatno. Taj bi se zahtjev mogao uklopiti u Specifični cilj SC2 (str. 2 Mišljenja).	brojevima. - **Primjedba je prihvaćena.** Zakonski propisi su dopunjeni zadnjim brojevima izmjena i dopuna uz napomenu da Izmjene i dopune Zakona o vodama (NN br. 63/11) ne važe. Svi čvorovi u Masterplanu za ovu dionicu, postojeći i planirani su usklađeni s Prostornim planovima općina, gradova i Prostornim planovima županija. Tako je čvor Stupnik i novi čvor Karlovac u potpunosti usklađen s planovima, novo planirani čvor Ašpergeri je preuzet iz rješenja novog obilaznog prstena oko grada Zagreba (kao i interregionalni čvor Horvati), a svi postojeći čvorovi su usklađeni s planovima. Jedino kod čvora Jastrebarsko je MP predložen novi položaj čvora, (koji nije trenutno u prostornom planu), koji je pomaknut 300-njak metara od starog prema Karlovcu, iz razloga što je postojeći čvor izveden u skučenim uvjetima današnje poslovno-radne zone i neadekvatnog položaja naplate. Neke rampe ne osiguravaju potrebne prometno sigurnosne elemente odvijanja prometa. Prijedlog pomaka lokacije čvora vezan je i za

	DIO I. PREPISKE ILI ČLAN IV. ZAKONA	USLUŽNI UDJEL	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
				planirani razvoj i proširenje poslovne zone (bolja povezanost prometne mreže unutar zone na autocestu), kao i varijantnim rješenjem nove željezničke pruge visoke učinkovitosti Zagreb – Rijeka. Svi čvorovi su tako postavljeni da imaju optimalni pristup na druge prometnice.
4	**Ljiljana Bošnjak**, dipl.ing. arh.	Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja (dopis od 31.1.2017)	Ovo je tijelo zaprimilo dana 20.11.2016.g. zapisnik održane 2. Sjednice Savjetodavnog stručnog povjerenstva od 11.11.2016.g., u kojem su sadržane ranije dane primjedbe na elaborat Studije, te naknadno dana obrazloženja izrađivača studije na dane primjedbe. Dopisom tajnika Povjerenstva zaprimljenim putem elektroničke pošte dana 20.12.2016. dane su informacije da je na stranicama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (MMPI), e-savjetovanja, objavljena sva potrebna dokumentacija, te da je u medijima objavljena i obavijest o početku javne rasprave SPUO, a javna rasprava održana je u MMPI dana 29.11.2016. u 13,30 sati. Dane su i poveznice na objavljene dokumente „Javnog savjetovanja o Strateškoj procjeni utjecaja na okoliš za Masterplan razvoja prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb – Karlovac" objavljene na poveznicama središnjeg državnog portala za savjetovanja sa zainteresiranom javnošću e-Savjetovanja. Uvidom u naknadno dopunjeni elaborat Studije za SPUO o utjecaju Masterplana razvoja prometne infrastrukture na relaciji AC Zagreb_Karlovac na okoliš, iz listopada 2016.g, izrađenoj po tvrtki Oikon d.o.o., Zagreb, objavljen na središnjem državnom portalu (gore navedeno), razvidno je da je elaborat Studije dopunjen po ranije danim primjedbama, odnosno da su dana obrazloženja na usvojene, djelomično usvojene primjedbe te na primjedbe koje nisu usvojene, a koje su se primjedbe u glavnini odnosile na poglavlja Studije 2.3. Odnos plana i prostorno planske dokumentacije, te na dio poglavlja 11. Sažetak (točka 11.2.) kojim je obrazložena	**Primjedba je prihvaćena.** U Poglavlju 2.3., Zaključak te tekstu poglavlja 11. Sažetak, 11.2. Prostorno-planski dokumenti navedeno je da Prostornim planom Grada Zagreba nije planiran čvor Horvati, a jesu planirani čvorovi Stupnik i Ašpergeri.

	TEKST IZVJEŠĆA MP-A ČLAN-A V. IZMJENE MPP	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	OBRAZLOŽENJE/KOMENTAR
			uskladenost plana odnosno zahvata sa pojedinim prostornim planovima, te potreba izmjene preostale prostorno-planske dokumentacije za potrebe budućeg provođenja zahvata u prostoru. U odnosu na dopunjeni elaborat studije, naglašava se da se elaboratom navedena potreba izmjena i dopuna prostornih planova (točka 2.3. Zaključak), u odnosu na prometne čvorove u dvije razine, odnosi poglavito na Prostorni plan grada Zagreba kojim u ovom trenu nije planiran čvor Horvati, a jesu planirani čvorovi Stupnik i Ašpergeri. S tim u svezi potrebno je korigirati tekst poglavlja 2.3., Zaključak, odlomak 4. Teksta Zaključka, te tekst poglavlja 11. Sažetak, 11.2. Prostorno-planski dokumenti, poglavlje 2 teksta. Ovo tijelo, u dijelu svoje nadležnosti, nema daljnjih primjedbi u ostalom dijelu dopunjenog elaborata Studije, za koju je Povjerenstvo na 2. Sjednici jednoglasno zaključilo da je opravdana i stručno utemeljena.	
5		Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja (dopis od 08.3.2017., zaprimljen u MMPI 13.03.2017.) Potpisnik načelnica sektora	Nastavno na zahtjev za mišljenjem na sadržaj Strateške studije utjecaja na okoliš za Masterplan razvoja prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb-Karlovac i nacrt Masterplana razvoja prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb-Karlovac, sukladno čl.15. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (NN, 64/08), uz koji je dostavljen elektronski oblik dokumentacije izrađene po tvrtki „Oikon d.o.o.", Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, voditelj projekta Željko Koren, dipl.ing.građ., od prosinca 2016.g., obavještavamo vas da podržavamo predmetnu Stratešku studiju utjecaja na okoliš za Masterplan razvoja prometne infrastrukture, odnosno predmetni Masterplan. Nadalje, napominje se da se elaboratom navedena potreba izmjena i dopuna ostalih prostornih planova u točki 2.3. Zaključak, u odnosu na prometne čvorove u dvije razine, odnosi poglavito na Prostorni plan grada Zagreba kojim u ovom trenu nije planiran čvor Horvati. Također, u odnosu na točku 2.3.2. Pregled prostornih planova jedinica lokalne samouprave, Prostorni plan uređenja Grada Karlovca, napominje se da se istim planira čvor „Selce" na lokaciji zahvatom planiranoga čvora "Karlovac". Kako zahvat Masterplana završava nakon prvog planiranog čvora na ulazu u grad Karlovac a na mjestu sadašnjeg čvora u km 38,87	**Primjedba je prihvaćena.** U poglavlju 2.3. je navedeno da se Prostornim planom uređenja Grada Karlovca planirani čvor Selce nalazi na lokaciji zahvatom planiranoga čvora Karlovac. Zahvat Masterplana završava nakon prvog planiranog čvora na ulazu u grad Karlovac u km 38,87 (planirani čvor Jelsa nije u obuhvatu predmetnog Masterplana).

	IME I PREZIME ILI ČLANA ZAJEDNICE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	OBRAZLOŽENJE
			(planirani čvor Jelsa nije u obuhvatu predmetnog Masterplana), zahvat se može smatrati uskladenim s PPUG Karlovca, uz iznimku da naziv čvora („Karlovac") treba prilagoditi planskom („Selce"). Sukladno tome treba korigirati tekst zadnjeg četvrtog odlomka poglavlja, str.29. Također, u Zaključku poglavlja, str.30., u odnosu na treću rečenicu poglavlja, napominje se da se u obuhvatu Prostornog plana uređenja grada Karlovca nalazi samo čvor „Karlovac" koji se planira na istoj lokaciji pod nazivom „Selce". Ostali čvorovi su izvan obuhvata tog plana. U ostalom dijelu dokumentacije ovo tijelo u okviru svog djelokruga nema primjedbi.	
6		Ministarstvo zdravstva (dopis od 21.11.2016)	U strateškoj studiji je naglašeno da dvije trećine površinskih vo stanju, zrak je značajno onečišćen u rubnim dijelovima, stanje otpad stanje buke na predmetnoj dionici relativno dobro. Realizacijo aspekta stanovništva i zdravlja ljudi biti će omogućeno ostvari prometa na relaciji Zagreb-Karlovac uz istovremeno restrukt prijevoza. Pregledom dostavljene dokumentacije ovo ministarstvo za procjene utjecaja na okoliš za Masterplan razvoja prometne infrastr Zagreb-Karlovac, daje pozitivno mišljenje.	**Nema primjedbi.**
7	**Ana Barišić**	(mail od 5.12.2016)	Inače, gledam sad na našim web stranicama dokumente koje ste objavili vezano uz SPUO i vidim da niste objavili Odluku o sadržaju Strateške studije i Odluku o početku Javne rasprave, pa dajte to objavite. Kad završi javna rasprava, objavite još i • Stratešku studiju o utjecaju na okoliš • Ne - tehnički sažetak Strateške studije o utjecaju na okoliš • Mišljenje Ministarstva zaštite okoliša i prirode o provedenom postupku SPUO • Završno izvješće o provedenom postupku SPUO	**Nema primjedbi.**
8	**Sonja Pelicarić**	Ministarstvo turizma (dopis od 5.12.2016)	Sektor turizma podupire donošenje Masterplana kao dokumenta koji doprinosi infrastrukturnoj povezanosti i dostupnosti turističkih destinacija kao bitnoj sastavnici razvoja turizma Republike Hrvatske. Ovaj dokument je posebno značajan jer se odnosi na najprometniju dionicu autoceste prema jadranskim županijama koja će prijeći granicu nosivosti odnosno saturaciju prometa u ljetnim turističkim mjesecima (prema Analizi stanja iz Masterplana). Budući da je za razvoj turizma bitna i relacija Zagreb – Bosiljevo (radi razdvajanja prometa na toj lokaciji), bilo bi zanimljivo u Masterplanu vidjeti kako	Prema projektnom zadatku ovaj Masterplan je obuhvaćao samo dionicu Zagreb–Karlovac, iako je prometno gledano, bitnija relacija Zagreb-Bosiljevo. Stoga se kroz izradu samog Masterplana razmatrala i dionica do Bosiljevog kao logična prometno-funkcionalna cjelina, ali kako je

