



2. GLAVNI PLAN RAZVOJA PROMETNOG SUSTAVA FUNKCIONALNE REGIJE SJEVERNI JADRAN – ODGOVORI NA MIŠLJENJA, PRIJEDLOZI I PRIMJEDBE IZ JAVNE RASPRAVE

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
1.	Hrvatske ceste d.o.o. Vončinina 3, Zagreb Dopis od 25.09.2018	1. U mjeri CP.13. <i>Izgradnja D100 kao prometnice visoke razine uslužnosti (brza cesta)</i> predmetni pravac ne definirati kao brzu cestu, jer nije tako definirana u strateškim dokumentima RH i jer dogradnja postojeće ceste u brzu je teško tehnički izvediva. Dogradnja ceste u četvertračnu je moguća u kategoriji državne ceste, a realizacija i faze će se odrediti studijom izvedivosti.	1. Primjedba i prijedlog se prihvaća (kao i primjedba od Grada Krka, 1.) Naslov i opis mjere se mijenja i glasi: "Izgradnja D102 i D104 kao prometnice visoke razine uslužnosti". Sukladno izmjeni naslova mjere MJ-CP.13 mijenja se i tekst u mjeri MJ-CP.15 koji sada glasi: „... Jedan od primjera je osiguranje adekvatne prometne dostupnosti na otoku Lošinju kroz dovršetak rekonstrukcije prometnice D100 (dionica trajektna luka Porozina-Beli-Cres) te dogradnja prometnice Mali Lošinj-Veli Lošinj, prometnice na Pagu i drugo“.
		2. U naslovu mjere D100 zamijeniti sa D102 u skladu sa Odlukom o razvrstavanju javnih cesta (Narodne novine broj 103/17, 17/18 i 66/18).	
2.	Primorsko goranska županija, Zavod za prostorno uređenje, Splitska 2, Rijeka Dopis od 10.10.2018	1. Traži se za točku 2.3.3. Zračni promet, Grafikon 22, da se razmotre manji nedostaci: a) Za zračno pristanište Mali Lošinj prema u grafikonu označen je krivi statistički podatak vezan za promet putnika pa je rezultat da Zračna luka Rijeka ima manji zabilježen promet putnika od Zračnog pristaništa Mali Lošinj što nije točno u naravi. b) Mali Lošinj prema kategoriji aerodroma ne spada u kategoriju Zračne luke već Zračnog pristaništa.	1. a) Primjedba i prijedlog se prihvaća. Statistički podatak je ažuriran. b) Primjedba i prijedlog se prihvaća. Navod je izmijenjen.



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>c) Općenito nazive aerodroma na području FRSJ trebalo bi uskladiti prema kategorijama zračna luka, zračno pristanište, zračno letjelište jer na ovaj način ispada da su svi aerodromi u kategoriji Zračne luke što nije slučaj.</p>	<p>c) Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Sukladno Pravilniku o aerodromima letjelište je aerodrom koji se u načelu upotrebljava za letenje jedrilica i motornih jedrilica koje ne uzlijeću samostalno, a čija se uporaba može proširiti i za letenje drugih vrsta zrakoplova koji se upotrebljavaju u nekomercijalnim operacijama. Agencija za civilno zrakoplovstvo letjelišta u popisu vodi kao aerodrome koji imaju odobrenje za uporabu sukladno članku 74. Zakona o zračnom prometu.</p>
		<p>2. Traži se u točki 2.6, koja se odnosi na SWOT, da se razmotre izmjene vezano za:</p> <p>a) Željeznički promet, za snage se između ostalih spominje povezanost lučke i željezničke infrastrukture u prijevozu roba što se ne može reći za primjer lučkog bazena Bršica koji danas ima prekinutu željezničku vezu.</p> <p>b) Biciklistički promet, za snage biciklističkog prometa u točki 3 navodi se dobra prometna dostupnost za pomorski promet što nije točno jer još uvijek nije moguće biciklu prevesti brzobrodskim i brodskim linijama. Isto tako, autobusni javni prijevoz još uvijek nije prepoznao potrebu nuđenja usluge prijevoza bicikla.</p>	<p>2.</p> <p>a) Primjedba i prijedlog se djelomično prihvaća. U Nacrtu prijedloga Glavnog plana pojasnilo se postojeće stanje, koje je specifično obzirom da sanacija klizišta nije provedena, odnosno tek predstoji. Navedeni komentar je adresiran u hipotezi H94.</p> <p>b) Primjedba i prijedlog se djelomično prihvaća. Prijevoz nije moguć na brzobrodskim linijama, dok je moguć na trajektima, koje čine većinu linija. SWOT analiza se dodatno elaborirala.</p>



RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>c) Integrirana analiza, pod točkom 6 navodi se veliki željeznički prijevozni kapacitet kao jedna od snage što stvara krivu sliku jer nedostaju adekvatni željeznički kolodvori koji danas imaju nedostatne kapacitete, odnosno ne omogućavaju formiranje dužih kompozicija vlakova (terminal Brajdica).</p>	<p>c) Primjedba i prijedlog se djelomično prihvaća. Prijevozni kapacitet je stručni termin koji označava tehničku moć pruge. Dakle, kapacitet pruge (prijevozna moć pruge) je adekvatan s obzirom na trenutno korištenje (koristi se oko 20%) i buduće realne prognoze prometa. Konkretno na području terminala Brajdica se izvode građevinski radovi slijedeće dvije godine kako bi se povećale korisne duljine kolosijeka. U kolodvorima na pojedinim dionicama pruge je potencijalni problem korisne duljine kolosijeka. Navedeni komentar je adresiran u mjerama: MJ-ŽP.1, MJ-ŽP.2, MJ-ŽP.3 i MJ-ŽP.8.</p>
		<p>3. Traži se promjena Specifičnih mjera u točki 3.3.2., a koja se odnosi na:</p> <p>a) Tablica 68. Opis mjera - zračni promet, MJ-ZB.13, navedena „Zračna luka Rab“ planirana je člankom 20. važećeg PP PGŽ (32/13) kao Zračno pristanište Rab te je nominirana kao građevina od županijskog interesa. Lokacija Rab nije planirana u kategoriji zračne luke stoga bi ju kao takvu trebalo i razmatrati u Planu.</p>	<p>3.</p> <p>a) Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Zračna luka Rab je iz mjera Nacrta prijedloga Glavnog plana izostavljena obzirom na značajan utjecaj na okoliš.</p>



