



PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA

ZAPISNIK SA JAVNOG IZLAGANJA

Nadležno tijelo	Upravni odjel za regionalni razvoj, infrastrukturu i upravljanje projektima Primorsko-goranske županije Izv. prof. dr. sc. Ljudevit Krpan, pročelnik	Potpis

Naziv javnog izlaganja:	Javno izlaganje o Strateškoj studiji utjecaja na okoliš Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran i Nacrtu prijedloga Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran
--------------------------------	---

1.	Mjesto:	Rijeka, prostorije Primorsko-goranske županije, Adamićeva 10, 2. kat	Početak:	13:00
	Dan i datum:	3. listopada 2018.	Završetak:	14:40

2.	Prisutni:	<p>1. Izv. prof. dr. sc. Ljudevit Krpan - Primorsko-goranska županija, Upravni odjel za regionalni razvoj, infrastrukturu i upravljanje projektima,</p> <p>2. Ivica Perica – voditelj izrade Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran, UM i UM d.o.o.,</p> <p>3. Dr. sc. Nenad Mikulić – voditelj izrade Strateške studije, Eko invest d.o.o.,</p> <p>4. Željko Stepan – Građevinski fakultet Zagreb,</p> <p>5. Silvio Bašić – Građevinski fakultet Zagreb,</p> <p>6. Gregor Pretnar – PNZ d.o.o.,</p> <p>7. Matko Bišćan – Ekonerg d.o.o.,</p> <p>8. Goran Petrović – Hrvatske vode,</p> <p>9. Vlado Rogić – Hrvatske vode,</p> <p>10. Vlasta Sanko – Hrvatske vode,</p> <p>11. Lorella Mekić – Grad Rijeka,</p> <p>12. Klara Bačić Čapalija – Rijekaprojekt d.o.o.,</p> <p>13. Mladen Grbac – Rijekaprojekt d.o.o.,</p> <p>14. Danijela Zagorac – Hrvatske vode, VGO Rijeka,</p> <p>15. Željko Kauzlarić – Hrvatske šume, UŠP Delnice,</p> <p>16. Vjekoslava Hrvatinić Bakić – Primorsko-goranska županija, Upravni odjel za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša,</p> <p>17. Matea Kovačić – Grad Bakar,</p> <p>18. Gordana Stojić – Hrvatske vode, VGO Rijeka,</p> <p>19. Ana Ličanin – Primorsko-goranska županija, Upravni odjel za regionalni razvoj, infrastrukturu i upravljanje projektima,</p>
----	------------------	---

		20. Kristina Burina Bonefačić – Primorsko-goranska županija, Upravni odjel za regionalni razvoj, infrastrukturu i upravljanje projektima, 21. Tamara Martinčić – Primorsko-goranska županija, Upravni odjel za regionalni razvoj, infrastrukturu i upravljanje projektima, 22. Matko Jakovljević – Deloitte savjetodavne usluge d.o.o.
--	--	--

3.	Odsutni:	
-----------	-----------------	--

4.	Dnevni red:	Javno izlaganje o Strateškoj studiji utjecaja na okoliš Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran i Nacrtu prijedloga Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran
-----------	--------------------	---

Tijek izlaganja i rezultati sastanka

Izv. prof. dr. sc. Ljudevit Krpan je pozdravio sve prisutne. Naveo je da su Primorsko-goranska, Ličko-senjska i Istarska županija sklopile Sporazum o partnerstvu na izradi Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran te da je Primorsko-goranska županija vodeći partner na izradi, a Upravni odjel za regionalni razvoj, infrastrukturu i upravljanje projektima Primorsko-goranske županije nositelj izrade Glavnog plana i nadležno tijelo za provedbu postupka strateške procjene utjecaja na okoliš Glavnog plana. Naglasio je da je javna rasprava o Strateškoj studiji utjecaja na okoliš Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran i Nacrtu prijedloga Glavnog plana razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran otvorena od 13. rujna do 12. listopada 2018. godine te da su planirana 3 javna izlaganja i to 2. listopada u Gospiću koje je održano, 3. listopada u Rijeci i 4. listopada u Pazinu. Naveo je da je funkcionalna regija Sjeverni Jadran regija koja proizlazi iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske te je županijama iz toga i proizašla obaveza izrade Glavnog plana za koju su osigurana bespovratna EU sredstva iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija. Glavni plan je izrađivan prema smjernicama Europske komisije odnosno JASPERS misije u Republici Hrvatskoj te po svojoj metodologiji prati Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske koja je rađena za period do 2030. godine.