	TOČKA PRIJEDLOGA MP ČLANA AKTA ZAMJENE	INSERT UČINA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
			projekcija povećanja prometa do 2030. i dogradnja u šesterotračni dio autoceste Zagreb –Karlovac utječe na nastavak prometa do čvorišta Bosiljevo u ljetnim mjesecima pod pritiskom turističke sezone. Masterplan je opširan dokument koji je detaljno obradio sve teme koje su relevantne za dokument uključujući izračun prometne saturacije na temelju prometnog modela, upravljanje sigurnošću prometa, nadzora prometa, usporedbe sa željezničkim prometom, sustav naplate cestarine (iako za sada bez odluke na nacionalnom nivou). Slažem se sa slijedećim navodima koji su bili tema rasprave na sjednici Povjerenstva: - U Masterplanu niti u Studiji, ne treba navoditi dokumente koji su u procesu donošenja iz evidentnog razloga jer nisu na snazi pa je svaka poveznica na te dokumente upitna - Mjere zaštite okoliša koje su navedene u Studiji, a za koje je zaključeno da su na projektnoj razini, potrebno je svesti na nekoliko načelnih mjera bez pretjeranih zahtjeva (npr. arheološko rekogniscirane cijele trase), kako se ne bi opteretili dokumenti Studije utjecaja na okoliš koji će biti rađeni za svaki projekt Varijantna rješenja novih čvorova, koje su tražili neki članovi Povjerenstva, smatram da nije moguće razraditi u Studiji jer između ostalog ovise ne samo o prostornom planiranju nego i o budućem sustavu naplate cestarine, što u ovom trenutku nije moguće predvidjeti.	projektni zadatak bio do Karlovaca tako su onda i prezentirani rezultati i materijali kroz Masterplan. PGDP (2015.) na čvoru Karlovac je oko 29200 vozila u oba smjera, s izlaskom od 4200 vozila. Nadalje PGDP na čvoru Bosiljevo 2 iznosi 23400 vozila u oba smjera i oko 6700 vozila koja se odvajaju prema Splitu. U svakom slučaju bolje bi bilo da je Masterplan bio definiran od Zagreba do Bosiljeva (što pokazuju i prometna istraživanja), ali projektni zadak nije bio tako koncipiran. Tu postoji i drugi problem zašto je to tako, a to je vrlo zahtjevna dionica od Karlovca do Bosiljeva s ogromnim vijaduktima i mostovima poslije Karlovca te tunelom što na toj dionici zahtijeva dodatno vrlo velike troškove u slučaju proširenja autoceste (tehnički zahtjeva dijelove nove trase autoceste). U ovom trenutku investitor je procijenio da se u tom slučaju ne bi možda postigla potrebna opravdanost, te se ne bi moglo osigurati sufinanciranje izgradnje iz sredstava EU ni prve dionice do Karlovca koja je ipak trenutno, a i prema planskim pokazateljima razvoja i elementima

	IME I PREZIME ČLANA/ZAMJENE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
				zaštite okoliša, najkritičnija (ovo je najstarija dionica autocesta u državi). Takav plan razvoja autoceste na neki način potvrđen je i od strane Jaspersa, prihvaćanjem dokumenta MP. Mjere zaštite okoliša u Strateškoj studiji su revidirane.
		Ministarstvo turizma (dopis od 23.02.2017., zaprimljen u MMPI 28.02.2017.) Potpisnik ministar	VEZA: Vaš dopis Klasa: 351-01/16-01/41, Urbroj: 530-05-3-1-1-17- Budući da je Ministarstvo turizma svojim predstavnikom sudjelovalo stručnog povjerenstva za Stratešku procjenu utjecaja na okoliš za Mas očituje da nema primjedbi na dokumente Strateška studija i Masterplan	**Nema primjedbi.**
9	**Željko Krevzelj**	Uprava za klimatske aktivnosti, održivi razvoj i zaštitu zraka, tla i mora (mail od 5.12.2016)	Temeljem Vašeg zahtjeva i mog maila u prilogu, kao i dopisa koji je otišao prema Vama, želio bih napomenuti kako sam svoje mišljenje kao član ispred Uprave za klimatske aktivnost, održivi razvoj i zaštitu zraka, tla i mora predao kolegici Tanji Šinko, također članici, ali ispred Uprave za procjenu utjecaja na okoliš i održivo gospodarenje otpadom , koja je sudjelovala na radu sjednice s komentarima od obje Uprave.	Primjedbe (u nastavku) dostavljene po članici povjerenstva Tanji Šinko su prihvaćene.
10	**Tanja Šinko,** dipl. ing. biol.		U strateškoj studiji je obrađen utjecaj na klimatske promjene, ali nije odgovarajuće obrađena problematika prilagodbe klimatskim promjenama. U strateškoj studiji je dan pregledan prikaz očekivanih klimatskih promjena, te su u sklopu poglavlja *3 PODACI O POSTOJEĆEM STANJU OKOLIŠA I MOGUĆI RAZVOJ OKOLIŠA BEZ PROVEDBE*	**Primjedbe su prihvaćene.** Mjere prilagodbe klimatskim promjenama detaljnije razrađene i uključene u poglavlje 6. VJEROJATNO

	INDEX PRIJEDLOG MIŠLJENJA U ZAKONU	DISTRIKT UČINA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
			PLANA; 3.2.Klima i klimatske promjene prepoznati negativni utjecaji do kojih može doći uslijed klimatskih promjena i navedene su dvije mjere zaštite kojim se predmetni zahvat može osnažiti i učiniti otpornijim na klimatske promjene. Međutim, u sklopu poglavlja 6 VJEROJATNO ZNAČAJNI UTJECAJI NA OKOLIŠ nisu obrađeni utjecaji klimatskih promjena na zahvat, te u poglavlju 8 MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA I PROGRAM PRAĆENJA nisu navedene mjere prilagodbe klimatskim promjenama (čak ni one mjere koje su navedene u sklopu poglavlja 3.2. „...*Stoga se kao mjera prilagodbe preporuča kod odabira asfalta i asfaltnog veziva uzeti u obzir očekivane temperature u budućnosti, koje se sa velikom sigurnošću mogu projicirati za buduću klimu. Što se tiče erozije, odnosno odrona tla, geotehničkim istražnim radovima će se trebati utvrditi kritična područja i definirati odgovarajuća tehnička rješenja i mjere zaštite, posebice u pogledu oborina ekstremnog intenziteta...*“). Skrećemo pažnju i preporučamo prilikom prepoznavanja negativnih utjecaja klimatskih promjena na zahvat i prilikom određivanja mjera prilagodbe na klimatske promjene koristiti Smjernice koje je izradila Europska komisija - *Smjernice za uključivanje klimatskih promjena i bioraznolikosti u stratešku* procjenu utjecaja na okoliš (*Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment*) koje su dostupne na sljedećoj mrežnoj stranici: (http://www.mzoip.hr/hr/klima/zastita-klime.html). Smjernicama su između ostalog i razrađena pitanja kako klimatske promjene mogu utjecati na implementirani plan i program. Također kao dodatnu literaturu predlažemo mrežne stranice Europske komisije koje se bave problematikom strateške procjene utjecaja na okoliša vezane uz sektor prometa: • Strategic Environmental Assessment of Transport Corridors: Lessons learned comparing the methods of five Member States - Executive summary (pdf ~600/50K) - 2001 • Strategic Environmental Assessment in the Transport Sector: An Overview of legislation and practice in EU Member States - Executive	ZNAČAJNI UTJECAJI NA OKOLIŠ te poglavlje 8 MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA I PROGRAM PRAĆENJA.

