



**REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
GRAD RIJEKA**

**Odjel gradske uprave za razvoj, urbanizam,
ekologiju i gospodarenje zemljištem**

Direkcija za razvoj, urbanizam i ekologiju

KLASA : 351-04/17-01/8

URBROJ: 2170/01-01-10-18-7

Rijeka, 10. listopad 2018. g.

**PRIMORSKO GORANSKA ŽUPANIJA
Upravni odjel za regionalni razvoj,
infrastrukturu i upravljanje projektima
51000 Rijeka
Slogin kula 2**

**PREDMET: Javna rasprava o Strateškoj studiji utjecaja na okoliš i Nacrtu prijedloga
Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran**
- mišljenje, daje se

Poštovani,
u sklopu javne rasprave za dokumente iz predmeta dostavljamo svoje mišljenje, kako slijedi.

Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran vrlo je značajan dokument za Grad Rijeku jer predstavlja strateški planski okvir za programe i planove niže razine te predstavlja uporište za neke od projekata koji su predviđeni kroz Urbanu aglomeraciju Rijeka. U tom smislu posebno su nas interesirala područja urbanog prometa i javnog prijevoza, ali i drugi prometni segmenti. Ocjenjujemo pozitivnim da je ovim planom koji pokriva veliko područje (tri županije) predviđeno da urbana područja obzirom na njihov prometni i gospodarski značaj treba detaljnije sagledati, i što je tako definiran sadržaj Glavnog plana.

Grad Rijeka zajedno sa komunalnim i trgovačkim društvima koji su nadležni za pojedine prometne segmente kao bitan dionik bio je uključen na različite načine u proces izrade Plana (kroz radne sastanke, tematske radne skupine i prisustvovanje mjesečnim izvješćima o radu), te smatramo da je s naše strane pridonijeto kvaliteti samog dokumenta.

Na sam sadržaj dokumenta Glavnog plana koji je upućen na javnu raspravu možemo dati primjedbu da je predloženo 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 dopuniti navedenim dijelovima.

U segmentu javnog prijevoza razvidno je da su sve naše predložene hipoteze tijekom radnih sastanaka i radionica uvrštene u listu analiziranih hipoteza, obrađene su i definirane kroz mjere i ciljeve od interesa za djelatnost i funkcioniranje javnog prijevoza putnika, te je ovaj segment kvalitetno obrađen.

U segmentu urbanog prometa, predlažemo slijedeće dopune predviđenih mjera:

o MJ-G.2 Povećanje integriranosti prometnog sustava

Iako Mjera G.17 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. Obrazloženje: Pokazalo se da je

predmetni Prometni centar mjesto gdje je uspješno primijenjena ITS tehnologija i filozofija inteligentnih transportnih sustava u upravljanju urbanim prometom. Urbani prometni centri su mjesto integracije i distribucije svih podataka iz područja urbanog prometa, mjesto informiranja u realnom vremenu o stanju u prometu, mjesto su koncentracije prometnih stručnjaka i logična su ishodišna točka za razvitak, primjenu i međusobnu integraciju više IT sustava, primjerice sustava AUP (automatskog upravljanja prometom), sustava najave autobusa na stajalištima i sustava automatskog video nadzora, sustava hitnih intervencija (vatrogasci, VIP pravci) te drugih.

o 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. Obrazloženje: ugradnjom svjetlosnih uređaja (markera, reflektora i sl.) te ostalih uređaja iz područja suvremene IT tehnologije, koji reagiraju na prisutnost vozila ili pješaka, neosporno se postiže veća razina sigurnosti svih sudionika u prometu.

o 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 razvojnih planova pojedinih JLS. Time će se osigurati sustavna planska izgradnja mreže punionica i omogućiti održivo uvođenje elektro vozila u prometni sustav. Obrazloženje: Danas planska izgradnja mreže punionica za EV ne postoji, kako na nacionalnoj, tako ni na lokalnoj razini. Učinkovitom mrežom punionica EV nije pokriven niti jedan glavni prometni pravac u Republici Hrvatskoj a niti u funkcionalnoj regiji Sjeverni Jadran.

U nastavku nalaze se sažete napomene vezane na tekstualni dio dokumenta:

