



**REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I
INFRASTRUKTURE**



KLASA: 303-03/13-01/150
URBROJ: 530-08-2-3-2-15-141
Zagreb, 27. srpnja 2015. godine

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture na temelju članka 73. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13 i 153/13) te članka 19. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš („Narodne novine“, broj 64/08), nakon provedenog postupka strateške procjene utjecaja na okoliš Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2014. – 2030. donosi

**IZVJEŠĆE
O PROVEDENOM POSTUPKU STRATEŠKE PROCJENE UTJECAJA NA OKOLIŠ
STRATEGIJE PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE HRVATSKE
ZA RAZDOBLJE OD 2014.-2030.**

I. UVOD

Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014.-2030. godine (u daljnjem tekstu: Strategija) izradilo je Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, a usvojila ju je Vlada Republike Hrvatske, na sjednici održanoj 30. listopada 2014. godine. Strategija je izrađena u svrhu dostizanja ciljeva razvoja prometa, usklađenih s prometnom politikom Europske Unije.

II. AKTIVNOSTI U OKVIRU POSTUPAKA STRATEŠKE PROCJENE

Postupak Strateške procjene utjecaja na okoliš (u daljnjem tekstu, SPUO) proveden je u skladu s odredbama Zakona o zaštiti okoliša (Narodne novine, brojevi 80/13 i 153/13), Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (Narodne novine, broj 64/08), Pravilnika o povjerenstvu za stratešku procjenu (Narodne novine, broj 70/08) i Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (Narodne novine, broj 64/08). U postupku strateške procjene za Strategiju provedene su slijedeće aktivnosti:

- Ministarstvo zaštite okoliša i prirode donijelo je Rješenje o potrebi provedbe glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu, u sklopu postupka strateške procjene utjecaja na okoliš od 31. listopada 2013. godine (KLASA: UPI/I-612-07/13-71/129, UR. BROJ: 517-07-2-2-13-4),
- Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (u daljnjem tekstu: Ministarstvo) donijelo je Odluku o provođenju postupka SPUO za Strategiju od 5. studenoga 2013. godine (KLASA: 303-03/13-01/150, URBROJ:530-08-2-3-2-13-25),

- javnost je informirana o postupku određivanja sadržaja strateške studije utjecaja na okoliš i pozvana na sudjelovanje objavom informacije na internetskoj stranici Ministarstva, www.mppi.hr.

Ministarstvo je u zakonom propisanom roku pribavilo mišljenja tijela i/ili osoba određenih posebnim propisima i mišljenja tijela jedinica područne (regionalne) samouprave o sadržaju strateške studije i razini obuhvata podataka koji se moraju obraditi u strateškoj studiji. U svrhu dobivanja što kvalitetnijih povratnih informacija od dionika, vezano uz sadržaj strateške studije, Ministarstvo je 27. studenoga 2014. organiziralo i izlaganje za sve zainteresirane dionike. Odluku o sadržaju strateške studije utjecaja na okoliš Ministarstvo je donijelo od 17. siječnja 2014. (KLASA: 303-03/13-01/150, URBROJ: 530-08-2-3-2-14-59),

- u postupku javne nabave Ministarstvo je za izradu Strateške studije odabralo stranog ovlaštenika Dimitrios Oikonomidis sa prebivalištem u Helenskoj Republici, Planet S.A. (u danjem tekstu: Ovlaštenik),
- ministar pomorstva, prometa i infrastrukture imenovao je Savjetodavno stručno povjerenstvo za stratešku procjenu utjecaja Strategije na okoliš (u daljnjem tekstu: Povjerenstvo) odlukom od 19. veljače 2014. (KLASA:303-03/13-01/150, URBROJ:530-08-2-3-2-14-65) te dopunom Odluke od 7. svibnja 2014. (KLASA: 303-03/13-01/150, URBROJ:530-08-2-3-2-14-77),
- Povjerenstvo je održalo dvije sjednice te je 16. lipnja 2014. donijelo Mišljenje o cjelovitosti i stručnoj utemeljenosti Strateške studije (KLASA: 303-03/13-01/150, URBROJ: 530-08-2-3-2-14-81),
- Ministarstvo je 10. ožujka 2014. godine (KLASA: 303-03/13-01/150, URBROJ:530-08-2-3-2-14-71) obavijestilo Ministarstvo zaštite okoliša i prirode o mogućim prekograničnim utjecajima Strategije. Ministarstvo zaštite okoliša i prirode sukladno odredbama Protokola o strateškoj procjeni okoliša uz Konvenciju o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica (Espoo konvencija) je u okviru strateške procjene obavijestilo nadležna tijela susjednih država u travnju 2014. (Mađarska, Republika Srbija, Bosna i Hercegovina, Italija i Crna Gora) o provedbi postupka strateške procjene utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske te dostavilo formular notifikacije i izvještaj o sadržaju strateške studije u elektronskom obliku i zatražilo dostavu obavijesti o eventualnom interesu za sudjelovanjem u postupku u roku od 30 dana,
- Ministarstvo je 13. lipnja 2014. donijelo Odluku o započinjanju postupka javne rasprave (KLASA: 303-03/13-01/150, URBROJ: 530-08-2-3-2-14-80) te informiralo javnost objavom informacije u dnevnom tisku „Jutarnji list“ od 18. lipnja 2014. i objavom cjelovite dokumentacije: Nacrta prijedloga Strategije, Strateške studije i Ne-tehničkog sažetka strateške studije na internetskim stranicama Ministarstva. Javna rasprava o Strateškoj studiji i Nacrtu prijedloga Strategije provedena je u razdoblju od 26. lipnja do 26. srpnja 2014. Uvid u dokumentaciju omogućen je u prostorijama Ministarstva. Javno izlaganje održano je 1. srpnja 2014. u prostorijama Ministarstvu,
- u postupku prekograničnih konzultacija u srpnju 2014. godine, Ministarstvo zaštite okoliša i prirode dostavilo je Mađarskoj, Republici Srbiji, Bosni i Hercegovini, Italiji i Crnoj Gori Nacrt prijedloga Strategije, Stratešku studiju i Ne-tehnički sažetak

strateške studije te zatražilo dostavu mišljenja u roku od 30 dana od dana primitka dokumentacije.

Ministarstvo vanjskih poslova Bosne i Hercegovine u svojem mišljenju od 5.9.2014., Broj: 06/1-32-05-1-13554-5-/14, obavijestilo je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode da je dokumentacija s aspekta mogućih utjecaja na životnu sredinu u Bosni i Hercegovini prihvatljiva.

Ministarstvo održivog razvoja i turizma Crne Gore je e-poštom od 27.10.2014. obavijestilo Ministarstvo zaštite okoliša i prirode o svojem nesudjelovanju u postupku strateške procjene.

O namjeri sudjelovanja u prekograničnom postupku Ministarstvo za poljoprivredu i okoliš Republike Slovenije obavijestilo je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode 2.9.2014. (Broj: 35409-102/2014/10). Po provedenom postupku Ministarstvo za okoliš i prostor Republike Slovenije u svojem konačnom mišljenju od 2.3.2015. (Broj: 35409-102/2014/19) obavijestilo je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode da je suglasno s nastavkom izrade Strategije.

O namjeri sudjelovanja u prekograničnom postupku Ministarstvo poljoprivrede i zaštite životne sredine Republike Srbije obavijestilo je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode 29.5.2014. (Broj: 350-01-10/2014-16). Po provedenom postupku Ministarstvo poljoprivrede i zaštite životne sredine Republike Srbije dostavilo je svoje primjedbe 10.9.2014. (Broj: 350-01-010/14-16).

O namjeri sudjelovanja u prekograničnom postupku Ministarstvo ruralnog razvoja Mađarske obavijestilo je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode e-poštom 29.5.2014. Po provedenom postupku Ministarstvo poljoprivrede Mađarske dostavilo je svoje primjedbe 29.8.2014. (Broj: KMF/350/2014.).

O namjeri sudjelovanja u prekograničnom postupku Ministarstvo okoliša, tla i mora Italije obavijestilo je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode 16.6.2014. (DVA-2014-0019079). Po provedenom postupku Ministarstvo okoliša, tla i mora Italije dostavilo je svoje primjedbe 10.11.2014. (DVA-2014-0036693).

- Istodobno sa stavljanjem na javnu raspravu, Ministarstvo je Stratešku studiju i Nacrt prijedloga Strategije, dostavilo i na mišljenje tijelima navedenim u Dodatku II. Odluke o započinjanju postupka SPUO (KLASA: 303-03/13-01/150, URBROJ: 530-08-2-3-2-14-82, od 30. lipnja 2014.). Odgovori na dostavljena mišljenja dani su u Dodatku 1. ovog Izvješća,

- tijekom javne rasprave zaprimljena su mišljenja slijedećih tijela/osoba na Stratešku studiju: Ministarstvo poljoprivrede, Ministarstvo turizma, HŽ Infrastruktura, Lučka uprava Osijek, Plovput d.o.o., Grad Rijeka, Koprivničko-križevačka županija, Ministarstvo zdravlja, Željko Tufegčić, Primorsko-goranska županija, Ministarstvo zaštite okoliša i prirode- Mišljenja na Nacrt prijedloga Strategije dostavili su: Grad Zagreb, Hrvatska zajednica županija, Brodsko-posavska županija, Promet d.o.o., Varaždinska županija, Međimurska županija, Požeško-slavonska županija, Bjelovarsko-bilogorska županija, Brodsko-posavska županija, Šibensko-kninska županija i Splitsko-dalmatinska županija.
Detalji su prikazani u Dodatku 1. ovoga Izvješća,

- slijedom izrađenog nacrta Strateške studije s uključenom Glavnom ocjenom za ekološku mrežu, Ministarstvo je zatražilo Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Upravu za zaštitu prirode, mišljenje o prihvatljivosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2020. za ekološku mrežu (KLASA: 303-03/13-01/150, URBROJ: 530-08-2-3-2-14-122, 13. listopada 2014.). Ministarstvo zaštite okoliša i prirode dostavilo je Ministarstvu Mišljenje (KLASA: 612-07/14-58/13, URBROJ: 517-07-2-1-14-13) u kojem traži dodatne ispravke Glavne ocjene za ekološku

mrežu (detaljnije u Dodatku 1. ovoga Izvješća). Po izvršenim izmjenama, Ministarstvo je ponovo dostavilo Zahtjev za davanje mišljenja o prihvatljivosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za ekološku mrežu (KLASA: 303-03/13-01/150, URBROJ: 530-08-2-3-2-14-125)

- konačno mišljenje prihvatljivosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za ekološku mrežu uz primjenu mjera ublažavanja negativnih utjecaja na ekološku mrežu utvrđenih u Glavnoj ocjeni prihvatljivosti za ekološku mrežu koja je sastavni dio Strateške studije utjecaja na okoliš za Strategiju, Ministarstva zaštite okoliša i prirode, Uprava za zaštitu prirode, dostavila je 29. listopada 2014. (KLASA: 612-07/14-58/13, URBROJ: 517-07-2-1-14-14)
- slijedom izrađenog Konačnog nacrtu Strateške studije s uključenom Glavnom ocjenom za ekološku mrežu, Ministarstvo je zatražilo Ministarstvo zaštite okoliša i prirode Uprave za procjenu utjecaja na okoliš i održivo gospodarenje otpadom, mišljenje o provedenoj strateškoj procjeni (KLASA: 303-03/13-01/150, URBROJ: 530-08-2-3-2-14-123, 13. listopada 2014.). Ministarstvo zaštite okoliša i prirode dostavilo je konačno mišljenje provedenoj o strateškoj procjeni utjecaja na okoliš 29. listopada 2014. (KLASA: 351-03/14-04/575, URBROJ: 517-06-2-1-2-14-2)
- Vlada Republike Hrvatske usvojila je Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske 30 listopada 2014. godine.
- Svi akti iz postupka informiranja ili sudjelovanja javnosti objavljeni su na internetskim stranicama Ministarstva (<http://www.mppi.hr/default.aspx?id=10357> i <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=16279>).

