|  |  |
| --- | --- |
| **IZVJEŠĆE O PROVEDENOM SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU** | |
| **Naziv dokumenata** | **Nacrt Plana razvoja Grada Pula - Pola za razdoblje 2020.-2030. godine** |
| **Tijelo koje je provelo savjetovanje** | Upravni odjel za lokalnu samoupravu Grada Pule |
| **Svrha dokumenta** | Plan razvoja Grada Pula-Pola za razdoblje 2020.-2030. godine izrađen je sukladno Zakonu o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem Republike Hrvatske (NN 123/17) kao temeljni akt strateškog planiranja za Grad Pula-Pola, koji služi kao osnova na temelju koje se strukturiraju razvojni projekti Grada u navedenom razdoblju. Plan razvoja ima za cilj utvrđivanje posebnih ciljeva i prioriteta cjelokupnog teritorijalnog razvoja u suradnji i suglasju s gradskim vlastima, kao i s predstavnicima javnog, privatnog i civilnog sektora procesom participativnog uključivanja dionika. Dokument će služiti kao početna točka planiranja svih lokalnih razvojnih politika i projekata, kao i sredstvo kvalitetne komunikacije ciljeva gradske uprave s građanima, poduzetnicima, ulagačima i posjetiteljima, sukladno definiranim vizijama razvoja Pule do 2030. godine, kao i strateškim razvojnim ciljevima te ključnim inicijativama i razvojnim mjerama Grada u tom periodu. |
| **Radno tijelo za izradu Nacrta** | Nositelj izrade Plana razvoja je Upravni odjel za lokalnu samoupravu Grada Pule, a izrađivač Plana razvoja je tvrtka Urbanex d.o.o. iz Zagreba. |
| **Internetska stranica na kojoj je bio objavljen javni poziv** | Savjetovanje sa zainteresiranom javnošću trajalo je od 27. ožujka 2023. godine do 26. travnja 2023. godine. |
| www.pula.hr |
| **Prihvaćene / neprihvaćene primjedbe** | **58** prihvaćenih, **28** djelomično prihvaćenih primjedbi i **32** pojašnjenih primjedbi |
| **Troškovi provedenog savjetovanja** | Provedba Savjetovanja sa zainteresiranom javnošću nije iziskivala dodatne financijske troškove. |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **SAVJETOVANJE SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU** | | | | | |
| ***Nacrt Plana razvoja Grada Pula - Pola za razdoblje od 2020. do 2030. godine*** | | | | | |
| *Grad Pula–Pola objavljuje objedinjene primjedbe zaprimljene od strane predstavnika zainteresirane javnosti koji su dostavili primjedbe na Nacrt prijedloga Plana razvoja Grada Pula - Pola za razdoblje od 2020. do 2030. godine između od 27. ožujka 2023. godine do 26. travnja 2023. godine.* | | | | | |
| **Red.**  **br.** | **Naziv dionika**  **(pojedinac, organizacija, institucija)** | **Dio dokumenta na koji se**  **odnosi primjedba / prijedlog** | **Tekst primjedbe / prijedloga** | **Prihvaća se / ne prihvaća se** | **Razlog i način prihvaćanja /**  **neprihvaćanja primjedbe ili prijedloga** |
|  | Anita Sponza | UVOD | „ U proces strateškog planiranja razvoja uključena je i javnost te su stoga održane fokus grupe”...itd.  Komentar  Većina građana našeg Grada nije niti čula da se priprema, odnosno izrađuje, Plan razvoja Grada ...”kao srednjoročni akt strateškog planiranja u kojem se definira posebne ciljeve za provedbu strateških i posebnih ciljeva iz strateških dokumenata višeg reda”.  Nadam se da je barem dio sugrađana bio zainteresiran pročitati ovaj Nacrt Plana koji je u e-savjetovanju.  List SKRAĆENICE  Predlažem dopuniti | Prihvaća se | U sklopu izrade Plana razvoja Grada Pula-Pola održane su fokus grupe kojima su uključeni dionici kroz otvorenu raspravu doprinijeli izradi Plana. Dionike su činili predstavnici javnog, privatnog i civilnog sektora, a kako bi se zadržala kvaliteta rasprave, broj dionika na fokus grupama bio je ograničen. Također je važno napomenuti i kako je u listopadu 2021. g. u sklopu manifestacije Dođi u grad održan okrugli stol „Kako će Pula izgledati 2030.?“ na kojem su sudjelovali predstavnici Grada Pule, javnog i civilnog sektora te stručnjaci za urbanizam i održivi urbani razvoj iz Pule, Zagreba i Ljubljane. |
| 3.1. Teritorijalni kontekst | „prijevoznici koji povezuju Pulu” ...predlažem da se koristi hrvatski termin Puljštinu jer on podrazumijeva cijelo područje bivše općine Pula.  Značaj ISPRAVNOG ISPISIVANJA nazivlja ima dalekosežne povijesne posljedice i to najbolje znaju znanstvenici, istraživači, stoga PREDLAŽEM  da se posebna pažnja posveti ispravnom pisanju nazivlja u ovom PLANU RAZVOJA GRADA PULA-POLA. | Prihvaća se | Tekst prilagođen. |
| 3.1. Teritorijalni kontekst | sl. 2. Geografski i geoprometni položaj Grada Pule-Pola  „Zacrvenila” sam samo naziv Istarska županija i Pula jer sam željela samo poručiti izrađivaču kako su nazivi područja gradova i općina u Istri definirana Zakonom RH 2006. godine pa bi iste nazive trebalo „ugraditi” i u kartu područja naše županije. Toliko o koerentnoj primjeni zakonske regulative u RH! | Pojašnjeno | U tekstualnom su se dijelu dosljedno primjenjivali nazivi područja gradova i općina definirani Zakonom o područjima županija, gradova i općina u Republici Hrvatskoj (NN 86/2006), međutim na grafičkim su prikazima nazivi prilagođeni (skraćeni) radi preglednosti kartografskih elemenata. |
| Općeniti komentar | Predlažem izrađivaču da nađe načina kako pojasniti nestručnom čitateljstvu pojedine stručne pojmove. Primjera radi navodim mogućnost pisanja (u zagradi ili na drugi način) hrvatskog termina značenja stručnih riječi.  Navodim samo primjere, „kontraktivno stanovništvo”...”kohorta”, „litoralizacija” | Prihvaća se | Prijedlog usvojen te su obrazloženja stručnih pojmova istaknuta u tekstu. |
| 3.2. Društvo | Primjedba na tekst ...  „Budući da je u Istarskoj županiji prisutan veći broj pripadnika talijanske nacionalne manjine, sedam gradova i trinaest općina na području županije proglašene su Statutom Istarske županije ( Lalli Paćelat i dr., 2020.)” ....NEJASNA REČENICA....  Predlažem da se dopuni taj „segment”. Postoje i potpisani međunarodni, odnosno međudržavni ugovori...nije korektno zaboraviti i na preuzete obveze RH  Riječ je o segmentu stečenih prava pripadnika jedine autohtone nacionalne zajednice. Plan vrlo detaljno iznosi statističke i druge pojedinosti pa bi još jedna ili dvije rečenice pojašnjenja bile dobro došle ne samo pripadnicima talijanske nacionalnosti već i svima koji su se u Grad Pula-Pola doselili iz raznih krajeva bivše države ali i inozemstva. | Prihvaća se | Tekst prilagođen s dodatnim pojašnjenjima prava pripadnika talijanske nacionalne manjine. |
| OPĆENITI KOMENTAR | Predlažem izrađivaču Plana da u uvodnom dijelu gdje navodi skraćenice proširi i na „OZNAKE dokumenata”  ( ISPGP, 2018; SRGP 2010; IZSIŽ, 2020; RURH, 2021)  Jer PLAN RAZVOJA GRADA PULA-POLA nije isključivo za upravne „ZNALCE”. | Pojašnjeno | Prilikom citiranja dokumenata korišteni su akronimi kako se tekstualni dio ne bi opterećivao dugim nazivima. Slijedeći akronime, literatura na koju se odnosi pojedini navod, može se pronaći u poglavlju 13. Popis literature i izvora, gdje je uz pune nazive dokumenata, naveden i akronim koji se koristio prilikom citiranja u tekstu. |
| 3.2. Društvo | Prijedlog za dopunu teksta koji se odnosi na osobe s invaliditetom...(citat)  „ Za osobe oštećenog sluha U NASELJIMA (poželjno bi bilo napisati ... u pojedinim područjima Grada) nema TUMAČA ZNAKOVNOG JEZIKA,..... a za osobe s oštećenjima vida ne postoji ZVUČNA SIGNALIZACIJA.”  Ta se problematika ne smije prepustiti samo udrugama...to je zadatak Gradske uprave | Prihvaća se | Tekst prilagođen. Potreba za daljnjom prilagodbom infrastrukture osobama s invaliditetom prepoznata je prilikom pregleda razvojnih izazova i potencijala te su aktivnosti usmjerene na unaprjeđenje infrastrukture horizontalno implementirane u strateški okvir, u okviru više razvojnih mjera i posebnih ciljeva. |
| 3.2. Društvo | Primjedba i prijedlog  - „Potrebno je poticati i razvoj kulturnih i društvenih programa u manjim lokalnim zajednicama...  Ovakva formulacija nejasna je i nerazumljiva......  Postaje jasnija kad se primjene odredbe Statuta našeg Grada i to članak 82., 83., 93., 94. I 95. - poglavlje X. MJESNA SAMOUPRAVA.  Iz samoupravne prakse mogu svjedočiti da se u MO Stari Grad, MO Stoja, MO Gregovica, MO Šijana i MO Veli Vrh godinama KONTINUIRANO radilo upravo to što su sudionici participativnih radionica istaknuli, a izrađivač Plana „ugradio” u tekst....  Nadležni resori (UO) u Gradu morali su, kao što i danas moraju, daleko više koordinirati međusobno svoj rad glede planiranja i rada s građanima koji žive, stanuju na pojedinim urbanistički, statutarno određenim dijelovima našeg Grada...jer iz Statuta Grada (citat) „ Mjesni odbori se osnivaju za pojedina naselja ili više međusobno povezanih manjih naselja ili dijelove naselja koji čine zasebnu razgraničenu cjelinu, na način i po postupku propisanom zakonom, ovim Statutom.”  I „ Programom rada utvrđuju se zadaci mjesnog odbora, osobito u pogledu vođenja brige o uređenju područja mjesnog odbora te vođenju brige o poboljšanju zadovoljavanja lokalnih potreba građana u oblasti zdravstva, socijalne skrbi, kulture, športa i drugih potreba od značaja za rad mjesnog odbora.  Statut GRADA PULA- POLA jasno DEFINIRA pojam „LOKALNE POTREBE GRAĐANA” i to u poglavlju mjesne samouprave!!!  UKOLIKO VAM PROPISI i metododologija zabranjuju da se u dokumentu PLAN RAZVOJA GRADA PULA-POLA koristi termin MJESNA SAMOUPRAVA, možda biste ipak mogli koristiti POJAM ...PODRUČJE GRADA (gradske četvrti, gradski turistički predio, prigradsko naselje, prigradski turistički predio).  Već na prvim stanicama Plana, svaki dobronamjerni građanima Grada Pula-Pola mora iz pročitanog teksta shvatiti da se planer bavi upravo njegovim gradom... | Prihvaća se | Komentar usvojen. U tekstu je prilagođena konstatacija: ,,Potrebno je poticati i razvoj kulturnih i društvenih programa na razini gradskih četvrti i mjesnih odbora, usmjeravajući se na mjesne potrebe građana.'' |
