

Izvešće o provedenom savjetovanju - Javno savjetovanje o nacrtu prijedloga Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina

Redni broj	Korisnik/Sekcija/Komentar	Odgovor
1	<p>HGK Prijedlog Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina Zajednica riječnog turizma HGK smatra da je tijekom izrade ove Strategije trebalo, kod izrade ciljeva i mjera vezanih uz razvoj riječnog turizma uključiti i tu Zajednicu radi sveobuhvatnijeg postavljanja tih ciljeva i mjera, te organizirati fokus grupe s općinama i gradovima koja se svojim granicama područja naslanjaju na unutarnje vodne putove te provjeriti projekte za razvoj riječnog turizma koji su u tijeku ili se planiraju.</p>	<p>Odgovor: Komentar se prima na znanje.</p> <p>Prilikom pripreme Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina održani su, među ostalim, i radni sastanci (radionice) s predstavnicima jedinica lokalne samouprave među kojima su gradovi Slavonski Brod, Vukovar, Osijek i Sisak s ciljem dobivanja cjelovitog uvida u probleme i potencijale za budući razvoj. Zaključci s održanih radionica i dobiveni pismeni odgovori, uz razne druge izvore, služili su kao temelj za definiranje ciljeva i mjera same Strategije.</p>
2	<p>WWF Adria Prijedlog Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina Zašto se strategija radi sada kad je TEN-T regulativa u reviziji? Prema informacijama, proces revizije bi trebao završiti u prosincu 2020. godine te bi bilo svakako preporučljivo uskladiti ovu Strategiju sa TEN-T regulativom. Zašto utjecaj klimatskih promjena na plovidbu nije sagledan? U sektoru plovidbe na razini Europe (posebno Dunavskog sliva) se već određeno vrijeme raspravlja o sve većem utjecaju klimatskih promjena na riječne ekosustave i na uvjete plovidbe (smanjeni broj dana s mogućom plovidbom, itd). Strategija, s obzirom da je za period do 2030. godine mora realno sagledati aspekt utjecaja klimatskih promjena na sektor navigacije i predložiti mjere za prilagodbu. Usporedba unutarnje plovidbe sa zemljama poput Nizozemske i Kine u ovoj Strategiji daje veoma nerealan pogled na razvoj plovidbe. Potrebno je sagledati realno stanje i usporediti ga sa nekim sličnijim zemljama u regiji.</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Na temelju članka 3. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda, 2008. godine od strane Hrvatskog Sabora donesena je Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2008. do 2018. godine. Istekom tog razdoblja, Hrvatski Sabor obavezan je donijeti Strategiju za novo razdoblje, a kako bi se omogućilo nesmetano funkcioniranje i razvoj sustava unutarnje plovidbe. Sukladno tome, pokrenut je postupak javne nabave te je 2019. godine s izrađivačem strategije sklopljen Ugovor o nabavi usluga izrade strateške dokumentacije razvoja vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske. Strategija uzima u obzir važeći strateški i regulatorni okvir u trenutku njene pripreme, dok se usvajanje inicijative revizije TEN-T regulative očekuje u prosincu 2021. godine.</p> <p>Paralelno uz Strategiju razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina obavezno se provodi Strateška procjena utjecaja na okoliš u sklopu koje je izrađena i Strateška studija o utjecaju na okoliš Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Jedno cijelo poglavlje Strateške studije odnosi se na klimu i klimatske promjene u sklopu kojega su između ostalog, analizirane očekivane klimatske promjene, projekcije klimatskih promjena te utjecaji i prilagodbe vezano za sektor unutarnje plovidbe. Uz navedeno, u Strateškoj studiji predložene su mjere zaštite okoliša i programa praćenja ovisno o prepoznatim utjecajima, i to za svaku pojedinu mjeru iz Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Mjere uvažavaju i pitanja utjecaja klimatskih promjena – primjerice u sklopu poglavlja 9.1.1. Strateške studije za M 8.4.2 Modernizacija plovnih putova i osiguravanje plovnosti rijeka u skladu s propisanim minimalnim klasama plovnosti za međunarodne plovne putove navode</p>

		<p>se sljedeće mjere: <i>„Prilikom planiranja zahvata u prostoru procijeniti opasnosti od štetnog djelovanja voda (poplava), a pritom uključiti i eventualne utjecaje klimatskih promjena te izbjegavati područja velike vjerojatnosti i značajnog rizika od poplava.</i></p> <p><i>U najvećoj mogućoj mjeri sačuvati funkcionalnost postojećeg sustava zaštite od štetnih djelovanja voda i postojeći hidrološki režim“.</i></p> <p>Dodatno, u sklopu poglavlja 8 Strategije također su detaljno navedene mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu koje proizlaze iz Strateške studije o utjecaju na okoliš.</p> <p>Vežano uz usporedbu unutarnje plovidbe s drugim zemljama, napravljena je globalna analiza te analiza na razini Europe, a poseban naglasak stavljen je na analizu unutarnje plovidbe u kontekstu Savskog i Dunavskog sliva (poglavlje 3.4.2 Komparativna analiza unutarnje plovidbe u Europi i Hrvatskoj).</p>
3	<p>WWF Adria Prijedlog Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina, 1 Uvod Plovidba unutarnjim vodama ima izuzetno negativan utjecaj na prirodu upravo iz razloga jer su riječni ekosustavi jedni od najugroženijih u Europi. Imajući u vidu stanje hrvatskih riječnih ekosustava te klimatske promjene, plovidba unutarnjim vodama nikako ne može biti logična alternativa ostalim vidovima prijevoza bez detaljnije analize potreba, stvarnog stanja i prilagodbe ove grane transporta klimatskim promjenama (npr. prilagodba brodova promijenjenim uvjetima, jednosmjerna plovidba na nekim dionicama, itd.).</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Paralelno uz Strategiju razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina obavezno se provodi Strateška procjena utjecaja na okoliš u sklopu koje je izrađena i Strateška studija o utjecaju na okoliš Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Strateškom studijom sagledani su razni mogući utjecaji na okoliš koji mogu nastati provedbom Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Uz navedeno, u Strateškoj studiji predložene su mjere zaštite okoliša i programa praćenja ovisno o prepoznatim utjecajima, i to za svaku pojedinu mjeru iz Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. U sklopu poglavlja 8 Strategije također su detaljno navedene mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu koje proizlaze iz Strateške studije o utjecaju na okoliš.</p> <p>Strateška studija tako npr. za ublažavanje utjecaja na okoliš mjere M-8.4.2 Modernizacija plovnih putova i osiguravanje plovnosti rijeka u skladu s propisanim minimalnim klasama plovnosti za međunarodne plovne putove predlaže uvažavanje sljedećeg (poglavlje 8.3 Strateške studije o utjecaju na okoliš Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina): <i>„... Održavanje i osiguranje odgovarajuće dubine plovnog puta izvesti na način da se spriječi negativan utjecaj na hidrološke prilike u zaobalju i nizvodno (snižavanje vodnog lica), npr. ograničavanjem širine plovnog puta (jednosmjerna plovidba, usmjeravanjem plovnog puta prema dubljim dijelovima korita, izvedbom sustava pera umjesto produbljenjem korita)...“</i></p>
4	<p>Udruga za zaštitu prirode i okoliša Zeleni Osijek Prijedlog Strategije razvitka riječnog prometa u</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p>