Voditelj izrade Glavnog plana Ivica Perica je kroz prezentaciju izložio na koji način se izrađivao Glavni plan, odnosno svrhu i cilj izrade Glavnog plana, projektnu strukturu, metodologiju izrade, podatke o provedenim istraživanjima i brojanjima prometa, zaključke iz analize postojećeg stanja te ciljeve i mjere Glavnog plana po prometnim granama. Naglasio je da je svrha izrade Glavnog plana bila analizirati i ocijeniti trenutno stanje prometnog sustava unutar obuhvata projekta, odnosno funkcionalne regije Sjeverni Jadran te utvrditi bitne odrednice razvoja prometnog sustava u regiji uzevši u obzir gospodarstvo, lokalno stanovništvo i sve ostale bitne komponente predmetne regije. Cilj je bio da se kroz predmetne analize postojećeg stanja ustanovi što su to stvarne potrebe, odnosno stvarni problemi i da se kroz predmetne hipoteze identificira koje od njih su potvrđene, a koje nisu i na osnovu toga da se definiraju ciljevi i mjere koji će služiti unapređenju prometnog sustava funkcionalne regije. Izrađivač je konzorcij koji čine: Um i Um d.o.o., PTV Transport

Consult GmbH, PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Sveučilište u Zagrebu Građevinski fakultet i Sveučilište u Zagrebu Fakultet prometnih znanosti te podugovaratelji Ericsson Nikola Tesla d.d. i Institut društvenih znanosti Ivo Pilar.

Naglasio je da je dosta bitan segment u izradi Glavnog plana bilo prikupljanje podataka, odnosno analiza postojećih podataka koji su dostupni i prikupljanje podataka kroz razna istraživanja na temelju kojih se provodila analiza postojećeg stanja i izrada prometnog modela. Također je odrađen niz tematskih radionica za različite vidove prometa sa relevantnim dionicima od kojih su se također prikupljali relevantni podaci te su svi prikupljeni podaci korišteni u definiranju ciljeva i mjera što je rezultiralo s Nacrtom Glavnog plana. Pristup koji je korišten prilikom definiranja ciljeva i mjera je slijedio metodologiju izrade Strategije prometnog razvoja RH. Nadalje iznesao je ključne zaključke za pomorski promet i luke, za zračni promet, za željeznički promet, za javni prijevoz putnika, urbani promet i garažni sustav te za biciklistički promet i pješaćenje.

Za cestovni promet je ključne zaključke iznesao Željko Štepan. U kratkom izlaganju prometni model je predstavio Gregor Pretnar.

Dr. sc. Nenad Mikulić, voditelj izrade Strateške studije je informirao da je Stratešku studiju izradila zajednica ponuditelja: Ekonerg d.o.o. i Eko invest d.o.o. Naveo je da se Glavni plan bavi pretežno s gospodarskim, socijalnim i društvenim pitanjima, a postupak strateške procjene utjecaja na okoliš ima težište na pitanjima zaštite okoliša, prirode i zdravlja ljudi. Nadalje je kroz prezentaciju naveo da se u metodologiji izrade Strateške studije krenulo od analize postojećeg stanja okoliša, zatim se razmatrao utjecaj provedbe Glavnog plana na sastavnice okoliša te su na kraju donijete mjere zaštite okoliša koje imaju za cilj da se ublaže negativni utjecaji koje donosi provedba Glavnog plana, a iste su ugrađene u Glavni plan.