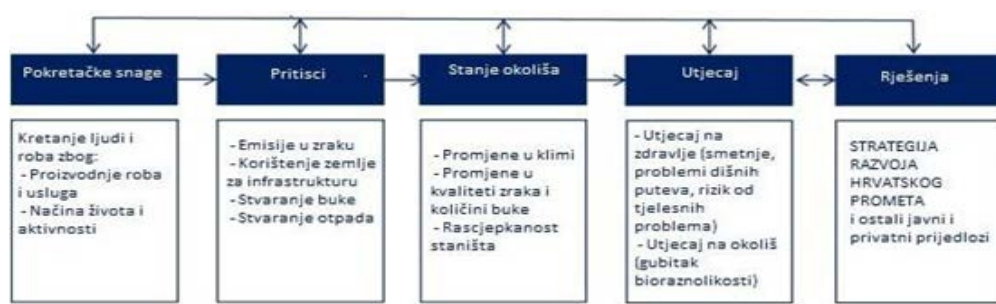
III. SAŽETI PRIKAZ NAČINA NA KOJI SU PITANJA ZAŠTITE OKOLIŠA TE REZULTATI STRATEŠKE STUDIJE, PRIMJEDBE, PRIJEDLOZI I MIŠLJENJA TIJELA I/ILI OSOBA, MIŠLJENJA JAVNOSTI TE REZULTATI PREKOGRANIČNIH KONZULTACIJA INTEGRIRANA U STRATEGIJU

Vizija Strategije je poboljšanje ekonomije i razvoja zemlje kroz pružanje kombiniranog, održivog, učinkovitog i sigurnog transportnog sustava.

Opći cilj Strategije je postizanje učinkovitog i održivog prometnog sustava na području Republike Hrvatske, uzimajući u obzir novu ulogu –Republike Hrvatske nakon ulaska u Europsku uniju u srpnju 2013. godine.

Smanjenje utjecaja provedbe Strategije na okoliš jedan je od prioritarnih pitanja koja proizlaze iz pregleda postojećeg stanja za sve oblike prometa. Nadalje, za analizu složenih uzročno-posljedičnih veza između prometa i zaštite okoliša, koristio se DPSIR pristup. DPSIR se odnosi na pokretačke snage, pritiske, stanje, utjecaj i rješenja (eng. Driving forces, Pressures, State, Impact and Responses). To je alat koji se često koristi za analizu i izvještavanje o politikama sektora zaštite okoliša. DPSIR model pokazuje povezanost uzroka problema u okolišu, njihovih učinaka i odgovora politike, na integrirani način.

Sljedeća slika prikazuje DPSIR modela :



Pitanja zaštite okoliša također su uzeta u obzir i u SWOT analizi u prometnog sektora u Hrvatskoj, gdje su stara oprema i povećanje emisija štetnih plinova identificirani kao slabosti sektora, dok je prepoznato da je hrvatski prirodni i urbani okoliš je vrlo vrijedan, ali iznimno osjetljiv te može biti ugrožen razvojem i izradom nove prometne infrastrukture.

Ispunjavanje općeg cilja Strategije je u usvajanju načela u skladu s EU politikama, standardima i propisima, među kojima su:

- Osigurati okoliš i socijalnu održivost,
- Poboljšati podjelu u korist javnog prijevoza, ekološki prihvatljivih i jednostavnih načina prometovanja (pješačka i bicikla).

CILJEVI	POD-CILJEVI
1. Poboljšanje prometne povezanosti i koordinacije sa susjednim zemljama	1a Eliminiranje graničnih „uskih grla“
	1b Unapređenje pristupačnosti dalekih međunarodnih putničkih odredišta (uključivo tranzitni promet)
	1c Unapređenje pristupačnosti međunarodnih teretnih odredišta (uključivo tranzitni promet)
2. Poboljšanje pristupačnosti dalekih međunarodnih putničkih odredišta unutar Hrvatske	2a Unapređenje pristupačnosti dalekih međunarodnih putničkih odredišta – Središnja Hrvatska (Zagreb)
	2b Unapređenje pristupačnosti dalekih međunarodnih putničkih odredišta – Sjeverni Jadran (Rijeka)
	2c Unapređenje pristupačnosti dalekih međunarodnih putničkih odredišta – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod)
	2d Unapređenje pristupačnosti dalekih međunarodnih putničkih odredišta – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar)
	2e Unapređenje pristupačnosti dalekih međunarodnih putničkih odredišta – Južna Dalmacija (Dubrovnik)
3. Poboljšanje putničkog regionalnog povezivanja u Hrvatskoj poboljšanjem teritorijalne povezanosti	3a Unapređenje putničkog regionalnog povezivanja na kopnu
	3b Unapređenje putničkog regionalnog povezivanja prema/sa/između otoka
4. Poboljšanje pristupačnosti putnika prema i unutar glavnih urbanih aglomeracija	4a Unapređenje pristupačnosti putnika – čvorište Zagreb
	4b Unapređenje pristupačnosti putnika – čvorište Rijeka
	4c Unapređenje pristupačnosti putnika – čvorište Zadar
	4d Unapređenje pristupačnosti putnika – čvorište Split
	4e Unapređenje pristupačnosti putnika – čvorište Osijek
	4f Unapređenje pristupačnosti putnika – čvorište Dubrovnik
5. Poboljšanje pristupačnosti teretnog	5a Unapređenje pristupačnosti teretnog prometa – Središnja Hrvatska (Zagreb)

prometa unutar Hrvatske	5b Unapređenje pristupačnosti teretnog prometa – Sjeverni Jadran (Rijeka)
	5c Unapređenje pristupačnosti teretnog prometa – Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod)
	5d Unapređenje pristupačnosti teretnog prometa – Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar)
	5e Unapređenje pristupačnosti teretnog prometa – Južna Dalmacija (Dubrovnik)
6. Organizacijsko i operativno poboljšanje prometnog sustava kako bi se osigurala učinkovitost i održivost sustava	6a Prilagodba zakonodavstva, pravila i standarda europskim zahtjevima i najboljoj praksi
	6b Unapređenje organizacijskih postavki sustava i suradnje među mjerodavnim dionicima interesnih strana
	6c Unapređenje operativnih postavki sustava
	6d Unapređenje sigurnosti prometnog sustava
	6e Smanjene/ublažavanje utjecaja na okoliš
	6f Unaprjeđenje energetske učinkovitosti
	6g Financijska održivost prometnog sustava

Tijekom izrade SPUO, ciljevi SPUO usklađeni su s ciljevima Strategije, zaključivši da su ciljevi Strategije u duhu razvoja održivog prometa te usklađeni s Europskom relevantnom politikom, posebno Cilj 6 koji je usklađen s ciljevima SPUO, jer se odnosi na osiguravanje održivosti prometa u zemlji, na usvajanje europskih standarda i poboljšanje organizacijske strukture sektora. Cilj 6 je "horizontalni cilj", te bi se moglo reći da predstavlja duh Strategije, kroz poboljšanje prometnog sustava zemlje, u skladu sa zakonodavstvom EU, standardima te najboljom praksom. Na temelju ispitivanja trenutne situacije u zemlji, analizom i definiranjem intermodalnih i specifičnih ciljeva, skup intermodalnih mjera definiran je na postizanje svakog pojedinog cilja.

Mjere su razvijene u sljedećim područjima:

- Organizacija (prodaja karata, prometne udruge, usklađivanje vremenskog rasporeda i slično),
- Poslovanje (eliminacija starih ili uvođenje novih stanica, ponovno polaganje vodova, promjene u operativnom konceptu, željeznička vozila, upravljanja prometom, itd),
- Infrastruktura (proširenje, povećanje kapaciteta, povećanje brzine, obnova stanica itd).

Tijekom izrade SPUO, identificirani su potencijalni utjecaji mjera Strategije, koji se odnose na: kvalitetu zraka, klimatske promjene, energiju, kopnene vode, more, biološku raznolikost / flora i fauna, buku, tlo, kulturnu baštinu, korištenje zemljišta, materijalnu imovinu, gospodarenje otpadom, stanovništvo, ljudsko zdravlje, sigurnost.

Interaktivna izrada Strategije i SPUO rezultirala je nizom općih načela koja treba slijediti tijekom provedbe mjera:

- građevinski planovi upravljanja okolišem potrebni su na svim gradilištima,
- mapa planova zbrinjavanja otpada biti će potrebna na svim gradilištima,
- planovi rehabilitacije kamenoloma izradit će se za područja vađenja,
- za materijale korištene na gradilištima će se, ako je moguće, na lokalnoj razini poticati reciklaža/ponovno korištenje,
- materijali iskopani bagerom će se ponovno koristiti, ako je moguće,
- otpad će biti odvojen, te će se opasni otpad pravilno tretirati i uklanjati,

- za pomorstvo i sektor unutarnje plovidbe, primjenjivat će se sljedeće mjere za smanjenje utjecaja jaružanja na vodu:
 - mjere planiranja, minimiziranje potreba jaružanja, odabir odgovarajućih položaja, posebne zone isključenja, itd,
 - mjere vezane uz opremu, uključujući i izbor odgovarajuće postrojenja za jaružanje, ili uporabu posebne opreme,
 - institucionalne mjere, plima i sezonska vremenska ograničenja, ograničenja položaja jaružanja ili raspolaganja aktivnosti, ograničenja na rad bagera, itd,
- izgradnja će se planirati na takav način da se obnova osigura cirkulacija vode koja će spriječiti eutrofikacije;
- mjere, koje se odnose na specijalizacije luka u pomorskom sektoru ispitati će se u integriranom modelu razvoja obalnog područja, kako bi se izbjegle pojave prekomjernog iskorištavanja i štetnog djelovanja uglavnom na vodi, te krajolika i kulturne baštine

IV. OBRAZLOŽENJE PRIHVAĆANJA ODABRANOG VARIJANTNOG RJEŠENJA

Metodologija primijenjena za pripremu Strategije prometnog razvoja RH je dovela do utvrđivanja mjera koje mogu doprinijeti ispunjavanju svakog cilja Strategije. Za svaki cilj će se implementirati one mjere koje jasno pokazuju visok stupanj unutarnje kompatibilnosti, komplementarne su jedna s drugom i koje pokazuju da su potrebne neovisno o konačnoj odluci o željenim načinima, budući da ne konkuriraju bilo kojoj drugoj grupi mjera. Ove mjere grupirane su pod nazivom “OPĆENITE”. Međutim, postoje i druge mjere koje bi omogućile napredak u ispunjenju ciljeva. One čine drugu skupinu mjera (alternativnih) vezanih uz različite načine prijevoza. U okviru toga, ispitane su alternative:

- željeznica
- zrakoplovstvo
- javni prijevoz
- cestovni prijevoz
- morski prijevoz
- unutarnja plovidba

U okviru SPUO, ti “alternativni paketi” su razmotreni kako bi se komentirala njihova kompatibilnost sa SPUO i moguća potreba da ih se uključi u glavne mjere Strategije.

Najvažniji zaključci procjene alternativa su sljedeći:

- javni prijevoz, željeznica i unutarnji plovni putovi alternative su s boljim performansama za zaštitu okoliša
- alternativa javnog prijevoza je ona koja bi se trebala razmatrati kao prioritet
- željeznički prijevoz je ekološki najprihvatljivija alternativa za ispunjenje ciljeva gdje ne postoji alternativa javnog prijevoza, ali može biti i sinergistički za javni prijevoz ondje gdje postoji takva alternativa
- alternativa unutarnje plovidbe ima općenito dobre rezultate i može djelovati sinergistički za alternativu željeznice, ali se mora pažljivo razmotriti kako bi se izbjegli značajniji utjecaji
- alternativa pomorskog prijevoza trebala bi se pažljivo razmotriti. Iako ima prilično dobre ekološke rezultate trebala bi se razmatrati unutar šire perspektive za razvoj priobalnih područja kako bi se izbjeglo pretjerano korištenje priobalnog područja

- cestovna alternativa predstavlja određenu nesigurnost. Sastoji se od građevinskih radova na infrastrukturi što može imati negativne posljedice na okoliš
- zračni prijevoz nije „samostalna“ alternativa i trebala bi se razmatrati većinom kao dodatak drugim alternativama jer većinom pokriva različite prijevozne potrebe.

V. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

U okviru strateške procjene, a u skladu s Rješenjem Ministarstva zaštite okoliša i prirode, Uprave za zaštitu prirode od 31. listopada 2013. godine, KLASA: UP/I 612-07/13-71/129, URBROJ: 517-07-2-2-13-4, proveden je postupak Glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu. Uprava za zaštitu prirode Ministarstva 29. listopada 2014. godine, KLASA: 612-07/14-58/13, URBROJ: 517-07-2-1-14-14, dala je mišljenje da je Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2014. – 2030. prihvatljiva za ekološku mrežu uz primjenu mjera ublažavanja negativnih utjecaja na ekološku mrežu utvrđenih u Glavnoj ocjeni prihvatljivosti za ekološku mrežu koja je sastavni dio Strateške studije.

7.1. Mjere za ublažavanje utjecaja na kvalitetu zraka

U svrhu smanjenja onečišćenje zraka tijekom faze gradnje (za sve podsektore), potrebno je u smislu smanjenja lebdećih čestica (PM):

- polijevati sve izložene površine (nakupine tla, nagibi, neasfaltirana parkirališta, ugibaldišta i pristupne prometnice);
- prekrivati tegljače ili održavati najmanje pola metra slobodnog prostora između tegljača koji prevoze zemlju, pijesak ili ostale rasute terete na gradilišta
- natkrivati sve tegljače koji će prometovati okolnim cestama ili glavnih prometnica;
- upotrebljavati vozila za mokro čišćenje ulica kako bi se uklonio svaki vidljivi trag blata ili prljavštine na susjednim prometnicama, barem jednom dnevno;
- ograničiti brzinu vožnje na neasfaltiranim putovima na 25km/sat,
- sve ceste, prilazne putove, nogostupe, parkirališta predviđena za popločavanje, treba završiti čim prije,

te u smislu smanjenja emisija ispušnih plinova

- minimizirati ‘prazni hod’ (neproduktivno vrijeme)
- održavati svu građevinsku opremu u ispravnom stanju u skladu sa specifikacijama proizvođača (oprema mora biti pregledana od strane ovlaštenog mehaničara i mora se utvrditi da je u ispravnom stanju prije početka korištenja)
- planove upravljanja okolišem u građevinarstvu držati na gradilištima i koristiti u svrhu uređivanja gore navedenih mjera
- upotrebljavati okolišno prihvatljive vrste prometa (željeznica, unutarnji vodni putovi, javni promet), koje se i promoviraju u Strategiji;
- provoditi mjere koje su već predviđene Strategijom (Ro 25-smanjenje utjecaja na okoliš i Ro 26-energetska učinkovitost) u smislu smanjenja emisija u zrak iz cestovnog prometa;
- povećati upotrebu alternativnih goriva (kako je predviđeno za sektor gradskog prometa)
- cestarinama na novim prometnicama smanjiti učinke nastale potražnje;
- sprječavati emisije prašine pravilnim održavanjem cestovne infrastrukture (predviđeno u Ro 17);
- saditi biljke uz prometnu infrastrukturu
- elektrificirati željezničke linije u svrhu poboljšavanja smanjenje onečišćenja zraka nastalog u željezničkom prometu.
- povećavati energetske učinkovitosti u sektoru unutarnje plovidbe i pomorstva;
- koristiti „čišća“ goriva (već predviđeno u mjerama I.10 i M.15);
- izbjegavati ili smanjivati prometne gužve;
- uspostaviti programe za čišći zrak u lukama;
- kontrolirati fugitivne emisije kod poslova održavanja.

- izraditi operativne procedure za smanjenje buke u zračnom prometu pri polijetanju;
- izraditi procedure/tehnike Continuous Descent Approach (CDA) i Low Power - Low Drag
- izbjegavati čekanja zrakoplova na pisti
- izbjegavati nepotrebne uporabe pomoćnih pogonskih jedinica u zračnom prometu (Auxiliary Power Units)
- povećati korištenja javnog prometa u pristupu zračnim lukama
- izbjegavati rad uređaja s izgaranjem kada to nije potrebno
- sustavno gospodariti energijom u zgradama zračnih luka i na uzletištim
- kontrolirati fugitivne emisije u zračnom prometu (ova vrsta mjera mogla bi biti dio Plana upravljanja okolišem za zračne luke).
- promicati korištenje električnih vozila ili vozila koja koriste manje štetna goriva, posebice u slučaju usluga koje su unaprijed određene i/ili s kratkim rutama (poput vozila za javne usluge, vozila za dostavu / distribuciju robe, iznajmljena vozila za upotrebu u gradovima);
- osvještivati javnost (U.19u svrhu promicanju javnog prometa;
- davati prednosti javnom prometu,
- kampanjama za osvještavanje javnosti promicati zajedničku upotrebu jednog automobila; na gradskoj razini procjenjivati onečišćenje zraka iz svih izvora te identificirati 'točke žarišta' ('hot spot').

Mjere za ublažavanje utjecaja na klimatske promjene

Mjere za ublažavanje utjecaja na klimatske promjene za sve vrste građevinskih radova (za sve sektore) uključuju:

- nabavljati materijale (ako je moguće) lokalno i/ili reciklirati – ponovno koristiti
- provoditi „dobre prakse u građevinarstvu“ na gradilištima;
- smanjivati 'prazan hod'
- održavati sve građevinske opreme u ispravnom stanju u skladu sa specifikacijama proizvođača. (oprema mora biti pregledana od strane ovlaštenog mehaničara i mora se utvrditi da je u ispravnom stanju prije početka rada);
- koristiti opremu s novim tehnologijama (npr. električni vlakovi).
- za generatore na gradilištima koristiti alternativna goriva (npr. propan), solarnu ili električnu energiju;
- smanjiti korištenja struje u uredima na gradilištu korištenjem kompaktnih fluorescentnih žarulja, svakodnevnim isključivanjem računala te zamjenom sustava za grijanje i hlađenje nekim učinkovitijim.
- osigurati da novi infrastrukturni projekti uključuju operativne strategije za upravljanje ekstremnim vremenskim pojavama i promjenama klimatskih uvjeta poput kiša i temperatura
- pripremati održivije projekte i koristiti građevinske tehnike koje uključuju tehnike prilagođene klimatskim promjenama i sustavima održive gradske odvodnje
- izraditi planove direktnijih pravaca (ruta) u zračnom prometu;
- optimizirati potrošnju goriva (koristiti optimalne planove ukrcaja goriva i ruta) u zračnom prometu;
- koristiti zrakoplove s učinkovitijim gorivom;
- izbjegavati čekanja i zadržavanja zrakoplova s pokrenutim motorima (u zraku i na tlu);
- koristiti brzine pri kojima se štedi gorivo, kad mogućnosti dozvoljavaju.
- promovirati korištenje alternativnih goriva i modernizaciju flote.

Mjere za smanjenje utjecaja na energiju

- dodatno promicati upotrebu alternativnih goriva (kako je predviđeno u poglavljima 7.1 i 7.2),
- upotrebljavati obnovljive vrste energije (primjerice, fotonaponske) za javnu rasvjetu, ili osvjetljavanje stanica, aerodroma i luka.

Mjere za smanjenje utjecaja na vode

- pravilno planirati prometne pravce izvan zaštićenih područja posebne zaštite voda;
- provoditi odgovarajuće građevinske mjere;
- graditi zaštitne sustave kontroliranja odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda s prometnica.
- u sektoru unutarnje plovidbe pravilno planirati vodne putove na odgovarajućim površinskim vodnim tijelima za koje je dopušteno odstupanje od postizanja ciljeva zaštite voda;
- sprečavati onečišćenja s plovila;
- povećati standard opreme plovila.
- graditi potopljene ili djelomično potopljene nasipe ili koristiti druge strukture ispred nasipa kako bi se apsorbirala snaga valova i time smanjila erozija;
- koristiti alternativne 'zelene' tehnike zaštite obala, koje uključuju geotekstil, ili druge načine/sustave koji omogućuju nastanak priobalne vegetacije
- modificirati plovila, primjerice trupa i/ili pogonskog sustava kako bi smanjila potreba za pranjem broda.
- unaprijediti sustava odvodnje kod infrastrukture svih sektora

Mjere za ublažavanje utjecaja na more

- upotrebljavati adekvatne tehnike jaružanja;
- poduzimati prikladne mjera za sprječavanje izlivanja opasnih tekućina i akcidenata;
- sprječavanje stvaranja ilegalnih odlagališta otpada;
- sprječavanje eutrofikacije u lukama i marinama prikladnom izgradnjom koja omogućuje obnovu i cirkuliranje vode te sprječava istjecanje otpadnih voda koje nisu tretirane

Mjere za ublažavanje utjecaja na biološku raznolikost, floru i faunu i ekološku mrežu

- organizirati prikladne prijelaze za životinje;
- izbjegavati pretjerano osvjetljavanje kako bi se smanjilo ometanje ptica;
- izbjegavati ometanja ptičjih migracijskih putova zračnim prometom;
- na projektnoj razini pažljivo procijeniti utjecaji i predložiti mjere za ublažavanje utjecaja koje uzimaju u obzir karakteristike svakog područja;
- osigurati da novi i bolji infrastrukturni modeli uključuju planove sadnje autohtonih biljaka otpornih na sušu i hladnoću.
- uklanjati ili obnavljati zastarjelu infrastrukturu na način da se poboljša okolišna prihvatljivost rijeka;
- uklanjati ili obnavljati vodne građevine duž riječnih obala i koristiti prirodnije tehnike izgradnje nasipa;
- koristiti sustave obnove voda stajaćica;
- graditi i/ili obnavljati tipična riječna staništa poput poplavnih otoka ili stvaranja povoljnijih sporednih kanala kako bi se povećao raspon prirodnih staništa dostupnih za lokalni biljni i životinjski svijet;
- koristiti vrste brana koje dovode do veće dinamike duž obala rijeke;
- ponovno povezivati bočne pritoke plavnih ravnica i rukavaca za vraćanje riječnih staništa;
- graditi odvodne kanale kako bi se poboljšala strukturna raznolikost riječnih ekosustava i osigurao prolaz za ribe;
- koristiti ekološki orijentirane tehnika jaružanja i upravljanja sedimentima;
- obnavljati tipična riječna staništa (poplavni otoci) ili stvaranje kanala s mekim koritom u svrhu povećanja područja prirodnih staništa namijenjenih divljači;
- provoditi mjere za izbjegavanje izlivanja opasnih tekućina i akcidenta;
- izrađivati planove za smanjenje buke i upravljanje okolišem;
- izrađivati i provoditi mjere za sprečavanje ilegalnog odlaganja otpada i otpadnih voda (kontrola, kazne i sl.) koje djeluju u sinergiji s planovima gospodarenja otpadom.
- sprečavati izlivanja opasnih tekućina i akcidenata u pomorskom sektoru;
- sprječavati nastanke ilegalnih odlagališta otpada;

- spriječiti eutrofikacije u lukama i marinama prikladnom izgradnjom koja omogućuje obnovu i cirkuliranje vode te sprječava istjecanje otpadnih voda koje nisu tretirane;
- upotrebljavati ekološki orijentirane tehnike održavanja, jaružanja i tehnike upravljanja sedimentima

Mjere predviđene za ublažavanje negativnog utjecaja na vode, more, biološku raznolikost, floru i faunu također će minimalizirati moguće negativne utjecaje na djelatnost akvakulture.