| 3.2. Društvo | - izgradnja spomen sobe o Pula Film Festivalu ......  NE!, NE! i NE! Zašto uporno UMANJUJEMO kulturne vrijednosti našeg Grada...NE Spomen soba već MUZEJ jer je Festival to zaslužio svoj MUZEJ, a zaslužili smo i mi stanovnici GRADA PULA-POLA!!!  Iskustvo sa spomen-sobama je u našem Gradu katastrofalan...  Najprije je Udruga za očuvanje spomena na istarske skladatelje kontinuirano komunicirala s dekanima Filozofskog fakulteta da je neoprostivo ponašanje njihovih djelatnika koji uporno imenuju Dvoranu Slavka Zlatića (u biti njegovu spomen-sobu) na Filozofskom fakultetu kao ...bibliteka...multimedijalna dvorana itd. ... do činjenice da smo već dvadeset godina očevici propadanja SPOMEN-SOBE ANTONIJA SMAREGLIE koja je nastala kao „nužno zlo” i nije opravdala svoje postojanje. Projekt uređenja manjeg muzeja u rodnoj kući Antonija Smareglie naručio je i platio naš Grad ali nažalost niti se jedna vlast u proteklom razdoblju nije upustila u revalorizaciju tog „projekta muzeja”.  Zgrada rodne kuće je iz venecijanskog razdoblja pa su inicijalna sredstva poklonjena iz Regije Veneto radi valorizacije venecijanske baštine. Naš Grad nije niti pokušao stupiti u vezu s Venecijom i započeti iznova nedovršen „PROJEKT SMAREGLINE KUĆE”! | Pojašnjeno | U navedenom odjeljku prikazani su prijedlozi koji su proizašli od strane sudionika participativnih radionica, uključenih u razvoj kulturnog sektora na području Grada. Unutar strateškog okvira, razvoj sadržaja vezanih uz Pula Film Festival, predviđa se kroz aktivnosti u sklopu mjere 1.2:  ,,1.2.1.6. Razvoj "Movie Hub"-a - klastera koji povezuje filmsku industriju, edukaciju i promociju, povezanu s tradicijom Pula Film Festivala  1.2.1.9. Podrška revitalizaciji Doma hrvatskih branitelja u „Palaču kulture“ (uz osiguravanje prostora za programe i sadržaje Pula Film Festivala i drugih važnih događanja)'' |
| 3.2. Društvo | - „Predlaže se projekt razvoja muzejske čuvaonice” ...  NIKAD POTREBNIJI PROJEKT U GRADU!  Požurimo se SAČUVATI svu građu koja predstavlja POVIJEST BRODOGRADNJE !  Iz bliske prošlosti...Gradska knjižnica i čitaonica je predlagala nadležnoj vlasti u Gradu (prije uređenja današnjih prostora knjižnice) OČUVATI za budući MUZEJ sve što se tada u zgradi nalazilo, a odnosilo se na pogon tiskare ( nakon što smo već bili LIKVIDIRALI Tiskaru „Otokar Keršovani”...u Općini Pula).  Tada nitko nije imao VIZIJU...razvitka TURIZMA u Gradu- kao jedine grane, jer je tada Grad imao ULJANIK kojeg danas više nema.  - kulturnom razvoju pridonijela bi i glazbena škola??? vjerojatno u zgradi koja je vlasništvo Glazbene škole I.M.Ronjogova ?!?  .....neshvatljiv je dio rečenice...”s mogućnošću transformacije u muzičku akademiju??? zar razmišljamo da u Gradu možemo osnovati još jednu muzičku akademiju??? | Prihvaća se | Tekst vezan uz kulturni razvoj prilagođen: ,,Kulturnom razvoju pridonio bi i razvoj infrastrukture za potrebe djelovanja glazbene škole s malom koncertnom dvoranom i studiom za snimanje.'' |
| 3.2. Društvo | citat iz Plana..„ Kulturna infrastruktura Grada Pula-Pola je sadržajno vrlo bogata zbog čega ima izrazito veliki potencijal za daljnji razvoj, no njen glavni NEDOSTATAK je manjak ulaganja, vrijednosne orijentacije i ljudskih resursa.  PREDLAŽEM osnivanje  RAZVOJNE AGENCIJE ZA KULTURU I TURIZAM GRADA PULE-POLA  Obrazloženje:  Već je prošlo 30-tak godina od ustroja našeg Grada, a nikako da shvatimo da nema POVRATKA u bivši sistem...  niti jedna bivša MJESNA ZAJEDNICA tadašnje OPĆINE PULA neće dragovoljno pristupiti, odnosno sjediniti se teritorijalno s našim Gradom.  Razvoj PULJŠTINE je vrlo bitan, pogotovo kad vidimo kojom se brzinom razvija centralni dio Istre. Primjera radi navodim Žminjštinu.  ALI naš Grad je naša briga!  Današnje općine – BIVŠE MJESNE ZAJEDNICE: Fažana / Fasana, Mudulin, Ližnjan / Lisignano, Marčana, Barban, Sv. Vinčenat i Grad Vodnjan- Dignano ...dokazale su da se znaju brinuti o svom razvoju, a njima već dvadesetak godina izuzetno pomažu istarske razvojne agencije sa sjedištem u našem Gradu.  Istaknula sam samo „manjak ulaganja” jer bi „ulaganje”moglo biti puno veće kad bismo SPOJILI financijske izvore iz TURIZMA sa KULTUROM.  RAZVOJNU AGENCIJU ZA KULTURU I TURIZAM Grad može osnovati ODMAH jer ima i uvjete i znanje i ljudske resurse i vrijednosne orijentacije.  Razmotriti u ovom mandatu, OSNIVANJE UO ZA KULTURU I TURIZAM ...po uzoru na mnoge mediteranske gradove koji pretežito žive od turizma i kulture i koji imaju upravo tako posloženu upravu.  Kulturna strategija Grada datira iz 2013., a tada je Grad već nosio naziv GRAD PULA-POLA!?  „Kulturni” problem prati nas u kontinuitetu već zadnjih dest godina: Osvrnuti ću se na prijedloge KULTURNJAKA učesnika participativnih radionica - dislokacija gradske knjižnice na više lokaliteta...hvalevrijedna inicijativa koju treba urediti sukladno propisima RH.  Međutim, knjižnica kao mjesto susreta (dodajem i termin SOCIALIZACIJE stanovništva pojedinog područja Grada) s ponudom obrazovnih, kulturnih zdravstvenih i dr. sadržaja bila bi SRCE pojedinog područja, koje čini svaki određeni Mjesni odbor u Gradu ...gdje građani ...stanuju i ostvaruju svoje potrebe i prava na kulturne, zdravstvene, sportske itd. Sadržaje Zakon o mjesnoj (regionalnoj) samoupravi, Statut našeg Grada i konačno Pravila pojedinog mjesnog odbora izričito navode s čime se sve „bave „ mjesni odbori.  Neprihvatljivo je da se ignorira činjenica kako svi građani, a ne samo oni organizirani u udruge i sl. kao što se u Planu prikazuje, imaju pravo i obvezu učestvovanja u razvoju svoga Grada u mjestu- na lokalitetu-području svog stanovanja...tkzv. termin „LOKALNO” kojeg se u u ovom Planu navodi isključivo!  Vratimo urbanistima i sociolozima „pravo” da identificiraju LOKACIJE u Gradu gdje će se razviti ti NOVI CENTRI za pojedino područje...pa provedimo konzultaciju s građanima pojedinih područja Grada.  Nekoć je taj začetak ostvaren na Verudi. Prostor MZ Verude je planski, tj. stručno „odabran” pa i ne čudi činjenica da je ta naša gradska Mjesna zajednica Veruda nagrađena na nivou Jugoslavije.  Ukoliko želimo uistinu PROMJENE, započnimo tamo gdje smo u razvoju stali. Na Verudi su dislocirane: Gradska knjižnica, apoteka, zdrvstvene ambulante, pošta, banka, vrtić i osnovna škola, uz zelenu tržnicu i nekoliko manjih trgovina  Urbanisti su tada u „Urbisu” planirali kako urediti jedno staro (uz vile iz Astrijskog razdoblja) i novo područje Grada. | Prihvaća se | Prijedlog usvojen, u tekstualni dio dodana je formulacija:  ,,Uzimajući u obzir vrijednosnu orijentaciju, istaknuta je i potreba za snažnijim institucionalnim povezivanjem turizma i kulture na razini Grada, po uzoru na brojne druge mediteranske gradove.''  Izrađivač nema utjecaj na formiranje razvojnih i upravnih tijela u Gradu, stoga nazivi predloženih tijela nisu uvršteni u Plan razvoja. |
| 3.2. Društvo | Tjedan sporta u Puli....i ....pitanje  Da li je to tjedan sporta za Puljštinu ili sada „moderniji hrvatski termin” za područje koji smo nekad zvali Puljština, a danas je Urbano područje Pula???  Ili je to još jednom pitanje : KOJI JE zvanični naziv GRADA??? | Pojašnjeno | Tjedan sporta u Puli službeni je naziv manifestacije koja se odvijala na području Grada Pule. Urbano područje Pula nije sinonim za Puljštinu, već je UP Pula definiran s ciljem provedbe mehanizma Integriranih teritorijalnih ulaganja, a time uključene JLS dobivaju priliku za korištenje EU sredstava iz navedenog mehanizma u financijskom razdoblju 2021.- 2027. godine. |