	[illegible]	[illegible]	PRIMJEDBA	ODGOVOR/OBRAZLOŽENJE
			summary (pdf ~610/80K) - 2001	
		Ministarstvo zaštite okoliša i energetike (dopis od 31.03.2017., zaprimljen u MMPI 20.04.2017) Potpisnik ministar	Ministarstvo zaštite okoliša i energetike (dalje u tekstu: Ministarstvo) zaprimilo je u postupku javne rasprave vaš zahtjev (KLASA: 351-01/16-01/41; URBROJ: 530-05-3-1-1-17-38) za davanje mišljenja na Stratešku studiju utjecaja na okoliš (dalje u tekstu: Strateška studija) i Nacrt prijedloga Masterplana razvoja prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb - Karlovac (dalje u tekstu: Masterplan). Nakon obavljenih konzultacija unutar Ministarstva očitujemo se na predmetnu dokumentaciju kako slijedi. Plan treba nadopuniti na slijedeći način: u dijelu A Detaljna analiza sadašnjeg stanja i prometna analiza u poglavlju 3.3.2.2. Položaj dionice u odnosu na ekološku mrežu Natura 2000, treba u zagradi uz broj narodnih novina u kojima je objavljena Uredba o ekološkoj mreži dodati broj 105/15. U dijelu C Identifikacija ciljeva, mjera i aktivnosti/baza projekata, na više mjesta u tekstu se navodi „mišljenje o usklađenosti s ekološkom mrežom11. Predlažemo da se umjesto tog naziva koristi naziv „mišljenje o prihvatljivosti za ekološku mrežu". U Strateškoj studiji, prilikom razrade poglavlja 6. Vjerojatno značajni utjecaji na okoliš u Pregledu utjecaja na okoliš, izrađivač bi trebao u specifičnim ciljevima i mjerama ugraditi prijedloge mjera kojima će se poticati: - Intermodalnu promjenu teretnog i putničkog prometa, - Eko-vožnje, - Korištenje alternativnih goriva u prometu. Strateška studija trebala bi uzeti u obzir Zakon o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva („Narodne novine", broj 120/16), a skrećemo pozornost i na Nacionalni okvir politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu koji je u završnoj fazi usvajanja na Vladi RH. Nacionalnim okvirom politike će u potpunosti biti zadovoljeni zahtjevi prenošenja odredbi Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. godine o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva („Službeni list", broj 307, 28. listopada 2014. godine). Postojeće stanje prometnog sustava nije na zadovoljavajućoj razini, te je potrebno ulaganje u razvoj infrastrukture i organizacijskog	Primjedba prihvaćenja u knjizi A. dodano NN 105/15 str. 115. Primjedba prihvaćenja u knjizi C tekst zamijenjen s prijedlogom „mišljenje o prihvatljivosti za ekološku mrežu" str. 378, 379, 383, 387 i 388 Navedeno je sastavni dio Masterplana te je u strateškoj studiji obrađeno, prije svega kroz SC4 – Podići razinu usklađenosti standarda zaštite okoliša i energetske učinkovitosti na dionici Zagreb - Karlovac s EU standardima s ciljem smanjenja prijetnji po okoliš, biljne i životinjske vrste te zdravlje stanovništva. Intermodalna promjena teretnog i putničkog prometa je predviđena, a u kasnijoj fazi ovisi o sustavu naplate. Iako u fazi izrade Strateške studije Zakon o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva („Narodne novine", broj 120/16) nije bio usvojen, Masterplanom je predviđena infrastruktura za alternativna goriva u smislu punionica električnih automobila na pratećim uslužnim objektima autoceste. Traženo je navedeno u knjizi C

	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
			aspekta prometnog sustava na području obuhvata Masterplana. Područje alternativnih goriva i pripadajuće infrastrukture u prometu, sjecište su niza politika, kao što su prometna i energetska politika, politike smanjenja ugljičnog otiska, politika prostornog planiranja i porezna politika, za čiju su provedbu nadležna različita tijela državne uprave i jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave. Neophodno je da Masterplan na području obuhvata uključi i ulaganje u razvoj minimalne infrastrukture te organizacijskog aspekta prometnog sustava za opskrbu prometnih sredstava na električnu energiju, biogoriva, stlačeni i ukapljeni prirodni plin, što proizlazi iz ciljeva i mjera utvrđenih u Nacionalnom okviru politike za uspostavu infrastrukture i razvoj tržišta alternativnih goriva u prometu. Osobito je to važno za razvoj infrastrukture za punjenje električnih vozila kao mjere poticanja prihvaćanja električnih vozila čije je tržište u značajnom porastu. Kao dodatnu literaturu predlažemo mrežne stranice Europske komisije koje se bave problematikom strateške procjene utjecaja na okoliša vezane uz sektor prometa: - Strateaic Environmental Assessment of Transport Corridors: Lessons leamed comparing the methods of five Member States - Executive summarv (pdf -600/50K) - Strategic Environmental Assessment in the Transport Sector: An Overvievv of legislation and practice in EU Member States - Executive summarv (pdf ~610/80K). Najnovije izvješće Europske agencije za okoliš „Climate change, impacts and vulnerability in Europe" dostupno je na sljedećoj poveznici: http://www.eea.europa.eu/publications/climate-change-impacts-and-vulnerabilitv-2016. Izvješće sadrži ocjene pokazatelja prošlih i predviđenih klimatskih promjena te njihovih utjecaja na ekosustave i društvo. U izvješću se razmatra osjetljivost okoliša na utjecaje klimatskih promjena te razvoj politika prilagodbe, kao i već postojeće komplementarne baze podataka i znanja.	Knjiga C. Uz dostupnost javnog prijevoza putnika koji smanjuje energetsku potrošnju po prevezenom putniku, potrebno je i unaprjeđenje razdiobe vidova prometa u korist javnog prijevoza i ekološki prihvatljivih i alternativnih vidova. Pri tome treba poticati i razvijati projekte punionica električnih automobila na pratećim uslužnim objektima autoceste. Takove projekte koncesionar nastoji pokrenuti s nacionalnom energetskom tvrtkom, a kao pogodne lokacije potrebno je ispitati PUO uz autocestu. Navedeno ima za cilj smanjenja potrošnje goriva eliminacijom uskih grla te smanjenja potrošnje fosilnih goriva sustavom javnog gradskog prijevoza. SC4 – Podići razinu usklađenosti standarda zaštite okoliša i energetske učinkovitosti na dionici Zagreb - Karlovac s EU standardima s ciljem smanjenja prijetnji po okoliš, biljne i životinjske vrste te zdravlje stanovništva Bijela knjiga - Inicijative za postizanje ciljeva 7. EU okvir za korisnike 'punjenja' (punjači za električna vozila) u cestovnom gradskom prijevozu Strategija prometnog razvoja Opći cilj - Postizanje učinkovitog i održivog prometnog sustava na teritoriju Republike Hrvatske Operativni program Konkurentnosti i kohezija 2014. – 2020. Prioritetna os 7. Povezanost i mobilnost Glavni prioriteti financiranja - unaprijediti cestovnu mrežu TEN-T i pristup cestovnoj mreži TEN-T (EFRR); - povećati broj prevezenih

	IME I PREZIME ČLANA/ ZAMJENE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
				putnika u javnom gradskom prijevozu (Kohezijski fond); Specifični ciljevi 7a - Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T (specifični prioritet) - sekundarni popis: treći prometni trak dionice Zagreb–Karlovac 7a1 Unaprjeđenje cestovne TEN-T mreže i pristupa TEN-T cestovnoj mreži (specifični cilj je trajanje cestovnog putovanja na obuhvaćenim glavnim uskim grlima u minutama) 7b - Poboljšavanje regionalne mobilnosti povezivanjem sekundarnih i tercijarnih čvorišta s infrastrukturom TEN-T-a, uključujući multimodalna čvorišta (specifični prioritet) Strateški plan ministarstva zaštite okoliša i prirode 2015 - 2017. - opći ciljevi zaštititi okoliš i klimu program mjera za smanjenje emisija iz prometa Elementi aktivnosti energetske učinkovitosti predstavljaju uštedu električne energije potrebne za rasvjetu dionice kao i proizvodnju električne energije iz obnovljivih izvora. Cestovna rasvjeta postavlja se u zonama povećane opasnosti zbog poboljšanja sigurnosti vožnje. Kod cestovne rasvjete mora se predvidjeti da se intenzitet osvijetljena veže, osim uz prirodnu osvijetljenost okoline, također i za prometno opterećenje, čime uvelike unosi uštedu u potrošnji el. energije. Iz tog razloga predlaže se prelazak na cestovnu rasvjetu u LED tehnologiji. LED tehnologija, kao jedna od energetski učinkovitijih tehnologija, mogla bi teoretski uštedjeti do 50 posto potrošnje električne