- str. 20. za z.r. Rijeku, Pulu i Mali Lošinj je navedeno da imaju trajno odobrenje, što je s ostalim zračnim lukama; promet se u zračnoj luci na vodi Rijeka ne odvija;
- 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";
- str. 21. tekst: "*u budućnosti se lokalna mreža zračnih linija (koja je to mreža?) neće značajnije mijenjati, posebno kad su u pitanju domaće potrebe, međutim, mreža zračnih linija se može promijeniti*" hoće ili se neće mijenjati;
- str. 21. ispravno navesti koridor PAN EU - TEN-T;
- nije navedena duljina nerazvrstanih cesta u tabeli 2, niti razlog zašto nije navedena (nerazvrstane ceste značajan su dio cestovne mreže grada Rijeke kao velikog grada);
- str. 24 javni zračni prijevoz putnika – pojasniti na koju komponentu zračnog prijevoza se odnosi ovaj opis;
- str. 27 - analiza dokumentacije prostornog uređenja vrlo je štura, minimalno bi trebalo navesti koliko je planova analizirano, na koji način te kakav je rezultat analize u odnosu na plan;
- str. 42 – *Glavni nalaz* – navesti da to nije slučaj na području grada Rijeke (izuzev obilaznice grada); da li taj nalaz važi samo za cestovni promet (hipoteza nije tako formulirana); nalaz je obrazložen samo turističkim podacima, a ne i prometnim;
- str. 47. - OH3 obrazloženje ove hipoteze usmjereno na korist Schengena u području turizma, a ne na promet (teretni?!)
- str. 50 - "*izravnu vezu nije moguće utvrditi sa sigurnošću*" – u obrazloženju ove teze to se nije niti pokušalo napraviti, "*prometni pokazatelj PGDP u promatranom vremenskom razdoblju na karakterističnim dionicama u županijama stagnira*" gdje su ti podaci prikazani?
- str. 56 - u hipotezi se ne razrađuje teza reorganizacije prometne mreže u Rijeci; na slici 7. nije prikazana luka Baroš;
- str. 68 hipotezu potkrijepiti nalazima prometnog modela
- str. 70 nema Glavnog nalaza i Napomene; grafikon 11: dati podatke iz ankete i prometnog modela, umjesto podatka iz nacionalne ankete;
- str.71 - dati podatke iz prometnog modela uz podatke iz EU; dati procjenu kako je i napisano u tekstu; dati ocjenu: *tramvajski i metro promet putnika* – u priloženoj tabeli postoji i ta kategorija, ništa nije napisano o tim kategorijama;
- str. 80 - podatak o SEAP-u Grada Rijeke dan je slijedeći način: -

Regionalna energetska agencija REA Kvarner do sada je izradila SEAP-a za sljedeće JLS: Grad Krk, Grad Opatiju, Grad Kastav i Općinu Čavle, te sudjelovala u izradi SEAP-a za Grad Rijeku,

tekst je potrebno je preformulirati – nije bitno tko je izradio SEAP ni da li ga je izradio samostalno ili u suradnji. Bitna je informacija koji gradovi/općine imaju SEAP, kad su usvojeni, te koje su bitne

značajke tih planova i da li imaju mjere postizanja energetske učinkovitijeg prometa. To ovdje nedostaje;

- str. 81 - učiniti što je ovdje navedeno – „na temelju prometnog modela prikazati stanje temeljem kojeg je moguće donijeti mjere za povećanje energetske učinkovitosti“;
- str. 81 hipoteza OH14: hipoteza navodi integriranost „prometnog sektora“, a obrađena je samo integriranost javnog prijevoza;
- str. 88 - slika 20. prevesti;
- str. 89 - prikazati zone na kojima je moguće odnosno na kojima je potrebno organizirati mikroprijevoz – koliko je veliko to područje unutar FRSjJ;
- str. 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;
- str. 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 FRSjJ. Zašto je u ovoj hipotezi bitno dati ovu vrst podataka (vrlo detaljnu);
- str. 95 - „pretvaranje Brajdice u turističku zonu s novim putničkim terminalom za velike brodove“ - nije sukladno gradskim prostornim planovima međutim može predstavljati za analizu;
- str. 98 - Tablica 17. dati podatke za Rijeku;
- str. 100 - hipoteza POH3 – kakve veze ima Strategija GR s ovom hipotezom;
- str. 106 - slika 21. Kazalo nedostaje;
- str. 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;
- str. 162 - hipoteze CH2, CH3 nisu opbrađene;
- str. 163 - opisati kategorizaciju cesta u Rijeci – veliki grad, opisati značaj nerazvrstanih cesta;
- str. 168 - iz slike 38. nije razvidno da područje FRSjJ nije kvalitetno povezano, tezu treba obrazložiti, bar ukratko;
- str. 169 - u Rijeci osim državnih postoje samo nerazvrstane ceste - uvesti u hipotezu i obrazloženje;
- str. 184 - CH9, CH10 - nema obrazloženja (Napomene);
- str. 202 - JPPH2- nije obrazložena;
- str. 302 - 2.3.8. „onemogućena“ – omogućena
- nije priložena opisana matrica sa mjerama razvrstanim po „bojama“ (značenju).

Nadamo se da ćemo iznesenim prijedlozima i napomenama doprinijeti kvaliteti tekstualnog dijela ovog dokumenta.

S poštovanjem,



Pročelnik

Dr. sc. Srdan Škunca, d.i.a. i g.

GRAD RIJEKA
OTPREMLJENO
15.10.2018

Na znanje:

1. Naslov
2. Arhivi, ovdje