| 3.2. Društvo | „ Predlaže se također i otvaranje vrtića u Općoj bolnici Pula, kako bi se najmlađim pacijentima omogućila kvalitetna razina odgoja i sociolizacije.”  Predlažem da se ova informacija jasnije formulira. U bolnicama će se pacijenti sve kraće liječiti ...a iz ove se rečenice može zaključiti da će biti toliki broj bolesne djece da je nužno osnovati vrtić.  ...” i izgradnja jedne nove osnovne škole na području Grada”  U proteklih 30 godina u gradskoj četvrti Gregovica planirala se izgradnja osnovne škole i dječjeg vrtića...  urbanističke parcele su tada bile „društveno vlasništvo”...danas je vrlo upitno u čijem su vlasništvu...  a posebno je pitanje što nam danas „nude” urbanistički planovi za taj dio grada. | Pojašnjeno | Radi se o programu za djecu predškolske dobi koja zbog zdravstvenih teškoća ne mogu pohađati predškolske ustanove, a koja moraju boraviti na liječenju u bolnici. Ministarstvo znanosti i obrazovanja navodi kako se u programu za djecu s posebnim zdravstvenim potrebama ostvaruju se bitne zadaće, poput stvaranja pozitivnog socio-emocionalnog okruženja odnosno odgojne sredine koja zadovoljava dječje potrebe. |
| 3.2. Društvo | „Potrebno je poticati i informatičku naobrazbu starijeg stanovništva”  DA! Ali treba dodijeliti nepovratna sredstva starijem stanovništvu za nabavu informatičke opreme i omogući školovanje kako bi tu opremu znali koristiti.  U MJESNOJ SAMOUPRAVI, preciznije u MO Stoja ( kad je predsjednica bila Marija Langer) ODAVNO JE OPREMLJENA JEDNA PROSTORIJA KOMPJUTERIMA....Bio je to poklon tvornice CALUCEM.  Održavali su se tečajevi za zainteresirane građane!  Jasno to je bila samo EPIZODA u razvoju mjesne samouprave, većina je mjesnih odbora u to vrijeme organizirala fešte i nogometne turnire, a na području gradske četvrti BARAKE ( povijesne radničke četvrti)...građani su  se besplatno educirali ... | Prihvaća se | Tekst prilagođen sukladno komentaru: ''Potrebno je poticati i informatičku naobrazbu starijeg stanovništva na razini mjesnih odbora i gradskih četvrti, uz pružanje podrške u nabavi informatičke opreme.'' |
| 3.3. Gospodarstvo | 3.3.3.3. Poduzetnička potporna infrastruktura  završna rečenica...  „ Potrebno je poticati jačanje cirkularne ekonomije, ekonomije zajedništva i društveno odgovornog poslovanja”...samo OPĆENITA KONSTATACIJA  ....daje nam sliku stvarnog stanja u Gradu koji se može „pohvaliti” da  ..”na prostoru Grada Pule-Pola ne postoji nijedna poduzetnička zona”  ...ali...  „u funkciji su četiri poduzetničke potporne institucije:  - institucija Razvojna agencija Istarske županije – IDA...njeno je sjedište u Gradu ali njena se djelatnost se ne odnosi samo na naš Grad!!!  - Centar za istraživanje materijala Istarske županije METRIS ...sam naziv opisuje djelatnost sišućnog tima vrsnih stručnjaka ...  - Tehnološki inkubator  - Poduzetnički inkubator Izazov  Te su institucije sa sjedištem u Gradu ali se njihovo djelovanje ne odnosi samo na područje Grada. | Prihvaća se | Prijedlog usvojen te je u tekst dodana konstatacija: ,,Premda navedene institucije imaju sjedište u Gradu, njihovo se djelovanje odnosi i na prostor Puljštine te u slučaju IDA-e i na prostor cijele županije.'' |
| 3.3. Gospodarstvo | Nedvojbeno treba podržati stav  (citat) ...”da je u Puli potrebno poticanje poduzetništva na temelju tradicionalnih djelatnosti (KOJIH????) koje su se u njoj obavljale, poput brodogradnje, ali da je s druge strane potrebno i razvijati nove oblike poduzetništva (KOJIH???), temeljene na zelenoj tranziciji i održivom razvoju, a potencijal se vidi i u sektoru informacijske tehnolohije” na kojim lokacijama u Gradu ??? uvijek na „ostacima” nekadašnje „industrijske zone Šijana???  Ako se kojim čudom pojavi ozbiljan ulagač koji želi baš u našem Gradu razviti „X”INDUSTRIJU koja će zapošljavati lokalno stanovništvo i angažirati lokalna manja poduzeća...koju će se građevinsku parcelu ponuditi, na kojoj lokaciji i da li je u vlasništvu Grada???  Istaknula sam slijedeću konstataciju: IŽ i „Grad Pula-Pola zbog toga se mogu smatrati jednim od najrazvijenijih područja Hrvatske”  ...jedino što stanovnici u Gradu nisu toga svijesni zadnjih 30 godina...  od ...devastirajuće „privatizacije”pa do dašnjice kad u centru grada nema više ni stanovništva ni robe...  ..apartmanizacija ...  ...ugostiteljski objekti, jedan do drugoga  i trgovine -„turističe suvenirnice”...  Uistinu premalo za Grad i žitelje koji u njemu žive tijekom cijele godine  U PLANU RAZVOJA GRADA PULA-POLA nisam naišla na aktualnu sliku...u kojem su se dijelu Plana UKLJUČILI U IZRADU URBANI SOCIOLOZI???... | Pojašnjeno | Strateškim se okvirom daje podrška razvoju industrijske zone s ciljem podrške jačanju sektora industrije (aktivnost 4.1.1.9.), međutim Plan razvoja Grada kao strateški dokument ne definira namjene prostora, površina i zemljišta. Također, strateškim se okvirom definira razvoj poduzetništva na tradicionalnim djelatnostima (pr. razvoj inovativnih rješenja u sektoru brodogradnje - postepena specijalizacija brodogradilišta), ali i razvoj novih oblika poduzetništva (iz domene kulturno-kreativnih industrija, IT industrije).  Urbani sociolozi činili su dio tima izrađivača strategije. |
| 3.3. Gospodarstvo | 3.3.5. Prerađivačka industrija....  primjedba: izuzetno detaljno su obrađena određena poglavlja, ali u ovom segmentu – gospodarskom (primarnom za razvoj Grada) Plan treba doraditi, dopuniti... iznosim – citiram vaš tekst iz Plana u tezama  - „Industrijski sektor u Gradu Pula-Pola ima brojne potencijale za budući razvoj....KOJE?  - U tom smislu potrebno je poticati razvoj istraživanja i inovacija u industrijskoj proizvodnji...postoji Centar za istraživanje materijala I starske županije( s cc. 5 zaposlenika- informacija s wewba)  - Potrebno je poticati daljnji razvoj industrije u Puli??? kako bi se stvorila viša razina održivosti gospodarstva i otpornosti na krize, što se ne može ostvariti bez razvoja šireg spektra gospodarskih grana...KOJIH?  - Iako je Istarska županija područje s razvijenim turizmom,  „Grad Pula-Pola s poticanjem razvoja više industrijskih i uslužnih djelatnosti...KOJIH ???...može stvoriti stabilan okvir za vlastiti razvoj kao regionalni centar rada i usluga ...KOJIH???  te pozitivno utjecati na razvoj gospodarskog i društvenog okruženja cijele županije”....VRLO BOGATI FRAZEOLOŠKI VOKABULAR  Ako su uvaženi sudionici participativnih radinica „zaključili” (citiram) tekst..” da se u Puli treba nastaviti ulaganje u djelatnosti sekundarnog sektora (ne navodeći koje djelatnosti) , posebno uzimajući u obzir brodograditeljsku tradiciju te ostale prateće djelatnosti ( zar se misli i dalje na propalu brodogradnju?) koje mogu biti iskorištene za pametnu specializaciju Pule kao proizvodnog središta (ČEGA?) | Pojašnjeno | U razmatranom poglavlju dana je načelna smjernica za potrebom diverzifikacije gospodarstva kako bi se povećala njegova otpornost i održivost. Gospodarske grane koje se potiču u budućem razvoju Grada, detaljnije su prikazane u okviru mjera i aktivnosti posebnog cilja 4.1. Transformacija gospodarstva, gdje se primjerice navodi podrška poduzetništvu u kulturi, kulturnim i kreativnim industrijama te STEAM projektima, poticanje razvoja IT industrije, pružanje podrške razvoju inovativnih rješenja u sektoru brodogradnje - postepena specijalizacija brodogradilišta i sl. |
| 3.3. Gospodarstvo | I na kraju...”Moguće je razmotriti smještaj novih industrijskih zona i u istočnim rubnim ( ODAVNO TO VIŠE NISU) područjima Grada...vjerojatno se misli na ostatke bivše „industrijske zone”?!?  „Projekti revitalizacije industrijskih područja gdje je proizvodnja prestala.....mogu pozitivno utjecati na gospodarski razvoj.”  Možda je autor mislio o oživljavanju neke nove industrijske grane na lokaciji bivšeg BOJOPLASTA???  Evo male promemorija o lokacijama „industrijskog” Grada  - nasuprot „žute škole” desetljećima nema više tvornice lokota „Sergio Dobrić”  - u Ul. Marsovo polje više od 30 godina nema Idustrokema...danas je novu uređeno pošljunčano parkiralište  - u istoj ulici preko puta ista priča s PULSKOM MLEKAROM  - lokacija Siporeksaje već preko 30 godina privatna parcela  - Arenatrikotaža – zgrada i dalje zjapi prazna  - Istragradnja je odavno propala i na njenom mjestu imamo stambeno poslovnu zgradu U Marulićevoj ulici  - Tekop – na staroj lokaciji u Šijani je današnje Plodine  - Istarska tvornica cipela je prestala s radom pred cc. 40 godina  - Tiskara „Otokar Keršovani” – prestala je s radom pred cc. 30 godina (to je danas zgrada Gradske knjižnice i čitaonice i galerijski prostor  - Bojoplast -u današnjoj Medulinskoj 35, je preuzela tvrtka Ceste d.o.o. i dala ga na prodaju???  Zaključna konstatacija: Nigdje nije napisano razumljivim vokabularom što i ...kako će iz ekonomski i urbanistički devastiranog Grada „niknuti” nova realna ekonomija???  i na kojim lokacijama na ISTOKU Grada??? ... gotovo je nemoguće identificirati na priloženoj karti u Planu predviđene „obojene zone”...njih je uistinu premalo i naliče na leopardovu kožu. | Pojašnjeno | Pretpostavka u komentaru je točna, istaknuta se rečenica referira na ostatke bivše industrijske zone, što je pobliže i prikazano u opisu teksta, uz oživljavanje novih industrijskih grana. |