	<p>Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina, 1 Uvod Plovidba rijekama zbog posljedica klimatskih promjena, hidroloških promjena i ekstremno niskih i visokih vodostaja postaje vrlo neizvjestan oblik prijevoza. Regulacije rijeka za potrebe plovidbe dodatno doprinose negativnom trendu ukopavanja rijeka u korito, spuštanja razine podzemnih voda, isušivanja poplavnih staništa i smanjenja biološke raznolikosti. Zbog toga je razvoj ovog oblika prijevoza posebno na rijeci Dravi uzvodno od Osijeka štetan po prirodu, okoliš, šume, poljoprivredu, vodoopskrbu. Integrirani pristup u okviru kojeg će se uzeti svi parametri utjecaja je neophodan prilikom izrade i planiranja.</p>	<p>Paralelno uz Strategiju razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina obavezno se provodi Strateška procjena utjecaja na okoliš u sklopu koje je izrađena i Strateška studija o utjecaju na okoliš Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Strateškom studijom sagledani su razni mogući utjecaji na okoliš koji mogu nastati provedbom Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Uz navedeno, u Strateškoj studiji predložene su mjere zaštite okoliša i programa praćenja ovisno o prepoznatim utjecajima, i to za svaku pojedinu mjeru iz Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. U sklopu poglavlja 8 Strategije također su detaljno navedene mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu koje proizlaze iz Strateške studije o utjecaju na okoliš.</p>
<p>5</p>	<p>WWF Adria Prijedlog Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina, 2 Metodologija izrade nove strategije razvitka riječnog prometa za desetogodišnje razdoblje Na koji način je ova strategija usklađena sa ostalim zakonodavnim okvirima iz npr. sektora zaštite prirode? Kako bi se očuvali najvrjedniji dijelovi prirode i okoliša, istima je nužno upravljati na održiv, međusektorski i integralni način. Ova strategija to ni na koji način ne reflektira osim kod taksativnog nabiranja ostalih zakonskih okvira.</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina usklađena je i s brojnim drugim strateškim i zakonodavnim okvirima među kojima i sa Zakonom o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13, 78/15, 12/18, 118/18) i Zakonom o zaštiti prirode (NN 80/13, 15/18, 14/19, 127/19). Uz to, kao jedan od devet glavnih kategorija ciljeva navodi se Zaštita okoliša te cilj C-6.1 Poticanje ekološke održivosti. U sklopu navedenog cilja definirane su tri mjere koje će doprinijeti ostvarenju cilja.</p> <p>Nadalje, uz pripremu ove Strategije obavezna je provedba procedure strateške procjene utjecaja na okoliš te je u svrhu detaljne identifikacije i procjene mogućih utjecaja na okoliš izrađena Strateška studija o utjecaju na okoliš Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Strateška studija je za svaku mjeru Strategije predvidjela mitigacijske mjere, a u samoj Strategiji se u poglavlju 8 navode mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu koje proizlaze iz Strateške studije o utjecaju na okoliš.</p>
<p>6</p>	<p>WWF Adria 3.4.2 Komparativna analiza unutarnje plovidbe u Europi i Hrvatskoj, 3.4.2.1 Duljina unutarnjih plovnih putova Kako je moguće u istom odlomku zaključiti kako je prema gustoći plovnih puteva „Hrvatska u samom vrhu što znači da ima prirodne preduvjete za razvoj unutarnje plovidbe u kontekstu velike pokrivenosti površine države“ te zaključiti da sukladno tome nema potrebe provoditi velike infrastrukturne projekte za dodatan razvitak dok je u istom dijelu navodi da je zbog niže klase plovnih puteva ipak potrebno veće ulaganje u infrastrukturu ako nigdje nije prethodno razmotreno niti pokazano koje su klase plovnih puteva u Hrvatskoj te razmotreno o kakvim se i kojim ulaganjima i infrastrukturnim projektima radi. Što znači „velika ulaganja“? O kojim se visinama ulaganja radi?</p>	<p>Odgovor: Komentar se prihvaća.</p> <p>U navedenom poglavlju htjelo se prikazati da je gustoća mreže plovnih putova u RH visoka te da u tom kontekstu nisu potrebni veliki infrastrukturni radovi za proširenje mreže, već samo za održavanje klase plovnosti postojećih plovnih putova.</p> <p>Doradit će se izričaj predmetnog poglavlja.</p>

7	<p>WWF Adria 3.4.2 Komparativna analiza unutarnje plovidbe u Europi i Hrvatskoj, 3.4.2.3 Količine prevezenog tereta</p> <p>Zašto se zaključuje da Hrvatska treba ulagati u konkurentnost luka i razvoj plovnog puta ukoliko je porast prekrcanog terena u jako slabom porastu ili gotovo nikakvom u odnosu na susjedne zemlje? U ovom slučaju treba uzeti u obzir općenitu potrebu korištenja plovnih puteva u gospodarstvu. Sukladno veoma malim količinama tereta isto tako se može zaključiti da nema potrebe dodatno razvijati plovidbu, pogotovo ukoliko se uzmu u obzir investicije koje su potrebne da bi se plovni put unaprijedio, pogotovo u usporedbi sa ostalim, bolje razvijenim prometnim sustavima. Koji je cost-benefit razvoja plovidbe? Je li isplativije (i za prirodu prihvatljivije) poboljšati druge modove prometa koji se ionako nalaze uz naše rijeke (osobito željeznički promet).</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>U poglavlju 4.5 Analize prometne potražnje prikazani su trendovi rasta prometa na unutarnjim plovnim putovima te su detektirani potencijali razvoja. Dodatno, u poglavlju 4.5.4 prikazani su scenariji rasta prometa u scenariju „Business as usual“ i „Učini sve“ scenariju koji predviđa provedbu mjera iz Strategije. Kod scenarija „Učini sve“ pokazao se potencijal za povećanje korištenja unutarnje plovidbe u ukupno prevezenim količinama tereta.</p>
8	<p>Udruga za zaštitu prirode i okoliša Zeleni Osijek 3.4.2 Komparativna analiza unutarnje plovidbe u Europi i Hrvatskoj, 3.4.2.3 Količine prevezenog tereta</p> <p>Smatramo neutemeljenim uspoređivati mediteransku Hrvatsku koja ima razvijen morski promet sa zemljama iz okruženja koje su kontinentalne i okrenute riječnom prometu.</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Republika Hrvatska, osim što je mediteranska zemlja, također je i zemlja Savskog i Dunavskog sliva (kao i neke zemlje iz okruženja s kojima je uspoređena u kontekstu unutarnje plovidbe). Kao takva, Republika Hrvatska i u međunarodnom kontekstu sudjeluje u raznim inicijativama i organizacijama vezanima za unutarnju plovidbu, primjerice Savska i Dunavska komisija. Osim toga, analize količine tereta pokazuju rast u hrvatskim lukama unutarnjih voda.</p>
9	<p>HGK 3.4 Analiza stanja, 3.4.3 Ostali aspekti unutarnje plovidbe (turistički i putnički)</p> <p>Zajednica riječnog turizma HGK napominje da drugi dio rečenice “Brodovi koji plove Dunavom često pristaju u hrvatska putnička pristaništa Batina, Aljmaš, Vukovar i Ilok te na rijeci Dravi, pristanište Osijek, najčešće na dionici između mađarskog pristaništa Mohacs i pristaništa Novi Sad u Republici Srbiji.”, nema smisla uzevši u obzir činjenicu da na Dunavu postoji samo jedna dionica. Naime, ne postoje programi od Mohacsa do Novog Sada, oni su kao i hrvatska pristaništa, samo mjesta zaustavljanja kruzera u programima plovidbe Dunavom, i nisu najčešća nego jedina dionica. Također, potrebno je dopuniti popis poznatih europskih tvrtki za riječni kruzink na unutarnjim plovnim putovima čiji brodovi prolaze Hrvatskom s popisom 6 najzastupljenijih kompanija u 2019.: Scylla, Dr Luftner R, Apollo River Management i Croisi Europe. Nadalje, predložimo dodatno provjeriti navedene linije koje prolaze Hrvatskom. Držimo da izričaj “preko Osijeka” nije primjeren s obzirom na to da Osijek nije na plovnom putu kojim prolaze kruzeri nego se s Dunava uplovljava u Dravu i “silazi” s plovnog puta Dunavom. Napominjemo i da se putničko pristanište u Sisku ne nalazi na Savi nego na Kupi. Zajednica također ističe da Osijek i Sisak nemaju ni približno isti broj uplovljavanja, pa se predlaže dodatno provjeriti podatke iz tablice koja prikazuje broj uplovljavanja po pristaništima. Također, u odnosu na rečenicu “Na Dunavu kroz Hrvatsku prolazi više od 10 linija za prijevoz</p>	<p>Odgovor: Komentar se prihvaća.</p>