	IME I PREZIME ČLANA / ZAMJENE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
				energije potrebne za rasvjetu. Dodatno, sve prometnice ne zahtijevaju istu razinu rasvijetljenosti tijekom noći. Uvođenjem sustava regulacije rasvjete moguće je optimizirati javnu rasvjetu prema varijabilnim zahtjevima vremena i prostora. Tako je moguće u kasnim noćnim satima smanjiti razinu osvijetljenosti prometnica. Uz povećanje energetske učinkovitosti potrebno je voditi računa i o svjetlosnom zagađenju. Dodatne mogućnosti povećanja energetske učinkovitosti su opremanje pratećih uslužnih objekata (PUO) na dionici obnovljivim izvorima električne energije te građenje standardiziranih punionica za električne / hibridne automobile. Aktivnost je moguće integrirati u aktivnost proširenja kapaciteta autoceste no žurna provedba je poželjna i ne stvara velike troškove uslijed mogućih izmještanja provedbom navedene aktivnosti. Provedba aktivnosti uključuje: • izrada natječajne dokumentacije • ugovaranje radova i nadzora • provedba projekta • uporabna dozvola • izvještaj o provedbi projekta Dodatne usluge pratećih uslužnih objekata (PUO) su ograničene na postojećem sustavu naplate cestarine. Autocesta, kao i PUO dostupni su korisnicima autoceste i pri tome obavljaju samo dio mogućih usluga. Korištenjem drugačijeg načina naplate cestarine, npr. Vinjeta postoji mogućnost otvaranja PUO svim korisnicima pa i onima koji nisu korisnici autoceste. Naime takovim pristupom

	IME I PREZIME ČLANA/ ZAMJENE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
				nije potrebno zapriječiti pristup PUO na dionici, odnosno autocesti. Uz potencijal PUO Draganić u ugostiteljskoj i turističkoj ponudi postoji mogućnost uređivanja dijela parkirnih površina za potrebe stajališta javnog prijevoza putnika te korištenje dijela kapaciteta parkirališta (uz moguće dogradnje) za Park and Ride terminale. Provedba aktivnosti daje izravne koristi na povećanje mobilnosti dostupnosti, stimuliranje tržišta na povećanje ponude usluga javnog prijevoza putnika te povećanje prihoda PUO i dodatna ugostiteljska i turistička ponuda. Provedba aktivnosti uključuje primjenu novog načina naplate cestarine, prenamjenu dijela površina POU u stajališta javnog prijevoza putnika i Park and Ride terminale, nabavu opreme i informiranje korisnika. Aktivnost je u niskoj razini pripreme te nema tehničke dokumentacije. A preduvjet njegova pokretanja je izmjena sustava naplate cestarine.
11	**Mirjana Vrabec Bistrović**, dipl. ing. agr.	Ministarstvo poljoprivrede (dopis od 5.12.2016. i 26.1.2017)	Načelno se primjedba odnosi na potrebu sažetog opisa/objašnjenja samog zahvata u prostoru, kao razvojnog poboljšanja postojeće trase dijela autoceste u uvodnom dijelu Nacrta same Strateške studije. Pod poglavlje 2.2. Odnos sa drugim odgovarajućim planovima… dodati i Program ruralnog razvoja. Pod poglavlje 6. Vjerojatno značajni utjecaj na okoliš, 6.3 Specifični cilj SC2. Tlo i poljoprivreda, dodati prenamjenu poljoprivrednog zemljišta odnosno na bonitet, kao negativan utjecaj, zbog oštećenja poljoprivrednog zemljišta gubitkom njegova resursa. Dodati i pozitivan utjecaj zahvata i razvojnih mjera na tlo / poljoprivredno zemljište. Podpoglavlje 6.3.Specifični cilj SC3. obraditi posredan i neposredan utjecaj zračno prenosivih zagađenja na tlo / poljoprivredno zemljište.	**Primjedbe su prihvaćene.** Uz napomenu da je posredan i neposredan utjecaj zračno prenosivih onečišćenja na tlo / poljoprivredno zemljište uključen u tekst u poglavlju 6.3. – **SC2** jer je cilj SC3 u poglavlju 6.4. a u njega se tražena dopuna ne može uklopiti.

	IME I PREZIME ČLANA / ZAMJENE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
			Pod Podpoglavlje 8.1. Mjere zaštite okoliša, za Tlo i poljoprivredu, dodati, razmotriti mogućnost sadnje nasada, kao zaštitne barijere od zračno prenosivog zagađenja tla, u dijelu intenzivno korištenih poljoprivrednih površina za poljoprivrednu proizvodnju uz trasu autoceste. Pod Poglavlje 12. nije navedena Legislativa i literatura za područje Tla/ poljoprivredno zemljište „Zakon o poljoprivrednom zemljištu („Narodne Novine," broj; 39/2013. i 48/2015.)". Pravilnik o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne Novine, broj, 09/2014.)	
		Ministarstvo poljoprivrede (dopis od 13.03.2017., zaprimljen u MMPI 24.04.2017.) Potpisnik ministar	Temeljem Zakona o poljoprivrednom zemljištu („Narodne 48/15.) na Stratešku studiju utjecaja na okoliš za Masterp infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb-Karlovac i Nacrt Masterp infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb- Karlovac nemamo primjed uskladene mjere zaštite okoliša za Tlo i poljoprivredu.	**Nema primjedbi.**
12	mr.sc. **Jelena Čanik,** dipl.ing. met	Primorsko-goranska županija (dopis od 5.12.2016.)	Očitovanje vezano na Masterplan razvoja prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb – Karlovac i Stratešku studiju dostavljano je od strane članice Povjerenstva doc. dr. sc. Koraljke Vahtar – Jurković, kojoj sam u Povjerenstvo imenovana kao zamjenica.	**Nema primjedbi.**
13	doc. dr. sc. **Koraljka Vahtar – Jurković**	(dopis od 6.12.2016.)	Strateška studija utjecaja na okoliš ovoga Plana je cjelovita i stručno utemeljena jer ima sve propisane dijelove i na odgovarajući način je prepoznala moguće utjecaje Plana na okoliš te ponudila odgovarajuće mjere zaštite i program praćenja stanja okoliša.	**Nema primjedbi.**
		Općina Stupnik (dopis od 15.03.20	- suglasni smo s dostavljenom Strateškom studijom o utjecaju na okoliš Maste	**Nema primjedbi.**

	IME I PREZIME ČLANA/ ZAMJENE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
		17., zaprimljen u MMPI 16.03.2017.) Potpisnik viši savjetnik		
14	**Tomislav Fratrić**	Zagrebačka županija (dopis od 6.12.2016.)	Temeljem Vašeg zahtjeva (od 5. prosinca 2016. godine) za dosta cjelovitosti i stručnoj utemeljenosti Strateške studije za Masterplan relaciji autoceste Zagreb - Karlovac ovim putem se, kao član povjerenstva očitujem da je predmetna strateška studija cjelovita i struč	**Nema primjedbi.**
15	**Valerija Golub,** dipl. san. ing.	Ministarstvo zdravstva (dopis od 6.12.2016.)	Potrebno je samo nadopuniti u dokumentu naziva „Masterplan za razvoj prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb - Karlovac", tamo gdje se svugdje spominje Zakon o zaštiti od buke, sve njegove izmjene i dopune objavljene u Narodnim novinama. Ispravno navedeno bilo bi: Zakon o zaštiti od buke („Narodne novine", broj br. 30/09, 55/13, 153/13, 41/16). U nacrtu Strateške studije o utjecaju Masterplana razvoja prometne infrastrukture, Zakon sa svim objavama u NN je ispravno naveden. Na ostali dio teksta nemam primjedbi. Strateška procjena utjecaja na okoliš za Masterplan razvoja prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb – Karlovac, investitora i naručitelja Autocesta Rijeka-Zagreb d.d., Širolina 4, Zagreb je temeljem mišljenja kao člana Savjetodavnog stručnog povjerenstva cjelovita i stručno utemeljena te opravdana u svim dijelovima studije. Nadalje, smatram da na temelju obrađenih podataka u studiji ne bi trebalo doći do značajnog negativnog utjecaja iz područja buke kao jedne od sastavnica okoliša, uz primjenu mjera koje su predviđene gore navedenim Masterplanom.	Potrebne izmjene se odnose samo na ispravke u Masterplanu – **Primjedba prihvaćena** **Nema primjedbi na SPUO.**
		Ministarstvo zdravstva (dopis od 17.03.2017., zaprimlje	Polazeći od izgradnje treće trake kao neminovnog koraka i odgovaraj u strateškoj studiji su razmatrani utjecaji na sastavnice okoliša i proizlaze iz realizacije ciljeva odnosno provođenja mjera koje predvi Sa našeg gledišta, smatramo da je Masterplan daje razvojne prav usluge, već protočnosti, povećanja sigurnosti cestovnog prometa i pol primjenjujući EU pravne stečevine i strategije.	**Nema primjedbi.**