| 3.3. Gospodarstvo | Važnost ekološke poljoprivrede...u tekstu se navodi „Tranzicija na ekološku poljoprivredu financijski je zahtjevni postupak, ali usitnjenost zemljišta u Gradu..., koja je nedostatana za komercijalnu poljoprivredu, može se iskoristiti kao prednost u ekološkoj poljoprivredi te poticati korištenje dijela čestica za ekološki uzgoj..  ..... vjerojatno je stručnjak- autor teksta upoznat sa zadnjim naučnim saznanjima ???...  Sumnjan da će se itko potruditi da komentira taj dio PLANA.  U našem Gradu danas živi vrlo mali broj agromoma i prehrambenih tehnologa, stručnjaka u tom području. | Pojašnjeno | Usitnjenost posjeda predstavlja izazov za svaki oblik poljoprivredne proizvodnje, međutim, navedenim se htjela sugerirati veća isplativost ulaganja u ekološku poljoprivredu na malim poljoprivrednim površinama, u odnosu na komercijalnu. |
| 3.3. Gospodarstvo | 3.3.6.  Poželjno bi bilo barem u zagradi napisati prijevod na hrvatski jezik za riječ, tj. pojam „Storytelling”  Komentar na tekst...  „Tržnice su turistički atraktivna područja te je potrebno ulagati u njihovu revitalizaciju „...???  Nisam naišla na mjeru „revitalizacije tržnice”...  U narednoj rečenici ...razvoj manjih lokalnih tržnica koje bi bile dostupne u različitim dijelovima Grada...  Evo nam opet dragi PLANERI nedostatak informacija ...gdje su urbani sociolozi i urbanisti „locirali planski” nastajanje-nicanje tih manjih tržnica...NE LOKALNIH kao što se navodi opčenito, već konkretno za pojedine urbanističke cjeline koje nisu nastale slučajno!!!, već temeljem uvijek istog dokumenta..Statuta (grafički prilog) Grada s ucrtanim područjima!!!  LOKALNO opet zvuči nejasno, neprecizno, kao de se namjerno ne želi sagledati i značaj građanina- pojedinca koji živi na određenom području Grada.  Ako nam Grad predstavlja jedinicu lokalne samouprave, što čini u Gradu nižu LOKALNU cjelinu=MJESNU cjelinu??? | Prihvaća se | Prijedlog vezan za *storytelling* je usvojen. Revitalizacije tržnica predviđena je kroz aktivnost: 4.2.1.6. Obnova i modernizacija tržnica s inovativnim rješenjima koja potiču lokalne proizvođače. Prijedlog vezan uz promjenu termina ''lokalno'' u ''mjesno'' je usvojen. Razvoj novih tržnica je prijedlog dionika, nastao bez identifikacije lokacija za njihov razvoj u prostoru. |
| 3.3. Gospodarstvo | 3.3.6.2. Ribarstvo  „popularizacija ribarske baštine” jedina je mjera koju naš Grad može samostalno odraditi kroz svoju postojeću „mrežu”tj. Mjesnu samoupravu – mjesne odbore koji u svojim granicama imaju i priobalje.  Prošlo je već cc. 20-tak godina od formiranja prvih mjesnih odbora u Gradu. Na području MO Stoja započelo se odmah s „popularizacijim ribarske baštine”. Na inicijativu VMO pokrenuta je suradnja s udrugom „Delfin” i njeni su članovi u prostorima MO provodili „teoretsku” nastavu. VMO nabavilo je i školsku ploču, kao i određene materijale...udice, štapove i sl.  Nekoliko je godina, samo na bazi volontarizma članova te udruge, djelovala MALA ŠKOLA RIBOLOVA...  ....prošla vremena...odavno su sve političke opcije u Gradu zaključile da je „zadatak” VMO dovoljno samo zadržati na KOMUNALNOJ PROBLEMATICI i FEŠTAMA gdje se uglavnom potroši veći dio sredstava...taj trend se po inerciji i danas nastavlja...osim časnih izuzetaka...pojedinih mjesnih odbora  Prijedlog :  MO koji statutarno obuhvaćaju pojedina područja priobalja Grada Pula-Pola mogli bi u suradnji i u koordinaciji rada upravnih odjela Grada nastaviti s davno započetim aktivnostima „popularizacije ribarske baštine” na svojim područjima...  to bi bila svojevrsna sinergija : mjesne samouprave, osnovnih škola i eventualno starijih vrtičkih grupa s udugama Grada koje u svom programu imaju i tu sportsku aktivnost...  Značajnu ULOGU može se „dodijeliti” pulskim izviđačima?!?  MO Grada Pula-Pola imaju uređene gradske prostore i mogli bi biti uključeni:  MO Štinja i OŠ Veli Vrh; MO Veli Vrh i OŠ Veli Vrh; MO Arena i OŠ Tone Peruško kao i susjedni MO Šijana i OŠ Šijana; MO Stari Grad i OŠ Centar, kao i MO Monte Zaro i OŠ Monte Zaro; MO Sv. Polikarp-Sisplac i OŠ Stoja; MO Stoja i OŠ Stoja; MO Veruda i OŠ Veruda; MO Nova Veruda i MO Vidikovac i OŠ Vidikovac.  Sistematičnom edukacijom novih, mladih sugrađana, o urbanim vrijednostima našega Grada i ZANEMARENE KULTURE ribarenja, mediteranske ishrane ... imamo nade da ovaj Plan razvoja u tom segmentu u nekoj bližoj budućnost doživi „preporod”...  ...u srednjovjekovnom Statutu Grada nalazimo i cjenik riba u tadašnjem Gradu...najskupla je bila riba SALPA, a u ovom dokumentu tj. PLANU ista se niti ne navodi u popisu riba koji je netko nadležan dostavio izrađivaču Plana. Puležani je i danas kupuju u ribarnici...  U potrazi za hrvatskim imenom ribe SALPA pronašla sam na webu diplomski rad studentice Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli...i „otkrila” da mi uistinu imamo ribu s tim nazivom u našem akvatoriju i danas....ali je u ovom Planu nema!!! | Prihvaća se | Komentar usvojen. U tekst odlomka dodana je rečenica: ''Popularizacija ribarske baštine može se odvijati kroz ''mrežu'' mjesnih odbora unutar čijih se granica nalazi i priobalna zona, uz sinergiju s obrazovnim ustanovama na području grada – školama i vrtićima, sistematičnom edukacijom novih, mladih sugrađana, o zanemarenoj kulturi ribarenja te mediteranske ishrane.'' |
| 3.4. Urbano okruženje | Str. 62. (Sl.29. Mjerne postaje kakvoće mora za kupanje)  Gotovo je nemoguće pročitati nazive na priloženoj karti – grafičkom prilogu.  U interesu današnjih i budućih stanovnika našeg Grada navedite službene nazive tih lokacija.  Hvalevrijedno bilo bi upoznavanje s nekim NEPOZNATIM NAZIVIMA...vjerojatno „toponimima” koje većina stanovništva u Gradu ne poznaje  npr. pulska luka nalazi u uvali VELA DRAGA, a područje od Musila / Muzila do Verudelle „zove” ZALJEV BRANKORAS”...nazivi koji se mogu pročitati na priloženoj karti.  Koje je njihovo podrijeklo? Tko se tom problematikom danas bavi u Gradu?...  Izrađujemo PLAN RAZVOJA GRADA PULA-POLA ...glavna „okosnica” će nažalost i u narednom planskom razdoblju biti TURIZAM, a ne poznajemo niti TERITORIJ koji moramo „prodati” turistima. | Prihvaća se | Prijedlog usvojen te su u fusnoti navedene lokacije na kojima se vrši mjerenje kakvoće mora u Puli. Kao podloga grafičkog prikaza korištena je topografska karta (TK100) koje su se izrađivale u razdoblju od 1980. do 1984. godine, otkad datiraju i nazivi, odnosno toponimi na karti. |
| 3.4. Urbano okruženje | Primjedbe  Park-šuma Šijana proglašena je 1964. g., ...a nalazi se sjeveroistočno od centra Pule”  Obzirom da danas živimo u Gradu Pula-Pola, a ne u Općini Pula, bilo bi poželjno sukladno Statutu našeg Grada da OZNAČIMO i u PLANU RAZVOJA GRADA PULA-POLA tu lokaciju kao P.N. (prigradsko naselje) Kaiservald...jer nam samo na taj način STATUT ( njegov tekstualni i grafički dio) postaju ŽIVO SLOVO i STVARNOST koju svaki građanin u ovom Gradu ima pravo upoznati i koristiti.  Službene gradske i županijske institucije i pojedinci sistematski IGNORIRAJU ove odredbe STATUTA...svjedočila sam da je tome tako tijekom mog radnog vijeka.  Pok. dr.sc. Attilio Krizmanić bio je vrlo jasan kad se izjašnjavao u „ignorantskom stavu” politike i Palače po pitanju upoznavanja „grafičkog priloga, tj karte s ucrtanim urbanističkim područjima” Statuta Grada Pula-Pola.  MOŽDA JE DOŠLO VRIJEME NEKIH NOVIH ČIMBENIKA KOJI ĆE HTJETI I ZNATI PROČITATI ... STATUT ..NAŠEG GRADA.  Na temu Stradarija našeg Grada, stranica 245 istog...vezano za naziv...MORNARIČKI PARK...u Stradariju i Statutu Grada imamo naziv MORNARIČKI TRG,  a spomenik parkovne arhitekture je parkovna površina bivšeg Botaničkog parka.!!!, kojeg mi i dalje nazivamo samo MORNARIČKI PARK jer je naziv drag svima, ...predstavlja „ostavštinu” bivših država ...(Parco della Regia Marina; Trg Jugoslavenske mornarice...Mornarički trg..  ...Mornarički park” je naziv koji se koristio prije donašanja današnjeg Statuta Grada. Na današnjem MORNARIČKOM TRGU nalazi se spomenik parkovne arhitekture- bivši Botanički park koji datira iz 1863., a kojeg mi nazivamo Mornarički park.  ...U MO Sv. Sv. Polikarp-Sisplac nalazi se i navedeni MORNARIČKI TRG s kućnim brojevima 1, 2, 3, 4 i 4A.  Želimo li samo vratiti „urbanitet” Gradu, potrebno je uvesti jedno osnovno pravilo...svatko tko se zaposli u Gradu mora poznavati područja koje ovaj naš Grad obuhvaća...tj. kartu-grafičkog priloga Statuta Grada.  Pred dvadesetak godina, samo je jedna iskusna referentica započela sa kartografsim sređivanjem pojedinih područja grada u svom kompjuteru u Gradu...iz Palače joj je tada poručeno da je nepotrebno urediti Grad sukladno Statutu...i naša je sugrađanka odlučila da joj više nije mjesto u Gradu...imala je dugogodišnje iskustvo rada u Općini Pula, aktivirala se samoinicijativno kad smo započeli s osnivanjem mjesnih odbora, ali političari su bili ...jači...po sistemu što je više nereda i nepoznavanja činjenicčnog stanja u prostoru, lakše se „izboriti” za određene „bitne promjene u prostoru”...  str. 65.  „zapadna obala uvale Veruda (Sl.33)...  podsjećam da u članku 8. Statuta Grad „promiče zaštitu izvornih toponima”, stoga predlažem da se IZRAĐIVAČ PLANA upozna s našim izvornim toponimima ( grafička karta Stradarija – A. Krizmanić) za navedeno područje. | Prihvaća se | Prijedlog usvojen. |