	putnika.”, Zajednica ističe da riječni krizing nije linijski promet, odnosno da se podaci o linijskom prometu ne mogu koristiti u kontekstu riječnog krizinga.	
10	<p>WWF Adria 3.5 Analiza ostvarenoga prema postojećem sektorskom planu, 3.5.1 Ostvarivanje mjera Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008. - 2018.) Mjera 1 (Tablice 3 i 4) navodi uređenje vodnih putova po mjerilima međunarodne klasifikacije. Mjere nije moguće provoditi bez značajnih utjecaja na prirodu i okoliš. Potrebno je prilagoditi formulaciju u sljedeće: „Uređenje vodnih putova po mjerilima međunarodne klasifikacije sukladno prirodnim karakteristikama vodotokova uz osiguravanje najmanjeg mogućeg štetnog utjecaja na prirodu“. Isto tako, projekt kanal Dunav-Sava (tablica 4) je zastario te je upitna potreba za provedbom istog s obzirom na već navedene male količine tereta koje se prevoze plovnim putevima. Umjesto ulaganja u ovakve projekte potrebno je provesti analizu trenutnih potreba te stanja postojeće infrastrukture koja već postoji uz rijeke Savu, Dravu i Dunav te ulagati u unaprjeđenje tih vidova prometa umjesto velikih infrastrukturnih projekata koji će nepovratno uništiti rijeke.</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Komentar se neće usvojiti s obzirom da se odnosi na naziv mjere definiran unutar Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008.-2018.) te se u poglavlju 3.5.1 Ostvarivanje mjera Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008. - 2018.) analizira status realizacije mjera iz tog strateškog dokumenta.</p> <p>Studija izvodljivosti za projekt Izgradnje višenamjenskog kanala Dunav-Sava je dovršena (KPMG Croatia d.o.o. i INSTITUT IGH d.d., 2020.) te je utvrdila isplativost i potrebu realizacije projekta Izgradnje višenamjenskog kanala Dunav-Sava.</p>
11	<p>Udruga za zaštitu prirode i okoliša Zeleni Osijek 3.5 Analiza ostvarenoga prema postojećem sektorskom planu, 3.5.1 Ostvarivanje mjera Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj (2008. - 2018.) Projekt je zastario i imat će veliki utjecaj na Spačvanske hrastove šume koji su gospodarski zamašnjak i resurs od puno većeg značaja nego kanal Dunav – Sava. Neophodna je cost-benefit analiza isplativosti daljnjeg ulaganja kao i kvalitetna procjena utjecaja zahvata na prirodu.</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Studija izvodljivosti za projekt Izgradnje višenamjenskog kanala Dunav-Sava je dovršena (KPMG Croatia d.o.o. i INSTITUT IGH d.d., 2020.) te je utvrdila isplativost i potrebu realizacije projekta Izgradnje višenamjenskog kanala Dunav-Sava. U sklopu procedure Strateške procjene utjecaja na okoliš koja je provedena za ovu Strategiju razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina, ispitani su utjecaji na prirodu i okoliš i za mjeru M -8.4.1 - Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava. Na projektnoj razini će zasigurno biti potrebne detaljnije analize, procjena utjecaja na okoliš te ocjena prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu.</p>
12	<p>HGK 4.3 Organizacija i upravljanje sustavom unutarnje plovidbe, 4.3.4 SWOT analiza Zajednica riječnog turizma HGK predlaže da se u Prilike u točku “Razvoj putničkog prometa (riječnim kruzerima) na Dunavu i Dravi”, doda i rijeka Sava, jer su u tijeku projekti revitalizacije te rijeke u turističke svrhe. Ujedno se predlaže brisati riječi “riječni kruzeri”, jer se putnički promet unutarnjim vodnim putovima ne odvija samo riječnim kruzerima, u Prilike spadaju i ostali oblici putničkog prometa (izletnički, linijski).</p>	<p>Odgovor: Komentar se prihvaća.</p>
13	<p>WWF Adria 4.3 Organizacija i upravljanje sustavom unutarnje plovidbe, 4.3.4 SWOT analiza Nedopustivo je da kao jedna od glavnih slabosti unutarnje plovidbe nije naveden iznimno štetan utjecaj na prirodu, odnosno na prirodne karakteristike vodotokova kod održavanja i poboljšavanja plovnih puteva te potpuna neusklađenost zakonodavstva između sektora</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Paralelno uz Strategiju razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina obavezno se provodi Strateška procjena utjecaja na okoliš u sklopu koje je izrađena i Strateška studija o utjecaju na okoliš Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina.</p>