	IME I PREZIME ILI NAZIV PRAVNE OSOBE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/OBRAZLOŽENJE
		n u MMPI 23.03.2017) Potpisnik ministar		
16	**Irena Kajfeš-Pavlović**	Grad Karlovac Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša (dopis od 9.12.2016.)	U vezi Vašeg maila od 5.prosinca, a posebno dijela koji se odnosi na stručno mišljenje o cjelovitosti, smatram da sam se na 2. sjednici povjerenstva, održanoj 11.11.2016. godine već izjasnila o cjelovitosti i stručnoj utemeljenosti strateške studije utjecaja na okoliš, o čemu nadam se da postoji i zapisnik. Studija je trebala biti upućena na javnu raspravu nakon što tvrtka Oikon doradi dijelove elaborata sukladno mojim/našim primjedbama koje su se u najvećem dijelu odnosile na prezentaciju prostornih planova. Iako sam bila uvjerena da će primjedbe biti zapisnički evidentirane, u međuvremenu sam, na njihov upit dostavljen putem elektroničke pošte,dostavila pojašnjenje tvrtki Oikon (16.11.) koje i Vama dostavljam u privitku. Budući da nisam vidjela dorađeni elaborat studije zaključno mogu samo ponoviti ono što je utvrđeno i izglasano na 2.sjednici povjerenstva.	
		(dopis od 27.01.2017.)	U vezi Vašeg maila od 5.prosinca i 26.siječnja, a posebno dijela koji se odnosi na stručno mišljenje o cjelovitosti, smatramo da se Grad Karlovac na 2. sjednici povjerenstva, održanoj 11.11.2016.godine već izjasnio o cjelovitosti i stručnoj utemeljenosti strateške studije utjecaja na okoliš, što nije vidljivo iz dostavljenog zapisnika. Studija je trebala biti upućena na javnu raspravu nakon što tvrtka Oikon doradi dijelove elaborata sukladno našim primjedbama koje su se u najvećem dijelu odnosile na prezentaciju prostornih planova. Iako smo bili uvjereni da će primjedbe biti zapisnički evidentirane, u međuvremenu smo, na njihov upit dostavljen putem elektroničke pošte, dostavili pojašnjenje tvrtki Oikon još u studenom prošle godine. Budući da nismo vidjeli dorađeni elaborat studije zaključno možemo samo ponoviti ono što smo utvrdili i izglasali na 2. sjednici povjerenstva. *U SSUO, u poglavlju 2.3 ODNOS PLANA I PROSTORNO PLANSKE DOKUMNTACIJE, osim navođenja prostornih planova treba obraditi ono što sam naslov kaže odnos/usklađenost ili neusklađenost*	

	IME I PREZIME ILI NAZIV PRAVNE OSOBE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KORISNIK
			predloženih zahvata s dokumentima prostornog uređenja (PPUGK, GUP...), odnosno nigdje nije vidljivo da je sadašnji čvor Karlovac planiran za ukidanje i da je bez izvođenja novog čvora nemoguće razviti planiranu prometnu mrežu grada te aktivirati gospodarske zone u okruženju (i industrijske-I, i poslovne-K). U sadašnjem obliku elaborata analize uopće nema niti u jednom poglavlju. Također je potrebno još dodatno doraditi PREGLEDNU KARTU M 1:100000, budući da su na području Karlovca prikazane samo neke industrijske(I) zone Grada Karlovca, čak niti sve planirane (nema napr. postojeće zone tvrtke KIM u Gornjem Mekušju i planirane zone u neposrednom susjedstvu, zone Mahično .....), a poslovne zone (K) nisu uopće prikazane. U prostornim planovima kao gospodarske zone prikazuju se i poslovne i industrijske. Nadalje, građevinsko područje grada nije dobro prikazano, čak niti izgrađeni dio (vidi se iz podloge na kojoj je crtan kartografski prikaz). Izostavljeni su izgrađeni dijelovi središnjeg naselja veće gustoće stanovanja kao što su Švarča, Luščić, dijelovi Rakovca i Dubovca, Jamadol... Sve se to može vidjeti bilo u podlogama ili preuzeti iz planova. Nije dobro da tako nedovoljno stručno obrađeni dijelovi predstavljaju polazište za bilo kakve analize , a kasnije i zaključke. *Ovo je bio moj uvjet da se studija može uputiti na javnu raspravu, a tako je i potvrđeno na sjednici. Nadam se da će se to vidjeti i iz zapisnika.* *Inače, mislim da se ova moja primjedba može odnositi i na prikaze nekih drugih jedinica lokalne samouprave, ali ću se ja ograničiti samo na naše područje. Također se nadam da bez obzira na brzinu svi želimo prezentirati dokument koji sadrži točne i kvalitetno obrađene činjenice.*	
17	**Branka Križanić**	Ministarstvo kulture Uprava za zaštitu kulturne baštine	Uvidom u dostavljenu dokumentaciju Strateške studije potvrđujemo da je ista izrađena u skladu s propozicijama zaštite kulturnih dobara te da se može donijeti Mišljenje o cjelovitosti i stručnoj utemeljenosti Strateške studije.	**Nema primjedbi.**

	IME I PREZIME ILI NAZIV PRAVNE OSOBE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/OBRAZLOŽENJE
18	**Marinko Maradin** dipl.ing. arh.	Karlovačka županija (dopis od 30.12.2016. i 27.1.2017.)	Ovime se daje pozitivno mišljenje o cjelovitosti i stručnoj utemeljenosti nacrta Strateške studije o utjecaju Masterplana razvoja prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb - Karlovac na okoliš.	**Nema primjedbi.**
19	**Miljenko Vučković,** dipl.ing.	Općina Klinča Sela (dopis od 8.2.2017.)	-Vezano za mišljenje o cjelovitosti i stručnoj utemeljenosti studije st na okoliš za Masterplana autoceste Zagreb -Karlovac izjavljuje predmetnom studijom, te nemam nikakvih primjedbi na istu.	**Nema primjedbi.**
PRIMJEDBE I MIŠLJENJA DOSTAVLJENA DO 11. 11. 2016.				
20	**Koraljka Bjedov,** dipl.ing. građ	Općina Stupnik Jedinstveni upravni odjel	Suglasni smo s dostavljenom Strateškom studijom o utjecaju na okoliš Masterplana razvoja prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb-Karlovac izrađene od OIKON d.o.o. u rujnu 2016. godine uz napomenu da bi u poglavlju 2.3.2. Pregled prostornih planova jedinica lokalne samouprave trebalo navesti i Prostorni plan uređenja Općine Stupnik (Glasnik Zagrebačke županije 4/00, 10/00, 21/02, 2/03, 15/03 i 19/15).	Primjedba je prihvaćena.
21	**Ljiljana Bošnjak,** dipl.ing. arh.	Ministarstvo graditeljstva i prostornoga uređenja	1. U nazivu Studije navesti točan naziv autoceste odnosno dionice. 2. Obrazložiti zašto je u sadržaju Studije dodana toč. 7. pod nazivom Prekogranični utjecaj koje nema u Odluci o sadržaju, a propisana je Uredbom 3. U Studiji točno definirati prostorni obuhvat dionice Zagreb-Karlovac (kroz koje županije i JLS prolazi) te obrazložiti zašto u Povjerenstvo nije imenovan član iz Grada Zagreba 4. Na str 8-naziv Tablica 2.2.1., naziv dokumenta, Strategija i program prostornog uređenja RH nisu navedeni podaci važeće objave Strategije i Programa PU RH, te je iste potrebno navesti. - Osim toga mišljenja smo da je potrebno navesti dokumente koji su u postupcima izmjena i dopuna (odluke o izradi), posebice one koji su u fazi donošenja (izrađen konačni prijedlog). - To se odnosi i na SPUO prometnog razvoja	1. Naziv strateške studije je sukladan nazivu dokumenta za koji se ista izrađuje: Masterplan razvoja prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb – Karlovac 2. Iako Odlukom o propisanom sadržaju nije definirana potreba razmatranja prekograničnih utjecaja koji su propisani Uredbom o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš

	NOVI ČLANAK ZA ZAKON	JAVNA VOJNA	PRIMJEDBA	OBRAZLOŽENJE
			Karlovačke županije za koju nemamo podatke je li provedena ili je još uvijek u postupku 5. U vezi prostorno planske dokumentacije (Toč. 2.3. Odnos Plana i prostorno planske dokumentacije, te toč. 11.2. Prostorno-planski dokumenti) potrebno je: - navesti puni naziv svih prostornih planova šireg i užeg područja a ne samo naziv županije/JLS imajući pri tome u vidu prostorni obuhvat predmetnog zahvata na kojem je jasno i nedvojbeno potrebno označiti područja svih administrativnih jedinica (županija, grad/općina) na Preglednoj karti 1:100 000 - ažurirati objave prostornih planova šireg i užeg područja - analiza prostornih planova i zaključci temeljem provedene analize nije adekvatno obrađena budući se u tekstu (toč. 2.3.) navode općenite informacije o prostornim planovima i položaju AC a ne usklađenost i utemeljenost izabranog varijantnog rješenja i njegovih dijelova s prostornim planovima (izgradnja 3 nova čvora i dogradnja trećeg traka) odnosno eventualna potreba izmjena tih planova (navesti koje) za provedbu izabranog varijantnog rješenja (toč. 11.2.) 6. U sadržaj Pregledne karte 1:100 000 potrebno je: - jasnije označiti administrativne granice svih županija i JLS kroz koje prolazi predmetni zahvat - jasnije označiti predmetne prometne čvorove koji se Studijom planiraju 7. U vezi varijantnih rješenja smatramo da ista nisu obrađena na adekvatan način: - varijantna rješenja trebaju se odnositi na položaj čvorova - jedna varijanta treba sadržavati rješenje iz važećih planova - druga varijanta/e Studijom predložena rješenja, uz analizu i obrazloženje o razlozima izabranog rješenja, i mogućnostima realizacije u odnosu na važeće planove i potrebe njihovih izmjena - uz analizu planiranih čvorova iz Studije	(NN 64/08) i kojom je definiran obvezan sadržaj strateške studije (Prilog I) držali smo se Uredbe kako bi se naglasilo da neće biti prekograničnog utjecaja. 3. U Masterplanu je točno naveden prostorni obuhvat dionice Zagreb – Karlovac (županije i JLS kroz koje prolazi) na stranici 53, a na strani 55. je kartografski prikaz. Od samog početka Grad Zagreb nije sudjelovao u izradi Masterplana, niti je želio sudjelovati kao partner na projektu kao što su to bili Zagrebačka županija, Grad Karlovac, Grad Jastrebarsko, općina Klinča Sela i općina Stupnik. Unatoč upitima investitora i izrađivača MP prema Gradu Zagrebu da dostavi određene podatke vezane za izradu Masterplana, uredi Grada se nisu odazvali niti na jedan. Ono što je izrađivač samostalno prikupio od podataka vezanih za grad Zagreb je obrađeno i analizirano. Grad Zagreb ima važnost u ovom Masterplanu, jer se početak