| 3.4. Urbano okruženje | PRIJEDLOZI-PRIMJEDBE za str. 73. i 72.  Ističem samo jednu mjeru zaštite Istromletačkog narječja koja je propisana pravnim aktima RH: „promicati funkciju i značaj dobra u društvu, te uključiti zaštitu dobra u planirane razvojne programe.”  Ovaj PLAN RAZVOJA GRADA PULA-POLA biti će prvi dokument s kojem će se ZAPOČETI sa zaštitom tog „kulturnog dobra” upisanog u Registar kulturnih dobara Republike Hrvatske – Lista zaštićenih kulturnih dobara pod brojem Z- 7470 i to NADAM SE dopunom teksta na stranici 73 PLANA RAZVOJA GRADA PULA-POLA.  str. 69.  Predlažem da se u zagradi navede i hrvatski naziv ribe KINGFISH (?) i endemske vrste Sphaeromides virei virei (Jadranska orijaška vodenbabura) | Prihvaća se | Prijedlog usvojen. |
| 3.4. Urbano okruženje | Vrlo je bitno istaknuti OBVEZU našeg Grada Pula-Pola da DOPUNI svoju evidenciju glede Istromletačkog narječja koji je upisan u Registar kulturnih dobara Republike Hrvatske – Listu zaštićenih kulturnih dobara pod brojem Z- 7470 te započne provoditi sustav mjera zaštite, predviđeno za to kulturno dobro.  U Statutu Grada Pula-Pola , poglavlje II. OBILJEŽJA GRADA PULE, članak 8. istaknuto je (citiram)  „Grad Pula njeguje i promiče zaštitu izvornih toponima i očuvanje lokalnog narječja – čakavštine kroz zavičajnu nastavu i druge sadržaje.”  Istromletački, odnosno Istrovenetski je materinji jezik domicilnog stanovništva u našem Gradu, koji je sada u RH zaštićeno kulturno dobro pa bi bilo vrijedno preformulirati članak 8. Statuta Grada Pula-Pola.  Profesor na Sveučilištu Jurja Dobrile pok. dr. sc. Vukušić, (koji je lektorirao Stradarij Grada ) rekao je da bi izraz „očuvanje istarskih idioma” bio kvalitetniji od izraza”lokalno narječje”, ali to je bilo početkom 90-tih godina prošlog stoljeća, Istromletački nije bio „zaštičeno kulturno dobro” Republike Hrvatske!!! | Prihvaća se djelomično | Izrađivač dokumenta nema utjecaj na uređenje Statuta Grada Pula-Pola, međutim u Planu razvoja naveden je sustav mjera zaštite Istromletačkog narječja. |
| 3.4. Urbano okruženje | str. 72. i 73.  Primjedbe na poglavlje  NEMATERIJALNA BAŠTINA  (citat)„ Prema Registru ( 2021) na području Grada Pula-Pola registrirano je 1 kulturno dobro...obred slavljena Tripundanske svečanosti i kola sv. Tripuna – tradicije bokeljskih Hrvata u Hrvatskoj ...Bokelji u Hrvatskoj danas čine zajednicu organiziranu u bratovštine koje su ujedinjene u „Hrvatsku bratovštinu Bokeljska mornarica 809”, a jedno od njihovih središta nalazi se u Puli. .....Saživjelost bokeljske baštine s kulturnom baštinom područja Grada Pula-Pola dodatno dokazuje multikulturalizam kao vrijednu dimenziju i obilježje grada koji čini prostor Pule jedinstvenim.”  U daljnjem tekstu navode se ostala kulturna dobra karakteristična za šire područje IŽ i RH. ...”izvedbena umjetnost dvoglasja tijesnih intervala Istre i Hrvatskog primorja, izvedbena umjetnost klapskog pjevanja, ( moja opaska: u našem Gradu Milotti je prvi komponirao klapske pjesme za Medulinsku klapu 60-tih godina prošlog stoljeća...toliko o gradskoj tradiciji klapskog pjevana ), znanje tradicijske ribolovne vještine, običaja i vjerovanja na Jadranu te znanje umijeća suhozidne gradnje.”  U nastavku iznosim činjenice koje svojim sadržajem govore same o svom značaju, a posebno za Grad Pula-Pola    Ministarstvo kulture i medija RH – Uprava za zaštitu kulturne bštine donijela je RJEŠENJE (Klasa:UP/I-612-08/21-06/0113; URBROJ: 532-06-02-02/1-21-1 od 17. rujna 2021., na temelju članka 12. stavka 1. Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara i članka 20. stavka 1. i 2. Pravilnika o obliku, sadržaju i načinu vođenja Registra kulturnih dobara Rebublike Hrvatske, kojim se:  1. Utvrđuje da Istromletačko narječje ima svojstvo nematerijalnog kulturnog dobra u smislu članka 9. stavka 1. alineje 1. Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara.  2. Za kulturno dobro iz točke 1. ovoga Rješenja utvrđuje se sljedeći sustav mjera zaštite:  - osigurati dostupnost dobra javnosti;  - poticati prenošenje i njegovanje kulturnog dobra u izvornoj sredini;  - poticati sudjelovanje pojedinaca, grupa i zajednice koje baštine dobro u identificiranju, definiranju, izvođenju i prenošenju dobra;  - popularizirati i promovirati kulturno dobro održavanjem stručnih skupova, putem elektroničkih medija, audio i video zapisa i na drugi način;  - osigurati održivost dobra kroz edukaciju, identificiranje, dokumentiranje, znanstveno istraživanje, očuvanje, zaštitu, promicanje, povećanje vrijednosti, mogućnost prenošenja tradicije nasljednicima putem formalnog i neformalnog obrazovanja, te revitalizaciju napuštenih segmenata dobra;  - educirati stručni kadar za prenošenje znanja i vještina putem seminara, radionica, formalnog i neformalnog obrazovanja;  -nastaviti sa istraživanjem dobra, primjerenim dokumentiranjem u svim vidovima i načinima suvremenog bilježenja te stručnim i znanstvenim vrednovanjem;  - promicati funkciju i značaj dobra u društvu, te uključiti zaštitu dobra u planirane razvojne programe;  - popularizirati i promovirati nematerijalno kulturno dobro te time nastojati ojačati svijest da je riječ o jedinstvenom blagu koje na lokalnoj i nacionalnoj razini osigurava kulturnu raznolikost te provoditi mjere zaštite kako bi se izbjegla opasnost od nestajanja, uništenja ili pretjerane komercijalizacije kulturnog dobra;  - potaknuti izradu zavičajnog rječnika i gramatike;  - uključiti njegovanje materinskog govora u nastavne planove i programe osnovnoškolskog i srednjoškolskog obrazovanja;  - nositelj dobra dužan je provoditi mjere zaštite radi njegova očuvanja, sukladno Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara i svim propisima koji se odnose na kulturna dobra, pridržavajući se njegove povijesno-tradicijske matrice i pojavnosti.  3. Nositelji su sve pravne i fizičke osobe evidentirane na Popisu nositelja koji je sastavni dio ovoga Rješenja. O svim promjenama nositelj nadležno tijelo je dužno obavijestiti Stručno povjerenstvo za utvrđivanje svojstva kulturnoga dobra, koje će sukladno izmjenama revidirati Popis nositelja.  4. Na navedeno nematerijalno kulturno dobro iz točke 1. izreke ovoga Rješenja primjenjuje se Zakon o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara i svi propisi koji se odnose na kulturna dobra.  5. Predmetno kulturno dobro upisat će se u Registar kulturnih dobara Republike Hrvatske – Listu zaštićenih kulturnih dobara pod brojem Z- 7470.  6. Žalba ne odgađa izvršenje ovoga Rješenja.  Obrazloženje:  Istromletačko narječje obuhvaća italoromanske govore mletačkog tipa u hrvatskoj i slovenskoj Istri te u manjem dijelu Istre koji se danas nalazi u granicama Republike Italije.  Ono predstavlja materinski ili prvi jezik najvećega dijela pripadnika talijanske nacionalne manjine u Republici Hrvatskoj. Ono se može definirati kao skup mletačkih govora kojima se govori u Istri. Istromletačko narječje pripada talijanskome kulturnom krugu, ali i specifičnom višejezičnom i višekulturnom jadranskom kulturnom krugu.  U smislu klasifikacije kulturnih dobara, unutar nematerijalne baštine, pripada u kategoriju usmena predaja, izričaji i govori.  Istromletačko je narječje u granicama Republike Hrvatske jezik svakodnevnoga sporazumijevanja u Istarskoj županiji, i to na području gradova Buje/Buie, Novigrad / Cittanova, Poreč / Parenzo, Pula / Pola i Umag / Umago te općina Brtonigla/ Verteneglio, Grožnjan / Grisignana, Oprtalj / Portole, Tar-Vabriga / Torre-Abrega i Višnjan / Visignano.  U obuhvat područja na kojem se koristi istromletački mogu se uključiti područja gradova Rovinj / Rovigno i Vodnjan / Dignano te općina Bale / Valle, Fažana / Fasana i Ližnjan / Lisignano ( na čijem se području nalazi Šišan).  Nadalje, nezanemariv broj govornika istromletačkog nalazi se na području općina Funtana / Fontana, Kanfanar, Kaštelir- Labinci / Castelliere – S. Domenica, Medulin, Motovun / Montona, Vižinada / Visinada i Vrsar / Orsera.  Mletački govori u Istri, za razliku od istroromanskih (istriotskih) govora, nisu plod neprekinuta razvoja lokalne latinštine. Ondje su se učvrstili zahvaljujući teritorijalnoj ekspanziji Mletačke Republike, koja je u drugoj polovici XIV. st. definitivno ovladala istarskim obalnim gradovima, te kolonizaciji kugom i malarijom opustošena prostora zapadne Istre. Mletački se tako širi područjima koja su izvorno pripadala govorima istraromanskog i furlanskog tipa.  