	zaštite prirode i prometa.	Strateškom studijom sagledani su i procijenjeni razni mogući utjecaji na prirodu i okoliš koji mogu nastati provedbom Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Uz navedeno, u Strateškoj studiji predložene su mjere zaštite okoliša i programa praćenja ovisno o prepoznatim utjecajima, i to za svaku pojedinu mjeru iz Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. U sklopu poglavlja 8 Strategije također su detaljno navedene mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu koje proizlaze iz Strateške studije o utjecaju na okoliš.
14	<p>Udruga za zaštitu prirode i okoliša Zeleni Osijek 4.3 Organizacija i upravljanje sustavom unutarnje plovidbe, 4.3.4 SWOT analiza Pod Slabosti ili Prijetnje neophodno je dodati negativan utjecaj na prirodu, okoliš, vodne resurse, poljoprivredu i šumarstvo. Također potencijalna neusklađenost ili neprovodivost zahvata zbog EU direktivama o vodama, pticama i staništima.</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Paralelno uz Strategiju razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina obavezno se provodi Strateška procjena utjecaja na okoliš u sklopu koje je izrađena i Strateška studija o utjecaju na okoliš Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Strateškom studijom sagledani su i procijenjeni razni mogući utjecaji na prirodu i okoliš koji mogu nastati provedbom Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Uz navedeno, u Strateškoj studiji predložene su mjere zaštite okoliša i programa praćenja ovisno o prepoznatim utjecajima, i to za svaku pojedinu mjeru iz Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. U sklopu poglavlja 8 Strategije također su detaljno navedene mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu koje proizlaze iz Strateške studije o utjecaju na okoliš.</p>
15	<p>WWF Adria 4 Luke i plovni putovi, 4.4 Planovi razvitka luka i plovnih putova Svi dokumenti navedeni u ovom poglavlju su izrađeni su prije 13 i više godina te nikako ne mogu više biti važeći u odnosu na promjene u zakonodavstvu, promjene u prirodnim karakteristikama rijeka, klimatskim promjenama, standardu zaštite okoliša i prirode itd.</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Cilj poglavlja 4.4 Planovi razvitka luka i plovnih putova je upravo dati osvrt i analizirati postojeće dokumente razvoja plovnih putova i luka na plovnim putovima. S obzirom da su analizirani dokumenti istekli, 2019. godine potpisan je Ugovor za izradu strateške dokumentacije koja obuhvaća izradu Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina, Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske za razdoblje od deset godina i reviziju Master planova luka Vukovar, Osijek i Slavonski Brod.</p>
16	<p>WWF Adria 4.5 Analiza prometne potražnje, 4.5.2 Analiza industrije Analiza industrije ispravno zaključuje kako nema generatora prometa na unutarnjim plovnim putevima u RH. Stoga je potrebno potpuno izmijeniti strategiju koja se bazira skoro isključivo na činjenici da postoji potreba za dodatnim ulaganjima u razvoj i poboljšanje plovnih puteva u RH te se okrenuti ka poboljšanju onih gdje postoji smisao i potreba. Iz ovoga se da zaključiti kako je ova strategija prilično zastarjela jer ne počiva na temeljima budućnosti već gledanja kako je bilo prije i kako je u drugim</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>U poglavlju 4.5.2 Analiza industrije analizirani su industrijske lokacije u radijusu od 50 km od samih luka, te je dodatno naglašeno kako je analizirajući puni potencijal unutarnje plovidbe detektiran značajan broj industrijskih lokacija (204 u RH). Uz to, u poglavlju 4.5.4 Model i scenariji, „Učini sve“ scenariji dodatno je pokazao kako se provedbom projekata koji će proizaći iz predloženih mjera, predviđa povećanje tonskih kilometara u odnosu na broj tonskih kilometara u 2010. godini.</p>

	zemljama (s kojima se RH ne može uspoređivati u tom pogledu).	
17	<p>WWF Adria 4.5 Analiza prometne potražnje, 4.5.3 Strategije klastera Poglavlje opet zanemaruje ikakvu povezanost razvoja plovidbe i prirode, odnosno prirodnih karakteristika, kategorije zaštite i utjecaja razvoja plovidbe na riječni ekosustav.</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Cilj poglavlja 4.5.3 Strategije klastera je analizirati rezultate dobivene analizom klastera u unutarnjoj plovidbi u državama članicama EU (<i>Assessment of the potential of maritime ports and inland waterways</i>, EK, 2019.). Također, u sklopu navedene Analize, jedna od tri definirane kategorije političkih mjera je kategorija okolišnih i prostornih mjera. Navedena kategorija predviđa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Razvoj regulative o emisijama, kvaliteti vode i sigurnosti – u skladu s regulativom EU potrebno je razvijati regulativu koja bi doprinijela nižoj emisiji štetnih plinova, kvaliteti vode i sigurnosti u sektoru unutarnje plovidbe.</i> • <i>Podupiranje korištenja ekološki održive prometne opreme – uključuje razne vrste stimulacije korisnika prilikom korištenja ekološki održive prometne opreme.</i> <p>Uz navedeno, u Strateškoj studiji o utjecaju na okoliš Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina predložene su mjere zaštite okoliša i programa praćenja ovisno o prepoznatim utjecajima, a za svaku pojedinu mjeru iz Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. U sklopu poglavlja 8 Strategije također su detaljno navedene mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu koje proizlaze iz Strateške studije o utjecaju na okoliš.</p>
18	<p>WWF Adria 4.6 Definiranje funkcionalnih zahtjeva za uređenje i eksploataciju unutarnjih plovnih putova i luka unutarnje plovidbe, 4.6.3 Zahtjevi u pogledu pouzdanosti i dostupnosti prometne infrastrukture Imajući u vidu prirodne karakteristike rijeka u RH (plovnih) niti jedna rijeka, osim Dunava ne zadovoljava karakteristike klase V niti može iste zadovoljavati bez značajnih utjecaja na riječni ekosustav. Stoga je potrebno redefinirati klase plovnih puteva te iste prilagoditi stanju rijeka te usuglasiti s ciljevima zaštite prirode.</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Klase plovnih putova definirane su Odlukom o proglašenju Zakona o potvrđivanju Europskog Ugovora o glavnim unutarnjim plovni putovima od međunarodnog značaja (AGN) i Pravilnikom o razvrstavanju i otvaranju plovnih putova na unutarnjim vodama (NN 77/11, 66/14, 81/15) te su u poglavlju 4.6.3 Zahtjevi u pogledu pouzdanosti i dostupnosti prometne infrastrukture prikazane preporuke iz aneksa Europskog ugovora o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN).</p> <p>Ovom Strategijom predviđa se osiguravanje plovnosti u skladu s minimalnim propisanim klasama plovnosti (M -8.4.2 - Modernizacija plovnih putova i osiguravanje plovnosti rijeka u skladu s propisanim minimalnim klasama plovnosti za međunarodne plovne putove).</p>
19	<p>HGK 6 Identifikacija izazova i potreba za razvojem, 6.3 Ostali aspekti U odnosu na turistički aspekt, Zajednica riječnog turizma HGK predlaže umjesto pojma „luka” u cijelom tekstu rabiti izraz “pristanište” (u odgovarajućem broju i padežu).</p>	<p>Odgovor: Komentar se prihvaća.</p>