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>b) Tablica 69. Opis mjera – cestovni promet, MJ-CP.7, dionica autoceste A7-Križišće-Žuta lokva planirana je kao autocesta dok se u prijedlogu Glavnog plana razvoja spominje kao brza cesta</p> <p>c) Pomorski-promet i luke - Kroz više mjera ponavlja se ista obaveza prije same provedbe npr. navođenje uvjeta za očuvanje ekološke mreže koja se sama po sebi zakonski provodi.</p>	<p>b) Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Nacrtom prijedloga Glavnog plana definirano je da će posebna studija odrediti dinamiku, tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte sukladno prometnoj potražnji. Mjera definira cestu visoke uslužnosti.</p> <p>c) Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Predmetne mjere su preuzete iz već provedenih postupaka strateške procjene utjecaja na okoliš Glavnog plana sukladno uputi nadležnog tijela.</p>
		<p>4. Općenito, prijedlog predmetnog Plana sadrži puno slovnih grešaka pa se na nekim mjestima gubi smisao.</p>	<p>4. Primjedba je generička i u obliku komentara, te će na taj način biti uzeta u obzir. Konačni prijedlog Glavnog plana bit će provjeren gramatički i korigirane slovne greške.</p>



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
3.	Regionalna razvojna agencija Primorsko-goranske županija, Ciottina 17/b, Rijeka Dopis od 9.10.2018	1. U mjeri MJ-ŽP.10, uvođenje ERTMS-a predlažemo da se navede puni naziv kratice ERTMS te da se navode koristi od njegovog uvođenja kao što su to povećanje točnosti, pouzdanosti i konkurentnosti željezničkog sustava.	1. Primjedba i prijedlog se prihvaća. U Konačnom prijedlogu Glavnog plana će biti objašnjena skraćenica te će se nalaziti u tablici kratica. Dakle, ERTMS je European Railway Traffic Management System. Koristi od njegovog uvođenja kao što su to povećanje točnosti, pouzdanosti i konkurentnosti željezničkog sustava nalaze se na razini Republike Hrvatske (razrađeno po svim prugama) u projektu etapnog uvođenja ERTMS-a koji je naručitelj bila HŽ Infrastruktura d.o.o. Puni naziv studije je Studija uvođenja Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS), studija je u potpunosti završena u listopadu 2016. Opis mjere MJ-ŽP.10 će biti dopunjen.
		2. U opisu mjere MJ-JPP.28, predlažemo da se navede da je popularizaciju JPP-a moguće dodatno provoditi, uz navedeno korištenje povijesnih vozila i sustava u turističke svrhe, i kroz uvođenje interneta u sustav JPP-a i prostora za prijevoz bicikala putem posebnih vagona/nosača.	2. Primjedba i prijedlog se djelomično prihvaća. Prijedlog je obuhvaćen mjerama MJ-JPP.28, MJ-JPP.33. koje su dodatno obrazložene.
		3. U opisu mjere MJ-GP.2, predlaže se navođenje da je potrebno provesti definiranje minimalnih standarda dokumentacijom prostornog uređenja kako bi se zadovoljile potrebe odredišnog objekta i time smanjilo opterećenje okolnih prostora parkiranim vozilima.	3. Primjedba i prijedlog se djelomično prihvaća. Prijedlog je obuhvaćen mjerom MJ-GP.5.



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>4. Predlažemo mjeru MJ-U.3 dopuniti na način da se kao značajni element gradske prometne infrastrukture navede i logistički centar na obodu urbanog područja.</p> <p>5. U mjeri MJ-G.4 predlažemo da se u svrhu zaštite okoliša planira i razvoj sustava distribucije malim dostavnim vozilima s pogonom na ekološke energente (hibridna vozila, električni pogon, ukapljeni prirodni plin, stlačeni prirodni plin) te da se odlukama nadležnih tijela nedvosmisleno odrede vremenski termini distribucije (izvan vršnog sata) te prostorni raspored prijevoznih sredstava kojima se distribucija provodi sukladno potrebama i uz ograničeno vrijeme zaustavljanja.</p>	<p>4. Primjedba i prijedlog se prihvaća. U Konačnom prijedlogu Glavnog plana u mjeri MJ-U.3 tekst će biti dopunjen: „Kao značajni element gradske prometne infrastrukture analizira se i uspostavljanje logističkog centra na obodu urbanog područja. Na obodu grada logistički centri koristili bi za teška teretna vozila, a za ostala lakša teretna i dostavna vozila treba ograničiti ulazak u urbana središta. Vrijeme dostave u urbana središta treba ograničiti na način da to bude vremenski period koji je izvanvršni period za osobna vozila.“</p> <p>5. Primjedba i prijedlog se prihvaća. Mjera MJ-G.4 je dopunjena u skladu sa komentarom.</p>
4.	Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja, Ulica Republike Austrije 20, Zagreb Dopis od 4.10.2018	<p>1. U točki 2.2. Analiza prostorno-planske dokumentacije nije navedena Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske (Narodne novine. Br. 106/17.), nije spomenut informacijski sustav prostornog uređenja (ISPU), a analiza se zadržava na tehničkoj a ne sadržajnoj razini.</p>	<p>1. Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. U točki 2.2. Analiza prostorno planske dokumentacije navedene su općenite karakteristike prostorno planske dokumentacije područja obuhvata FR Sjeverni Jadran. Prostorno planska dokumentacija je korištena u obradi hipoteza te u izradi prometnog modela.</p>



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
	Hrvatski zavod za prostorni razvoj, Ulica Republike Austrije 20, Zagreb Dopis od 28.9.2018	2. Razvidne su analize veza prometnog sustava između EU i funkcionalne regije i veze prometnog sustava unutar funkcionalne regije, odnosno između županija, ali se, osim prometnog modela, ne razbire analiza veza prometnog sustava funkcionalne regije i prostora Republike Hrvatske.	2. Primjedba i prijedlog se prihvaća. Kao što je i navedeno, analiza veza prometnog sustava funkcionalne regije i prostora Republike Hrvatske temelji se na prometnom modelu. Opis Prometnog modela dopunit će se tekstem: „Prometni model Glavnog plana FRSJ detaljnija je razrada postojećeg nacionalnog prometnog modela te uključuje integraciju nacionalnih i nadnacionalnih prometnih modela.“
		3. U izvorima nije naveden Nacionalni plan razvoja luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.	3. Primjedba i prijedlog se prihvaća. Dodan je izvor u OH5 OH6 i POH1.
		4. Na stranicama 81, 85, 147 i 150 netočno je navedeno ime Hrvatskog zavoda za prostorni razvoj, a za Strategiju prostornog razvoja Republike Hrvatske nije naveden broj Narodnih novina (Narodne novine, br. 106/17).	4. Primjedba i prijedlog se prihvaća. U Konačnom prijedlogu Glavnog plana će navedeno ime biti izmijenjeno i naveden broj Narodnih novina u skladu sa komentarom.
5.	Grad Rijeka, Odjel gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju, i gospodarenje zemljištem, Direkcija za razvoj, urbanizam i ekologiju, Titov trg 3, Rijeka Dopis od 10.10.2018	1. Na sam sadržaj Glavnog plana koji je upućen u javnu raspravu možemo dati primjedbu da je predočeno vrlo malo podataka kojima je izvor prometni model funkcionalne regije Sjeverni Jadran (FRSJ), te da nisu podastrijeti podaci o urbanim područjima koji su dobiveni iz istraživanja i prometnog modela FRSJ. Dokument svakako treba nadopuniti navedenim dijelovima. 2. MJ-G.2 Povećanje integriranosti prometnog sustava - Iako mjera G17. spominje potrebu centralne pristupne točke kao jedinstvenog mjesta prikupljanja i distribucije podataka u RH, ona ne spominje i ne predlaže osnivanje urbanih prometnih centara poput Prometnog centra Grada Rijeke, koji trebaju biti okosnica odnosno pokretači i nositelji integracije prometnih sustava u većim urbanim sredinama.	1. Primjedba i prijedlog se prihvaća. Konačni prijedlog Glavnog plana će se dopuniti grafičkim priložima prometnog modela FRSJ (uključujući i za urbana područja). 2. Primjedba i prijedlog se prihvaća. Tekst mjere MJ-G.2 bit će dopunjen tekstem „Mjera obuhvaća i osnivanje urbanih prometnih centara, kao pokretača i nositelja integracije prometnih sustava u većim urbanim sredinama.“.