U razdoblju od XV. Do XIX st. mletački je postao dominantan jezik zapadnoistarske obale i priobalja, iako je u istome razdoblju dio toga prostora temeljito kroatiziran doseljavanjem iz Dalmacije. Podaci austrijskog popisa o govornicima talijanskoga jezika kao Verkehrssprache, koji u pojedinim gradovima i općinama na zapadu Istre prelaze 90% stanovništva, kriju zapravo govornike mletačkog.  U razdoblju između dvaju svjetskih ratova, obilježenom ukidanjem hrvatskih institucija te suzbijanjem javne upotrebe slavenskih varijeteta, vrijednost mletačkog kao sredstva svakodnevne usmene komunikacije svakako je porasla. Do dramatična pada broja govornika mletačkog dolazi s egzodusom istarskih Talijana, ponajviše u razdoblju od 1945. do 1954. godine. U posljednjem se stoljeću broj govornika znatno smanjio.  Sve do početka XX. st. mletački se u Istri prenosio isključivo usmenim putem, a književna aktivnost intenzivnije se razvija istom 60-tih godina XX. st. Od XIX. st. primjetan je utjecaj trščanskog mletačkog govora na mletačke govore u Istri i Kvarneru, ali i u Dalmaciji, što je za posljedicu imalo gubitak niza izvornih dijalektalnih obilježja.  Udio mletačkih posuđenica u tradicionalnom leksiku čakavskog govora znatan je.  Uz književnu aktivnost, poznavanju mletačkog u Istri i na Kvarneru doprinose leksikografska i dijalektološka djela, no još smo uvijek uskraćeni za iscrpan opis tih mletačkih govora. Javna vidljivost istromletačkog postiže se, osim spomenutim publikacijama, manifestacijom Festival dell'istroveneto koju organizira Talijanska unja u suradnji s Istarskom županijom.  Povjerenstvo za nematerijalnu kulturnu baštinu Ministarstva kulture na sjednici održanoj 10. rujna 2020. godine ocjenilo je da Istromletačko narječje ima svojstvo kulturnog dobra kako to definira Zakon o zaštiti i očuvanju kulturne baštine u članku 9. stavku 1. alineji 1.  Na osnovi predočene dokumentacije i iznesenih činjenica, a prema preporuci Povjerenstva za nematerijalnu kulturnu baštinu,  Stručno povjerenstvo za utvrđivanje svojstva kulturnog dobra na sjednici održanoj 17. rujna 2021. godine utvrdilo je da Istromletačko narječje ima svojstvo kulturnog dobra.  Donošenjem ovog Rješenja, sukladno članku 12. stavku 1. Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara na predmetno dobro primjenjuju se citirani Zakon, kao i svi drugi propisi koji se odnose na kulturna dobra.  Sukladno članku 12. stavka 4. istoga Zakona, točkom 5. izreke ovoga Rješenja, određena je obveza upisa predmetnog dobra u Registar kulturnih dobara Republike Hrvatske – Listu zaštićenih kulturnih dobara.  Sukladno članku 12. stavku 5. Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara, žalba protiv ovoga Rješenja ne odgađa njegovo izvršenje.  Ovo Rješenje dostavljeno je na adresu:  - Fakulteta za interdisciplinarne, talijanske i kulturološke studije / Facoltà di Studi Interdisciplinari, Italiani e Culturali – Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli, Zagrebačka 30, 52100Pula(Pola) i Grad Pula-Pola, Forum 1, 52100 Pula UO te na adresu Unione Italiana- Talijanska unija, Uljarska 1/IV, 51000 Rijeka UO  i još 17 subjetaka. | Prihvaća se | U tekstualnom dijelu poglavlja navedeno je kako Istromletačko narječje ima svojstvo nematerijalnog kulturnog dobra te su pobliže prikazana njegova obilježja. Također su sažeto prikazane i mjere zaštite koje je potrebno provoditi s ciljem očuvanja i baštinjenja kulturnog dobra. |
| 3.4. Urbano okruženje | Str. 73.  Prostorni plan uređenja Grada Pule...Generalni urbanistički plan Grada Pule  Strategija razvoja kulture Grada Pule (SRKGP, 2014)  Bilo bi poželjno u uvodnim napomenama ovog PLANA RAZVOJA GRADA PULA-POLA protumačiti jednostavnim riječnikom (koji će razumijeti prosječno obrazovani građanin našeg Grada) koje je UISTINU ime njegovog Grada.  Obzirom da (citiram) „ Grad Pula-Pola je jedinica lokalne samouprave koja je ustrojena temeljem odredbi zakona kojim se utvrđuje područno ustrojstvo RH ( određeno poručje Grada, naziv i sjedište, način utvrđivanja i promjena granica Grad, postupak za promjenu područnog ustrojstva). Grad je osnovan Zakonom o područjima županija, gradova i općina u Republici Hrvatskoj ( Narodne novine RH br. 86/06, 125/06, 16/07, 95/08, 46/10, 145/10, 37, 13, 44/13, 45/13 i 110/15).”  Nameće se pitanje kako je moguće da se izrađivaču PLANA RAZVOJA GRADA PULA-POLA nije pojasnilo zašto se mogu istovremeno koristiti dva imena:  GRAD PULA i GRAD PULA-POLA  Neupućenoj osobi, (a ja to nisam), ovakva SLIKA s dvojakim nazivom našega GRADA djeluje zbunjujuće, stoga predlažem da se barem u uvodnom dijelu objasni zašto smo  na pr. u Gradu 2014. godine donijeli  Strategiju razvoja kulture Grada Pule (SRKGP, 2014)  Poznato je da je Grad od 2006. jedinica lokalne samouprave Grad Pula-Pola ????!!!!  ili npr.  Generalni urbanistički plan Grada Pule ( GUP Grada Pule, 2021). | Pojašnjeno | U uvodnom je dijelu dodana fusnota u kojoj se tumači kako je službeni naziv Grada Pula-Pola definiran predmetnim Zakonom o područjima županija, gradova i općina u Republici Hrvatskoj (NN 86/06, 125/06, 16/07, 95/08, 46/10, 145/10, 37/13, 44/13, 45/13, 110/15). U nazivima spomenutih dokumenata korišten je skraćeni naziv Grada. |
| 3.4. Urbano okruženje | Na Sl. 38. prikazane su potencijalne lokacije za planiranje i uređenje urbanih vrtova u Gradu Pula-Pola.  Obradovala me informacija da je dugogodišnji rad entuzijasta, naših sugrađana, dobio zaslužen VIZIBILITET.  Moj komentar....  Ukoliko ih ne budemo mogli identificirati u novim tj. izmjenjenim urbanističkim planovima, ova će slika ostati samo „mrtvo slovo na papiru”! | Prihvaća se | Inicijativa je prepoznata i podržana, a predložene lokacije predstavljaju mjesta za koje je prepoznat potencijal i mogućnost uređenja urbanih vrtova. |
| 3.4. Urbano okruženje | Osvrt na tekst „ Vojarna Vladimir Gortan nalazi se sjeveroistočno od centra grada, uz autobusni kolodvor. Sagrađena je kao škola na hrvatskom jeziku, a od Drugog svjetskog rata do 1991., g. kada je predana lokalnim vlastima, bila je sjedište 5. pukovnije teškog topništva Fabio Filzi”.  Ovaj „isječak” dovoljno govori o KVALITETI MATERIJALA koji se u pojedinim segmentima ovog PLANA RAZVOJA GRADA PULA-POLA koristio...  Nije GRIJEH ne poznavati POVIJEST GRADA PULE-POLA, već je NEOPROSTIVO da se u našem Gradu ... istaknut ću samo začetnika studija povijesti na Filozofskom fakultetu u Gradu, uvaženog akademika MIROSLAVA BERTOŠU koji je od prvog dana tijesno surađivao s dr. sc. Attiliom Krizmanićem na izradi STRADARIJA našeg Grada,  tako površno prenose „poluinformacije” odnosno”krivo prepisane”, stoga NEISTINITE informacije.    Provjerite na dostupnim web portalima u koju je svrhu Austrija sazidala navedenu zgradu, ex vojarna Vladimir Gortan  ili zamolite udrugu Istarsko povijesno društvo da vam dostavi ispravne podatke o zgradi.  U Austrijskim arhivu može se sve pronaći, a to je poznato i djelatnicima Povijesnog i pomorskog muzeja u Puli.  ...”sagrađena je kao škola na hrvatskom jeziku”???  U austrijsko doba u našem gradu je uistinu sazidana PRVA ŠKOLA NA HRVATSKOM JEZIKU. Danas je to povijesno zdanje u VLASNIŠTVU našeg GRADA.  Lokacija te PRVE HRVATSKE ŠKOLE koje je započela s radom 1898.g.,  ( koju je dobrovoljnim prilozima izgradila Družba sv. Čirila i Meetoda za Istru), poznata je većini urbanog stanovništva...to je oronula zgrada u Radničkoj ulici koja čeka...svoju NAMJENU???!!!???  drugi neistiniti dio iste rečenice  „ a od Drugog svjetskog rata do 1991. g., kada je predana lokalnim vlastima, bila je sjedište pukovnije teškog topništva Fabio Filzi.”  Prevedenim „jezikom”ne na kraju II svjetskog rata, već od 1947. (tada je naš Grad pripojen ostatku Istre i Hrvatske), zgrada je kao vojni objekt bila u funkciji do 1991. kad je predana lokalnim vlastima.  ...i „biser” imamo na kraju rečenice..”bila je sjedište 5. pukovnije teškog topništva Fabio Filzi”...da ...ali nije jasno kada...  PULEŽANI znaju da je to bilo „U VRIJEME, kraljevine ITALIJE”!  Fabio Filzi (Pazin, 1884. – Trento 1916.) talijanski iredentist iz Hrvatske, talijanski nacionalni junak.  Predlažem IZRAĐIVAČU PLANA da još jednom PROVJERI svoje IZVORE podataka. | Prihvaća se | Tekst je prilagođen te su uklonjeni podaci na čiju se upitnu povijesnu ispravnost uputilo komentarom. |