20	<p>WWF Adria 7.2 Ciljevi (temeljni, multimodalni i međusektorski ciljevi), 7.2.6 Zaštita okoliša Osim prepoznavanja utjecaja prometnog sustava na klimatske promjene potrebno je prepoznati i značaj klimatskih promjena na prometni sustav. Problemi s povećanim količinama nanosa u rijekama u većem su dijelu uzrokovani niskim vodostajima i sve manjim količinama vode u rijekama, a ne nužno viškovima nanosa (postojanje viškova je potrebno posebno utvrditi s obzirom na činjenicu da postojeće hidroelektrane uvelike zaustavljaju prolaz sedimenta). Nepredvidivi vremenski događaji, suše i poplave samo su neki od vidljivih utjecaja klimatskih promjena kojima se i prometni sustav treba adaptirati. Na koje dijelove okoliša treba smanjiti utjecaj prometa? Što je sa utjecajem na Natura 2000 područja, na ugrožene i rijetke vrste i staništa?</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Paralelno uz Strategiju razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina obavezno se provodi Strateška procjena utjecaja na okoliš u sklopu koje je izrađena i Strateška studija o utjecaju na okoliš Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Jedno cijelo poglavlje Strateške studije odnosi se na klimu i klimatske promjene u sklopu kojega su, između ostalog, analizirane očekivane klimatske promjene, projekcije klimatskih promjena te utjecaji i prilagodbe vezano za sektor unutarnje plovidbe. Uz navedeno, u Strateškoj studiji predložene su mjere zaštite okoliša i programa praćenja ovisno o prepoznatim utjecajima, i to za svaku pojedinu mjeru iz Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Mjere uvažavaju i pitanja utjecaja klimatskih promjena – primjerice u sklopu poglavlja 9.1.1. Strateške studije za M 8.4.2 Modernizacija plovnih putova i osiguravanje plovnosti rijeka u skladu s propisanim minimalnim klasama plovnosti za međunarodne plovne putove navode se sljedeće mjere:</p> <p><i>„Prilikom planiranja zahvata u prostoru procijeniti opasnosti od štetnog djelovanja voda (poplava), a pritom uključiti i eventualne utjecaje klimatskih promjena te izbjegavati područja velike vjerojatnosti i značajnog rizika od poplava.</i></p> <p><i>U najvećoj mogućoj mjeri sačuvati funkcionalnost postojećeg sustava zaštite od štetnih djelovanja voda i postojeći hidrološki režim“.</i></p> <p>Osim navedenog, Strateška studija je cijelo poglavlje 8 posvetila temi glavne ocjene prihvatljivosti plana za ekološku mrežu.</p> <p>Dodatno, u sklopu poglavlja 8 Strategije također su detaljno navedene mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu koje proizlaze iz Strateške studije o utjecaju na okoliš.</p>
21	<p>Udruga za zaštitu prirode i okoliša Zeleni Osijek 7.2 Ciljevi (temeljni, multimodalni i međusektorski ciljevi), 7.2.6 Zaštita okoliša Izmijenjeni hidrološki uvjeti, ekstremno niski i visoki vodostaji uvjetuju uspješnost plovidbe. Klimatske promjene i trendovi za posljedicu imaju sve niže vodostaje i manji protok vode u rijekama što čini riječni promet nesigurnim i neisplativim. Značajne regulacije koje bi omogućile riječni promet su neisplative i imaju za posljedicu negativan utjecaj na prirodu i okoliš. Ulaganja EU fondova u obnovu riječnih staništa biti će ugrožena u slučaju da izgradnje regulacijskih građevina za plovni put.</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Paralelno uz Strategiju razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina obavezno se provodi Strateška procjena utjecaja na okoliš u sklopu koje je izrađena i Strateška studija o utjecaju na okoliš Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Strateškom studijom sagledani su razni mogući utjecaji na prirodu i okoliš koji mogu nastati provedbom Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Uz navedeno, u Strateškoj studiji predložene su mjere zaštite okoliša i programa praćenja ovisno o prepoznatim utjecajima, i to za svaku pojedinu mjeru iz Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. U sklopu poglavlja 8 Strategije također su detaljno navedene mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu koje proizlaze iz Strateške studije o</p>

		utjecaju na okoliš.
22	<p>WWF Adria 7.2 Ciljevi (temeljni, multimodalni i međusektorski ciljevi), 7.2.7 Strateško usklađivanje Osim usklađivanja u pogledu zakona i strategija vezanih uz prometni sektor isto usklađivanje je potrebno i sa drugim sektorima, osobito sektorom zaštite prirode, osobito sa EU Strategijom zaštite biološke raznolikosti te relevantnim nacionalnim strategijama i sl.</p>	<p>Odgovor: Komentar se prima na znanje.</p> <p>Podrazumijeva se da će se projekti koji proizlaze iz mjera ove Strategije provoditi u skladu sa strateškim i regulatornim okvirom zaštite okoliša i prirode te da će se na projektnoj razini za svaki projekt provoditi odgovarajuće procedure i ocjene utjecaja zahvata na okoliš i prirodu te na ekološku mrežu i zaštićena područja, u skladu s važećim propisima.</p>
23	<p>WWF Adria 7 Ciljevi i mjere, 7.3 Ključni pokazatelji uspješnosti Strategije Postavljeni ključni pokazatelji uopće nisu mjerljivi što ih čini nekorisnima. Dakle, svaki pokazatelj mora biti smješten u neko vremensko razdoblje kao i što mora biti mjerljiv. U protivnom nema svrhe.</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Svi ključni pokazatelji definirani su na način da su mjerljivi (npr. trošak, vrijeme, udio, broj,...). Uz to, podrazumijeva se da je vremensko razdoblje ključnih pokazatelja usklađeno s vremenskim razdobljem za koje je izrađena Strategija razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina.</p>
24	<p>Udruga za zaštitu prirode i okoliša Zeleni Osijek 7 Ciljevi i mjere, 7.3 Ključni pokazatelji uspješnosti Strategije Pokazatelji uspješnosti trebaju imati za podlogu Studiju izvodljivosti i isplativosti.</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Studija izvodljivosti te ostala prateća projektna dokumentacija biti će podloga svim budućim projektima koji će proizaći iz ciljeva i mjera definiranih u ovoj Strategiji. Sukladno tome, studija izvodljivosti definirat će opseg projekta dok će se doprinos određenim pokazateljima uspješnosti pokazati nakon provedbe pojedinačnih projekata.</p>
25	<p>WWF Adria 7.5 Mjere, 7.5.2 Suradnja Duž cijele Strategije razvidno je kako nema interesa, a ne vidi se potreba suradnje sa sektorom zaštite prirode, upravljanja vodama i zaštite okoliša. To predstavlja očigledan primjer necjelovitog pristupa sektora koji itekako ima utjecaj na okoliš, prirodu i upravljanje vodama. Dakle, kroz cijelu Strategiju bi se trebao protezati sektor zaštite prirode i okoliša, te upravljanja vodama kako bi ista bila kvalitetna i u skladu s vremenom. Osim toga, potrebno je i jačanje suradnje sa nevladinim sektorom i lokalnim zajednicama.</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>Paralelno uz Strategiju razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina obavezno se provodi Strateška procjena utjecaja na okoliš u sklopu koje je izrađena i Strateška studija o utjecaju na okoliš Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Strateškom studijom sagledani su razni mogući utjecaji na prirodu i okoliš koji mogu nastati provedbom Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. Uz navedeno, u Strateškoj studiji predložene su mjere zaštite okoliša i programa praćenja ovisno o prepoznatim utjecajima, i to za svaku pojedinu mjeru iz Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina. U sklopu poglavlja 8 Strategije također su detaljno navedene mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu koje proizlaze iz Strateške studije o utjecaju na okoliš. U tom smislu ova Strategija je izrađena snažno uzimajući u obzir potrebe zaštite okoliša i prirode te u suradnji s nadležnim tijelima sektora zaštite okoliša i prirode tijekom cjelokupne njene izrade, naročito kroz proceduru strateške procjene utjecaja na okoliš.</p> <p>Uz to, kao jedna od kategorija ciljeva predviđena je kategorija „Zaštita okoliša“ gdje je predviđena provedba mjera kojima se predviđa osigurati usklađenost i primjena ekoloških standarda te</p>