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>3. MJ-G.3 cestovna sigurnost – Mjera u dijelu koji se odnosi na sigurnost u urbanom području ne spominje potrebu primjene naprednih tehnologija povećanja vidljivosti pješačkih prijelaza.</p>	<p>3. Primjedba i prijedlog se prihvaća. Tekst mjere MJ-G.3 bit će dopunjen tekstem „Gradnjom i primjenom naprednih tehnologija povećanja vidljivosti pješačkih prijelaza.“.</p>
		<p>4. MJ-G.13 Razvoj terminala za punjenje vozila na alternativna goriva Smatramo potrebnim uključiti mjeru izrade Plana urbane mreže punionica za elektro vozila (EV) koja treba biti temeljena na strategiji razvitka prometnog sustava funkcionalnog područja, kao i razvoja planova pojedinih JLS. Time će se osigurati sustavna planska izgradnja mreže punionica i omogućiti održivo uvođenje elektro vozila u prometni sustav.</p>	<p>4. Primjedba i prijedlog se prihvaća. Mjera G-13. bit će dopunjena na način da će se tekst opisa mjere nadopuniti i glaziti: „... Mjeru je moguće realizirati kroz Planove urbane mreže punionica za elektro vozila (EV) koja treba biti temeljena na strategiji razvitka prometnog sustava funkcionalnog područja, kao i razvoja planova pojedinih JLS, a čime bi se trebala osigurati sustavna planska izgradnja mreže punionica i omogućiti održivo uvođenje elektro vozila u prometni sustav“.</p>
		<p>5. Napomene vezano za izmjene/dopune tekstualnog dijela Glavnog plana:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Na str. 20 za ZL Rijeka, Pulu u Mali Lošinj je navedeno da imaju trajno odobrenje, no nije navedeno što je sa ostalim zračnim lukama, promet se u zračnoj luci na vodi Rijeka ne odvija 2) Ujednačiti tekst na stranicama 24 i 205 gdje se navode različiti podaci o broju lokalnih i prigradskih linija, u oba poglavlja treba stajati „20 gradskih i 34 prigradske linije“ 3) Na stranici 21. potrebno je provjeriti tekst koji glasi „u budućnosti se lokalna mreža zračnih linija neće značajnije mijenjati, posebno kad su u pitanju domaće potrebe, međutim, mreža zračnih linija se može promijeniti...“. 4) Ispravno navesti koridor PAN – EU – TEN-T na stranici 21. 	<p>5.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Primjedba i prijedlog se prihvaća. Podatak o odobrenju za ostale zračne luke bit će nadopunjen u Tablici karakteristika zračnih luka, aerodroma i operatera. Zračna luka Rijeka na vodi ima važeće odobrenje do 2025. god. prema odobrenju CCAA. 2) Primjedba i prijedlog se prihvaća. Tekst je ujednačen. 3) Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Predloženi tekst je korektan. 4) Primjedba i prijedlog se prihvaća. U glavnom planu su navodi korigirani tekst TEN-T koridora.



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>5) U tabeli 2 nije navedena duljina nerazvrstanih cesta, niti razlog zašto nije navedena. Nerazvrstane ceste značajan su dio cestovne mreže grada Rijeke</p> <p>6) Na stranici 24 javni zračni prijevoz putnika – potrebno je pojasniti na koju komponentu zračnog prijevoza se odnosi navedeni opis</p> <p>7) Na stranici 27, analiza dokumentacije prostornog uređenja je vrlo štura, minimalno bi trebalo navesti koliko je planova analizirano, na koji način te kakav je rezultat analize u odnosu na plan.</p> <p>8) Na stranici 42, kod glavnog nalaza predlaže se da se navede da se nalaz ne odnosi na područje grada Rijeke (izuzev obilaznice grada). Je li se navedeni nalaz odnosi samo na cestovni promet? Nalaz je obrazložen samo turističkim podacima, a ne i prometnim.</p>	<p>5) Primjedba i prijedlog se djelomično prihvaća. Tablica je službeni podatak Državnog zavoda za statistiku. Podatke o duljinama nerazvrstanih cesta na području obuhvata FR moguće je dati kao procjenu, a ne kao službeno provjerljivi podatak. Konačni prijedlog Glavnog plana će se dopuniti tekstom koji daje osvrt na valorizaciju nerazvrstane cestovne mreže u velikim gradovima.</p> <p>6) Primjedba i prijedlog se prihvaća. Tekst Nacrta prijedloga Glavnog plana je dopunjen u skladu sa komentarom i sada glasi: „Javni zračni prijevoz putnika, linijski i povremeni, ... Letovi se odnose na putnički linijski prijevoz, domaći i međunarodni.“</p> <p>7) Primjedba i prijedlog se prihvaća. Tekst kojim je elaborirana analiza prostorno planske dokumentacije dopuniti će se izmijeniti u skladu s primjedbom.</p> <p>8) Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Hipoteza analizira funkcionalnu regiju u cjelini, kao što je i sam naziv hipoteze. Nalaz se obrazlaže prometnim podacima na grafikonu 5 gdje je prikazan odnos PDP i PLDP na mjestima neprekidnog automatskog brojenja prometa na glavnim turističkim prometnicama, odnosno izvan urbanih područja što je i opisano u obrazloženju.</p>