Matko Bišćan je ukratko informirao o sadržaju Strateške studije u dijelu poglavlja glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu, odnosno o utjecaju mjera Nacrta Glavnog plana na ekološku mrežu i mjerama ublažavanja tih utjecaja koje su definirane provedenim ocjenama prihvatljivosti za ekološku mrežu. Naveo je da na području funkcionalne regije ima 8 područja za ptice i 228 područja za zaštitu staništa i vrsta od kojih na četvrtini otprilike postoji utjecaj prometa kao prijetnja navedenim područjima. Nadalje, da se procijenio utjecaj za svaku od mjera i koja je njihova značajnost te da ukupno od svih mjera za koje se pretpostavilo da bi mogle imati nekakav utjecaj 3 mjere imaju pozitivan utjecaj, 80 mjera neutralan i 17 mjera negativan utjecaj pri čemu je za 2 mjere procijenjen značajan negativan utjecaj te da je iz mjera 6 i 12 Zračnog prometa potrebno isključiti lokaciju Raba kao zračne luke. Također da su analizirani i kumulativni utjecaji te da je zaključno Glavni plan prihvatljiv za ekološku mrežu, odnosno da nema značajnih negativnih utjecaja nakon što se uključe mjere ublažavanja koje su dane kroz postupak.

Nakon izlaganja izv. prof. dr. sc. Ljudevit Krpan je otvorio raspravu i pozvao sve prisutne na davanje prijedloga, primjedbi i mišljenja.

Klara Bačić Čapalija iz Rijekaprojekta d.o.o. je iznijela da pretpostavlja da će prometni model Glavnog plana biti dostupan kada budu radili neke projekte na nižim razinama za razliku od nacionalnog prometnog modela koji je teško dostupan. Postavila je pitanje u vezi stope porasta prometa, odnosno da li je u okviru prometnog modela Glavnog plana preispitana mogućnost različitih stopa porasta

prometa u odnosu na nacionalni prometni model gdje je propisana stopa porasta cestovnog prometa od 1,5%, odnosno da li se Rijekaprojekt d.o.o. može pozvati prilikom rađanja prometnih prognoza na Glavni plan ukoliko ima veći porast od 1,5%. Također da ju zanima vezano za prometne zone da li su to naselja ili su to područja općina i gradova. Nadalje, da ima pitanje u vezi nacionalne razine, odnosno da joj nije jasno da li je razmatrana nacionalna razina u Glavnom planu jer da je Primorsko-goranska županija premrežena prvenstveno nacionalnom infrastrukturom te u tom smislu kako je analizirana luka Rijeka i njeni kapaciteti, te s tim vezano željeznički i cestovni promet, odnosno da li je to razmatrano u Glavnom planu ili je to riješeno u okviru Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske.

Izv. prof. dr. sc. Ljudevit Krpan je odgovorio da je u Glavni plan iz Strategije prometnog razvoja RH direktno preuzeto 38 ciljeva. Za nacionalne objekte se ne mogu mijenjati stope rasta prometa u odnosu na stope koje su dane na nacionalnoj razini, ali njihov utjecaj možemo sagledati na prometnu mrežu funkcionalne regije i u tim okvirima se kretalo prilikom izrade Glavnog plana. Što se tiče dostupnosti prometnog modela za sada koliko je njemu poznato ograničenja u njegovoj dostupnosti nema jer je upravo ideja da se istraživanja ne moraju ponavljati.

Što se tiče definiranja prometnih zona definiranje istih ovisi o dostupnim podacima kao što su površina, sadržaj, broj stanovnika, broj radnih mjesta, odnosno atributima koji govore kakve su navike putovanja. U izradi Glavnog plana se uspjelo povezati mjesto stanovanja s mjestom rada i s time je dobivena matrica ključnih putovanja.