		maksimizirati energetska učinkovitost u sektoru unutarnje plovidbe.
26	WWF Adria 7.5 Mjere, 7.5.3 Tržište Tu je lijepo rečeno (Mjera 3.1.8) što nedostaje ovoj strategiji - Suvremeni pristup pri strateškom planiranju stavlja naglasak na integrirani pristup koji uključuje usklađeni razvoj više sektora kao cjeline. Međutim, dionici iz cijelog sektora zaštite prirode, okoliša te nevladine udruge nisu navedene kao jedni od važnih i neophodnih dionika.	Odgovor: Komentar se odbija. U sklopu mjera vezanih za tržište dionici iz sektora zaštite prirode, okoliša i nevladinih udruga nisu ocijenjeni kao ključni, no podrazumijeva se da se pri provedbi svih mjera poštuju važeći propisi iz područja zaštite okoliša i prirode, ovisno o primjenjivosti, te da se po potrebi uključuju i dionici iz tog područja. Dodatno, i za mjere iz kategorije „Tržište“ su u sklopu Strateške studije o utjecaju na okoliš Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina predviđene mjere za provedbu kroz Strategiju (poglavlje 11.4.1 Strateške studije).
27	HGK 7.5 Mjere, 7.5.5 Turizam M 5.1.1. Zajednica riječnog turizma HGK predlaže u nove oblike turističke ponude dodati i pristanišnu infrastrukturu za izletničku plovidbu. M 5.1.5. Zajednica riječnog turizma HGK predlaže kao bitne stavke za model polazišne luke uvrstiti i opskrbu gorivom. M 8.2.1. Zajednica riječnog turizma HGK smatra da komunalna pristaništa nisu pristaništa koja služe svrsi pristajanja brodova na kružnim putovanjima niti razvoja putničkog prometa.	Odgovor: Komentar se prihvaća. Prijedlog dorade naveden za mjeru M 5.1.1 uvrstiti će se u mjeru M 8.2.1 Izgradnja luka i pristaništa. Ostali prijedlozi usvojiti će se prema predloženom.
28	WWF Adria 7.5 Mjere, 7.5.6 Zaštita okoliša Važno je prepoznati da postoji ne samo potreba za postizanjem neutralnosti emisija, već i utjecaja fizičkog na prirodu, hidromorfologiju rijeka te kvalitetu vode. U Mjeri 6.1.2 se treba pisati i o odnosu prema prirodi, a ne samo okolišu. Izostaje cijeli dio vezan za ekološku mrežu Natura 2000 te zaštićena područja.	Odgovor: Komentar se djelomično prihvaća. Mjera 6.1.2. može se preformulirati da glasi „Usklađivanje i primjena pravila i standarda zaštite okoliša i prirode“. Podrazumijeva se da će se projekti koji proizlaze iz mjera ove Strategije provoditi u skladu sa strateškim i regulatornim okvirom zaštite okoliša i prirode te da će se na projektnoj razini za svaki projekt provoditi odgovarajuće procedure i ocjene utjecaja zahvata na okoliš i prirodu te na ekološku mrežu i zaštićena područja, u skladu s važećim propisima.
29	Udruga za zaštitu prirode i okoliša Zeleni Osijek 7.5 Mjere, 7.5.6 Zaštita okoliša Neophodno je procijeniti utjecaj na NATURA 2000 područja i prirodu.	Odgovor: Komentar se odbija. Utjecaj na NATURA 2000 područja i prirodu, odnosno obaveza provođenja postupka ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu propisani su Zakonom o prirodi (NN 80/13, 15/18, 14/19, 127/19). Stoga se na projektnoj razini podrazumijeva da je potrebno držati se zakonskih odredbi. Vezano uz ovu Strategiju, u sklopu obaveznog postupka strateške procjene utjecaja na okoliš izrađena je Studija o utjecaju na okoliš Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina, u kojoj se cjelokupno poglavlje 8 odnosi se na glavnu ocjenu prihvatljivosti plana za ekološku mrežu. U sklopu poglavlja 8 Strategije također su detaljno navedene mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu koje proizlaze iz Strateške studije o utjecaju na okoliš.

30	Udruga za zaštitu prirode i okoliša Zeleni Osijek 7.5 Mjere, 7.5.6 Zaštita okoliša Kriteriji trebaju obuhvatiti utjecaj prometa i uređenja vodotoka na prirodu i okoliš, te njihovu isplativost	Odgovor: Komentar se odbija. Podrazumijeva se da će se projekti koji proizlaze iz mjera ove Strategije provoditi u skladu sa strateškim i regulatornim okvirom zaštite okoliša i prirode te da će se na projektnoj razini za svaki projekt provoditi odgovarajuće procedure i ocjene utjecaja zahvata na okoliš i prirodu te na ekološku mrežu i zaštićena područja, u skladu s važećim propisima. Uz to, isplativost pojedinačnih projekata analizirat će se na projektnoj razini u sklopu studije izvodljivosti.
Mišljenja zaprimljena od javnopravnih tijela		
1	MINISTARSTVO TURIZMA I SPORTA Nema primjedbi.	Odgovor: n/p
2	PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA, UPRAVNI ODJEL ZA PROSTORNO UREĐENJE, GRADITELJSTVO I ZAŠTITU OKOLIŠA Nema primjedbi.	Odgovor: n/p
3	MINISTARSTVO PROSTORNOG UREĐENJA, GRADITELJSTVA I DRŽAVNE IMOVINE Pri izradi cjelokupne dokumentacije, a osobito Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina, potrebno je koristiti izraze „prostorni planovi i drugi dokumenti značajni za prostorno uređenje“ umjesto „prostorno-planski dokumenti“ (na stranicama 106 i 173) i umjesto „dokumentaciju značajnu za prostorno uređenje“ (na stranicama 235, 239 i 242). Na druge tekstualne dijelove dokumenta nemamo primjedbi.	Odgovor: Komentar se prihvaća.
4	VUKOVARSKO-SRIJEMSKA ŽUPANIJA, Služba za prostorno planiranje, gradnju i zaštitu okoliša, Odsjek za zaštitu okoliša i prirode Nema primjedbi na Strategiju razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina	Odgovor: n/p
5	MINISTARSTVO ZDRAVSTVA Nema primjedbi na Strategiju razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina	Odgovor: n/p
6	MINISTARSTVO POLJOPRIVREDE Nakon obrade prethodno navedenih podataka u Strateškoj studiji utjecaja na okoliš Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina, potrebno je dopuniti Nacrt prijedloga Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj.	Odgovor: Komentar se prihvaća.
7	Dubrovačko-neretvanska županija, Upravni odjel za prostorno uređenje i gradnju, Sjedište Dubrovnik Nema mišljenja koja bi bila vezana za Strategiju i Stratešku studiju koja se tiču riječnog prometa u RH.	Odgovor: n/p
8	SISAČKO-MOSLAVAČKA ŽUPANIJA, Upravni odjel za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša, Odsjek za zaštitu okoliša i prirode Nema primjedbi.	Odgovor: n/p
9	MINISTARSTVO VANJSKIH I EUROPSKIH POSLOVA Nema primjedbi	Odgovor: n/p

