

**OBRAZAC**  
**izvješća o provedenom savjetovanju s javnošću**

<b>Naziv nacrta odluke ili drugog općeg akta o kojem je savjetovanje provedeno</b>	Akcijski plan energetske održivosti i prilagodbe klimatskim promjenama Grada Zagreba
<b>Nositelj izrade nacrta akta (gradsko upravno tijelo koje je provelo savjetovanje)</b>	Gradski ured za gospodarstvo, energetiku i zaštitu okoliša
<b>Vrijeme trajanja savjetovanja</b>	<b>25. ožujak – 25. travanj 2019.</b>
<b>Metoda savjetovanja</b>	<b>Internetsko savjetovanje</b>

Red. br.	Predstavnici javnosti (pojedinaac, organizacija, institucija)	Članak na koji se odnosi primjedba/ prijedlog	Tekst primjedbe/ prijedloga	Prihvatanje/ neprihvatanje primjedbe/ prijedloga sa obrazloženjem
1.	Zavod za prostorno uređenje Grada Zagreba, Ulica Republike Austrije 18, 10 000 Zagreb	Općeniti komentar s fokusom na promet	<p>Akcijski plan održivog energetskog razvoja i prilagodbe klimatskim promjenama za Zagreb s motrišta prometa treba dopuniti u sljedećem:</p> <p>Emisija CO<sub>2</sub> iz motornih vozila ne ovisi samo o parametrima od kojih su glavni kakvoća goriva, konstrukcijske izvedbe motora i vozila, režim vožnje, vanjski meteorološkim uvjetima, održavanju motora i njegova starosti, nego je jedan od glavnih parametara uvjeti odvijanja prometa na prometnoj mreži;</p> <p>Planom se ne sagledava uloga željeznice kao čimbenika onečišćenja zraka – uz električne lokomotive središtem grada prometuju i dizel lokomotive (činjenica je da se samo u putničkom gradsko-prigradskom prometu željeznicom preveze cca. 7,5 % putnika a, gdje je ostali putnički promet i teretni promet?). Željeznica je dio sustava i temeljna razvojna sastavnica zagrebačkog javnog putničkog</p>	<p>Slažemo se s komentarom. Analitički dio dokumenta, kao i dio u kojem se obrađuju mjere je na njoj i baziran.</p> <p>Željeznički je promet u smislu ovog dokumenta sagledan u najvećoj mogućoj mjeri, a sukladno navodima u uvodnom dijelu o poglavlju prometa, a tiče se izrade druge faze Masterplana prometa, budući da je to dokument koji će značajno utjecati i na sam SECAP, te je stoga predviđeno da će se po njegovu usvajanju napraviti revizija sektora prometa u ovom dokumentu. U smislu ovog dokumenta dan je pregled mjera koje</p>

			<p>prometa i održive mobilnosti grada (teretni promet izmjestiti izvan središta grada);</p> <p>Planom se ne sagledava uloga zračnog prometa kao čimbenika onečišćenja zraka, koji u velikoj mjeri pridonosi stvaranju stakleničkih plinova (prilazne ravnine uzletno sletnoj stazi (Velika Gorica) su unutar prostora Grada;</p>	<p>imaju najviše dodirnih točaka s smanjenjem energetske potrošnje i smanjenjem emisija stakleničkih plinova, a sukladno dostupnim podacima i spoznajama.</p> <p>Pravilo kod izrade ovog dokumenta je da se u obzir uzimaju sektori i podsektori za koje se predviđaju mjere. Sektor zrakoplovstva sastavni je dio EU ETS-a (<i>European Emissions Trading scheme</i>) i podliježe praćenju, izvještavanju i plaćanjima naknade za emisije stakleničkih plinova, te se ne uzima u obzir u izradi ovog tipa dokumenta. U EU ETS programu sudjeluju i operateri zrakoplova. Njihova obaveza je praćenje emisija CO<sub>2</sub> i tonskih kilometara zrakoplova. Predviđeno je da se CO<sub>2</sub> emisije računaju pomoću sljedeće formule:</p> <p style="text-align: center;">Emisije CO<sub>2</sub> = potrošeno gorivo x emisijski faktor</p> <p>gdje emisijski faktor iznosi 3,10 za goriva za klipne motore te 3,15 za goriva za mlazne motore. Tonski kilometar je jedinica mjere koja izražava prijevoz jedne tone plaćenog tereta na udaljenosti od jednoga kilometra gdje plaćeni teret predstavlja ukupnu masu putnika, tereta i pošte za koju zračni prijevoznik dobiva naknadu.</p> <p>Formula za izračun tonskih kilometara prikazana je u nastavku:</p> <p style="text-align: center;">Prometni učinak [ostvareni tonski kilometri] = udaljenost [km] x plaćeni teret [t]</p> <p>Od 1. veljače 2014. godine Republika Hrvatska je nadležna za administriranje nad operaterima zrakoplova za odlazne i dolazne letove iz EU. U EU ETS program u Republici Hrvatskoj uključeni su operateri zrakoplova koji obavljaju djelatnost priloga 1. Uredbe o načinu trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova (Narodne novine br. 69/12 i 154/14). Od 5. veljače 2014. godine, Republika Hrvatska je nadležna za administriranje operatera zrakoplova CROATIA AIRLINES d.d., kao jedinog zračnog prijevoznika u Republici Hrvatskoj koji podliježe ovom programu.</p> <p>Kao i u ostalim djelatnostima, tako se i u zrakoplovstvu</p>
--	--	--	--	--