Gregor Pretnar je odgovorio da su veća naselja dezagregirana na puno manjih zona kao npr. Grad Rijeka, a naselja koja imaju npr. 50 ili 100 stanovnika agregirana tako da nema nekog pravila nego da su prostorno zone ujednačeno raspoređene i kompatibilne su s zonama u nacionalnom modelu. Što se tiče stopa rasta prometa one su dinamične, nisu definirane na neki postotak, odnosno definiraju se ovisno o BDP-u i prognozi broja stanovnika, na području funkcionalne regije broj stanovnika više-manje stagnira, očekuje se i pad, a u turističkoj sezoni koriste se prognoze iz Strategije turizma.


Željko Stepan je odgovorio da su zone generalno naselja u smislu statistike i podataka koji se mogu prikupiti, ali neke zone gdje je broj podataka tako mali su okrupnjavane, a negdje i iz razloga da se dobije jednoobraznost. Što se tiče stopa rasta prometa preporuka JASPERS-a je da se kvalitetno izrađuje model postojećeg stanja. Sva predviđanja su upitna jer se ona ne baziraju kao što su nekad bili modeli na povećanju broja putnika nego na promjenama u socio-ekonomskim podacima.

Lorella Mekić iz Grada Rijeke je iznijela da Glavni plan za Grad ima dvije velike kvalitete. Da je prva kvaliteta da je to strateški okvir za sve planove koji će iz njega proizaći, odnosno za planove Grada koji su niže razine npr. za Plan održive urbane mobilnosti koji Grad Rijeka priprema i s druge strane to je strateški okvir, odnosno podloga za realizaciju mjera koje se već kroz ubranu aglomeraciju planiraju i za koje su već dobivena sredstva tako da u tom smislu usvajanjem Glavnog plana se otvara jako puno mogućnosti. Druga vrijednost Glavnog plana je da su istraživanja bila stvarno velika i opsežna i kad se pogleda prometni model nema se osjećaj koliko je to zapravo podataka i da zato i postoji interes da svi ti podaci budu dostupni.

Vlado Rogić iz Hrvatskih voda je iznesao da je Glavni plan strateški plan te da je područje djelatnosti Hrvatskih voda jako dobro obrađeno što se tiče i zaštite od štetnog djelovanja i zaštite voda itd. Međutim, iznosi da je sve dobro na strateškoj razini, ali da kad se uđe u projektiranje da dolazi do dosta problema što se tiče grada i zaštitnih zona kako Grada Rijeke ili Grada Pule gdje je postojao problem s tokom oborinske vode koja se sva slijevala i radila štetu. Također da vidi da kad se dođe do projektiranja da s obzirom da su zone zaštite izvorišta u Gradu Rijeci da kad se voda stavlja u zatvorene sustave da velike količine vode dolaze na neka mjesta gdje se ta voda ne može primiti. Kad se gleda mikro da dolazi do velikih problema i kad željeznica ili cesta ulazi u grad jer oborinska voda nema gdje. Uglavnom da želi reći da su vode vrlo veliki problem koji ima i jedna Njemačka. Što se tiče Glavnog plana iznosi da je sve dobro obrađeno samo da koristi priliku da kaže da kad se krene u izvođenje da se mora više pažnje posvetiti vodama i prije nego što se krene u samu realizaciju.

Izv. prof. dr. sc. Ljudevit Krpan odgovara da je svjestan problema te da su svi projekti koji su u Glavnom planu preuzeti iz Strategije prometnog razvoja RH. Postavlja upit gosp. Rogiću da li bi trebalo u nekom dijelu teksta Glavnom plana to eksplicitno unijeti na što gosp. Rogić odgovara da nema potrebe.

Nakon što više nije bilo pitanja izv. prof. dr. sc. Ljudevit Krpan je zahvalio svima prisutnima na doprinosu u javnom izlaganju te još jednom napomenuo da je javna rasprava otvorena do 12. listopada 2018. godine.

Zapisnik sastavio:	Ime i prezime	Potpis
	Tamara Martinčić	
KLASA:	351-03/17-01/56	
URBROJ:	2170/1-09/3-18-127 (u prilogu POTPISNA LISTA)	