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>9) Na stranici 47, OH3 obrazloženje ove hipoteze je usmjereno na korist Schengena u području turizma, a ne na teretni promet</p> <p>10) Na stranici 50, „izravnu vezu nije moguće utvrditi sa sigurnošću“ – u obrazloženju ove teze to se nije niti pokušalo napraviti, „prometni pokazatelji PGDP u promatranom vremenskom razdoblju na karakterističnim dionicama u županijama stagnira“, potrebno je prikazati navedene podatke.</p> <p>11) Na stranici 56, u hipotezi se ne obrađuje teza reorganizacije prometne mreže u Rijeci, a na slici nije prikazana luka Baroš.</p> <p>12) Na stranici 68, hipotezu je potrebno potkrijepiti nalazima prometnog modela FRSJ.</p> <p>13) Na stranici 70, nema Glavnog nalaza i Napomene, a na grafikonu 11 dati podatke iz ankete i prometnog modela FRSJ, umjesto podataka iz nacionalne ankete.</p> <p>14) Na stranici 71, dati podatke iz prometnog modela uz podatke iz EU, dati procjenu kako je i napisano u tekstu, dati ocjenu za tramvajski i metro promet putnika jer za navedenu kategoriju iako postoji u tablici nije ništa napisano za navedenu kategoriju</p> <p>15) Na stranici 80, podatak o SEAP-u u grada Rijeke dan je na način da opisuje tko je izradio SEAP. Predlaže se da se navedeno izmjeni na način da se navede koje su to JLS izradile SEAP-e, jesu li usvojene i koje su njihove bitne značajke.</p>	<p>9) Primjedba i prijedlog se prihvaća. Hipoteza će biti dopunjena sa navodom koristi za teretni promet.</p> <p>10) Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Na grafikonu 7. prikazana je usporedba kretanja PGDP i BDP na području funkcionalne regije Sjeverni Jadran.</p> <p>11) Primjedba i prijedlog se djelomično prihvaća. Tekst hipoteze će biti nadopunjen, a slika će ostati budući da nije pronađena ona koja bi zadovoljila zahtjev za promjenom.</p> <p>12) Primjedba i prijedlog se prihvaća . U Konačnom prijedlogu Glavnog plana FRSJ hipoteza će biti dopunjena s rezultatima ankete po kućanstvima.</p> <p>13) Primjedba i prijedlog se prihvaća. Isto kao 12).</p> <p>14) Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Tramvajski i metro promet nije prisutan na području FRSJ te s toga nije detaljno obrađivan.</p> <p>15) Primjedba i prijedlog se djelomično prihvaća. Tekst će biti djelomično izmijenjen. Karakteristike svakog pojedinačnog SEAP-a nisu bitne za izradu Glavnog plana, jer ovdje je cilj bio prikazati da stanje planova na prostoru funkcionalne regije Sjeverni Jadran nije na odgovarajućoj razini.</p>



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>16) Na stranici 81, predloženo je učiniti što je ovdje navedeno - „na temelju prometnog modela prikazati stanje temeljem kojeg je moguće donijeti mjere za povećanje energetske učinkovitosti”;</p> <p>17) Na stranici 81, hipoteza OH14: hipoteza navodi integriranost “prometnog sektora”, a obrađena je samo integriranost javnog prijevoza;</p> <p>18) Na stranici 88, slika 20. potrebno je prevesti tekst na slici;</p> <p>19) Na stranici 89, potrebno je prikazati zone na kojima je moguće, odnosno na kojima je potrebno organizirati mikroprijevoz - koliko je veliko to područje unutar FR SJ;</p> <p>20) Na stranici 90, opisan je pravni okvir samo za cestovni promet - što je sa ostalim vidovima prometa obzirom da hipoteza nije na odgovarajući način obrađena, upitna je zaključna Napomena;</p>	<p>16) Primjedba i prijedlog se prihvaća. Tekst hipoteze će biti nadopunjen i biti će dodana nova slika.</p> <p>17) Primjedba i prijedlog se prihvaća. Tekst je ažuriran i obrađeno je za do-all scenario</p> <p>18) Primjedba i prijedlog se prihvaća. Tekst na slici će biti napravljen dvojezično engleski / hrvatski.</p> <p>19) Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Mikroprijevoz je mogućnost koja je predviđena novim zakonskim okvirom, kako bi se pomoglo organiziranje javnog prijevoza u manje naseljenim krajevima, a gdje će konkretno biti potreban stvar je procjene prijevoznika.</p> <p>20) Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Cestovni promet je izričito spomenut radi toga što uvedena nova kategorija prijevoza – mikroprijevoz, koji se upravo tiče područja slabije naseljenosti iz domene opsega ove studije. Analiza drugih vidova prijevoza nije navedena jer općenito – hrvatski pravni model prometa je usklađen s okvirom u EU, ne očekuju se suštinske promjene, a pravni model sam ne može bitno unaprijediti konkurentnost i kvalitetu prometne usluge.</p>



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>21) Na stranici 93, Tablica 14. i 15.: podaci u hipotezama do ove stranice su uglavnom nacionalna strategija, nacionalni prometni model, EU podaci, vrlo malo podataka iz prometnog modela FRSJ. Zašto je u ovoj hipotezi bitno dati ovu vrst podataka (vrlo detaljnu);</p> <p>22) Na stranici 95, „pretvaranje Brajdice u turističku zonu s novim putničkim terminalom za velike brodove“ nije sukladno gradskim prostornim planovima međutim može predstavljati za analizu;</p> <p>23) Na stranici 98, Tablica 17. dati podatke za Rijeku;</p> <p>24) Na stranici 100, hipoteza POH3 - kakve veze ima Strategija GR s ovom hipotezom;</p> <p>25) Na stranici 106, slika 21. kazalo nedostaje;</p> <p>26) Na stranici 112, uvesti i tezu da postoji interes stanovnika urbanog/obalnog područja (grada Rijeke) za jače povezivanje s otocima - u hipotezi naime stoji da postoji interes otoka za jače povezivanje s kopnom, ali interes postoji u oba smjera;</p>	<p>21) Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Podaci su vezani uz uplovljavanja kruzer brodova, frekvenciju uplovljavanja i tehničke osobine brodova radi obrade hipoteze u kontekstu gradnje novih kapaciteta za njihov prihvat.</p> <p>22) Primjedba i prijedlog se djelomično prihvaća. U tekstu je već navedena fusnota uz tekst s izvorom iz kojega je formulacija preuzeta (Strateški plan razvoja turizma Kvarnera). Ovaj prijedlog predstavlja mogući scenarij razvoja interesantan za ovu studiju, a ukoliko se isti bude želio realizirati, biti će potrebno izmijeniti odgovarajuću prostorno-plansku dokumentaciju (PPUG i GUP) Grada Rijeke.</p> <p>23) Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Podaci u tablici odnose se na javne luke i lučka područja kojima upravljaju lučke uprave. Komunalni vezovi u sportskim lučicama (lukama posebne namjene) nisu obuhvaćeni hipotezom.</p> <p>24) Primjedba i prijedlog se prihvaća. Ispravljeno.</p> <p>25) Primjedba i prijedlog se prihvaća. Ispravljeno.</p> <p>26) Primjedba i prijedlog se prihvaća. Dopunjen glavni nalaz.</p>



“Projekt je sufinancirala Europska unija iz Kohezijskog fonda.”