10	MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA Tablica kratica ne korelira kraticama korištenim dalje u tekstu dokumenata, potrebno ih je revidirati i ujednačiti u Strateškoj studiji i Strategiji.	Odgovor: Komentar se prihvaća.
11	MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA S aspekta zaštite kvalitete zraka, uvidom u Stratešku studiju i Strategiju jasna je poveznica odnosa s cestovnim prometom i poljoprivredom te je iz tog razloga kao izvor podataka potrebno koristiti i Program kontrole onečišćenja zraka za razdoblje od 2020. do 2029. godine („Narodne novine“ broj 90/19). U skladu s navedenim, Stratešku studiju i Strategiju potrebno je dopuniti.	Odgovor: Komentar se prihvaća. Strategija će se ažurirati na način da se u sklopu poglavlja 3.2. navede spomenuti program. Po potrebi će se nastavno na ažuriranje Strateške studije utjecaja na okoliš ažurirati i poglavlje 8 Strategije.
12	MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA S aspekta klimatskih promjena skrećemo pažnju kako je Hrvatski sabor donio Strategiju prilagodbe klimatskim promjenama („Narodne novine“, broj 46/20, dalje u tekstu: Strategija prilagodbe) kao i Niskougličnu strategiju. Donošenje obaju strategija propisano je Zakonom o klimatskim promjenama i zaštiti ozonskog sloja („Narodne novine“, broj 127/19, dalje u tekstu: Zakon). Zakon u članku 15. propisuje potrebu da nacionalni razvojni dokumenti i razvojni dokumenti pojedinih područja budu usklađeni sa Strategijom prilagodbe i Niskougličnom strategijom, kao i potrebu izvješćivanja o aktivnostima vezano uz prilagodbu klimatskim promjenama i niskouglični razvoj.	Odgovor: Komentar se prihvaća. Strategija će se ažurirati na način da se u sklopu poglavlja 3.2. navedu spomenute strategije.
13	MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA Kako se u samim programskim polazištima Strategije navodi usklađivanje strateških ciljeva i prioriteta sukladno strateškim dokumentima na nacionalnoj i EU razini, potrebno je nedvosmisleno navesti koji su to elementi održivosti te detaljnije obratiti pažnju na utjecaj na klimu (ublažavanje klimatskih promjena) i na prilagodbu na klimatske promjene (ublažavanje sadašnjih i budućih utjecaja klimatskih promjena), tj. jačanje otpornosti cijelog društvenog sustava (ovdje s naglaskom na riječni promet i njim povezane sektore).	Odgovor: Komentar se djelomično prihvaća. Navedeno je dio Strateške procjene utjecaja na okoliš te će se po ažuriranju Strateške studije o procjeni utjecaja na okoliš sukladno ažurirati i mjere u Strategiji u sklopu poglavlja 8. Vezano uz jačanje otpornosti, u sklopu jedne od mjera navedenih pod ciljem „Zaštita okoliša“ doraditi će se aktivnosti na način da uključuju osvrt na klimu.
14	MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA U Strategiji i Strateškoj studiji potrebno je nedvosmisleno razlikovanje pojmova prilagodbe klimatskim promjenama od ublažavanja klimatskih promjena.	Odgovor: Komentar se prihvaća.
15	MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA Kako se ovdje radi o planskom dokumentu koje se donosi za dugoročno razdoblje, pitanje prilagodbe klimatskim promjenama i ublažavanje klimatskih promjena nužno je detaljno razmotriti i uključiti u predmetnu Strategiju i Stratešku studiju na planskoj razini, ali i na projektnoj razini.	Odgovor: Komentar se djelomično prihvaća. Navedeno je dio Strateške procjene utjecaja na okoliš te će se po ažuriranju Strateške studije o utjecaju na okoliš sukladno ažurirati i mjere u Strategiji u sklopu poglavlja 8. Dodatno, u sklopu jedne od mjera navedenih pod ciljem „Zaštita okoliša“ doraditi će se aktivnosti na način da uključuju osvrt na klimu i to na planskoj (strateškoj) razini. S obzirom da se radi o dokumentu strateške razine, kao dio obavezne procedure izrađuje se Strateška

		studija o utjecaju na okoliš koja je uključila i analizu aspekata vezanih za klimu i klimatske promjene. Za projektnu razinu se sukladno nacionalnom zakonodavstvu primjenjuju drugačije procedure procjene utjecaja na okoliš, prirodu i klimu te se podrazumijeva da će se za projekte koji proizlaze iz definiranih mjera Strategije na projektnoj razini provoditi odgovarajuće procedure i ocjene utjecaja zahvata na okoliš i prirodu te na ekološku mrežu i zaštićena područja, a u skladu s važećim propisima.
16	<p>MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA</p> <p>Pored prethodno navedenog predlažemo koristiti i sljedeće odredbe iz Strategije prilagodbe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - konkretne zahvate u prostoru (koji mogu uzrokovati nepoželjne utjecaje, a u funkciji su prilagodbe klimatskim promjenama), gdje god je to moguće, planirati van kulturnih krajolika, kulturno povijesnih cjelina, arheoloških nalazišta ili zona, zaštićenih područja državnog značaja (strogi rezervat, nacionalni park, posebni rezervat i park prirode) i osobito vrijednih obradivih poljoprivrednih zemljišta. Poseban naglasak u prostornom planiranju treba biti na zaštiti prirodnih resursa: vode (voda za piće) i mora, zraka, šuma i osobito vrijednom poljoprivrednom tlu - za konkretne zahvate u prostoru koji su pod utjecajem klimatskih promjena i ranjivi su na klimatske promjene, napraviti procjenu ranjivosti na klimatske procjene (analiza očekivanog utjecaja, rizika i kapaciteta za prilagodbu na učinke klimatskih promjena) te odrediti odgovarajuće mjere prilagodbe klimatskim promjenama. <p>Prethodno navedeno predlažemo unijeti kao opće mjere (utjecaj i otpornost) kako bi se mogla pratiti provedba zadanih ciljeva zaštite okoliša strateške studije <i>Ublažavanje utjecaja na klimu i jačanje otpornosti na klimatske promjene</i>.</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>S obzirom da se radi o strateškom dokumentu, kao dio obavezne procedure izrađuje se Strateška studija o utjecaju na okoliš koja je uključila i analizu aspekata vezanih za klimu i klimatske promjene. Za projektnu razinu se sukladno nacionalnom zakonodavstvu primjenjuju drugačije procedure procjene utjecaja na okoliš, prirodu i klimu te se podrazumijeva da će se projekti (konkretni zahvati) koji proizlaze iz mjera ove Strategije provoditi u skladu sa strateškim i regulatornim okvirom zaštite okoliša i prirode te da će se na projektnoj razini za svaki projekt provoditi odgovarajuće procedure i ocjene utjecaja zahvata na okoliš i prirodu te na ekološku mrežu i zaštićena područja, u skladu s važećim propisima.</p>
17	<p>MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA</p> <p>Potrebno je navesti glavna pitanja o klimatskim promjenama, uključujući neto nultu emisiju stakleničkih plinova i klimatsku neutralnost do 2050., ciljeve zaštite okoliša, utvrđene na međunarodnoj razini, razini EU-a ili država članica, koji su relevantni i na način na koji su ti ciljevi uzeti u obzir tijekom njegove pripreme, kao i jačanje otpornosti na klimu (prilagodba). Potrebno je procijeniti kritične izazove za rješavanje klimatskih promjena te utvrditi klimatske probleme i učinke.</p>	<p>Odgovor: Komentar se djelomično prihvaća.</p> <p>Strategija će se ažurirati na način da će se dodati osvrt na glavna pitanja o klimatskim promjenama, uključujući neto nultu emisiju stakleničkih plinova i klimatsku neutralnost do 2050., ciljeve zaštite okoliša utvrđene na međunarodnoj razini, razini EU i nacionalnoj razini za Republiku Hrvatsku. Konkretno, u sklopu poglavlja 3.2. navest će se ključne odredbe iz usvojenih krovnih strateških dokumenata o klimi.</p>
18	<p>MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA</p> <p>U Strategiji nedostaje npr. opći cilj Prilagodba prometnog sustava klimatskim promjenama kroz koji bi se mogao pratiti doprinos Strategije jačanju otpornosti Republike Hrvatske na klimatske promjene u segmentu riječnog prometa.</p>	<p>Odgovor: Komentar se odbija.</p> <p>U sklopu jedne od mjera navedenih pod ciljem „Zaštita okoliša“ doraditi će se aktivnosti na način da uključuju osvrt na klimu.</p>
19	<p>MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA</p> <p>U dijelu 3.2.2.4 <i>Ostali strateški dokumenti</i> nedostaje uvažavanje te usklađenost sa Strategijom prilagodbe</p>	<p>Odgovor: Komentar se prihvaća.</p>