Mjere za ublažavanje negativnog utjecaja od buke

- koristiti građevinske opreme niske razine buke;
- koristiti samo strojeve u ispravnom stanju čija će se ispravnost redovito provjeravati;
- radove u blizini stambenih zgrada izvoditi samo tijekom dnevnih i večernjih sati (ne po noći);
- graditi privremene zapreke/ograđivati bučnu opremu;
- ograničiti brzinu u osjetljivim područjima (osobito noću);
- postavljati bukobrane uz ceste i željezničke pruge;
- saditi raslinje uz prometnice i željezničke pruge te infrastrukturu morskih i riječnih luka;
- koristiti kolnike niske razine buke;
- održavati prometnice i željezničke pruge;
- modernizirati vozni park;
- postavljati bukobrane kraj željezničkih postrojenja i pruga te infrastrukturu morskih i riječnih luka
- smanjiti brzine prometovanja vozila (osobito noću), ukoliko ne postoji druga alternativa
- usvojiti mjere o uspostavljanju pravila i postupaka za uvođenje operativnih ograničenja od buke u zračnim lukama
- razviti planove za upravljanje bukom u lukama (kopnenim i morskim)
- pokrivati zvučno intenzivne komponente izolacijom
- koristiti pokretnu mehanizaciju na struju umjesto na dizelski ili dizel-električni pogon
- izbjegavati rad noću terminala na otvorenom (dopustiti određene aktivnosti uz morsku ili riječnu obalu no bez građevinskih radova s mehanizacijom)
- razvojem gradskog, prigradskog i regionalnog prometa smanjiti broj osobnih vozila što će dovesti do smanjenja buke.
- planirati i organizirati pješačke zone
- dovršiti planove za strateško mapiranje buke i upravljanje bukom (na nacionalnoj razini), kako bi se problem riješio integriranim putem.

Mjere za ublažavanje utjecaja na tlo

- dobrim održavanjem svih vozila i opreme spriječiti slučajno onečišćenje tla štetnim tvarima (izlijevanje);
- održavati prometne mreže te unapređivati sustave odvodnje.
- izbjegavati pretjeranu upotrebu soli za odleđivanje prometnica;
- izraditi planove kontrole erozije i sedimenta za građevinske radove u kopnenim i priobalnim lukama.

Mjere za ublažavanje utjecaja na kulturno nasljeđe

- ovo pitanje pažljivo razmotriti tijekom procesa dobivanja okolišne dozvole za predviđenu infrastrukturu;
- prilikom planiranja novih infrastrukturnih zahvata izbjegavati osjetljiva područja;
- po potrebi provesti arheološka ispitivanja;
- odmah kontaktirati nadležna tijela ako se tijekom građevinskih radova pojave nepoznata arheološka nalazišta.

Određene mjere za ublažavanje utjecaja trebaju se odrediti na razini procjene projekta.

Mjere za ublažavanje utjecaja na prenamjenu zemljišta

- pitanje promjena u korištenju zemljišta prouzročenih poboljšanjem pristupačnosti, razmotriti u prostornim planovima;
- ograničiti prenamjenu, osobito vrijednih obradivih (P1) i vrijedno obradivih (P2) poljoprivrednih zemljišta novih zahvata prometne infrastrukture.

Mjere za ublažavanje utjecaja na materijalnu imovinu

- upotrebljavati reciklirane ili sekundarne agregate, gdje je to moguće;
- u izgradnji upotrebljavati lokalno dostupne održive materijale;
- za područja kamenoloma izraditi planove za obnovu kamenoloma.

Mjere za ublažavanje utjecaja na proizvodnju otpada

- ponovno koristiti iskopani materijal za gradnju;
- odvajati i pravilno zbrinuti komunalni i opasni otpad;
- izraditi i provesti plan gospodarenja otpadom na gradilištima za sve projekte građenja infrastrukture;
- otpad nastao iskapanjem, nakon analize procjene kemijske i fizikalne prikladnosti koristiti za priobalnu zaštitu, npr. prihranjivanje plaža, naplavna područja, poljoprivredu, hortikulturu, šumarstvo, razvoj i poboljšanje staništa, npr. vodenih staništa, staništa za ptice, zatoke, močvare, razvoj ili poboljšanje ugodnosti, npr. uređenje okoliša i dr.
- zbrinjavati otpadna vozila (end-of life vehicles ELV)

Mjere za ublažavanje utjecaja na stanovništvo i zdravlje ljudi

Mjere za ublažavanje štetnih utjecaja na zdravlje ljudi prouzročenih onečišćenjem zraka jednake su onima koje se tiču kvalitete zraka

VI. PROGRAM PRAĆENJA

Strategija i njezini učinci na okoliš moraju se pratiti putem programa praćenja koji koristi prednost procedura koje već postoje u državi u okviru drugih politika i zakonskih akata, najbolje iskorištava provedbu predviđenih mjera za prikupljanje podataka i u skladu je s odredbama zakonodavstva Republike Hrvatske i Europske unije.

Opis navedenih mjera praćenja:

Kvaliteta zraka:

- pratiti kvalitetu zraka sukladno dosadašnjoj praksi u pojedinoj državnoj/županijskoj/lokalnoj mreži. Po izgradnji većih poslovnih zona/objekata s potencijalno većim utjecajem na kakvoću zraka nadopuniti postojeći državni/županijski/lokalni monitoring s praćenjem kakvoće zraka u blizini takvih objekata, radi praćenja utjecaja na kakvoću zraka.

Klimatske promjene:

- izrađivati Nacionalni inventar emisija stakleničkih plinova,
- izraditi Nacionalnu strategiju

Energija:

- održavati energetska ravnotežu države

Vode:

- nastaviti pratiti stanje voda recipijenta i kvalitete emisija u vode

More:

- nastaviti pratiti stanje morske vode za kupanje u skladu s Direktivom 2006/7/EK

Bioraznolikost i staništa, floru i faunu i ekološku mrežu:

- nastaviti izrađivati Prostorne planove,
- praćenje zahtjeva EU zakonodavstva o prirodnom okolišu (Direktiva o staništima, Direktiva o pticama) i Strategije EU o bioraznolikosti,
- nastaviti izrađivati šumsko gospodarske planove, lovno gospodarske planove, pseudokolorne snimke za područje poplavnih šuma,
- nastaviti izrađivati satelitske fotografije područja i stvarati relativnu arhivu

Buka:

- izraditi mape buke u skladu s odredbama

Tlo:

- vođenje registra o onečišćenjima,
- praćenje stanja tla

Kulturna baština:

- provođenje relativno minimalnih zahtjeva u okolišnoj dozvoli za svaki projekt

Korištenje zemljišta:

- provođenje Zakon o poljoprivrednom zemljištu (NN, 39/13),
- izrada Prostorni planovi, područja
- stvaranje Orto-foto snimke područja te arhive

Ovo izvješće objavljuje se na internetskoj stranici Ministarstva sukladno članku 5 stavku 1. točki 5. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (Narodne novine, broj 64/08).

MINISTAR

dr. sc. Siniša Hajdaš Dončić

Privitak: Dodatak 1. Pregled primjedbi, prijedloga i mišljenja zaprimljenih tijekom javne rasprave i vezani odgovori

Dodatak 1. Pregled primjedbi, prijedloga i mišljenja zaprimljenih tijekom javne rasprave i vezani odgovori

Javni uvid i javna rasprava trajali su od 26. lipnja do 26. srpnja 2014.. Javno izlaganje održano je 1. srpnja 2014. u prostorijama Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture. Tablica niže prikazuje mišljenja, komentare i prijedloge primljene tijekom javne rasprave, te kako su isti uzeti u obzir prilikom izrade Strateške studije.

Tekst primjedbe/prijedloga/mišljenja	Način na koji su uzeti u obzir u Strateškoj studiji
Ministarstvo turizma	
Molimo da se sve konstatacije oko turizma i prenamjeni zemljišta stručno dokažu (analiza.) i to uz sve ostale djelatnosti ili obrišu iz studije.	Sva sporna pitanja vezana uz turizam izbačena su iz Strateške studije.
Ministarstvo poljoprivrede, Upravno područje ribarstva	
Poglavlje 2.2., Tabela 8: M.3 Zaštita okoliša. Potrebno je pojasniti, odnosno preformulirati tekst na način da je razvidno kako provedba predložene mjere neće rezultirati ograničenjima za daljnji gospodarski razvoj u području ribarstva (akvakultura i morski ribolov).	Komentari vezani uz Poglavlje 2.2. odnose se na Strategiju prometnog razvoja RH, Tekst je u skladu s mjerama pomorske strategije.
Poglavlje 7. 6. Mjere za ublažavanje utjecaja na biološku raznolikost, floru i faunu. Riječi: „Mjere predviđene za zaštitu flore i faune također će minimalizirati potencijalne utjecaje na akvakulture“, zamijeniti riječima: „Mjere predviđene za ublažavanje negativnog utjecaja na vode, more, biološku raznolikost, floru i faunu također će minimalizirati moguće negativne utjecaje na djelatnost akvakulture“.	Poglavlje 7. 6. „Mjere za ublažavanje utjecaja na biološku raznolikost, floru i faunu.“ je preformuliran sukladno komentaru.
Ministarstvo poljoprivrede, Upravno područje šumarstva, lovstva i drvne industrije	
Poglavlje 3.2.4 Bioraznolikost staništa, Šume: U uvodnoj rečenici tekst „44% kopnene površine“ zamijeniti tekstem: „47,5 % ukupne kopnene površine Republike Hrvatske“. Navedeno proizlazi iz podataka Šumsko-gospodarske osnove područja Republike Hrvatske za razdoblje 2006-2015.	Podaci su ispravljani u skladu s komentarima.
Ujedno naglašavamo potrebu da Strateška procjena utjecaja na okoliš sadrži i procjenu utjecaja planiranih aktivnosti na šumske ekosustave.	Studija je nadopunjena traženim podacima.
Nadalje, u tekstu predmetne studije potrebno izvršiti ispravke u pravopisnom smislu.	Ispravke u pravopisnom smislu su izvršene
HŽ Infrastruktura	
Stratešku studiju potrebno je uskladiti s konačnim prijedlogom Strategije u svim dijelovima koji se odnose na željeznički sustav. Podjela regija morala bi biti ista kao u Strategiji, te je isto potrebno učiniti radi odgovarajućeg sagledavanja prometne povezanosti pojedinih regija.	Podaci su izmijenjeni i dopunjeni sukladno komentaru.
Lučka uprava Osijek	
Na stranici A-50 oznaka 1.4 u stupcu "Natura područje koje može biti pod utjecajem mjere" mišljenja smo da treba brisati "POVS:HR20003 72 Dunav-Vukovar" jer je luka Osijek	Komentar je uvažen i navedeni podatak je izbačen iz tabele.

Tekst primjedbe/prijedloga/mišljenja	Način na koji su uzeti u obzir u Strateškoj studiji
udaljena od ušća rijeke Drave u Dunav cca 14 rkm te da izgradnja luke Osijek neće imati utjecaj na to područje.	
Plovput d.o.o.	
-poglavlje 2.2. Ciljevi i komponente Strategije, Tabela: 8 Mjere - Pomorski promet, Oznaka M.5, Mjera Plovnost: iza teksta "... te je jedna od najrazvedenijih obalnih regija u Europi" ispred točke dodati tekst "s uređenim i označenim pomorskim plovnim putovima."	Studija je nadopunjena traženim podacima.
- poglavlje 2.2. Ciljevi i komponente Strategije, Tabela: 8 Mjere - Pomorski promet, Oznaka M.31, Mjera Razvoj koncepta održavanja: dopuniti prvu rečenicu tako da glasi "Koncept održavanja pomorskog sektora može se podijeliti na: održavanje pomorskih plovnih putova i objekata sigurnosti plovidbe, održavanje luka i lučke infrastrukture i održavanje brodarske flote."	Studija je nadopunjena traženim podacima.
Komentari na Glavnu ocjenu:- stranica A-66, poglavlje 3.2. Procjena utjecaja, Tablica 3., Oznaka M.5:- iza teksta "... te je jedna od najrazvedenijih obalnih regija u Europi" ispred točke dodati tekst "s uređenim i označenim pomorskim plovnim putovima."	Studija je nadopunjena traženim podacima.
Grad Rijeka	
SPUO za Strategiju treba dopuniti: - procjenom ranjivosti na štetne utjecaje klimatskih promjena i - mjerama prilagodbe s ciljem sprječavanja ili smanjenja potencijalne štete koje očekivane klimatske promjene mogu uzrokovati prometu i prometnoj infrastrukturi. Ukoliko iz opravdanog razloga to nije moguće, SPUO treba dopuniti mjerom kojom će se utvrditi: - obveza izrade procjene ranjivosti na štetne utjecaje klimatskih promjena i utvrđivanja mjera prilagodbe s ciljem sprječavanja ili smanjenja potencijalne štete koje očekivane klimatske promjene mogu uzrokovati prometu i prometnoj infrastrukturi, zakonski okvir i postupak za provedbu, nositelj aktivnosti i rok do kojeg postupak treba provesti	Studija je dorađena sukladno komentaru.
Koprivničko-križevačka županija	
U studiji Glavne ocjene za ekološku mrežu, u tablici br. 3. na str. A-12, kod R6 (Željeznička trasa Križevci – državna granica sa Mađarskom granicom prema Budimpešti) u stupcu NATURA područje koje može biti pod utjecajem mjere nije uvršteno POP:HR1000014 Gornji tok Drave (od Donje Dubrave do Terezinog polja) i POVS HR5000014 Gornji tok Drave (od Donje Dubrave do Terezinog polja) te je navedeno potrebno uvrstiti.	Studija je dorađena sukladno komentaru.
Kod cestovnog pravca DC 10 – Vrbovec-Križevci- Koprivnica – Državna granica Mađarska i koji je teritorijalno, u području rijeke Drave u neposrednoj blizini sa prije spomenutim željezničkim kolosijekom, u tablici br.3. pod Ro.6 nisu evidentirane Mjere za smanjenje utjecaja i Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja te je isto potrebno ugraditi u predmetnu Studije Glavne ocjene.	Studija je dorađena sukladno komentaru.