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>27) Na stranici 162, hipoteze CH2, CH3 nisu obrađene;</p> <p>28) Na stranici 163, opisati kategorizaciju cesta u Rijeci veliki grad, opisati značaj nerazvrstanih cesta;</p> <p>29) Na stranici 168, iz slike 38. nije razvidno da područje FRSJ nije kvalitetno povezano, tezu treba obrazložiti, bar ukratko;</p> <p>30) Na stranici 169, u Rijeci osim državnih postoje samo nerazvrstane ceste - uvesti u hipotezu i obrazloženje;</p>	<p>27) Primjedba i prijedlog se prihvaća. Hipoteze su potvrđene, a u Konačni prijedlog Glavnog plana će se dopuniti tekstualnom obradom hipoteza.</p> <p>28) Primjedba i prijedlog se djelomično prihvaća. Glavni plan ne kategorizira ceste, već u analizi hipoteza daje prikaz postojeće cestovne infrastrukture temeljem službeno provjerljivih podataka. Konačni prijedlog Glavnog plana će se dopuniti tekstem koji daje osvrt na valorizaciju nerazvrstane cestovne mreže u velikim gradovima, a prilaz mreže za urbana područja će biti pokriven posebnim izvještajima.</p> <p>29) Primjedba i prijedlog se djelomično prihvaća. Teza će biti dopunjena.</p> <p>30) Primjedba i prijedlog se djelomično prihvaća. Hipoteza CH6 opisuje modernizaciju i unapređenje cestovne mreže županijskih i lokalnih cesta s aspekta sigurnosti i ne spominje nerazvrstane ceste, iako znamo da one na području Rijeke čine značajan dio cestovne mreže. U Konačnom prijedlogu Glavnog plana u dijelu „kategorizacije“ tekst će biti dopunjen osvrtom na valorizaciju nerazvrstane cestovne mreže u velikim gradovima. Vidjeti komentar pod 5. i 28.</p>



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>31) Na stranici 184 - CH9, CH10 - nema obrazloženja (Napomene);</p> <p>32) Na stranici 202, JPPH2- nije obrazložena;</p> <p>33) Na stranici 302, 2.3.8. "onemogućena" - omogućena</p> <p>34) Nije priložena opisana matrica sa mjerama razvrstanim po „bojama“ (značenju).</p>	<p>31) Primjedba i prijedlog se prihvća. Hipoteze su potvrđene, a Konačni prijedlog Glavnog plana će se dopuniti tekstualnim obrazloženjem hipoteza.</p> <p>32) Primjedba i prijedlog se prihvća. Dopunjen glavni nalaz.</p> <p>33) Primjedba i prijedlog se prihvća. Tekst je ispravljen.</p> <p>34) Primjedba i prijedlog se prihvća. U Konačnom prijedlogu Glavnog plana bit će priložena opisana matrica sa mjerama razvrstanim po „bojama“.</p>
6.	<p>Grad Krk, Gradonačelnik,</p> <p>Dopis od 10.10.2018</p>	<p>1. U Glavnom planu razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran na stranici 401, zadnji red tablice odnosi se na izgradnju državne ceste 100. Smatramo da se takav opis trebao odnositi na dionice D102 i D104 koje se nalaze na Otoku Krku. Izgradnja državnih cesta D102 i D104 u obliku četvertračne brze ceste, koje bi Krčki most povezivale s trajektnim pristaništem Valbiska, odnosno s gradom Krkom te izgradnja novog mosta preko uvale Voz je jedan od prioriteta Grada Krka, cijelog otoka te susjednih otoka koji su preko otoka Krka povezani sa kopnom.</p>	<p>1. Primjedba i prijedlog se prihvća (kao i primjedba Hrvatske ceste, 1.). Naslov i opis mjere se mijenja i glasi: "Izgradnja D102 i D104 kao prometnice visoke razine uslužnosti".</p>



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
7.	<p>Grad Pazin, predstavnik Grada Pazina</p> <p>Pitanje na Javnom predstavljanju Glavnog plana u Istarskoj županiji (Grad Pazin) 04.10.2018</p>	<p>1. Postavljeno je pitanje vezano za rješavanje problema sigurnosti prometa putem unaprjeđenja javne rasvjete, a imajući u vidu mikroklimu Grada Pazina i Istarske županije, kao i probleme gdje se zbog konfiguracije terena dešavaju odroni na malim cestama, a što bi se moglo riješiti sa izgradnjom potpornih zidova</p>	<p>1. Primjedba i prijedlog se prihvaća. Osim u mjeri MJ-CP.21, mjera MJ-CP.6 i MJ-G.3 također obuhvaćaju mogućnost povećanja kvalitete prometne usluge kroz rekonstrukciju i modernizaciju cesta kao i povećanje sigurnosti. Opis mjere MJ-CP.21 sada glasi: „Utvrdjena je potreba za modernizacijom i unapređenjem cesta i cestovne mreže županijskih i lokalnih prometnica što bi rezultiralo i povećanjem sigurnosti u prometu te atraktivnosti destinacija (između ostalog npr. uvođenje javne rasvjete, sanacije klizišta i sl.....)“.</p>
8.	<p>Zračna luka Rijeka d.o.o. Hamec 1, Omišalj</p> <p>Dopis od 12.10.2018.</p>	<p>1. „Postojeće zračne luke zadovoljavaju potrebe funkcionalne regije, te nije potrebno planiranje i izgradnja novih zračnih luka već su nužna tehnička, tehnološka i sigurnosna unapređenja, proširenja i dogradnja novih površina“</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Zračna luka Rijeka je u posljednjih 5 godina pokrenula i zadržala kontinuitet po pitanju ulaganja u modernizaciju svojih operativnih sustava i radne opreme, te uz to provela unutarnju rekonstrukciju i reorganizaciju zgrade glavnog terminala, ali i tehničkog bloka, čime je ostvarila preduvjete za: buduće povećanje putničkog i teretnog prometa, stalno baziranje helikoptera MORH-a, te njegovih posada i liječnika po principu 24/7. Radi povećanja mogućnosti spašavanja nesrećenih i sigurnosti zračnog prometa, potrebno je ulaganje kojim bi helikopteri MORH-a u funkciji prijevoza nesrećenih mogli slijetati u neposrednoj blizini KBC Rijeka, što do sada nije slučaj što predstavlja trošenje resursa i vremena u „zlatnom satu“ kao i rizik po život nesrećenih 	<p>1. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati. Komentar potvrđuje činjenicu da je i analiza i ocjena postojećeg stanja pokazala da je potrebno ulaganje u „<i>tehnička, tehnološka i sigurnosna unapređenja, proširenja i dogradnja novih površina</i>“, a rezultat su i mjere u zračnom prometu: MJ-ZP.4 Razvoj Zračne luke Rijeka, odnosno MJ-ZP.1 Razvoj sustava heliodroma, MJ-ZP.10 Uspostava sustava interventnog zrakoplovstva</p>