	IME I PREZIME ČLANA ZAMJENE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
			predlažemo priložiti i kartu preklopa varijantnih rješenja sa rješenjem iz PPŽ i PPGZ da se vidi na području kojeg prostornog plana se planiraju čvorovi i koji prostorni plan sukladno tome treba mijenjati	autoceste nalazi na području grada, ali su i važnije druge JLS i županije kroz koje prolazi autoceste, jer upravo njihovo stanovništvo u velikom broju gravitira prema Gradu Zagrebu, što je i analizirano Masterplanom. 4. Primjedba je prihvaćena. Dokumenti u fazi donošenja su navedeni u poglavlju 2.3.2. 5. Primjedba je djelomično prihvaćena. Navedeni su puni nazivi svih prostornih planova te su ažurirane objave prostornih planova. Također, priložena je Pregledna karta. Vezano za varijantna rješenja odgovor je dan u nastavku pod točkom 7. 6. Primjedba je prihvaćena. 7. Postojanje autoceste Zagreb – Karlovac u prostoru, kao najstarije dionice mreže autocesta u Republici Hrvatskoj, predstavlja ključni rubni uvjet za sva razmatranja budućih scenarija koja su provedena u okviru samog Masterplana razvoja prometne

	IME I PREZIME ČLANA/ ZAMJENE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
				infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb – Karlovac odnosno Masterplan nije mogao razmatrati varijantna rješenja koja bi u smislu prostornog smještaja same autoceste bila drugačija od postojećeg stanja. Također, analize provedene u Masterplanu pokazale su da već u bliskoj budućnosti predstoje redovita zagušenja prometa na relaciji autoceste Zagreb – Karlovac kao posljedica nedovoljnog kapaciteta same autoceste a ne samo postojećeg zatvorenog sustava naplate, što se uobičajeno smatra. Stoga je izgradnja treće trake odnosno šesterotračne autoceste nužan uvjet za ostvarenje većine ciljeva samog Masterplana pa strateškom studijom nisu razmatrani drugi scenariji razvoja odnosno varijantna rješenja, osim u varijanti „ne činiti ništa“ kao nultoj opciji. Polazeći od izgradnje treće trake kao neminovnog koraka i odgovarajućih

	IME I PREZIME ČLANA ZAMJENE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
				utjecaja na okoliš, razmatrani su utjecaji na sastavnice okoliša i pritisci na okoliš koji proizlaze iz realizacije ciljeva odnosno provođenja mjera koje predviđa sami Masterplan. U smislu varijantnih rješenja Masterplanom su detaljnije razmatrani razni aspekti razvoja autoceste kao prometne infrastrukture (pa i okolišni) pri čemu se kao ključan razlikovni element za budući razvoj pokazuje odabir sustava naplate, koji u osnovi može biti zatvoreni (kao što je sada) ili otvoreni uz razne varijante bezkontaktne naplate. Analize provedene u okviru Masterplana su pokazale da je pozitivni utjecaj otvorenog sustava naplate prisutan u svim aspekatima budućeg funkcioniranja autoceste pa tako i ostvarenja specifičnih ciljeva Masterplana. U okolišnom smislu pozitivni utjecaji otvorenog sustava naplate vidljivi su u manjem zauzeću zemljišta (bitno smanjenje površina

	IME I PREZIME ČLAN & ZAMJENE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
				potrebnih za objekte naplate), manjim emisijama u okoliš pri istoj količini prometa (prometovanje bez zastoja) uz otvaranje mogućnosti smanjenja individualnog prometa u korist javnog te u povećanju sigurnosti prometa. Masterplan za slučaj Republike Hrvatske srednjoročno predlaže tzv. Slovački model kao najprikladniji, ali ne prejudicira konačno rješenje sustava naplate niti to može učiniti ova strateška procjena propisivanjem odgovarajuće mjere jer se odluka o sustavu naplate donosi na razini cijele države.
22	**Tanja Šinko,** dipl. ing. biol.	Ministarstvo zaštite okoliša i energetike Odjel za stratešku procjenu utjecaja na okoliš	Uz primjedbe napominjem da se u skladu s njima, kao što je dogovoreno i na sjednici, treba izmijeniti prijedlog mišljenja povjerenstva. Dodajem da u prvoj točki mišljenja (prema čl. 10. Pravilnika o povjerenstvu za stratešku procjenu "*Opis najprihvatljivije varijante plana odnosno programa za okoliš s obrazloženjem*") treba ukratko reći što je predmet Plana i koji su zaključci/preporuke strateške procjene u odnosu na procijenjene vjerojatno značajne utjecaje na okoliš koji mogu nastati provedbom Plana, tj. objasniti na koji je način strateška procjena rezultirala ovom varijantom plana kao najprihvatljivijom. Konkretno, jesu li prihvaćene preporuke koje je Studija dala. 1. Vezano za provedeni postupak utvrđivanja sadržaja strateške studije Masterplana razvoja prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb – Karlovac, iz Odluke o sadržaju strateške studije (KLASA: 351-01/16-01/41, URBROJ: 530-05-3-1-	Primjedba je prihvaćena. U strateškoj studiji je dana preporuka za Masterplan te su preporuke dane u Mišljenju. Izgradnja treće trake odnosno šesterotračne autoceste je nužan uvjet za ostvarenje većine ciljeva samog Masterplana pa strateškom studijom nisu razmatrani drugi scenariji razvoja odnosno varijantna rješenja, osim u varijanti „ne činiti ništa" kao nultoj opciji. Polazeći od izgradnje treće trake kao neminovnog koraka i

	IME I PREZIME ČLANA / ZAHTJEVE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
			16-9 od 22. srpnja 2016.) nije jasno je li koje od nadležnih tijela koja su sudjelovala u postupku imalo dodatne zahtjeve o sadržaju i razini obuhvata osim onog propisanog Uredbom. Dodatni zahtjevi o sadržaju moraju biti prikazani i u Studiji kako bi Povjerenstvo moglo ocijeniti cjelovitost Studije. 2. Na str. 23 Studije potrebno je ispraviti tekst koji govori o Strategiji prostornog razvoja RH, jer je postupak strateške procjene za taj dokument još u tijeku. 3. Poglavlje varijantna rješenja potrebno je doraditi jer nisu na odgovarajući način sagledana varijantna rješenja. Konstatacija da Masterplan nije mogao razmatrati varijantna rješenja koja bi u smislu prostornog smještaja same autoceste bila drugačija od postojećeg stanja stoji samo u smislu sagledavanja trase ceste, ali ne stoji u smislu razmatranja smještaja i izgradnje novih čvorišta i pratećih objekata. Nadalje, u varijantnim rješenjima spomenuta su samo dva sustava naplate za koje se navodi da su analize provedene u okviru Masterplana pokazale pozitivan utjecaj otvorenog sustava naplate te se predlaže tzv. Slovački model naplate kao najprikladniji. Strateška studija bi trebala obraditi oba varijantna rješenja s aspekta utjecaja na okoliš, pojasniti ih (iz Studije nije jasno što predstavlja Slovački model) i dati zaključak. 4. Mjere zaštite okoliša koje su predložene u Studiji potrebno je revidirati i izbaciti mjere koje su na razini zahvata, mjere koje će proizaći iz postupka procjene utjecaja na okoliš, prilikom izdavanja vodopravnih uvjeta i ostalih posebnih uvjeta koji će se izdati prilikom ishođenja lokacijskih dozvola.	odgovarajućih utjecaja na okoliš, razmatrani su utjecaji na sastavnice okoliša i pritisci na okoliš koji proizlaze iz realizacije ciljeva odnosno provođenja mjera koje predviđa sami Masterplan. 1. Primjedba je prihvaćena. U uvodu strateške studije navedeno je da nadležna tijela nisu imala dodatnih zahtjeva. Napomenuli bismo da kao ovlaštenik, u ovom slučaju, nismo sudjelovali u postupku određivanja sadržaja strateške studije utjecaja na okoliš. Dodatne zahtjeve pristigle od nadležnih tijela je razmatralo nadležno tijelo za provedbu postupka strateške te smo stratešku studiju izradili u skladu s propisanim sadržajem prema Odluci o sadržaju strateške studije. 2. Iako je postupak strateške procjene za navedeni dokument još u tijeku prema primjedbi gospođe Ljiljane Bošnjak dokument je naveden u Strateškoj studiji s obzirom da je u fazi donošenja. 3. U smislu varijantnih