| 3.4. Urbano okruženje | Str. 76  Primjedbe na tekst NAZIV i LOKACIJA  Tabela 36. Brownfield područja na prostoru Grada Pula-Pola  „Muzil” se u pročišćenom tekstu Statuta Grada Pule-Pola od 2009 do danas navodi kao MUSIL, Musilska ulica- u stradariju Grada. „Muzil” je kao krivo ispisani toponim ostavština bivše države!  LOKACIJA zgrada bivše vojarne Vladimir Gortan je na adresi Trg I istarske brigade...  LOKACIJA „Mornarička bolnica” je na adresi Negrijeva ulica br. 6  Statut Grada Pula-Pola i na području gradske četvrti Sveti Polikarp  LOKACIJA „DC Rojc” je na adresi Gajeva ulica 3  Statut Grada Pula-Pola- na području gradske četvrti Montezaro  „Dionici su također spomenuli nepripremljenost planske dokumentacije za brownfield područja”...citiram  ” TE OSIGURATI PROMJENU VLASNIŠTVA DIJELA ZEMLJIŠTA S DRŽAVNOG U GRADSKO KAKO BI SE REVITALIZACIJA MOGLA PROVESTI” ...pa to je osnovna, polazna točka kod planiranja...čista imovinska slika pitanja koja ostaju bez odgovora u tekstu  nacrta PLANA RAZVOJA GRADA PULA-POLA...  Primjera radi navodim samo da je  „slučaj prijenosa vlasništva” za Mornaričku bolnicu...trajalo beskrajno dugo cc. 6 godina!!!  Moramo se samo nadati da IŽ neće prenijeti k.č. Mornaričke bolnice u vlasništvo Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli. Ukoliko se i to dogodi, ostajemo i bez tog vlasništva u našem Gradu i ...IŽ... vraća sve državi?!?  Tom logikom „čistog imovinskog stanja lokacije” naš Grad može REALNO pristupiti samo ITU mehanizmu s imovinom kojom raspolaže, a to je DC ROJC!! | Prihvaća se djelomično | U tekstualnom su dijelu dodane informacije kojima se navode lokacije brownfield lokaliteta. Plan razvoja Grada Pule predstavlja kratkoročni akt strateškog planiranja kojim se osigurava provedba posebnih strateških ciljeva nadređenih akata strateškog planiranja (Plan razvoja županije i Nacionalna razvojna strategija), samim time on ne predstavlja dokument prostornog planiranja te se njime ne definiraju namjene objekata u prostoru. U kontekstu ITU mehanizma, prihvatljive aktivnosti obuhvaćaju širi spektar intervencija od brownfield lokacija, kao i cijelo Urbano područje Pula, čime se ITU mehanizmu može pristupiti sa velikim brojem projekata koji su prihvatljivi sukladno definiranim područjima ulaganja. |
| 3.4. Urbano okruženje | Str. 90  „postoji isključivo aerodrom na vodi u području pomorske luke Pula”  Na Rivi je POSTOJAO „aerodrom na vodi” ...da li je riječ o toj lokaciji ili je lokacija sadašnjeg aerodroma na nekoj drugoj građanima nevidljivoj lokaciji ma području pomorske luke Pula??? | Prihvaća se | Tekst ispravljen te je navedeno kako predmetni aerodrom na vodi nije u funkciji. |
| 3.4. Urbano okruženje | str. 102  ZAKLADA TREN je najnovijeg datuma i nedovoljno poznata većini stanovnika potrebno je upotpuniti informaciju o toj zakladi u Gradu jer joj je sam naziv nedovoljna informacija, a na webu se još nije profilirala. | Prihvaća se | Komentar usvojen. |
| Popis skraćenica | str. 103  Ugraditi – dodati termin - SWOT analiza u POPIS SKRAĆENICA | Prihvaća se | Komentar usvojen. |
| 4. SWOT analiza | Str. 104  Društvena infrastruktura  - „Nedovoljna svijest stanovništva o sudjelovanju u kulturnim programima”...  je rezultat dugogodišnje RURALIZACIJE našeg Grada. Predlažem doradu iznesenog stava  Upravo su dionici u kulturi pozvani da SUDJELUJU U KULTURNIM PROGRAMIMA. Mi smo mali Grad i gotovo se svi poznajemo „de-vista”, barem oni koji su „konzumenti kulturnih programa”. „Manjak ulaganja u razvoj kulturne infrastrukture...” pratiti će nas još dugi niz godina jer bez realne ekonomije nema ni realne budućnosti za kulturnu infrastrukturu.. | Prihvaća se | U dijelu SWOT analize je proširena tvrdnja te je istaknuta nedovoljna vidljivost kulturnih programa. |
| 4. SWOT analiza | Slabosti  Stečaj Uljanika, najveće tvrtke u Gradu ne može biti „slabost”. SLABOST je ne postojanje industrije u Gradu osim malih privatnih tvrtki: tvornica cementa, tvornica stakla i brodogradilište Tehnomont je jedinošto nam je preostalo od industrije!!!  Formulacija” Teško konkuriranje brodogradnje na međunarodnom tržištu i prilagodba na suvremene trendove u gospodarstvu”  teza koja ne može ostati ovako zapisana u PLANU RAZVOJA GRADA PULA-POLA do 2030. jer je brodogradnja u Gradu u stečaju!!!...kadrova koji su bili zaposleni u Uljaniku više nema i mnogi su napustili Grad!!!  Može se prilagoditi samo tvrtka koja postoji, funkcionira i nije na izdisaju... | Prihvaća se djelomično | Tekst prilagođen, dodana je formulacija kako je ''Iznimno slaba zastupljenost industrije u Gradu izuzev malih privatnih tvrtki''. Formulacija ,,Stečaj Uljanika'' ostala je navedena kao slabost u tekstu s obzirom da je time došlo do gašenja najvećeg dijela brodogradnje na području Grada te otpuštanja velikog broja zaposlenih. |
| 4. SWOT analiza | str. 105  4.2. Gospodarstvo  Razvojni potencijali  Prednosti  Prerađivačka industrija: „Duga tradicija industrijske proizvodnje  osobito u sektoru brodogradnje ( strojevi za zavarivanje, proizvodnja brodskih motora, metaloprerađivačka i metalna oprema za brod)”- TO VIŠE NE MOŽE VIŠE BITI RAZVOJNI POTENCIJAL!!! | Prihvaća se | Komentar usvojen. |
| 4. SWOT analiza | str. 106.  Poslovno okruženje  Prerađivačka industrija  Uistinu je smjela konstatacija da...  „Projekti revitalizacije industrijskih područja gdje je proizvodnja prestala.....mogu pozitivno utjecati na gospodarski razvoj.”...  Možda je autor mislio na oživljavanje neke nove industrijske grane na lokaciji bivšeg BOJOPLASTA??? ili preostalog „vlasništva” lokacijje TESU u Šijani???  Mala promemorija o lokacijama nekadađnjeg „industrijskog” Grada  - nasuprot današnje tkzv. „žute škole” desetljećima nema više  *TVORNICE LOKOTA „Sergio Dobrić”*  - u Ul. Marsovo polje više od 30 godina nema *Idustrokema.*..danas je novu uređeno pošljunčano parkiralište, u istoj ulici preko odavno nema  *PULSKE MLJEKARE*  - lokacija *Siporeksa* je već preko 30 godina privatna parcela  - *Arenatrikotaža* – zgrada je dijelom rasprodana i nije u vlasništvu Grada  - *Istragradnja* je odavno propala i na njenom mjestu imamo stambeno poslovnu zgradu U Marulićevoj ulici  - *Tekop* – na staroj lokaciji u Šijani je današnje Plodine  - *Istarska tvornica cipela* je prestala s radom pred cc. 40 godina  - *Tiskara „Otokar Keršovani”* – prestala je s radom pred cc. 30 godina ( danas zgrada Gradske knjižnice i čitaonice i galerijski prostor)  - *Uljanik TESU Proizvodnja strojeva za zavarivanje* u Šijani ( je današnji Kaufland)...  - *Bojoplast* -u današnjoj Medulinskoj 35, je preuzela tvrtka Ceste d.o.o. i dala ga na prodaju??? | Pojašnjeno | Navedenom se konstatacijom podrazumijeva razvoj novih ili oživljavanje neke od industrijskih grana na području Grada Pule, na lokacijama koje su prethodno bile namijenjene industriji. |
|  | str.113.  Potencijal za razvoj „Social innovation Hub-a” prevesti na hrvatski jezik | Prihvaća se | Komentar usvojen. |
| 6. Strateški okvir | str. 114  2.1. „Zero-waste and circular society” poželjno bi bilo prevesti na hrvatski jezik | Prihvaća se | U opisu posebnog cilja naveden je prijevod naziva: ''Prevencija nastanka otpada i kružno društvo''. |
| 6. Strateški okvir | Str. 117  prevedite označenu riječ i” e-sharing” na hrvatski jezik | Prihvaća se | Dodano je pojašnjenje ''e-sharing'' sustava na hrvatskom jeziku (sustav dijeljenja vozila na električni pogon s ciljem postizanja održive mobilnosti). |
| 6. Strateški okvir | str. 119  Preformulirati rečenicu „ Dugu tradiciju u sektoru brodogradnje moguće je iskoristiti kao priliku za modernizaciju brodogradilišta te isto pretvoriti u inovativni prostor okarekteriziran kružnim procesima, zelenim načelima i industrijskim krajobrazom”...jer  Otok ULJANIK nema uvjete da se„ pretvori u inovativni prostor okarekteriziran kružnim procesima, zelenim načelima i industrijskim krajobrazom” .  OZNAČILA sam i naziv poluotoka „MUSIL”kojeg u tekstustalno nalazim kao MUZIL.  Predlažem da se barem naznači, zabilježi kako je naziv MUZIL preuzet iz razdoblja koje prethodi donađanje Statuta Grada, a da se u Statutu navodi za to određeno područje naziv MUSIL:  Predlažem da se naziv poluotoka ispravi. On datira iz razdoblja „ po Vuku- „piši kako govoriš”. MUSIL je toponim koji je i u Statutu Grada.  Prisjetila sam se povijesnog trenutka izdavanja domovnica ...kad su mi kolegice pronašle u kartoteci Matičnog ureda pod „slovo Š”upisanu obitelj mog supruga...tako su SPONZA bili upisani kao ŠPONZA!!!  Upoznata sam sa činjenicom da se na kartama koje smo dobili u nasljedstvo od JNA i bivše države, naziv poluotoka je uistinu „MUZIL”...jasno.. po Vuku...piši kako govoriš!  U člankom 8. Statuta Grada navedeno je: „Grad Pula njeguje i promiče zaštitu izvornih toponima... | Prihvaća se | Na str. 70 gdje se prvi puta spominje naziv ,,Muzil'' dodano je obrazloženje kako je ,,naziv Muzil preuzet iz razdoblja koje prethodi donašanju Statuta Grada (SN 07/09, 16/09, 12/11, 1/13, 2/18. pročišćeni tekst, 2/20 i 4/21), dok se u Statutu navodi za to određeno područje naziv Musil.'' |
| 6. Strateški okvir | Str.121  1. 1. 2. 3. Podrška udrugama i klubovima koji nude izvannastavne programe za učenike osnovnih i srednjih škola (uključujući sport, kulturu itd.)  Previsoko je rangirana ova aktivnost, vjerojatno zabunom izrađivača???!!!  Tebalo bi već sada u planu predvidjet i uskladiti te aktivnosti u osnovnim školama s novom planiranom reformom školstva??? | Pojašnjeno | Redoslijed pojedinih aktivnosti unutar strateškog okvira ne upućuju na njihovu važnost u provedbi. |