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>2. „Zračna luka Rijeka izgrađena je i opremljena za prihvat i otpremu domaćeg i međunarodnog prometa, s operativnim površinama i putničkom zgradom za oko 200 tisuća putnika godišnje, ali taj promet nikada nije dosegla (godine 2017. imala je 142.111 putnika)“</p> <p>„Zadnjih godina primjećuje se dolazak niskotarifnih zračnih prijevoznika što je rezultirao povećanjem broja putnika u Zračnoj luci Rijeka. Najveći broj putnika u Zračnoj luci Rijeka prevezen je 2006. godine i to 169.250 putnika, dok je najmanje putnika prevezeno u periodu 1990. do 2000. godine.“</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Zračna luka Rijeka oborila je 2018. godine dosadašnji rekord po broju putnika na aerodromu, koji datira još iz 2006. godine kada je kroz njega prošlo 169 tisuća putnika, kai i po količini prekrcanog tereta, ali i po ostvarenoj zaradi. Upravo 11. listopada 2018. na aerodromu je svečano dočekan 170-tisućiti ovogodišnji putnik a do kraja 2018. godine očekuje se brojka od 185 tisuća putnika što jasno daje do znanja kako je neophodno što prije započeti ulaganje u proširenje kapaciteta i opremljenosti cjelokupne zračne luke i svih njezinih površina, jer je danas realno očekivati i 200.000 tisuća putnika, naročito ako se uzme u obzir da je osim domaće linije Osijek-Rijeka-Split-Dubrovnik, 2017. god. Eurowings pokrenuo liniju s Kölnom koju će 2018. god. Zamijeniti linijom prema Düsseldorfu. Croatia airlines i Lufthansa uvode liniju prema Münchenu, tako da će u zimskom periodu biti šest-sedam letova tjedno. To je za Zračnu luku Rijeka veliki napredak, u odnosu na godine stagnacije od 1990. do danas. <p>Nastavljajući se uz ovu ujedno i na raniju točku, želimo istaknuti kako Zračna luka Rijeka ima slijedeće kapacitete, koje u nastavku navodimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tehnički kapaciteti Zračne luke Rijeka d.o.o. <ol style="list-style-type: none"> 1. Uzletno/sletna staza 14/32; 30.000 operacija godišnje 2. Operativni rad Zračne luke Rijeka (otvorenost) 24h / 365 dana godišnje 3. Dvije prilazne staze (taxiways) kapaciteta 2.000.000 putnika godišnje i 150.000 tona tereta godišnje ○ Iz navedenog jasno proizlazi da je u godinama stagnacije 1990.-2012. Zračna luka Rijeka poslovala s izrazitim rezervama neiskorištenih operativnih i tehničkih kapaciteta. 	<p>2. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati.</p> <p>Komentar potvrđuje činjenice navedene u analizi i ocjeni postojećeg stanja kroz hipoteze.</p>



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>3. „<i>Konkurentsko zrakoplovno područje u odnosu na funkcionalnu regiju Sjeverni Jadran predstavljaju glavne zračne luke u okruženju ZL Ljubljana, ZL Trst, ZL Zadar.</i>“</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ To je nažalost točno, i u tom smislu neophodna je uža suradnja svih zračnih luka regije Sjevernog Jadrana u prvom redu međunarodnih u pogledu preusmjeravanja prometa u slučajevima preopterećenja kapaciteta i vremenskih uvjeta osobito u slučaju preusmjeravanja letova zbog bure i transfera putnika u finalna odredišta. <p>4. „<i>Na području funkcionalne regije postoje aerodromi koji momentalno nisu u funkciji i nemaju odobrenja sukladno Zakonu o zračnom prometu i to: aerodrom Unije u Primorsko-goranskoj županiji i aerodrom Udbina i Željava u Ličko senjskoj županiji.</i>“</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Zračna luka Rijeka zbog svojeg geografskog položaja može u ovom slučaju djelovati kao „gravitacijski centar“ gore navedenih aerodroma, u smislu njihovog uključivanja u prometni sustav Hrvatske i Europe putem turističkih, školskih, medicinskih i teretnih letova. Također s obzirom da Zračna luka Rijeka posjeduje i svoj školski centar može i osposobiti potencijala kadar na spomenutim lokacijama <p>5. „<i>Temeljem navedenih primjera u Europi moguće je zaključiti prije svega potrebu definiranja operativnih središta, koja bi bilo dobro smjestiti na lokacijama velikih kliničkih središta, npr. Pula, Rijeka i Gospić.</i> <i>Na području funkcionalne regije Sjeverni Jadran ne postoji niti jedan registriran heliodrome od strane CCAA RH, dok postoje interventni heliodromi unutar postojeće infrastrukture Zračna luka Pula i Aerodrom Vrsar, te heliodromi na Rabu i Cresu.</i>“</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Ovdje treba dodati da unazad nekoliko godina na cjelogodišnjoj bazi po principu 24/7 djeluje jedinica MORH-a koja sa svojim letaćkim i medicinskim posadama u sklopu infrastrukture Zračne luke Rijeka obavlja prijevoz unesrećenih do KBC Rijeka. Drugim riječima, posade i helikopteri MORH-a obavljaju funkciju hitne medicinske pomoći helikopterom 	<p>3. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati. Komentar potvrđuje činjenice navedene u analizi i ocjeni postojećeg stanja kroz hipoteze.</p> <p>4. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati. Komentar predlaže projekt, odnosno moguću ulogu zračne luke Rijeka. Glavni plan definira mjere za ostvarenje ciljeva, a projekti moraju biti podržani mjerama.</p> <p>5. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati. Komentar potvrđuje činjenice navedene u analizi i ocjeni postojećeg stanja kroz hipoteze gdje je i navedeno da je MORH dio današnjeg sustava interventnog zrakoplovstva, međutim cilj je uspostava samostalnog sustava.</p>