Tekst primjedbe/prijedloga/mišljenja	Način na koji su uzeti u obzir u Strateškoj studiji
Ministarstvo zdravlja	
Potrebno je uzeti u obzir propisane razine buke sukladno Zakonu o zaštiti od buke („Narodne novine“, br. 30/09, 55/13, 153/13) i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi borave i rade („Narodne novine“, br. 145/04), a u svrhu zaštite i očuvanja ljudskog zdravlja.	Studija je dorađena sukladno komentarima.
Primorsko-goranska županija	
- u poglavlju 3.2.1 Kakvoća zraka i klimatske promjene ocjenu stanja kvalitete zraka trebalo je temeljiti na novijim podacima o emisijama i misijama onečišćujućih tvari u zrak,	Strateška studija je izrađena na temelju posljednjih dostupnih podataka.
- u poglavlju Opće stanje voda, rijeka i jezera navedeno je da su prijetnje Jadranu brojne, posebno u vidu nekontroliranog razvoja, uključujući zatrpavanje obale, odlaganja krutog otpada, a posebno u vidu ispuštanja neobrađenih komunalnih i industrijskih otpadnih voda, te u poglavlju 4.1. Kritična pitanja zaštite okoliša u Hrvatskoj gdje se navodi da najveći pritisci na Jadransko more dolaze od odlaganja krutog otpada, smatramo da ovakvi navodi nisu posve točni i da bi ih trebalo potkrijepiti konkretnijim pokazateljima	Studija je dorađena sukladno komentarima.
- u poglavlju 3.2.4. Bioraznolikost navedene su kategorija zaštićenih područja u Hrvatskoj koje nisu u skladu s važećim Zakonom o zaštiti prirode („Narodne novine“ broj 80/13),	Komentar odbacujemo obzirom da su podaci za kategorije zaštićenih područja u Hrvatskoj navedeni u poglavlju 3.2.4., u skladu najnovijim podacima iz Upisnika zaštićenih područja Ministarstva zaštite okoliša i prirode dobivenim od Uprave za zaštitu prirode, MZOIP
- u poglavlju 3.2.5. Buka navodi se da se za četiri grada koja imaju preko 100.000 stanovnika (Zagreb, Osijek, Split i Rijeka) „razvijaju“ strateške karte buke, te u poglavlju 3.2.9. Nedostaci podataka gdje se navodi da su karte buke u izradi; navedeno treba ispraviti na način da stoji da su za Grad Rijeku izrađena Strateška i konfliktna karta buke za cestovni promet grada Rijeke, te Strateška i konfliktna karta buke za pružni promet grada Rijeke	Studija je dorađena sukladno komentarima.
- poglavlje 3.2.6. Tlo:Naglašavamo da onečišćena područja uzrokovana puknućem naftovoda ili nastala zbog prometnih udesa treba razlikovati od točaka visokog rizika tzv. „crnih točaka“ iz poglavlja 2.6.2. „Crne točke“ (stara opterećenja) Strategije gospodarenja otpadom Republike Hrvatske („Narodne novine“ broj 130/05) kojih (samo velikih) ima desetak, pa je i navod u Strateškoj studiji da je 38 potencijalno kontaminiranih lokaliteta potrebno uskladiti s navedenom Strategijom gospodarenja otpadom Republike Hrvatske.	Studija je dorađena sukladno komentarima.

Tekst primjedbe/prijedloga/mišljenja	Način na koji su uzeti u obzir u Strateškoj studiji
Trebalo bi komentirati stalno smanjenje vrijednih obradivih poljoprivrednih površina dijelom i zbog širenja građevinskih područja kao i zbog izgradnje prometnica,	Studija je dorađena sukladno komentarima.
- u poglavlju Kritična pitanja zaštite okoliša u Hrvatskoj kod navođenja mreže mjernih postaja za praćenje kvalitete zraka treba navesti da se kvaliteta zraka prati i na lokanim mrežama,	Studija je dorađena sukladno komentarima.
- u tablici 20. vezano na Ciljeve i pokazatelje zaštite okoliša i poglavlje 4.2. Određivanje ciljeva zaštite okoliša, smatramo da svi ciljevi moraju biti usklađeni i sa važećim relevantnim propisima Republike Hrvatske, a ne samo sa Direktivama Europske unije i prostornim planovima	Studija je dorađena sukladno komentarima.
- u poglavlju 6.2.4. Utjecaji na vode nedostaju utjecaji na podzemne vode i izvorišta vode za piće kod akcidentnih situacija, osobito na području krša,	Studija je dorađena sukladno komentarima.
- u poglavlju 6.2.5. Utjecaji na more pitanje balastnih voda je sasvim izostavljeno,	Studija je dorađena sukladno komentarima.
- u poglavljima 6.2.13. i 6.2.14. kod Utjecaja na stanovništvo i ljudsko zdravlje treba istaknuti problem buke iz prometa,	Studija je dorađena sukladno komentarima.
- smatramo potrebnim da se u poglavlju 7., osim detaljnijih mjera koje će se provesti za svaki zahvat koji podliježe postupku procjene utjecaja zahvata na okoliš, sukladno Uredbi o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“ broj 61/14), i postupku dobivanja okolišne dozvole sukladno Uredbi o okolišnoj dozvoli („Narodne novine“ broj 8/14), svakako treba navesti i mjere nakon provedenog postupka ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu, koji se provodi za zahvat odnosno dijelove zahvata koji sam ili s drugim zahvatima može imati značajan utjecaj na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže sukladno članku 24. stavku 2. Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“ broj 80/13),	Procjena zahvata na okoliš provodi se na projektnoj razini te nije predmet ove Strateške studije
- u poglavlju 7.1. Mjere za ublažavanje utjecaja na kakvoću zraka, kada se govori o cestovnom prometu držimo važnim dodati mjeru poboljšanja protočnosti gradskih prometnica,	Studija je dorađena sukladno komentarima.
- u poglavlju 7.12. Mjere za ublažavanje utjecaja otpada treba uskladiti s mjerama iz važećeg Zakona o održivom gospodarenju otpadom.	Studija je dorađena sukladno komentarima.
- Glavnom ocjenom navedeno je da će se detaljniji utjecaji na EM i mjere zaštite razmatrati u sklopu realizacije svakog pojedinog zahvata, no mišljenja smo da se i na strateškoj razini moglo bolje definirati mjere za smanjenje utjecaja planiranih zahvata kao i sam utjecaj zahvata	Studija je dorađena u smislu propisivanja mjera zaštite, ali detaljnija razmatranja morati će se razmatrati sklopu realizacije svakog pojedinog zahvata.
- R.2 Opis mjere se odnosi na Zagreb - Rijeka, a mjera je Osijek - Pečuh. U skladu s navedenim treba prilagoditi i stupac gdje se navode Natura 2000 područja	Studija je dorađena sukladno komentarima.
- R.3 U stupcu s Natura 2000 područjima nedostaje POVS HR2001353 Lokve-Sunger-Fužine i POP HR1000019 Gorski	Studija je dorađena sukladno komentarima.

Tekst primjedbe/prijedloga/mišljenja	Način na koji su uzeti u obzir u Strateškoj studiji
kotar i sjeverna Lika	
- Ro.4 U stupcu s Natura 2000 područjima dodati HR2000200 Zagorska peć kod Novog Vinodolskog	Studija je dorađena sukladno komentarima.
- Ro.10 U stupcu s Natura 2000 područjima dodati POP HR1000033 Kvarnerski otoci i POVS HR200643 Obruč, HR200658 Rječina	Studija je dorađena sukladno komentarima.
- A.6 U stupcu s Natura 2000 područjima dodati POP HR1000033 Kvarnerski otoci	Studija je dorađena sukladno komentarima.
- M.8 Mišljenja smo da u stupcu s Natura 2000 područjima nije potrebno navoditi POP HR1000018 Učka i Čičarija i POVS HR2000601 PP Učka obzirom na udaljenost i temeljne ciljeve zaštite.	Studija je dorađena sukladno komentarima.
Željko Tufekčić, Savjetovanje za zainteresiranom javnošću	
U glavi 5 (Glavna ocjena)na str. 72, 5. Mjere ublažavanja štetnih posljedica provedbe Strategije na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže. Navedene su mjere : Mjere za ublažavanje utjecaja unutarnje plovidbe na riječna staništa uključuju 1: -uklanjanje ili obnovu zastarjele infrastrukture na način da se poboljša ekologija rijeka; - obnovu ili uklanjanje armature duž riječnih obala i uporaba prirodnijih nasipnih tehnika... Ovo je loš prijevod s engleskog jezika, armature su, pretpostavljamo , vodne građevine ili objekti sigurnosti plovidbe; „nasipne tehnike“ nismo sigurni što predstavlja, vjerojatno je problem u vrsti i dimenzijama materijala koji se koristi)	Prijevod teksta je dorađen.
-Dodatna mjera kojom se može odrediti zabrana broskog prometa kroz neke dijelove ekološke mreže dovodi u pitanje da li se RH uopće treba Strateški opredjeljivati za promet unutarnjim plovnim putovima.	Mjera za ublažavanje zabrane broskog prometa u Poglavlju 7 je preformulirana.
Ministarstvo zaštite okoliša i prirode	
S obzirom da su za neke mjere Nacrta prijedloga Strategije izostavljena pojedina područja ekološke mreže na koja one imaju utjecaj predlažemo da se izradi kartografski prikaz svih mjera strategije koje imaju definirani prostorni element (prometnice, pruge, luke, unutarnjih vodni putovi) u odnosu na područja ekološke mreže. Pomoću ovakve temeljne prostorne GIS analize biti će lakše identificirati utjecaje.	Takav kartografski u ovom stupnju izrade Strategije nije moguće izraditi obzirom da Strategija ne uključuje točne podatke o trasama na pojedinoj mjeri. Prikaz će se moći izraditi tek u revidiranoj verziji Strategije nakon izrade Prometnog modela. Međutim, kako bi se utvrdili elementi ekološke mreže koji mogu biti pogođeni, a uzimajući u obzir da je kod većine mjera Strategije u pitanju proširenje/ poboljšanje