	IME I PREZIME ČLAN V ZAMJENE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
				rješenja Masterplanom su detaljnije razmatrani razni aspekti razvoja autoceste kao prometne infrastrukture (pa i okolišni) pri čemu se kao ključan razlikovni element za budući razvoj pokazuje odabir sustava naplate, koji u osnovi može biti zatvoreni (kao što je sada) ili otvoreni uz razne varijante bezkontaktne naplate. Analize provedene u okviru Masterplana su pokazale da je pozitivni utjecaj otvorenog sustava naplate prisutan u svim aspekatima budućeg funkcioniranja autoceste pa tako i ostvarenja specifičnih ciljeva Masterplana. U okolišnom smislu pozitivni utjecaji otvorenog sustava naplate vidljivi su u manjem zauzeću zemljišta (bitno smanjenje površina potrebnih za objekte naplate), manjim emisijama u okoliš pri istoj količini prometa (prometovanje bez zastoja) uz otvaranje mogućnosti

	IME I PREZIME ČLANA/ ZAMJENE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
				smanjenja individualnog prometa u korist javnog te u povećanju sigurnosti prometa. Varijantna rješenja novih čvorova nije moguće razraditi u Studiji jer između ostalog ovise ne samo o prostornom planiranju nego i o budućem sustavu naplate cestarine, što u ovom trenutku nije moguće predvidjeti. Masterplan za slučaj Republike Hrvatske srednjoročno predlaže tzv. Slovački model kao najprikladniji, ali ne prejudicira konačno rješenje sustava naplate niti to može učiniti ova strateška procjena propisivanjem odgovarajuće mjere jer se odluka o sustavu naplate donosi na razini cijele države. 4. Primjedba je prihvaćena te su mjere revidirane uz napomenu da su, prema primjedbama ostalih članova Povjerenstva dodane i nove mjere.
23	**Martina Furdek** -	Grad Karlovac Upravni odjel	Temeljem čl.8.st.2.Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja na okoliš (NN br.64/08) Grad Karlovac je dostavio mišljenje o sadržaju i razini obuhvata podataka koji se moraju obraditi u strateškoj studiji	Masterplanom su obuhvaćeni podaci vezani uz Grad Karlovac i novi čvor Karlovac koji su

	[illegible]	[illegible]	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
	Hajdin, dipl.ing. arh.	zaprostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša	utjecaja na okoliš (u tekstu-SSUO) za Master plan razvoja prometne infrastrukture na relaciji autoceste Zagreb – Karlovac (u tekstu-Masterplan). Tom je prilikom naglašeno da **smo planiranje prometnog razvoja autoceste u Masterplanu i SSUO prepoznali isključivo kao sektorsko**. Budući da je promet aktivni čimbenik ekonomskog razvoja koji omogućuje efikasnije korištenje proizvodnih resursa i komparativnih prednosti pojedinih područja, a istovremeno proizvodi nepovoljne utjecaje (zauzima i degradira prostor, stvara buku i vibracije, proizvodi onečišćenja, te bitno utječe na sve aspekte kvalitete života u gradu -zdravlje stanovnika, sigurnost, ekonomske mogućnosti kao i mogućnosti za rad, provođenje slobodnog vremena i sl.), nije ga moguće odvojiti od prostorno-prometnog planiranja koje podrazumijeva planiranje prometne mreže unutar razmatranog prostora. U slučaju grada Karlovca Prostornim planom uređenja Grada Karlovca (Glasnik Grada Karlovca broj 1/02, 5/10 i 6/11), kao temeljnim dokumentom kojim se određuje prostorna kocepcija razvoja, planirana su dva nova čvora na AC Rijeka-Zagreb (čvor "Selce" i čvor "Jelsa"), dok je sada postojeći čvor predviden za ukidanje, odnosno njegov postojeći obuhvat planiran je kao dio gospodarske zone poslovne namjene. I u svim ranijim dokumentima prostornog uređenja, od 1976. godine nadalje, sadašnji čvor je bilo planirano izmjestiti na područje Selca, ili još sjevernije prema Općini Draganić. Novoplanirana lokacija čvora ishodište je planirane mreže obilaznog prometa javnih cesta te prostornog razvoja grada i njegove prometne mreže. Postojeće i planirane gospodarske zone upravo zato su i pozicionirane u sjevernom dijelu grada tako da njihov razvoj i popunjavanje neposredno ovisi o dostupnosti s autoceste i kvaliteti/poziciji samog priključka. Stoga smatramo da se važeći prostorno-planski dokumenti (PPU Grada Karlovca, GUP grada Karlovca i UPU Gospodarsko - servisni predio Selce, DPU Banija Ilovac II....) moraju detaljno razmotriti i u Master planu i u SSUO, što do sada nije učinjeno na primjerenoj razini. U tom smislu potrebno je analizirati i usklađenost Masterplanom planiranih zahvata s važećim, gore navedenim dokumentima prostornog uređenja. U SSUO je potrebno razmotriti posljedice ne izvođenja planiranih novih čvorova na prostorni i gospodarski razvoj grada te koncepciju prometnog	dostavljeni od Karlovačke županije, Razvojne agencije Karlovačke županije te grada Karlovca po sastanku s izrađivačem koji je održan 9.12.2015. u gradu Karlovcu. Dostavljeni podaci od Karlovačke županije, Razvojne agencije Karlovačke županije te grada Karlovca uključeni su u MP. Prije završetka izrade MP je dva puta prezentiran partnerima na projektu. U trenutku izrade i navedenih prezentacija grad Karlovac nije davao primjedbe na MP ili nije prisustvovao prezentacijama. Nakon usvajanja dokumenta dana su dodatna usmena pojašnjenja po upitima grada Karlovca koja se ponavljaju i u mišljenju na SSUO za MP. MP je strateški razvojni dokument, te ne predstavlja razinu konkretnog projektiranja. Svi zahtjevi i podaci dostavljeni od strane grada Karlovca ugrađeni su u dokument MP prema projektnom zadatku. Postoje podaci koje grad Karlovac kao partner na projektu napominje da nisu naznačeni u dokumenti no isti nisu obuhvaćeni projektnim zadatkom. Ukoliko postoji manjkavost pojedinih

	BROJ PREDANE SUG. ILI ZAHTJEVA	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
			razvoja. Posebno se to odnosi na procjenu utjecaja i zadiranje u urbani prostor, odnosno do koje mjere i pod kojim uvjetima izgrađenosti, izvedeno prometno rješenje čvora "Karlovac" zauzima urbanu površinu i kako utječe na urbanistički koncept razvoja grada (gospodarske zone, veza na planiranu mrežu obilaznih prometnica grada, javni prostori, stanovanje, rekreacijske površine, nasljeđeni koncept zelenog grada-parkovi,vizualne vrijednosti stvorenog krajobraza, turizam, itd.). Strateška studija treba se temeljiti na svim releventnim mjerljivim podacima/dokumentima/rješenjima te sagledavati kumulativne utjecaje u prostoru. Iz grafičkog priloga – PREGLEDNA KARTA M 1:100000 vidljivo je da u SSUO (ali i u Masterplanu) nisu evidentirane sve postojeće i planirane gospodarske zone (industrijske i poslovne, a postojeći veliki gospodarski subjekti uopće se ne spominju - HS Prosdukt, PPK, Heineken Karlovačka pivovara, LANA COMMERCE, Dukat – KIM, ...) iako su podaci o njima dostupni u prostornim planovima, a bili su dostupni i izrađivaču Masterplana. Svjedoci smo da se već tradicionalno za analizu prihvatljivosti infrastrukturnih rješenja primjenjuju ekonomski kriteriji i novčane mjere. Smatramo da ispravan pristup, prometna rješenja razmatra s interdisciplinarnog stajališta. Pored prometnih i ekonomskih kriterija potrebno je razmotriti prostorno urbanističke, okolišne, gospodarske, kulturne i socijalne kriterije. Treba obuhvatiti direktne i indirektne koristi, stupanj urbanizacije i prepoznavanje specifičnih obilježja mikro lokacije, utjecaja na unaprjeđenje kvalitete života lokalnog stanovništva uz ostale socijalne aspekte. Razrada kriterija kao i dodjeljivanje važnosti/težina pojedinim kriterijima trebaju biti u ulozi objektivnog procjenjivanja utjecaja planiranog, ali i zatečenih prometnih rješenja, a prema potrebi i usporednog ocjenjivanja. Za Grad Karlovac od posebne je važnosti razlikovanje utjecaja tranzitnog-daljinskog prometa od lokalnog i međugradskog. Prometna infrastruktura zauzima značajni dio prostora u gradu. Svojim geoprometnim položajem na najužem dijelu hrvatskog kopnenog prostora, Karlovačka županija, a unutar nje županijsko središte Karlovac posljedično je prostor kojim prolazi gotovo sva infrastruktura državnog značaja. Upravo su tranzitni pravci (već i oni postojeći, a možemo pridodati i	podataka isti su u takovom obliku dostavljeni autorima od navedenih tijela. Najčešće postavljano pitanje, čvor Selce je definiran prometnom podlogom u potpunosti prema prostorno planskoj dokumentaciji i zajedničkom idejnom rješenju naručitelja MP-a i grada Karlovca. To rješenje integrirano je u gospodarsku zonu i buduću obilaznicu grada Karlovca. Navedeno je vidljivo na grafičkim prikazima i analizi izvlaštenja zemljišta MP-a te isto već dva puta prezentirano predstavnicima grada Karlovca. Vezano za primjedbe na Stratešku studiju: - Navedeni su članci vezano za čvorove planirane PPUG-om. Također su dodane rečenice vezano za usklađenost, a na kraju je dan zaključak. - U studiji su opisana i prikazana vodna tijela i vodocrpilišta na temelju podataka koje su nam dostavile Hrvatske vode specifično za Stratešku studiju utjecaja na okoliš za Master plan Autoceste Zagreb- Karlovac.