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>6. „Strategija prometnog razvoja RH 2017-2030; SC-ZP.1 - Poboljšanje dostupnosti zračnih luka javnim prijevozom“</p> <ul style="list-style-type: none"> Postoji izuzetna potreba za izgradnjom pješačkog pothodnika jer je aerodrom izgrađen tako da se između glavne državne ceste i aerodromske zgrade nalazi pista. To znači da autobusi na linijama trebaju skrenuti s glavne ceste, te voziti 1,7 kilometara do zgrade i isto toliko natrag. Zbog operativnih razloga autobusnih prijevoznika, na svojim redovitim međugradskim linijama, ne žele skretati do zgrade aerodroma zbog čega je potreban pothodnik i autobusna stanica na glavnoj cesti. Taj projekt ide svojim tijekom, obavljena su geotehnička istraživanja te se razmatraju varijante izvedbe projekta. 	<p>6. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati. Komentar predlaže projekt. Glavni plan definira mjere za ostvarenje ciljeva, a projekti moraju biti podržani mjerama.</p>
		<p>7. „SC-ZP.1 - Poboljšati standard sigurnosti u zračnim lukama i zračnom prometu“</p> <ul style="list-style-type: none"> Zračna luka Rijeka je po ovom pitanju u mnogim aspektima odmakla daleko ispred mnogih međunarodnih zračnih luka u Hrvatskoj. Tijekom prošlog petogodišnjeg razdoblja u sigurnosnu i operativnu infrastrukturu uložena su značajna sredstva koja su dovela do modernizacije putničkih tokova te zaštitarske, vatrogasne i rasvjetne opreme. Trenutno Zračna luka Rijeka jedina je zračna luka u Hrvatskoj koja unutar 24 sata može u potpunosti biti spremna za Schengenski sustav. 	<p>7. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati. Komentar se odnosi samo za zračnu luku Rijeka, međutim cilj SC-ZP.2 (u komentaru kriva oznaka) predstavlja koji bi trebale ostvariti zračne luke funkcionalne regije u cjelini.</p>
		<p>8. „Master plan FR Sjeverni Jadran - SC-ZP.6 - Povećanje putničkog i teretnog prometa u međunarodnim zračnim lukama funkcionalne regije“</p> <ul style="list-style-type: none"> Gledano na geografski položaj Zračne luke Rijeka te na njezinu površinu, Zračna luka Rijeka ima mogućnost prilagođavanja potrebama vezanih uz teretni promet po pitanju buke, prekrcaja tereta, prometne povezanosti i vremena otvorenosti zračne luke Kad se govori o putničkom prometu ovdje je važno istaknuti kako je neophodno hitno ispraviti dugogodišnju otežavajuću okolnost prema Zračnoj luci Rijeka u sklopu PSO programa gdje je u slučaju nekih prominentnih zračnih luka u Hrvatskoj država subvencionira 10% sjedala dok u slučaju Rijeke, taj postotak jedva da prelazi 2%. Kada bi se omjer podrške u ovom programu pravednije odredio, broj putnika značajno bi porastao. 	<p>8. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati. Komentar potvrđuje da je cilj dobro definiran, a i da u Glavnom planu postoji mjera MJ-ZP.16 Ravnomjerno podupirati zračne luke pri organiziranju nacionalnih zračnih linija kao javnu uslugu koja predstavlja temelj za ravnomjerno sufinanciranje linija na sve zračne luke.</p>



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>9. „Strategija prometnog razvoja RH 2017-2030 - CO.7 - Osigurati kvalitetno prometno povezivanje funkcionalne regije Sjeverni Jadran na TEN-T prometnu mrežu (svi vidovi prometa)“</p> <ul style="list-style-type: none"> Zračna luka Rijeka je cestovnim putem povezana sa europskim koridorima. Međutim još uvijek na tim koridorima postoje uska grla (slovenska granica, križanje D102 i D103). Za ostvarivanje punog prometnog potencijala neophodno je uz navedeno riješiti pitanje izgradnje alternativne piste za Zračnu luku Rijeka na površinama iste koja bi bila okrenuta okomito na buru te izgradnja brze željezničke veze za prijevoz putnika i tereta prema svim bitnim logističkim centrima Europe. 	<p>9. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati. CO.7 nije cilj preuzet iz Strategije prometnog razvoja RH 2017-2030, već cilj definiran kroz Glavni plan.. Komentar predlaže projekt. Glavni plan definira mjere za ostvarenje ciljeva, a projekti moraju biti podržani mjerama, od kojih jedna i predviđa MJ-CP.1 Eliminiranje uskih grla u cestovnom sustavu, kao i MJ-ZP.4 Razvoj Zračne luke Rijeka.</p>
		<p>10. „SC-ZP.4 - Uspostava sustava otočnog zračnog prometa“</p> <ul style="list-style-type: none"> U ovom smislu Zračna luka Rijeka ima potencijal da djeluje kao središnji centar za polijetanje/slijetanje svih otočnih linija zračnog prometa u Lici i Primorju te kao dopunski centar za područje Istre. 	<p>10. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati. Komentar predlaže projekt. Glavni plan definira mjere za ostvarenje ciljeva, a projekti moraju biti podržani mjerama.</p>
9.	HŽ Infrastruktura d.o.o. Mihanovićeve 12, Zagreb Dopis: 11.10.2018.	<p>1. <i>Potrebno je novelirati i dopuniti tablicu 4.2.2. Zakonski i podzakonski akti iz područja željezničkog prometa (primjer: Nedostaje Odluka o dopuni odluke o razvrstavanju željezničkih pruga (NN72/17))</i></p> <p>2. <i>Sliku 50 nazvati po onome što prikazuje, treba navesti točan i potpun izvor podataka (definirati dokument HŽ Infrastrukture)</i></p>	<p>1. Primjedba i prijedlog se djelomično prihvaća. U Nacrtu prijedloga Glavnog plana ne postoji tablica 4.2.2., pretpostavka je da se mislilo na tablicu 65 koja je dopunjena u skladu sa komentarom.</p> <p>2. Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Budući da slika 50 nije iz željezničkog segmenta nije jasno na šta se odnosio komentar stoga isti nije moguće prihvatiti.</p>