Tekst primjedbe/prijedloga/mišljenja	Način na koji su uzeti u obzir u Strateškoj studiji
	postojeće infrastrukture, korištena je GIS baza podataka http://natura2000.dzpz.hr/natura/
<p>Vežano uz poboljšavanje cesta i pruga potrebno je razmotriti utjecaje radova na ekološku mrežu i promjena vežano uz zadovoljavanje dodatnih tehničkih kriterija (korekcije trase, proširenje koridora postojećih prometnica, građevinski radovi) te načine prelaska preko vodotoka koji su dio ekološke mreže.</p>	<p>Takav analitički pristup je predmet postupka procjene utjecaja na okoliš projekata. U toj fazi će biti poznati detalji poput geometrijskih i operativnih karakteristika infrastrukture, alternativno rješenje, potrebne prateće mjere...</p>
<p>Za mjere strategije koje se provode u krškom dijelu Hrvatske nisu razmotreni utjecaji s obzirom na krške ekološke sustave odnosno ciljeve očuvanja kao što je stanišni tip „8310 Špilje i jame zatvorene za javnost“ koji su jedan od ciljeva očuvanja područja ekološke mreže poput „HR500022 Park prirode Velebit“ kroz koji primjerice prolazi „Ro.4 A7 Križišće - Žuta Lokva“, ili „POVS : HR2001010 Paleoombla – Ombla“ koje je navedeno kao područje utjecaja mjere „Ro.11 Dubrovnik – Državna granica s Crnom gorom“ i mjere „Ro.16 Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu“. Ovu primjedbu potrebno je uzeti u obzir i za druge mjere u planinskom i primorskom dijelu Hrvatske (zaleđe Splita, Rijeke, Ploča, Dubrovnika, otok Krk i dr).</p>	<p>Primjedbe su uzete u obzir.</p>
<p>U poglavlju 3.1. Metodologija, u Tablici 1 su dane brojčane oznake sukladne uobičajenom rasponu od -2 do +2. Obrazloženja je potrebno uskladiti sa skalom za procjenu stupnja utjecaja iz Priručnika za ocjenu prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu izrađenog u okviru COAST projekta, Oikon 2011., str 31, Tablica 2. Preporučena skala za procjenu stupnja utjecaja zahvata (http://www.dzpz.hr/dokumenti_upload/20130607/dzpz201306071051390.pdf).</p>	<p>Tablica je izmijenjena sukladno traženome.</p>
<p>U poglavlju 3., Tablici 3 radi preglednosti potrebno je dati za svaku pojedinu mjeru strategije i brojčanu oznaku utjecaja sukladno prethodno navedenoj standardnoj skali. Potrebno je navesti ključne utjecaje vežano uz ciljeve očuvanja po područjima ekološke mreže i predložiti mjere ublažavanja za utvrđene utjecaje. Uz mjere ublažavanja navedene za elemente plana čija ocjena utjecaja sadrži oznaku nesigurnosti „upitnik“ potrebno je navesti da (s obzirom na prepoznatu nesigurnost ocjene) temeljem dostupnih podataka nije moguće predvidjeti da li će predložene mjere ublažiti značajne negativne utjecaje na ciljeve očuvanja i cjelovitost ekološke mreže.</p>	<p>Tablica je izmijenjena sukladno traženome, brojčane oznake su dodane.</p>
<p>-za mjeru R.2 pridružen je opis za mjeru R.3.</p>	<p>Opis je ispravljen.</p>

Tekst primjedbe/prijedloga/mišljenja	Način na koji su uzeti u obzir u Strateškoj studiji
-za mjeru R.9 potrebno je razmotriti utjecaje uz već navedena područja i na područje „HR2001311 Sava nizvodno od Hrušćice“ vezano uz prijelaz preko Save ukoliko su nešto mijenja.	Izmijenjeno sukladno komentaru.
- za mjeru „Ro.10: Postojeća dionica D102 na otoku Krku prolazi kroz područja ekološke mreže „POP HR 1000033 Kvarnerski otoci i POVS HR20001357 Otok Krk“ te u blizini područja „POVS HR2000891 Jezero Njivice“ te je potrebno sagledati utjecaj i na ova područja ekološke mreže.	Izmijenjeno sukladno komentaru.
-za mjeru „Ro.11 (Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom, Koridor Dubrovnik – Državna granica)“ navode se područja „POVS HR2001010 Paleoombla – Ombla, HR2000946 Snježnica i Konavosko polje“, „HR2001248 Izvor Duboka Ljuta i HR3000170 Akvatorij uz Konavoske stijene“ no nije objašnjeno zbog čega se ne očekuje utjecaj na ova područja ekološke mreže odnosno ako se utvrdi da postoje značajni utjecaji potrebno je predložiti mjere ublažavanja	Izmijenjeno sukladno komentaru, utjecaji su dodani.
-za mjeru „Ro.16 Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu“ čiji sadržaj je u strategiji samo okvirno definiran, potrebno je razmotriti utjecaje na područja ekološke mreže temeljem poznatih elementa i mogućih varijantnih rješenja	Traženo će se procijeniti na projektnoj razini.
-za mjeru „R.1 Zagreb - Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani“ potrebno je razmotriti utjecaje vezano uz radove potrebne za ispunjavanje tehničkog kriterija na dijelovima gdje pruga prolazi u blizini područje ekološke mreže „POVS HR20001070 Sutla“ (prijelaz preko Sutle kod Kačkovca, više mjesta gdje se trasa približava vodotoku	Izmijenjeno sukladno komentaru, utjecaji su dodani.
U smislu Zakon o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13) se područja Natura 2000 smatraju ekološkom mrežom. Stoga je Glavnoj ocjeni potrebno riječi „Natura 2000“ zamijeniti s riječima „ekološka mreža“ ukoliko se govori područjima Natura 2000 u Hrvatskoj.	Izmijenjeno sukladno komentaru.
Vezano uz morska područja ekološke mreže navodi se obrazloženje da Natura 2000 na moru nije definirana iako Uredba o ekološkoj mreži („Narodne novine“, broj 124/13) utvrđuje područja ekološke mreže na kopnu i na u moru.	U tekstu se ne navodi se da područje NATURA 2000 za more nije definirano, već da se za neka od pomorskih mjera za koje područja intervencija nisu izričito definirana (kao što su M14, M.1, M.2 itd.) pogođena područja u ovom trenutku ne mogu odrediti.
Vezano uz mjere koje se odnose na razvoj unutarnje plovidbe „I1 Unapređenje plovnog puta rijeke Dunava i Drave do Osijeka“, „I2 Unapređenje plovnog puta rijeke Save“ i „I.7 Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava“ smatramo da je potrebno detaljnije obraditi moguće utjecaje, dati adekvatnu ocjenu te razmotriti alternativna rješenja i tek tada ove zahvate uključiti u strategiju. U tome smislu smatramo da ocjena -1 (umjereni negativni utjecaj) za ove zahvate nije dovoljno argumentirana. Posebice za mjere „I2 Unapređenje plovnog	Ocjena utjecaja je izmijenjena uz napomenu o potrebi daljnje analize na projektnoj razini.

Tekst primjedbe/prijedloga/mišljenja	Način na koji su uzeti u obzir u Strateškoj studiji
<p>puta rijeke Save“ i „I.7 Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava“ s obzirom na veličinu zahvata i smještaj unutar područja ekološke mreže smatramo da ocjena nije odgovarajuća. Ukoliko izrađivač smatra da nema dovoljno informacija da sa sigurnošću utvrdi značaj utjecaja, moguće je staviti ocjenu „minus dva s upitnikom“ (-2?). Ova ocjena znači da su prepoznati značajni negativni utjecaji zahvata, ali da ih je zbog njegove nedovoljne definiranosti potrebno ocijeniti na nižim razina planiranja odnosno na razini ocjene zahvata. Također je temeljem dostupne dokumentacije potrebno detaljnije razmotriti utjecaje mjere „I2 Unapređenje plovnog puta rijeke Save“ s obzirom na zadanu/planiranu klasu plovnosti, odnosno utjecaje mjere „I1 Unapređenje plovnog puta rijeke Dunava i Drave do Osijeka“. Vezano uz zahvate na Savi važno je na razini strateške ocjene razmotriti porast intenziteta utjecaja s obzirom na različite varijante izvedbe (lokalni manji zahvati, podizanje na IV klasu plovnosti ili čak na V klasu plovnosti koja sukladno dostupnim informacijama</p>	
<p>Mjera „I.7 Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava“ predstavlja najveći i najkompleksniji zahvat predviđen Nacrtom prijedloga Strategije vezano uz unutarnju plovnost koji može značajno utjecati na područja ekološke mreže zbog toga je ključno u Nacrtu prijedloga Strategije detaljno obraditi značajne utjecaje ovog zahvata na ekološku mrežu te sagledati alternativna rješenja.</p>	<p>Procjena se treba napraviti na projektnoj razini.</p>
<p>U Poglavlju 3., Tablici 3 za mjere I1 i I3, I4, I5, I6, I7 se radi o različitim vrstama projekata (plovni put, luk,), no bez jasnog kriterija su navedeni su samo pojedini utjecaji ovih mjera iako su njihovi utjecaji sustavno obrađeni u istom poglavlju na stranici A70, a mjere ublažavanja navedene u poglavlju 5. Stoga je tablicu potrebno nadopuniti i uskladiti s opisom stranici A70 odnosno mjerama u poglavlju 5.</p>	<p>Tablica je doradena sukladno komentaru.</p>
<p>U Poglavlju 3., Tablici 3 za mjere I1 i I3, I4, I5, I6, I7 se radi o različitim vrstama projekata (plovni put, luk,), no bez jasnog kriterija su navedeni su samo pojedini utjecaji ovih mjera iako su njihovi utjecaji sustavno obrađeni u istom poglavlju na stranici A70, a mjere ublažavanja navedene u poglavlju 5. Stoga je tablicu potrebno nadopuniti i uskladiti s opisom stranici A70 odnosno mjerama u poglavlju 5.</p>	<p>Tablica je doradena sukladno komentaru.</p>
<p>Vezano uz razvoj luka na unutarnjim plovnim putovima te morskih luka i terminala posebice je važno razmotriti utjecaje zahvata s drugim planovima, zahvatima i programima s obzirom da razvoj luka uz samo širenje obuhvata lučkog prostora podrazumijeva i razvoj različite pristupne infrastrukture, rizike vezane uz onečišćenja i širenje invazivnih vrsta i slično. Također je na sličan način potrebno razmotriti i utjecaje razvoja unutarnjih plovnih puteva i različitih vidova razvoja morskog prometa</p>	<p>Traženo je uključeno u Strateškoj studiji.</p>

Tekst primjedbe/prijedloga/mišljenja	Način na koji su uzeti u obzir u Strateškoj studiji
<p>U poglavlju 4. Pregled i drugih pogodnih mogućnosti (varijantnih rješenja) i utjecaja varijantnih rješenja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže kada se uspoređuju razni vidovi prometa potrebno je uzeti u obzir utjecaj na ekološku mrežu. Ovo je posebice važno kod usporedbe željezničkog transporta i transporta unutarnjim plovitim putevima s obzirom da su i Glavnoj ocjeni i u Strateškoj studiji na više mjesta navedeni značajni negativni utjecaji unutarnje plovidbe na bioraznolikost i vode. Iznalaženje alternativnih rješenja za planirane zahvat s značajnim negativnim utjecajem jedan je od najvažnijih doprinosa Strateške studije.</p>	<p>Traženo je dodano u dokumente.</p>
<p>U Poglavlju smatramo da je potrebno za svaki segment prometa dati detaljnije mjere za ublažavanje utjecaja. Pri definiranju mjera treba koristiti postojeću praksu, smjernice i priručnike europske komisije za Natura 2000 područja (npr. za morske luke, plovne puteve) ostale priručnike za očuvanje bioraznolikosti Europske unije (primjerice: Wildlife and Traffic: A European Handbook for Identifying Conflicts and Designing Solutions).</p>	<p>Postojeća praksa je uzeta u obzir za utvrđivanje utjecaja i mjera ublažavanja. SPUO daje široke smjernice vezano uz ta pitanja. Detaljnija analiza trebala bi se izraditi na razini projekata.</p>
<p>U Poglavlju 5. gdje su navedene mjere ublažavanja štetnih posljedica provedbe Strategije na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže potrebno je objasniti pojedine pojmove: -što se podrazumijeva pod „odvodnim kanalima“ – da li se misli na povezivanje starih korita i mrtvih rukavaca ili na nešto drugo; - Potrebno je pojasnit da li se pojam „izlivanje“ te ranije u tekstu navedeno „prolivanje“ odnosi na akcidentne događaje (onečišćenje pogonskim gorivima, mazivima, ispuštanje tereta, otpadne vode i sl.) te koristi jedan izraz ukoliko je moguće.; - Pojasniti mjere sprečavanja odlaganja ilegalnog otpada i otpadnih voda vezano uz plovne puteve;- Nije adekvatno ograničavanje mjere na prirodni rezervat s obzirom da se Glavna ocjena odnosi na područja ekološke mreže te je potrebno mjeru vezanu uz rekreativni promet vezati uz utjecaje na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja;- Pojasniti na što se misli i na koji način će se provoditi mjera vezana uz odmorišta namijenjena „migrirajućim pticama“</p>	<p>Komentar se odnosi na problem vezan uz prijevod s engleskog jezika na hrvatski. Tekst u Studiji i Glavnoj ocjeni je ispravljen kako bi poštivao rječnik struke.</p>
<p>U poglavlju 6. "Zaključak" navodi se da se moraju utvrditi i implementirati sve kompenzacijske mjere kako bi se osigurala zaštita koherentnosti Natura 2000 (sukladno odredbama članka 6 (4). Direktive o staništima. Nije jasno što ova mjera znači u Glavnoj ocjeni. Prema odredbama članka 6 (4). Direktive o staništima, kompenzacijske mjere se utvrđuju ukoliko se za pojedini projekt utvrdi značajan negativni utjecaj koji se ne može ukloniti mjerama ublažavanja, za njega ne postoje alternative i utvrdi se prevladavajući javni interes. Glavna ocjena prvo treba utvrditi da su neki projekti takvi da imaju značajni negativni utjecaj, a ovdje to nije niti za jedan projekt</p>	<p>Dio teksta koji se odnosi na kompenzacijske mjere je uklonjen iz Glavne ocjene.</p>