			<p>U prikazu mjera za smanjenje emisije stakleničkih plinova iz sektora prometa Grada Zagreba nije prepoznata grupa „Upravljanje prometom“ te unutar nje ključna cjelovita mjera smanjenja onečišćenja, uvođenje automatskog upravljanja prometom grada (AUP). Cjelovita primjena automatskog upravljanja prometom grada (AUP) rezultira smanjenjem zagađenja okoliša i potrošnje goriva (min. 10%), manjim prometnim zagušenjima i poboljšanju protočnosti prometne mreže, smanjenjem vremena putovanja, smanjenjem rizika od prometnih nesreća, povećanjem operativnosti interventnih vozila (hitna pomoć, vatrogasci, hitna pomoć), povećanjem iskoristivosti kapaciteta prometa u mirovanju,...</p> <p>Cjelovita primijenjena automatskog upravljanja prometom grada (AUP) je temeljna premisa dinamičkog prometnog modeliranja, urbanističkog planiranja i uspostave smart city-a (na žalost danas se planira na svim razinama, projektira i gradi temeljem statičkog modela i ograničenog uzorka);</p> <p>Mjera „uvođenje sustava integriranog prijevoza putnika baziranog na realizaciji jedinstvenog voznog reda i tarifa, usuglašavanju prometne ponude i potražnje i uspostavi jedinstvenog sustava naplate i</p>	<p>prati i izvještava o emisijama stakleničkih plinova. Verificirano izvješće se predaje Agenciji za zaštitu okoliša, a oni nakon provjere cjelovitosti o tome obavještavaju Ministarstvo zaštite okoliša i prirode u roku od 15 dana od primitka tih izvještaja. Zrakoplovni operateri dobivaju jednaku količinu emisijskih jedinica po tonskim kilometrima. Godine 2012. zrakoplovnom sektoru je dodijeljeno 85% besplatnih emisijskih jedinica. Taj postotak se dalje smanjuje, tako da u periodu između 2013. i 2020. godine iznosi 82%. Za posebnu rezervu bit će izdvojeno 3%, a preostalih 15% će se kupovati na dražbi. Trenutno ovom programu podliježu svi zrakoplovni operateri za odlazne i dolazne letove iz EU. Međutim, to bi se trebalo promijeniti do 2020. godine kada će u isti program biti uključeni svi letovi koji započinju ili završavaju u Europskoj uniji, no to i dalje neće utjecati na način na koji se ovaj sektor sagledava u ovom Akcijskom planu.</p> <p>Primljeno na znanje. Razmotriti će se u idućoj iteraciji dokumenta, a sukladno navodu u uvodnom poglavlju o dijelu prometa koji se tiču izrade druge faze Masterplana prometa, budući da je to dokument koji će značajno utjecati i na sam Akcijski plan, te je stoga predviđeno da će se po njegovu usvajanju napraviti revizija sektora prometa u ovom dokumentu. U smislu ovog dokumenta dan je pregled mjera koje imaju najviše dodirnih točaka s smanjenjem energetske potrošnje i smanjenjem emisija stakleničkih plinova, a sukladno dostupnim podacima i spoznajama.</p> <p>Primljeno na znanje. Mjera je doradena sukladno komentarima. Definirani su ciljevi:</p>
--	--	--	---	--

