**Izvješće savjetovanju s javnošću provedenom o Nacrtu prijedloga Odluke o donošenju stalnih mjera za smanjenje onečišćenja prizemnim ozonom za Aglomeraciju HR RI**

|  |  |
| --- | --- |
| **IZVJEŠĆE O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA JAVNOŠĆU** | |
| Naziv akta o kojem je savjetovanje provedeno:  Nacrt prijedloga Odluke o donošenju stalnih mjera za smanjenje onečišćenja prizemnim ozonom za Aglomeraciju HR RI | |
| Vrijeme trajanja savjetovanja: Savjetovanje je provedeno u trajanju od 30 dana odnosno od dana 10. listopada 2023. godine do dana 10. studenog 2023. godine | |
| Cilj i glavne teme savjetovanja | Osnovni cilj savjetovanja bio je dobivanje povratnih informacija od javnosti u svezi donošenja stalnih mjera za smanjenje onečišćenja prizemnim ozonom za Aglomeraciju HR RI |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Redni broj | Naziv dionika (pojedinac, organizacija, institucija) | Članak na koji se odnosi primjedba/  prijedlog | Tekst primjedbe/prijedloga | Prihvaćanje/ neprihvaćanje primjedbe ili prijedloga | |
| **1.**  **2.**  **3.** | **Podnositeljica želi ostati anonimna**  **Podnositelj želi ostati anoniman**  **Podnositeljica dr.sc. Ana Alebić-Juretić** |  | **Pod rednim brojem 1.**  „Drago mi je vidjeti da se krenulo aktivno boriti s onečišćenjem zraka na širem području grada Rijeke. Onečišćeni zrak uništava zdravlje i stavlja dodatni pritisak na zdravstveni sustav, jer naravno da dugogodišnji život uz prometnice i plinoviti otrov prouzročuje brojne kronične i akutne zdravstvene probleme, te smanjuje očekivanu dužinu života. O tome ne želim duljiti jer se svi podaci znaju.  Nadalje, život u gradu/naselju u kojemu je zrak koji udišemo pun ispušnih plinova stvara konstantnu anksioznost oko zdravlja koja pored fizičkih utjecaja na zdravlje još dodatno negativno utječe na kvalitetu života.  Nadam se da će te agresivno započeti s radom na poboljšanju kakvoće zraka, a posebice se nadam da se neće sve svesti na edukacije javnosti i mjere posramljivanja individualaca te svrgavanje dužnosti za donošenje promjena na individualne građane koji su ekonomski i vremenski najpotlačeniji, te imaju jako ograničeni potencijal za nošenje tranzicije na svojim ramenima.  **Primjedbe na pojedine članke ili dijelove nacrta akta ili dokumenta (prijedlog i mišljenje):** Moje mišljenje je da se u nacrtu akta uglavnom pokrilo široko područje djelovanja i većina bojišnica po pitanju ovog problema, no zabrinjavaju me dvije stvari:  1) Mjere za smanjivanje ukupnih emisija iz prometa, posebice 2.3.3.1 poticanje putnika na korištenje javnog prijevoza. Ovo je najjednostavniji i najbrži način za smanjenje količine prometa na cestama, posebice jer biciklistička infrastruktura je ponešto ograničena velikim visinskim razlikama između većine dijelova grada i okolice. Prioritet se mora staviti na poboljšanje javnog prijevoza do te mjere da se građanima jednostavno više uopće ne isplati posezati za automobilima. To uključuje:  A) Jeftin, ako ne i besplatan javni prijevoz. U Zagrebu jedna vožnja košta 0.50 EUR. U Rijeci je 1.35 EUR. Ovo je sramota. Subvencioniranje javnog prijevoza mora biti u prioritetnom planu gospodarenja javnim novcem. Pogledajte primjere iz ostatka Europske Unije gdje se uvode suludo jeftini i besplatni javni prijevoz, za kojim građani odmah pohitaju. Potražnje dakle ima, posebice među mladim ljudima koji su sve više i više klimatski osviješteni.  B) Uklanjanje potrebe za planiranjem, što znači česte autobusne linije. Autobusi bi morali ići svakih 10-15 minuta za gradske linije, svakih 20-30 minuta za prigradske. I radnim danom i vikendima. Sramota je da vikendom prigradske linije idu jednom na sat vremena pa i rjeđe. Ako građani posežu za automobilima iz komfora, ovo je jedan od glavnih čimbenika kojima se na to može utjecati.  