Tekst primjedbe/prijedloga/mišljenja	Način na koji su uzeti u obzir u Strateškoj studiji
utvrđeno.	
<p>Strategija treba dati poveznicu s razvojem infrastrukture za alternativna goriva u smislu energetske strategije te raščlaniti i razraditi kao posebne mjere u Strategiji, matična struktura poglavlje 4. Mjere za ostvarenje multimodalnih ciljeva s razinom usklađenosti. Prijedlog Direktive EP i Vijeća o razvoju infrastrukture za alternativna goriva sagledava alternativna goriva: električna energija, vodik i prirodni plin (stlačeni prirodni plin - CNG i ukapljeni prirodni plin – LNG) što treba povezati s razvojem infrastrukture kao posebnih mjera za cestovni promet, unutarnji plovni putovi, pomorski promet, gradski prigradski i regionalni promet.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja RH. Pitanja korištenja alternativnih goriva i razvoja infrastrukture za alternativna goriva biti će opširnije obrađeno u revidiranoj Strategiji prometnog razvoja RH čiji početak izrade se planira u drugoj polovici 2016. godine. Korištenje alternativnih goriva je predloženo kao mjera u Strateškoj studiji.</p>
<p>Strategija kao strateški dokument nije u dovoljnoj mjeri obradila razvoj infrastrukture za alternativna goriva. (...) U Strateškoj studiji se navode EU ciljevi za smanjenje emisije stakleničkih plinova, ali se ne elaboriraju alternativna zamjenska, ekološki prihvatljivija goriva, kao niti punionice alternativnih goriva i moguća rješenja.</p>	<p>Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja RH. Pitanja razvoja infrastrukture za alternativna goriva biti će opširnije obrađeno u revidiranoj Strategiji prometnog razvoja RH čiji početak izrade se planira u drugoj polovici 2016. godine. Korištenje alternativnih goriva je predloženo u Strateškoj studiji.</p>
<p>Gubitak zemljišta i poljoprivrednih površina treba navesti kao slabost.</p>	<p>Gubitak zemljišta i poljoprivrednih površina navedeno je kao slabost.</p>
<p>Uslijed korištenja električnih željeznica (kojih je u RH za sada relativno malo, ali je tendencija porasta ovakve vrste željeznica, sukladno zahtjevima iz Bijele knjige), vrlo važno je uzeti u obzir IONIZIRAJUĆE ZRAČENJE, jer dolazi do povećanja koncentracije ionizirajućih čestica u zraku, što ima negativan utjecaj na zdravlje čovjeka. Negativan utjecaj ionizirajućeg zračenja kod električnih željeznica treba navesti kao slabost.</p>	<p>Posljedice ioniziranog zračenja su dodane u dokumente.</p>
<p>Kod cestovnog i željezničkog prometa, gdje se elaborira buka, nisu navedene mjere zaštite koje bi se trebale primijeniti, a to je IZGRADNJA BUKOBRANA uz ceste i željezničke pruge, koja je od velike važnosti kod gradnje cesta i željeznica na „kritičnim mjestima“ (ne samo uz naselja zbog zaštite ljudi, nego i na mjestima blizu prirodnih rezervata zbog zaštite</p>	<p>Bukobrani kao mjere zaštite od buke su navedeni u dokumentima.</p>

Tekst primjedbe/prijedloga/mišljenja	Način na koji su uzeti u obzir u Strateškoj studiji
životinja – flore i faune).	
Kod željezničkog i brodskog prijevoza, motori su pretežito na dieselski pogon/gorivo, pa njihovim korištenjem dolazi do ispuštanja: CO, CO ₂ , NO _x , SO _x , ugljikovodika i krutih čestica, stoga bi trebalo kod ovih prijevoznih sredstava naglasiti i ove vrste onečišćenja, koja nisu zanemariva, ali su emisije manje nego u cestovnom prometu.	Navedene vrste onečišćenja su dodane u dokumente.
Kod brodskog prijevoza treba naglasiti HLAĐENJE MORA koje nastaje kod brodova koji prevoze ukapljeni plin - kod prijevoza/ukrcaja i iskrcaja ukapljenih plinova (LNG i LPG terminali i off-shore terminali), što bitno utječe na ekosustav u moru.	Navedene vrste onečišćenja su dodane u dokumente.
Nadalje, uz spomenuti problem u morskome prometu, unošenja invazivnih vrsta nije navedeno na koje načine dolazi do unošenja istih (dno broda, sidra, balastne vode ...), a što je bitno kako bi se onda mogle navesti i mjere zaštite, koje nisu navedene (u niti jednom od navedena dva dokumenta);.	Invazivne vrste su navedene u dokumentu
Kod željezničkog prometa nije navedena mogućnost onečišćenja tla i voda uslijed održavanja željezničkih pruga, korištenjem raznih kemijskih sredstava za uništavanje korova i raslinja oko pruga zbog vodopropusnosti nasipa na kojima je postavljena željeznička pruga. Ovakvo onečišćenje podzemnih voda od posebne važnosti je za predjele koji su u blizini poljoprivrednih dobara i pitke vode.	Navedeni utjecaji su dodani u dokumente.
Kod cestovnog prometa dolazi do onečišćenja tla i okolnih voda uslijed spiranja ulja, nafte i drugih čestica (npr. krutih čestica i čestica teških metala do čije emisije dolazi uslijed kočenja, kao i trenja guma o kolnik) koje nije navedeno, a čiji negativan utjecaj na okoliš nije zanemariv.	Navedeni utjecaji su dodani u dokumente.
Kod zračnog prometa, njegovog korištenja navodi se emisija štetnih plinova koja utječe na kvalitetu zraka, ali ne navodi se opasnost emisije štetnih plinova u zračnom prometu. Emisija GHG (stakleničkih plinova) kod zračnog prometa je daleko najniža, ali ima višestruke i ozbiljne negativne učinke na klimatske promjene	Navedeni utjecaji su dodani u dokumente.
Kod zračnog prometa, kao i kod cestovnog prometa nije naveden utjecaj na kulturnu baštinu što dovodi do mogućeg njenog oštećenja kao posljedica: buke, vibracija i emisije štetnih plinova.	Navedeni utjecaji su dodani u dokumente.
Nije dan osvrt na cjevovodni transport/prijevoz tereta. Cjevovodni transport nije pretjerano zastupljen u RH, ali s aspekta zaštite okoliša kao jedan od najjeftinijih i prihvatljivijih bi trebao biti razmotren pogotovo zbog gospodarski razvoj RH. Njegov eventualni negativan utjecaj na krajobraz nije zanemariv (estetski i ekološki, tj. u smislu mjera zaštite okoliša u slučaju akcidentnih situacija – moguće onečišćenje tla i voda, poglavito ako cjevovod prolazi pokraj vodo-zaštićenih i	Komentar se odnosi na Strategiju prometnog razvoja RH. Pitanja cjevovodnog prijevoza biti će razmatrano u revidiranoj Strategiji prometnog razvoja RH čiji početak izrade se planira u drugoj

Tekst primjedbe/prijedloga/mišljenja	Način na koji su uzeti u obzir u Strateškoj studiji
poljoprivrednih područja).	polovici 2016. godine. Utjecaji na tlo vezani uz izlivanje opasnih tekućina su opisani u Strateškoj studiji/Glavnoj ocjeni.
Na str 37. vezano za Glavne prioritete cestovnog sektora, potrebno je u točki 4. iza riječi „smanjenje utjecaja na okoliš“, dodati „smanjenje emisija stakleničkih plinova“.	Tekst je izmijenjen sukladno komentaru.
U prikazu 12. na str. 46., vezano za Pritiske, umjesto skraćenice „GHG“ staviti „staklenički plinovi“ ili dati kazalo skraćenica u dokumentu, a pod Utjecaje dodati; utjecaji na klimatske promjene.	Skraćenica je zamijenjena tekstem, a klimatske promjene su dodane i dodatno objašnjene.
Na str. 47. termin „prognoza“ zamijeniti s terminom „projekcije“.	Izmijenjeno sukladno komentaru.
Na str. 76. termin „plaća zagađivač“ zamijeniti s terminom „plaća onečišćivač“.	Izmijenjeno sukladno komentaru.
Na str. 76. nije jasno kako je uspostavljen cilj za promet do 2020. godine, smanjenje je emisija stakleničkih plinova do približno 20% ispod njihove razine iz 1990. godine. Smatramo da navedeni cilj nije realističan.	Cilj je preformuliran i dodatno pojašnjen.
U poglavlju 3.3. 1. nedostaju propisi EU vezano za o utvrđivanje standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila i osobna vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO2 iz lakih vozila i iz novih osobnih vozila i te EU strategija prilagodbe klimatskim promjenama, kao i dokument Adapting infrastructure to climate change, koji razmatra problematiku prilagodbe prometne infrastrukture utjecajima vezanim uz klimatske promjene.	Podaci su dopunjeni sukladno komentaru.
U poglavlju 3.3.2. nedostaje Zakon o zaštiti zraka („Narodne novine“, brojevi 130/11, 47/14) i Plan zaštite zraka, ozonskog sloja i ublažavanja klimatskih promjena u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2013. do 2017. godine („Narodne novine“, broj 139/13), koji propisuju mjere zaštite kvalitete zraka i smanjenje emisija stakleničkih plinova	Podaci su dopunjeni sukladno komentaru.
U dijelu koji se odnosi na Operativni program pored programa za period 2007.-2013., potrebno je navesti Program za period 2014.-2020.	Informacija o OP-u za razdoblje 2014.-2020. je dodana
U Poglavlju pod 4.1. Krična pitanja zaštite okoliša u Hrvatskoj, je potrebno navesti i klimatske promjene. Vezano za ciljeve zaštite okoliša na str. 108. nedostaju ciljevi koji se navode u Zakonu o zaštiti zraka, smanjivanje i sprečavanje onečišćenja zraka te ublažavanja i prilagodbe klimatskim promjenama.	Klimatske promjene su dodane u poglavlje 4.1.
Iako se vezano za 4.2. Određivanje ciljeva zaštite okoliša, navode obveze prema međunarodnim ugovorima, npr., Kyotskom protokolu, smatramo da je specifično potrebno navesti smanjenje emisija stakleničkih plinova i prilagodbu klimatskim promjenama.	Podaci su dopunjeni sukladno komentaru.