		<p>prodaje karata za javni gradski prijevoz putnika“ nije cjelovita mjera, jer usklađenje tarifa je posljedica sustava, a ne obratno. Neophodno je definirati ciljeve integriranog prijevoza putnika u slijedećem kontekstu: 1. Skratiti prosječno vremensko trajanje putovanja (npr.: za cca. 50%, sa 1h na 30 minuta); 2. Uspostaviti jedinstven funkcionalan prometni sustav, a primarno od željezničkog, tramvajskog i autobusnog javnog prijevoza; 3. U idućih 15 godina za užem prostoru Grada Zagreba (prostor GUP-a grada Zagreba) postići da se 1/3 svih putovanja odvija javnim prijevozom, 1/3 nemotorizirano , a samo 1/3 osobnim vozilima; 4. U idućih 15 godina povećati broj putnika željeznicom za 50%, broj putnika tramvajem za 15%, te smanjiti autobusom za 1/3 (promijeniti rutiranje autobusnih prigradskih linija, tj. povezati linije sa željezničkim stanicama i intermodalnim terminalima, te ukinuti paralelni sustav da u istom prometnom koridoru (Aleja Bologne, koridor prema Velikoj Gorici,...) prometuje više vidova (željeznica i autobus). Teretni željeznički promet izmjestiti izvan središta Zagreba; 5. Početi upravljati prometnim sustavom i u cijelosti primijeniti AUP, a primarno u užem prostoru Grada Zagreba (prostor GUP-a grada Zagreba) u idućih 5 godina; 6. Platiti prijevoz onoliko koliko se koristi (cijena za jednu stanicu i automatska naplata bez vađenja novčanika i kartice).</p> <p>Pod poglavljem Prometna infrastruktura se javljaju pojmovi: cestovna, tračnička i potporna prometna infrastruktura koji nisu uobičajeni u stručnoj terminologiji te bi ih trebalo pobliže pojasniti;</p> <p>Stimulirati i propagirati korištenje električne energije u prometu je opravdano, ako je riječ o električnoj energiji iz obnovljivih izvora energije (električna energija iz termoelektrana na fosilna goriva?).</p> <p>Mjera uspostave „moderne mreže biciklističkih staza u duljini 250 km na području Grada Zagreba“ ne predstavlja jasan cilj i ne osigurava uspostavu biciklističke mreže na prostoru grada i osiguranja kontinuiteta biciklističkog prometa. Prema Pravilniku o biciklističkoj infrastrukturi, biciklističku</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Skratiti prosječno vremensko trajanje putovanja;</li> <li>2. Uspostaviti jedinstven funkcionalan prometni sustav, a primarno od željezničkog, tramvajskog i autobusnog javnog prijevoza;</li> <li>3. Postići bitnu promjenu modalne raspodjele u korist javnog prijevoza i održivih oblika prijevoza;</li> <li>4. Znatno povećati broj prevezenih putnika željeznicom za do 30%, broj putnika tramvajem za do 15%, te optimizirati rutiranje autobusnih prigradskih linija, te ukinuti paralelni sustav;</li> <li>5. Početi upravljati prometnim sustavom i u cijelosti primijeniti AUP, a primarno u užem prostoru Grada Zagreba (prostor GUP-a grada Zagreba) u idućih 5 godina;</li> <li>6. Cijenu koštanja prijevoza uskladiti s razinom korištenja.</li> </ol> <p>Primljeno na znanje i izmijenjeno na način da se koristi termin „cestovna i tračnička infrastruktura“, bez detaljnijeg ulaženja u specifičnu terminologiju.</p> <p>Primljeno na znanje, no u dokumentu nije nigdje navedeno da će se koristiti električna energija koja je porijeklom iz fosilnih goriva.</p> <p>Djelomično se usvaja. Usvaja se dio koji se tiče preciziranja aktivnosti sukladno Pravilniku o biciklističkoj infrastrukturi. Dio komentara: „Razvoj biciklističkog prometa grada baziranog na biciklističko-pješačkim stazama (isrtavanje postojećih nogostupa na štetu pješačkog</p>
--	--	--	--

			<p>infrastrukturu čine:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Biciklističke prometnice: <ul style="list-style-type: none"> <li>– biciklističke ceste;</li> <li>– biciklistički putovi;</li> <li>– biciklističke staze;</li> <li>– biciklističke trake;</li> <li>– biciklističko-pješačke staze;</li> </ul> </li> <li>2. Prometna signalizacija i oprema;</li> <li>3. Parkirališta za bicikle i njihova oprema</li> <li>4. Spremišta za pohranu bicikala;</li> <li>5. Sustavi javnih bicikala.</li> </ol> <p>Razvoj biciklističkog prometa grada baziranog na biciklističko-pješačkim stazama (iscrtavanje postojećih nogostupa na štetu pješačkog prometa ili gradnja novih), biciklističkim trakama i „dijeljenju“ površina ulica sa motornim prometom ne osigurava „moderan“ i siguran pristup za sve sudionike u prometu.</p>	<p><i>prometa ili gradnja novih), biciklističkim trakama i „dijeljenju“ površina ulica sa motornim prometom ne osigurava „moderan“ i siguran pristup za sve sudionike u prometu.“ nije sastavni dio dokumenta tako da ga nismo u mogućnosti komentirati.</i></p>
--	--	--	--	--