	INDEKS PRIJEDLOGA AKTA KOJIM SE ZAKONU MIJENJA	INDEKS NOVA	PRIMJEDBA	OBRAZLOŽENJE
			planirane) koji prolaze kroz gradski prostor ili prolaze na vrlo maloj udaljenosti, veliko opterećenje za prostorni razvoj grada, a njihovi kumulativni utjecaji, uvećani za sve ostale prometne sustave međugradskog i lokalnog značaja nikada nisu sagledani. Trenutno je AC infrastruktura koja služi tranzitu teretnog i putničkog prometa između udaljenih odredišta, koja od toga imaju ekonomsku korist, za razliku od Grada Karlovca koji bez izvedbe novog čvora ne može niti aktivirati planirane gospodarske zone. To su polazišta koja smatramo opravdanim kao temelj za razradu SSUO, pa bi u tom smjeru trebalo vrednovati utjecaje na sastavnice okoliša i opterećenja okoliša. U SSUO treba napraviti analizu postojećeg i planiranog koncepta gradskog prometa grada Karlovca iz aspekata učinkovitosti, zaštite okoliša, sigurnosti i dostupnosti, treba ocijeniti mogućnosti aktiviranja namjena vezanih uz autocestu, prije svega na prostorima postojećih i planiranih gospodarskih zona, a aspekt urbanog razvoja razmotriti s gledišta razvojnih potencijala, te procijeniti posljedice na prostorni razvoj u slučaju neizvođenja planiranih čvorova. Dosadašnje iskustvo vezano uz izradu SSUO pokazalo je da je kvaliteta procjene različitih utjecaja ovisna o kvaliteti osnovnog dokumenta o kojem se provodi postupak, u ovom slučaju Masterplana, te o kvaliteti dostupnih detaljnijih prostornih podataka, budući da primjena općenitih prostornih informacija ne daje objektivnu ocjenu utjecaja. Masterplan je na određeni način u ovom trenutku dovršeni dokument i nije podložan većim izmjenama. Međutim, za Grad Karlovac je presudan status projekta novog čvora u okviru projekta III trake autoceste na dionici Zagreb-Karlovac i stoga smatramo da njegova prezentacija, obuhvat i pozitivne promjene koje donosi za grad Karlovac moraju biti jasno obrazloženi i jednakovrijedno prezentirani kao ostali zahvati koji su predmet Masterplana. Tako su u Masterplanu teme koje se odnose na prikaz gospodarske slike grada Karlovca manjkavo obrađene (Str.75. – Obrtništvo i poduzetništvo – nisu navedeni niti najveći gospodarski subjekti ili na str.251 i 252. – 1.3 Ekonomski razvoj i prometni projekti u Karlovcu) posebno u usporedbi s drugim gradovima (Jastrebarsko ili Zadar i Split koji uopće nisu dio ove dionice autoceste). U Masterplanu važeći dokumenti prostornog uređenja nisu kvalitetno prezentirani niti je iznesen zaključak o usklađenosti	- Vezano za zaštićena područja, dva su dodatna područja u Gradu Karlovcu koje smo naveli u strateškoj studiji te i napravili novu kartu zaštićenih područja - U poglavlju Stanovništvo i zdravlje razmatrani su utjecaji na zdravlje stanovništva, a ne utjecaj na povezanost naselja i pristupačnost infrastruktura.

			zahvata (koje se planira izvoditi u periodu do 2030.godine) prostornoplanskom dokumentacijom. Budućnost čvora Karlovac u planskom periodu prezentirana je na sljedeći način, citat: *„Čvor Karlovac* *Čvor Karlovac je nastavkom izgradnje autoceste prema Rijeci doživio promjene. Pa se njegova prilagodba na 6-tračnu autocestu odnosi samo na ograničavanje trakova za usporenje (smjer ZG-KA) i ubrzanje (KA- ZG) na po jedan trak u dužinama od po 300 (200+10)m što će se postići horizontalnom signalizacijom. „* U dijelovima Masterplana u kojima je obrađena mikrosimulacija i analiza s prikazom idejnih rješenja novih čvorova, ne prikazuje se izmještanje i gradnja novog čvora Karlovac. Također, u nastavku teksta (str. 364, 365, 376-388 – 2. Razrada predloženih mjera) nije jasno izloženo da li se čvor prilikom rekonstrukcije premiješta sjevernije ili se samo prilagođava šesterotračnoj autocesti. Iz Masterplana je samo vidljivo da je izmještanje čvora bilo predmetom procjene investicije (str. 210), ali zaključak je nejasan. U SSUO navedeni su nepotpuni podaci vezani uz područje grada Karlovca: • na str. 62 - crpilišta vodoopskrbnog sustava • na str. 71 zaštićena područja • na str. 95 ne spominje se postojeći čvor Karlovac iako se nalazi unutar građevinskog područja grada (gradska četvrt Banija) – potrebno je provjeriti u strateškoj karti buke AC Rijeka-Zagreb • na str.103, 3.15 Stanovništvo i zdravlje ljudi nije obrađena dostupnost svih javnih funkcija (Karlovac je županijsko središte), protočnost komunikacija i povezivanje na obilazne prometne pravce što neposredno utječe na sprječavanje fragmentiranosti naselja i socijalnih zajednica koje žive u njemu • na str.107-109 među okolišnim temama nema „stanovništva i zdravlja ljudi" (izmicanje čvora udaljenije od urbaniziranog dijela grada proizvodi pozitivne učinke na najgušće naseljeni dio grada, iako će se pojačati okolišni pritisci u dijelu naselja Orlovac –str.120, ali se radi o dijelu naselja koje je prostorno znatno manje i	

	IME I PREZIME CLANA / ZAMJENE	INSTITUCIJA	PRIMJEDBA	ODGOVOR/KOMENTAR
			manje gustoće naseljenosti od središnjeg gradskog prostora) • na str. 120 treba navesti i da proširenje autoceste i izgradnja novog čvora (Karlovac) može pozitivno utjecati na vrijednost imovine koja je u povoljnom radijusu prometne dostupnosti, omogućiti aktuviranje poslovnih zona i sl. • na str.132 pod mjerom za „materijalnu imovinu i infrastrukturu" predlažemo navesti da nakon izvođenja novih zahvata, napuštene dijelove postojećeg rješenja dionice treba sanirati (napr. „stari" čvor Karlovac), a prilikom izgradnje novih dijelova (čvor) izgraditi pristupne prometnice. • U sažetku na str. 135 treba navesti da je novi čvor Karlovac planiran u lokalnim i regionalnim dokumentima prostornog uređenja Potrebno je u cijelom dokumentu jednakovrijedno obraditi podatke po svim temema i sastavnicama okoliša na cijeloj dionici kojom se bavi Masterplan. U privitku dostavljamo dokumente prostornog uređenja u elektroničkom obliku: • Prostornim planom uređenja Grada Karlovca (Glasnik Grada Karlovca broj 1/02, 5/10 i 6/11) • Generalni urbanistički plan Grada Karlovca (Glasnik Grada Karlovca broj 1/02, 5/10 i 6/11) • Urbanistički plan uređenja Gospodarsko - servisni predio Selce (Glasnik Grada Karlovca broj 10/15) Na kraju, napominjemo da Grad Karlovac, kao i nositelj izrade Autocesta Rijeka-Zagrebd d.d., posjeduju idejna rješenja novog čvora "Selce" te nove obilaznice grada Karlovca koji su služili kao stručna podloga za Izmjene i dopune Generalnog urbanističkog plana grada Karlovca 2011. i 2014. godine., a izrađeni su i ugrađeni u važeće dokumente po zahtjevu tvrtke Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. kao nadležnog tijela s pravnim ovlastima koje sudjeluje u redovnom postupku izrade dokumenata prostornog uređenja.	