Tekst primjedbe/prijedloga/mišljenja	Način na koji su uzeti u obzir u Strateškoj studiji
U tabeli 20. Ciljevi i pokazatelji zaštite okoliša Strateške studije utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja RH, na str. 90. i u tabeli 64: Procedure praćenja učinaka na okoliš Strategije prometnog razvoja RH se vezano za emisije stakleničkih plinova pogrešno koristi termin odvodnja, umjesto smanjenje emisija. Pokazatelj od 20% odvodnje tj. smanjenja emisija se odnosi na cijelu EU u 2020. godini i na cjelokupnu emisiju, a ne samo na prometni sektor.	Tekst je izmijenjen u skladu s komentarom. Cilj od 20% je preformuliran.
Također u tabeli 63. kao pokazatelj za smanjenje emisija stakleničkih plinova se ne može koristiti: Primjena Sustava održive gradske odvodnje u novim i poboljšanim infrastrukturnim projektima.	Primjena sustava odvodnje je mjera prilagodbe (predložena od strane Jaspersa).
Potrebno je u cijelom dokumentu ujednačiti termine, onečišćenje zraka i kvaliteta zraka, umjesto termina koji se koriste na pojedinim mjestima zagađenje zraka i kakvoća zraka.	Termini su ujednačeni sukladno komentaru.

Primjedbe Ministarstva zaštite okoliša i prirode koje su se morale uzeti u Strateškoj studiji prije davanja mišljenja Ministarstva zaštite okoliša i prirode o prihvatljivosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske za ekološku mrežu.

Tekst primjedbe/prijedloga/mišljenja	Način na koji su uzeti u obzir u Strateškoj studiji
U studiji Glavne ocjene na str. 2. brisati posljednju rečenicu koja glasi: U Hrvatskoj je trenutno 5 područja označenih kao močvare od međunarodnog značaja (RAMSAR-ska lista), površine 94.358 hektara	Rečenica je izbrisana sukladno primjedbi
U studiji Glavne ocjene na str. 6. brisati posljednju rečenicu koja glasi: <i>Nakon konačnog uvrštavanja određenih područja u Natura mrežu, za sva područja ekološke mreže u Republici Hrvatskoj, moraju se odrediti posebni ciljevi očuvanja područja</i>	Rečenica je izbrisana sukladno primjedbi
Na str. 8.-9. U Tablici 2 <i>Utjecaji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske na ekološku mrežu</i> dva puta su navedeni utjecaji za kategoriju Cestovni prijevoz i Zrakoplovstvo, što treba ispraviti	Tekst je ispravljen
U tablici na str. 16. Glavne ocjene kod mjere R 18. <i>Sanacija, nadogradnja ostalih pruga</i> treba brisati tekst u stupcu <i>Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere</i> budući da arheološka mreža nije sastavni dio ekološke mreže	Tekst je izbrisan sukladno primjedbi
Kod mjere R.20. Unaprjeđenja i novi ranžirni kolodvori utjecaj je predviđen s ocjenom -1 ali nisu propisane Mjere za smanjenje utjecaja pa je to potrebno nadopuniti.	Mjere za smanjenje utjecaja su dodane
Kod mjere R.1. Zagreb - Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/ Paneuropski koridor) u stupcu <i>Utjecaj</i> navodi s onečišćenje okoliša. Ovo je potrebno ispraviti da se sagleda mogući utjecaj na navedena područja ekološke mreže (kao što je učinjeno i za druge Mjere). Onečišćenje okoliša zasigurno nije mogući utjecaj vezan uz	Utjecaji su doradeni

područja ekološke mreže.	
Kod Mjere R.9. D2 od državne ceste sa Slovenijom do državne granice sa Slovenijom tekst u stupcu Utjecaj nije u skladu s ocjenom koja je dana za utjecaj (-1). Također s obzirom na ocjenu -1 nedostaju i Mjere smanjenja utjecaja. Isti komentar odnosi se i na mjeru Ro.10. Reorganizacija riječke mreže.	Utjecaji su doradeni i propisane su mjere za smanjenje utjecaja.
Kod Mjere A.7. Razvoj zračne luke Split (TEN-T sveobuhvatna mreža) nedostaju Mjere za smanjenje utjecaja budući da je Utjecaj ocijenjen s -1.	Mjere za smanjenje utjecaja su propisane.
Na str. 45. u studiji Glavne ocjene potrebno je brisati cijeli drugi odlomak teksta: „Dodatne mjere za zaštitu flore i faune uključuju...“	Tekst je obrisano sukladno primjedbi
Na str. 46. studije Glavne ocjene potrebno je brisati točku „Za područja ekološke mreže je potrebno izraditi mjere očuvanja i planove upravljanja.“. To je obveza koje je propisana odredbama Zakona o zaštiti prirode pa smatramo daje ne treba posebno izdvajati i navoditi.	Tekst je obrisano sukladno primjedbi
Na str. 107. u drugom odlomku teksta neke od navedenih kategorija zaštićenih područja potrebno je uskladiti s izričajem Zakona o zaštiti prirode (Narodne novine, broj 80/2013). „Prirodni rezervat“ potrebno je zamijeniti sa „strogi rezervat“, „posebni rezervati prirode“ s „posebni rezervat“, „park spomenik arhitekture“ sa „spomenik parkovne arhitekture“	Izričaj je usklađen sukladno primjedbama
Na str. 109. u Tablici 17. nisu iskazani nacionalni parkovi i parkovi prirode u Hrvatskoj kao što je navedeno nego podaci o zaštićenim područjima u Republici Hrvatskoj (izvor podataka Upisnik zaštićenih područja Ministarstva zaštite okoliša i prirode).	Tablica je izmijenjena sukladno primjedbi
Na str. 111.-112. u dijelu teksta koji govori o ekološkoj mreži nedostaje kartografski prikaz Područja očuvanja značajna za ptice koja također čine sastavni dio Uredbe o ekološkoj mreži (Narodne novine, broj 124/2013). Na str. 112. Uvršten je samo kartografski prikaz Područja očuvanja značajna za vrste i stanišne tipove.	Kartografski prikaz Područja očuvanja značajnih za ptice je dodan
Na str. 118. potrebno je brisati cijeli drugi odlomak teksta: „Dodatni mjere za zaštitu flore i faune uključuju: ograničavanje prometa gliserima u blizini zaštićenih područja za ptice, kao i sidrenje i pristajanje u posebnom prirodnom rezervatu u razdoblju od ožujka do srpnja.“.	Tekst je obrisano sukladno primjedbi
Na str. 193. u prvoj rečenici riječ „vrsta“ zamijeniti s riječi „staništa“. Također riječi „biološka raznovrsnost“ potrebno je zamijeniti s riječima „biološka raznolikost“.	Izmijenjeno sukladno primjedbi
Na str. 226. u prvom odlomku teksta riječi fragmentacija vrsti“ zamijeniti s fragmentacija staništa“	Izmijenjeno sukladno primjedbi

Rezultati prekogranične suradnje

Mišljenja Republike Srbije, Mađarske su uzeta u obzir pri izradi Strategije na sljedeći način:

- Republika Srbija (Broj: 350-01-010/14-16 od 10.9.2014.):
 - Preporuka iz točke 1. je uvažena te je točka 6.3. "Prekogranični učinci" u poglavlju 6. „Procjena utjecaja Strategije prometnog razvoja na okoliš“ dopunjena traženim navodom da je prema propisima Republike Srbije iz područja zaštite prirode uz Dunav i Savu zaštićen veći broj prirodnih područja, zbog čega su ovi vodotoci utvrđeni kao ekološki koridori od međunarodnog značaja Ekološke mreže Republike Srbije.
 - Uvažena je preporuka iz točke 2 da se točka 9.1. dopuni novom preventivnom mjerom kojom se preporučuje da se pri strateškom planiranju daljeg razvoja sektora unutarnjih vodnih puteva na prekograničnim rijekama osigura suradnja sa susjednim državama, u skladu s konvencijom UN gospodarske komisije za Europu (UNECE) o suradnji na zaštiti i održivom korištenju rijeke Dunav, a u Strategiji je već osigurana usklađenost Strategije prometnog razvoja RH sa planom upravljanja slivom rijeke Dunav (koju je izradila međunarodna komisija za sliv rijeke Dunav) i Planom upravljanja za sliv rijeke Save (koju je izradila međunarodna komisija za sliv rijeke Save).
 - Preporuku da je točku 9.1. potrebno dopuniti konstatacijom da postoji procjena o negativnim prekograničnim utjecajima implementacije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske u dijelu koji se odnosi na riječni promet je uvažena uz napomenu da je isto već navedeno u poglavlju 9. u segmentu opisa utjecaja na vode.
 - Po pitanju primjedbe iz točke 3. Strategija, Strateška studija i Glavna ocjena prihvatljivosti za ekološku mrežu dopunjene su napomenom kako su kartografski prikazi u informativne su prirode i služe isključivo za potrebe ovog dokumenta u cilju izbjegavanja prejudiciranja granica.
- Mađarska (Broj: KMF/350/2014. od 29.8.2014.):
 - Republika Hrvatska suglasna je da je interes obje države da se prirodno bogatstvo rijeka Mure, Drave i Dunava, te njihovog okoliša održi u što prirodnijem stanju i da se eventualnim budućim aktivnostima u području tih rijeka poduzmu sve moguće mjere za njihovu zaštitu. U tom smislu dorađena je i Strateška studija utjecaja na okoliš na način da je u poglavlju 6.3. uključen zajednički rezervat biosfere Mura-Drava-Dunav. Detaljniji opisi utjecaja na to područje moraju biti procijenjeni na projektnoj razini. Republika Hrvatska će u smislu suradnje koja je na tom području već postignuta Republiku Mađarsku obavještavati o svojim budućim aktivnostima u smislu unapređenja prometne infrastrukture.
- Italija (DVA-2014-0036693 od 10.11.2014.):

Mišljenje Italije nije uzeto u obzir prilikom izrade Strategije, obzirom da je Italija svoje mišljenje dostavila u studenom 2014. godine, 3 mjeseca nakon roka dogovorenog tijekom prekograničnih konzultacija. Obavijest o tome da Republika Hrvatska izrađuje Strategiju prometnog razvoja za razdoblje od 2014.-2020. godine te da za nju provodi stratešku procjenu utjecaja na okoliš, uz poziv za iskazivanjem interesa za sudjelovanje u postupku prekograničnih konzultacija, dostavljeni su Italiji u ožujku 2014. godine. Po iskazanom interesu za sudjelovanjem u postupku prekograničnih konzultacija Ministarstvo zaštite okoliša i prirode dostavilo je Italiji nacrt Strategije te Stratešku studiju utjecaja na okoliš s Glavnom

ocjenom za ekološku mrežu u srpnju 2014. godine. Rok za dostavu odgovora bio je 30 dana od zaprimanja materijala. Kako je Italija svoje mišljenje dostavila tek u studenome 2014. godine (3 mjeseca od roka predviđenog prekograničnim konzultacijama) Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture nije to mišljenje bilo u mogućnosti uzeti u obzir prilikom izrade Strategije, no kako se u drugoj polovici 2015. predviđa početak izrade nove Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske¹ u kojoj će se u razmatranje uzeti podaci dobiveni izrađenim Prometnim modelom mišljenje Italije će se razmotriti i uzeti u obzir.

Italija je u svom mišljenju zaključila kako je Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske u skladu s makroregionalnim strategijama, osobito stupom 2 „Povezivanje regije“, Jadransko jonske strategije, te je napomenula da bi se prilikom izrade Strategije trebalo dati poseban naglasak aspektima koji se odnose na kvalitetu morske vode, s posebnim naglaskom na biološku raznolikost i morske struje, što će biti predmet strateške procjene utjecaja na okoliš za novu Strategiju.

MINISTAR

dr.sc. Siniša Hajdaš Dončić

¹ Strategija iz 2014. godine izrađena je s ciljem ispunjavanja ex-ante uvjeta Europske unije u smislu odobravanja sredstava iz fondova Europske unije, međutim ona nije potpuna jer Republika Hrvatska, u vrijeme njene izrade nije imala izrađen Prometni model koji bi dao relevantne ulazne podatke o prometnom sektoru RH, zbog čega se odmah planirala druga faza njene izrade, odnosno Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2016.-2030.