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
		<p>3. 7.3.5. Prometna povezanost luke Zadar ŽELJEZNIČKA POVEZANOST – nije prihvatljivo geografsko nazivlje željezničke infrastrukture, a ako autor već koristi isto treba ispraviti nazive željezničkih pruga sukladno važećoj legislativi. Naime, sukladno Strategiji prometnog razvoja RH 2017.-2030. spomenuta je u okviru mjere R.17 „Obnova, ostalih pruga, kolodvora, stajališta i gradnja novih“ za koju će biti potrebno izraditi Studiju pojedinačnog slučaja. U istoj mjeri R.17 navedeno je „Kako bi se što više povećala konkurentnost dalmatinskih luka i omogućio njihov daljnji razvoj potrebno je modernizirati željezničke pruge (Lička pruga i dionice od Dalmatinskih luka do Knina) koje ih spajaju sa Mediteranskim koridorom u Republici Hrvatskoj budući da se jedino željeznicom može osigurati prijevoz velikih količina tereta.“ Vidljivo je da je „Lička pruga“ pruga M604 Oštarije-Knin-Split, a M606 pruga Knin – Zadar. Prilikom</p>	<p>3. Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Pozivanje na predmetno poglavlje kao i sam tekst nije potpuno razumljivo te nije jasno na koji dio Nacrta prijedloga Glavnog plana je rađen osvrt i što komentar obuhvaća jer navedenog poglavlja nema u Nacru prijedloga Glavnog plana.</p>
		<p>4. Prilikom navođenja dopuštenog opterećenja željezničke pruge izbaciti nepostojeću jedinicu „Mp“ već koristiti jedinicu: tona/osovini.</p>	<p>4. Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Pozivanje na predmetno poglavlje kao i sam tekst nije potpuno razumljivo te nije jasno na koji dio Nacrta prijedloga Glavnog plana je rađen osvrt i što je u komentar obuhvaća.</p>
		<p>5. Kod opisa „Unske“ pruge riječ „električna“ treba zamijeniti sa riječju „elektrificirana“ te dodati rečenicu da je sustav elektrifikacije uništen ratnim razaranja na ovoj pruzi.</p>	<p>5. Primjedba i prijedlog se prihvaća. Odlomak koji se odnosi na Unsku prugu je u potpunosti uklonjen jer se pruga ne nalazi u području funkcionalne regije Sjeverni Jadran.</p>
		<p>6. Vezano za ažuriranu hipotezu H78. Nedovoljno održavanost (tehnički i tehnološki uvjeti) željezničke infrastrukture (osobito kolodvora) smanjuje sigurnost u prometu, odnosno mjeru koja ju opisuje: Izgubljen je ciklus redovitog održavanja željezničkih pruga odnosno uglavnom se obavlja izvanredno održavanje na području funkcionalne regije. Prema izvoru HŽ Infrastruktura potrebno je oko 50 milijardi eura te oko 20 godina da se pruge u Republici Hrvatskoj „vrate“ na projektiranu brzinu. Dozvoljene brzine su manje od projektiranih brzina. Službena mjesta, kolodvori i stajališta, su u smislu održavanja „status quo“</p>	<p>6. Primjedba i prijedlog se ne prihvaća. Ova hipoteza je nastala kao sastavni dio postupka izrade te uključnja javnosti u njihovo finalno oblikovanje i kao takva je obrađivana kroz Glavni plan.</p>



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
10.	Grad Pula, Upravni odjel za prostorno uređenje, komunalni sustav i imovinu Dopis od 12.10.2018	1. Nakon Izvršenog uvida u Sažetak Strateške studije, Stratešku studiju i Nacrt prijedloga Glavnog plana dostupnim na vašim Internet stranicama, daje se pozitivno mišljenje ovog upravnog tijela za predmetno.	1. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati.
11.	Hrvatske vode, Vodnogospodarski odjel za slivove Sjevernog Jadrana, Đure Šporera 3, Rijeka Dopis od 15.10.2018	1. Hrvatske vode VGO Rijeka, nakon uvida u dostupnu dokumentaciju na internetskim stranicama (Sažetak Strateške studije, Strateška studija i Nacrt prijedloga Glavnog plana, dokumentaciju Hrvatskih voda i sudjelovanja na javnom izlaganju izdaju pozitivno mišljenje.	1. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati.
12.	HŽ Cargo, Uprava, Heinzlova 51, Zagreb Dopis od 05.10.2018	1. Izvješćujemo Vas da smo obavili javni uvid u prostorijama Upravnog odjela za regionalni razvoj, infrastrukturu i upravljanje projektima Primorko-goranske županije, Adamićeva 10 i HŽ Cargo kao jedan od željezničkih prijevoznika i korisnika željezničke infrastrukture nema primjedbi na Stratešku studiju i Nacrt prijedloga Glavnog plana.	1. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati.
13.	Ministarstvo kulture, Uprava za zaštitu kulturne baštine, Konzervatorski odjel u Rijeci Dopis od 26.09.2018	1. Ugradnjom mjera zaštite koje su predložene Strateškom studijom u Glavni plan osigurani su preduvjeti za ublažavanje i/ili prevenciju direktnih, negativnih i trajnih posljedica na kulturni baštinu.	1. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati.



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

RB R.	PODNOŠITELJ I DATUM PRIMJEDBE	SADRŽAJ PRIMJEDBE	ODGOVORI NA PRIMJEDBE
14.	Ministarstvo turizma, Dopis od 20.09.2018	1. Nacrt prijedloga Glavnog plana je dokument koji je uvažio smjernice razvoja turizma u Istarskoj, Ličko senjskoj i Primorsko-goranskoj županiji iz Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020.g. i Akcijskog plana razvoja cikloturizma te ih uključio u brojne ciljeve i mjere koje su potrebne za provedbu razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran. Iako se većinom radi o općenitim mjerama, dokument je dobra podloga za daljnji prometni i prostorni razvoj. Naročito se to odnosi na razvoj prometnog sustava koji je prilagodljiv potrebama turističke sezone, dogradnju luka otvorenih za javni promet i luka nautičkog turizma, morsku vezu između kopna i otoke te otoka međusobno, razvoj heliodroma i zračnih luka te mjera za javni prijevoz putnika i biciklistički promet (mjere 3.3.2.5. i 3.3.2.6.) koje ujedno predstavljaju i infrastrukturu za posjetitelje i turiste.	1. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati.
15.	Nastavni zavod za javno zdravstvo Primorsko goranske županije, Krešimirova 52a, Rijeka Dopis od 19.09.2018	1. Želimo Vas izvijestiti da nastavni zavod za javno zdravstvo Primorsko goranske županije nema primjedbi na Stratešku studiju i Nacrt prijedloga Glavnog plana.	1. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati.
16.	Ministarstvo zaštite okoliša i energetike, Uprava za procjenu utjecaja na okoliš i održivo gospodarenje otpadom Radnička cesta 80, Zagreb Dopis od 12.10.2018	1. Sukladno traženom te po obavljenim konzultacijama u Ministarstvu zaštite okoliša i energetike obavještavamo vas da nemamo primjedaba na Stratešku studiju i Glavni plan.	1. Primjedba je u obliku komentara, te je nije potrebno razmatrati.



Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran

Zagreb, 23. listopada 2018.

Za izrađivača:
UmiUm d.o.o.
mr. sc. Ivica Perica



“Projekt je sufinancirala Europska unija iz Kohezijskog fonda.”