	i Niskougličnom strategijom kao i EU Strategijom prilagodbe klimatskim promjenama	
20	MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA U dijelu 4.6.3 <i>Zahtjevi u pogledu pouzdanosti i dostupnosti prometne infrastrukture</i> nisu analizirani utjecaji klimatskih promjena na prometnu infrastrukturu te prilagodbu te strukture klimatskim promjenama (jačanje otpornosti)	Odgovor: Komentar se prihvaća. U sklopu navedenog poglavlja bit će navedeni zahtjevi koji proizlaze iz relevantnog strateškog okvira.
21	MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA U dijelovima 7.2.6 <i>Zaštita okoliša</i> te 7.2.7 <i>Strateško usklađivanje</i> nije obrađena usklađenost sa Strategijom prilagodbe i Niskougličnom strategijom.	Odgovor: Komentar se prihvaća.
22	MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA U dijelu 7.3 <i>Ključni pokazatelji uspješnosti Strategije</i> koji se odnose na zaštitu okoliša nedostaje doprinos prilagodbi i klimatskim promjenama kao i niskougličnom razvoju.	Odgovor: Komentar se prihvaća.
23	MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA U dijelu 7.8 <i>Izvori financiranja primjenjivi na Strategiju</i> navode se kao izvori financiranja Europski fondovi i programi Unije za programsko razdoblje 2021. – 20217., stoga je nužno uskladiti Strategiju s klimatskim potvrđivanjem te načelom nenanošenja bitne štete.	Odgovor: Komentar se odbija. Svrha poglavlja 7.8 je pregled potencijalnih izvora financiranja. Pitanja klimatskih promjena bit će obrađena u drugim poglavljima Strategije i to na način da se da osvrst na zahtjeve i mjere koji proizlaze iz važećih krovnih strateških dokumenata o klimi.
24	MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA U dijelu 8. <i>Mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu</i> nedostaje dio koji se odnosi na prilagodbu klimatskim promjenama i ublažavanje klimatskih promjena koji treba sagledati kao posebne sastavnice okoliša. Navodi se: „...Prilikom planiranja zahvata u prostoru procijeniti opasnosti od štetnog djelovanja voda (poplava), a pritom uključiti i eventualne utjecaje klimatskih promjena te izbjegavati područja velike vjerojatnosti i značajnog rizika od poplava...“. Navedeno je potrebno konkretizirati u dijelu koji naveden u Strategiji, a to su Mjere zaštite okoliša koje nisu vezane uz ekološku mrežu.	Odgovor: Komentar se djelomično prihvaća. Mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu temelje se na provedenim analizama u sklopu Strateške studije o procjeni utjecaja na okoliš. Sukladno navedenom, po ažuriranju mjera u Strateškoj studiji o procjeni utjecaja na okoliš, ažurirati će se mjere u Strategiji u poglavlju 8.
25	MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA U dijelu 8.3 <i>Prijedlog programa praćenja stanja okoliša</i> nedostaju prijedlozi za praćenje utjecaja klimatskih promjena s obzirom na očit utjecaj klimatskih promjena na stanje voda i ostalih sastavnica okoliša.	Odgovor: Komentar se djelomično prihvaća. Prijedlog programa praćenja stanja okoliša temelji se na definiranom programu u sklopu Strateške studije o procjeni utjecaja na okoliš. Sukladno navedenom, po ažuriranju dijela koji se odnosi na prijedlog programa praćenja stanja okoliša u sklopu Strateške studije, ažurirati će se poglavlje 8.3 Strategije.
26	GRAD ZAGREB, GRADONAČELNIK Grad Zagreb očitovao se 27. rujna 2021. godine navodeći važeće dokumente za prostor rijeke Save na području Grada Zagreba i to: - Prostorni plan Grada Zagreba (SGGZ 8/01, 16/02, 11/03, 2/06, 1/09, 8/09, 21/14, 23/14-pročišćeni tekst, 26/15, 3/16-pročišćeni tekst, 22/17, 3/18-pročišćeni tekst) - Generalni urbanistički plan grada Zagreba (SGGZ 16/2007, 8/2009, 7/2013, 09/16 i 12/16-pročišćeni tekst).	Odgovor: Komentar se prima na znanje.

<p>Po navođenju definiranog u navedenim dokumentima te Master planu prometnog sustava Grada Zagreb, Zagrebačke županije i Krapinsko-Zagorske županije odnosno zaključku pripadajuće Strateške studije o utjecaju na okoliš, zaključuje se:</p> <p><i>„Mišljenja smo stoga da ciljevi i mjere Strategije razvitka riječnog prometa u Republici Hrvatskoj za razdoblje od deset godina omogućavaju provođenje mjera plovnosti unutarnjih voda i riječnog prijevoza koje su definirane u Master planu prometnog sustava Grada Zagreba, Zagrebačke županije i Krapinsko-zagorske županije.“</i></p>	
---	--