C) Dozvola za unos bicikala u autobuse. Zbog brdovitosti nije najzgodnije ići biciklom cijelim putem, ali kombinacija bicikliranjai javnog prijevoza mora biti opcija.  D) Medijske kampanje za promoviranje javnog prijevoza i ostalih načina transporta koji ne uključuju privatne automobile. Užasno je koliko se u zadnjih par desetljeća ustalila kultura osobnog vlasništva automobila i isključivog oslanjanja na taj način prijevoza. Umjesto napadnih i odvratnih oglašivanja proizvoda koje ne trebamo, prekrijte oglašivačke prostore ovakvim kampanjama.  E) U svrhu istiskivanja automobila iz grada potrebno je ukloniti sva parkirališta koja nisu specijalizirane garaže i/ili povisiti cijenu parkinga toliko da korištenje vlastitog automobila više nije prihvatljiva opcija. Ako već žele trošiti ceste i zagađivati zrak, neka korisnici osobnih automobila plaćaju premiju za to. Javne ravne i otvorene površine moraju postati parkovi i oaze, utočišta za ljude a ne automobile. Kako je moguće da je na Rivi još uvijek parkiralište? Automobili na javnim površinama nagrđuju vizuru grada, stvaraju buku, a najviše emisija nastaje upravo sporom vožnjom prilikom traženja slobodnog parkirnog mjesta. Grad je za ljude, ne automobile!  Zabrinjavajuće je što u nacrtu mjere smanjenja prometa imaju dugoročno rok provedbe. To samo daje prostora za zapostavljanje provedbe. Ove mjere moraju postati prioritetne stavke s kratkoročnim rokom uvođenja.  2) Jedine prioritetne mjere u nacrtu su one za edukaciju javnosti. Ovo je sramotno i vidljivo je da je odabrano kao najlakše i najjeftinije provodljivo uz najmanje promjena u statusu quo. Održavanje statusa quo neće spriječiti klimatski katastrofu niti poboljšati kakvoću zraka i kvalitetu življenja u gradovima. Mislim da ne treba posebno naglašavati kako svjesnost nije glavni problem i prepreka promjenama navika putovanja. Kao što sam već navela, to su komfor i ekonomski okovi. Ako građani nisu ekonomski u stanju prijeći na električno vozilo, kako da to učine? Ako je autobusni prijevoz toliko rijedak i nepouzdan da zahtjeva planiranje cijelog dana oko njega ili anksioznost oko toga hoće li se uopće pojaviti, zašto bi ga građani odabrali pored komfora sjedanja u svoj automobil? Građani u pravilu znaju koliko kretanje automobilima zagađuje zrak oko njih, a da ne govorimo o estetskom i zvučnom zagađivanju, te su željni promjene, ali u današnjem načinu života gdje svi imamo manjak vremena i novčanih sredstava, potrebna im je pomoć da te promjene i uvedu. Osviješćivanje nije dovoljno.  Kao zaključak, želim spomenuti da je zelena tranzicija prometa jako aktualna u središnjoj i zapadnoj Europi, i gdje god se uvozi ima jako pozitivne reakcije građana. Interes postoji, posebice među mlađim stanovništvom koje je svjesno klimatskih promjena i trenutnog načina života koji ugrožava njihovu budućnost. Kao grad koji strahovito gubi svoje mlade, zelena tranzicija mora biti prioritet i da bi ih zadržao. Smanjenje broja automobila na cestama trenutačno bi povećao sigurnost, poboljšao kakvoću zraka, smanjio zagađenje bukom te estetsko zagađenje, i time poboljšao kvalitetu življenja.  **Pod rednim brojem 2.**  **Primjedbe na pojedine članke ili dijelove nacrta akta ili dokumenta (prijedlog i mišljenje):** „M2-12, M2-13: S obzirom da Riječka aglomeracija nema razvijen javni prijevoz ove dve mjere bi trebale biti zadnje upotrebljene i to tek onda kada su sve druge iskorištene.“  **Pod rednim brojem 3.**  **Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta:** Ovo je jedan od dokumenata koji se traži, no ima ograničenu moć uporabe, zbog prirode samog polutanta. Kako se radi o polutantu koji se akumulira u najtoplijem dijelu dana, dok se nadležne službe informiraju, i poduzmu predviđene radnje, koncentracije će same po sebi početi padati. S druge strane, kako su pokazala modeliranja, u Kvarnerski zaljev dospijeva i dio ozona iz susjednih zemalja, Italije i Slovenije.  **Primjedbe na pojedine članke ili dijelove nacrta akta ili dokumenta (prijedlog i mišljenje):** M1: Informiranje i edukacija javnosti  Točka 1: Bilo bi dobro vratiti prikaz koncentracija polutanata i ozona kako se ranije prikazivao, sa satnim koncentracijama i promjenom boje kod prekoračenja Praga obavješćivanja i Praga upozorenja, s direktnim linkom na nadležne službe za obavještavanje javnosti. Bilo bi još bolje dograditi sistem za kemijsku prognozu vremena, no u slučaju ozona, i to ima ograničenu vrijednost, zbog velike ovisnosti o meteorologiji.  Točke 3. Edukacija građana i promicanje pravilnog korištenja ložišta na biomasu, Čemu ako se ozon javlja kod temperatura iznad 20oC, kad se ljudi ne grijanje ne koristi, pa ni na biomasu. Eventualno bi se to moglo odnositi na proizvodne procese, pri kojima isparavaju lako hlapive tvari i sagorijevanje plina u ind. pogonima, ali to je spomenuto u Točki 6. M2 Mjere za smanjenje emisija iz prometa, i nema veze s građanstvom  Točka 4: Isto nema veze s problemom onečišćen ja zraka ljeti s ozonom. Možda se tu misli na uvođenje toplinskih pumpi, no one još uvijek imaju ograničenja kod hlađenja pojedinačnih stanova. Izbaciti obje stavke koje se odnose na građane.  M2. Mjere za smanjenje iz prometa  Točke 12 i 13. Mjere što se odnose na smanjenje brzine kretanja i zabrana prometa nisu se pokazale efikasnim, jer NO iz prometa upravo sudjeluje u titraciji ozona u urbanim centrima, gdje su koncentracije ozona u pravilu najniže. Trebalo bi promet isključiti više dana za neki efekt. Povišene koncentracije se nalaze na udaljenijim mjestima, gdje prometa baš i nema. | | **Pod rednim brojem 1.**  Primjedba 1. je razmotrena i prihvaća se.  Podnositeljica primjedbe ispravno ukazuje na elemente smanjenja količine cestovnog prometa. Međutim, ovaj dokument ne bavi se isključivo prometom, niti isključivo cestovnim prometom te primjedbe pojedinačno nisu uvrštene kao mjere.  Primjedba 2. je razmotrena, ali nije prihvaćena. Edukacija javnosti nužan je korak u provedbi stalnih mjera za smanjenje onečišćenja prizemnim ozonom za Aglomeraciju HR RI.  **Pod rednim brojem 2.**  Primjedba je razmotrena i nije prihvaćena, odnosno nije je moguće prihvatiti. Opisane mjere provode se u izvanrednim situacijama prema potrebi, a sukladno Protokolu o postupanju u slučaju prekoračenja pragova obavješćivanja i upozorenja za koncentracije prizemnog ozona u Aglomeraciji HR RI  **Pod rednim brojem 3.**  Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena  Grad Rijeka donio je Protokol o postupanju u slučaju prekoračenja pragova upozorenja i prava obavješćivanja za koncentraciju prizemnog ozona u Aglomeraciji HR RI gdje je detaljno opisan postupak djelovanja u slučaju prekoračenja koncentracija prizemnog ozona. Protokol je objavljen na sljedećoj web stranici: https://www.rijeka.hr/wp-content/uploads/2023/10/Prijedlog-zaklju%C4%8Dka-o-prihva%C4%87anju-Protokola-o-postupanju-u-slu%C4%8Daju-prekora%C4%8Denja-pragova-obavje%C5%A1%C4%87ivanja-i-upozorenja-za-koncentracije-prizemnog-ozona-u-Aglomeraciji-HR-RI.pdf  Na web stranicama:  <https://zzjzpgz.hr/usluge/monitoring/kvaliteta-zraka/>  https://iszz.azo.hr/is  kzl/index.html  vidljive su satne koncentracije polutanata, te se boje mijenjaju kod prekoračenja Praga obavješćivanja i Praga upozorenja. Sve je vezano direktnim linkom na relevantne dionike što je detaljno opisano u već spomenutom Protokolu o postupanju u slučaju prekoračenja pragova upozorenja i prava obavješćivanja za koncentraciju prizemnog ozona u Aglomeraciji HR RI.  Primjedba se prihvaća, mjera se ne planira u okviru stalnih mjera.  Primjedba se prihvaća, mjera se ne planira u okviru stalnih mjera.  Primjedba se prihvaća, mjera se ne planira u okviru stalnih mjera. |

Napomena: U vremenu trajanja savjetovanja pravovremeno su pristigle 3 (tri) primjedbe/prijedloga javnosti na Nacrt Odluke o donošenju Stalnih mjera za smanjenje onečišćenja prizemnim ozonom za Aglomeraciju HR RI