| 6. Strateški okvir | Koliko ćemo godina još samo na papiru čitati o tom PROJEKTU SMAREGLIA??  1.2.1.6. Razvoj „Movie Hub”- a (POŽELJNI BI BIO PRIJEVOD NA HRVATSKI JEZIK!) klastera koji povezuje filmsku industriju, edukaciju i promociju, povezanu s tradicijom Pula Film Festivala. | Pojašnjeno | U nastavku aktivnosti dano je obrazloženje, odnosno prijevod termina na hrvatski jezik. |
| 6. Strateški okvir | 1.2.1.11. Podrška revitalizaciji spomen sobe posvećene Antoniju Smaregli s funkcijom muzeja...  PREDLAŽEM novu formulaciju :  „Podrška realizaciji Kuće Antonija Smareglie s funkcijom muzeja (po uzoru na kuću Beethovena u Baden-Badenu ili Beču. )  Podsjećam da je naš sugrađanin dr.sc. Tulio Perssi, (u vrijeme dok je obnašao dužnost dogradonačelnika u Gradu) zaslužan što uopće imamo spomen-sobu Antonija Smareglie.  Obitelj Smareglia bila se pismeno očitovala da ima namjeru zatražiti povrat svoje donacije koju je povjerila Sveučilišnoj knjiznici ukoliko se u Gradu ne započne s uređenjem Muzeja Antonija Smareglie,  To je pismo motiviralo nadležne u Županiji i Gradu da se konačno pokrenu i učine barem nešto. To je današnja SOBICA u rodnoj kući našeg JEDINOG OPERNOG SKLADATELJA koji je imao čast da se njegova opera Sigetski vazal izvede u Metropolitanu. Dovoljno je na webu pretražiti i utvrditi tu činjenicu. Naš puležan Antonio Smareglia jedini je skladatelj iz „regiona” čija je opera izvedena u New Yorku!!!  Hrvatska se može pohvaliti i da je bečkom skladatelju FRANZ VON SUPPE'-u, ( rodio se u Splitu, rano djetinjstvo u Zadru) 30-tih godina prošlog stoljeća izvedena opereta Boccaccio u Metropolitan operi...  Antonio Smareglia imao je nesreću što nije „pripadao” samo jednoj nacionalnoj komponenti...dijete liburnijske hrvatice i domicilnog talijana, koji je već u vrijeme stvaranja prvih uspješnica: Sigetskog vazala i Cornill Schuta bio oštećenog vida, a nakon što je u Vodnjanu napisao vlastoručno Istarsku svadbu (autograf opere čuva se u trezoru Sveučilišne knjižnice- jer je ga je otkupio naš Grad 1911. godine u želji da mu financijski pomogne), potpuno je izgubio vid nakon neuspjele operacije u Trstu. | Prihvaća se | U opisu posebnog cilja 1.2. istaknuta je potreba ''za formiranjem Kuće Antonija Smareglie s funkcijom muzeja.'' |
| 6. Strateški okvir | str. 123  1.2.1. Poticanje razvoja kulturnih usluga i kulturnih i kreativnih industrija  Prijedlozi:  Pula je GRAD koji nema MUZEJ GRADA!!!, a ovim se planom ta AKTIVNOST postavlja prioritetno na ZADNJE MJESTO!!!  Nadam se da će se još jednom razmotriti PRIORITETI!!!  U prostorno-planskoj dokumentaciji Grada neophodno je UCRTATI lokaciju MUZEJA GRADA!!! kao i ODREDITI LOKACIJU BUDUĆEG  MUZEJA BRODOGRADNJE !!!  Put do realizacije biti će dug, ali ako ga ne postavimo PRIORITETNO na sam vrh aktivnosti nećemo se moći niti pohvaliti da smo ga do 2030. planirali!!! | Pojašnjeno | Redoslijed pojedinih aktivnosti unutar strateškog okvira ne upućuju na njihovu važnost u provedbi. Potreba za formiranjem muzeja, hijerarhijski je visoko prepoznata kroz stratešku identifikaciju. |
| 6. Strateški okvir | Str. 125  Podrška lokalnoj zajednici u razvoju ideja i usluga...  „ Aktivnosti četvrte mjere odnose se na poticanje rada i jačanja kapaciteta lokalnih udruga ( kao i na primjer stvaranje temelja za razvoj novih udruga poput Komornog orkestra,...”  Grad Pula-Pola kandidirao se za „titulu” GRADA KULTURE..., a većina se pulskog stanovništva ( 47% stanovništva) s iznanađenjem se „suočila” sa svojom „kulturnom prošlošću”...i ...komentirala upravo tu ČINJENICU...pa mi smo Grad u kojem se nismo u posljednjih 70 godina stigli dogovoriti kako pokrenuti postupak osnivanja KOMORNOG ORKESTRA!  KOMORNI ORKESTAR ne može biti UDRUGA. Njegovo je MJESTO u INK- Gradskom kazalištu!  Trenutno smo suočeni sa zanemarivanjem problematike još jednog gradskog orkestra - PUHAČKOG ORKESTRA...on naime djeluje kao UDRUGA... analizirajmo s kojim se problemima suočava... ta udruga!  str. 124  Predlažem da se kritički sagleda i smisao rečenice označene u tekstu:  „Nadalje, pružat će se i podrška projektima koji promiču aktivnosti volontiranja te razvijati javni sanitarni čvorovi prilagođeni za osobe s invaliditetom” | Prihvaća se | Komentar usvojen. U opisu posebnog cilja 1.3. istaknuta je potreba za afirmiranjem i formaliziranjem djelovanja gradskih orkestara (komorni, puhački orkestar i sl.). Također je prilagođena istaknuta formulacija te su navedene potrebe razdvojene u tekstu: ,,Nadalje, pružat će se i podrška projektima koji promiču aktivnosti i vrijednosti volontiranja. Također će se poticati razvoj infrastrukture prilagođene za osobe s invaliditetom, poput javnih sanitarnih čvorova za OSI.'' |
| 6. Strateški okvir | 1.3.4.5. Izgradnja lokalnih kreativnih ekosustava ( zajedno sa školama, lokalnim talentima)  TREBA POJASNITI KORIŠTENJE TERMINA „LOKALNI”  „LOKALNI” znači li „GRADSKI” ili je to samo izbjegavanja korištenja nekog razumljivijeg termina za stanovništvo Grada Pula-Pola?  Predlažem korištenje termina koje nalazimo u Statutu ili Zakonu ...„LOKALNO”... dio područja Grada, gradskog naselja....???  Ukoliko moramo „ZADOVOLJITI FORMU” sukladno republičkoj i europskoj metodologijom pisanja dokumenta,  ne predstavlja, nadam se, otežavajuću okolnost opisati u jednoj rečenici značenje i smisao riječi LOKALNO kako bi svim građanima Grada Pula-Pola moglo biti jasno na što se navedeni termin odnosi. | Prihvaća se | Plan razvoja Grada Pule-Pole čini dokument razvoja jedinice lokalne samouprave. Lokalno u kontekstu Grada Pule-Pole predstavlja uopćeni sinonim za ''gradsko'' te je odabran kao termin koji se dosljedno navodi kroz čitavi dokument. Na str. 5 dokumenta, dodano je pojašnjenje termina lokalno: ,,Termin ''lokalno'', u kontekstu Plana razvoja, korišten je kao sinonim za ''gradsko'', a prostorni obuhvat koji se njime podrazumijeva odnosi na područje Grada Pule.'' |
| 6. Strateški okvir | 1.3.4.3. Razvoj Foruma- mreže centara lokalne zajednice kroz koje se participativnim metodama diskutiraju teme od važnosti za lokalnu zajednicu  Uistinu je neoprostivo koristiti-prepisivati termine iz „metodologija državnih i europskih dokumenata”, a da se GRAĐANIMA niti jednom jedinom rečenicom ne objasni u uvodnom tekstu PLANA da će se koristiti  termin „LOKALNO” umjesto čega?  Grad Pula-Pola NE ČINE POJEDINE LOKALNE ZAJEDNICE...  Nužno je pojasniti tko je sve sudionik LOKALNE ZAJEDNICE.... građanin pojedinog PODRUČJA Grada Pula-Pola?  Značenje termina LOKALNA SAMOUPRAVA Sociol. stupanj samostalnosti regionalnih mjesnih tijela uprave u odnosu prema središnjoj vlesti, zajamčeno ustavom dotične zemlje.  LOKALAN znači ograničen mjestom, svojstven određenom mjestu  u konačnici LOKALAN znači MJESNI, a u slučaju mjesta Grada Pula-Pola  postavlja se pitanje MREŽE CENTARA LOKALNE ZAJEDNICE....za LOKALNU ZAJEDNICU...  Potrudite se OBJASNITI što se uistinu ŽELI i MISLI ostvariti u LOKALNOJ ZAJEDNICI kroz CENTRE LOKALNE ZAJEDNICE.  PODRŽAVAM svaku FORMU PARTICIPATIVNOSTI građana moga Grada, ali kad se uvodi neka nova FORMA, potrebno ju je pojasniti, ukazati na čemu se temelji i uvodi (ne samo sociološki i financijski) već prvenstveno ZAKONSKI.  Cijeli sam životni radni vijek provela u neposrednom radu s građanima moga Grada: u Mjesnoj zajednici i Mjesnom odboru. Mjesni odbori nisu nekadašnje mjesne zajednice iako su PRAVNE OSOBE.  Mjesna samouprava je oduvijek predstavljala upravo OBLIK NEPOSREDNOG participativnog učešće građana.  Interesni skupovi građana koji raspravljaju određene teme značajne za njihovo područje normalne su pojave u gradu koji ima razvijenu mjesnu samoupravu.  U mjesnim odborima našeg Grada proces „usporavanja” razvoja mjesne samouprave započeo je još u vrijeme gradonačelničkog mandata Luciana Delbianca.  Razvoj Foruma– mreže centara lokalne zajednice, bio bi svojevrsni paralelizam u našem Gradu.  Podržavam ideju da se građanima koji ne žele biti uključiti u rad svog mjesnog odbora, neovisno o razlozima ( jer nisu članovi stranaka, udruga ili sl.) omogući direktno učešće u kreiranju drugačijeg mišljenja o temama i problemima značajnim za njihovo područje Grada.  Statut našeg Grada ima i svoj grafički prilog : kartu gdje su ucrtane sve urbanističke cjeline.  Građani su žitelji tih pojedinih manjih gradskih cjelina.  Zaboravlja se kontinuirano u zadnjih dvadesetak godina tj. od osnivanja 16 mjesnih odbora da su:  „ Područja i granice mjesnih odbora istovjetna su s područjima pojedinih gradskih četvrti, prigradskih naselja te gradskih i prigradskih turističkih predjela”  POPIS GRADSKIH ČETVRTI, PRIGRADSKIH NASELJA,  GRADSKIH I PRIGRADSKIH TURISTIČKIH PREDJELA:  Grad, Arena, Croazia, Sveti Martin, Portarata, Montezaro, Arsenal / Otok Sveti Andrija, Kolodvor, Monteghiro, Šijana, Monvidal, Valvidal, Kaštanjer, Sveti Mihovil, Bolnica, Gregovica, Pragrande, Drenovica, Vidikovac, Monterizzi, Veruda, Mornarička Bolnica, Sveti Polikarp, Barake, Sveti Petar, Vergarola, Valsaline, Sisplac, Valkane, Musil, Štinjan, Karšiole, Paganor, Veli Vrh, Vidrijan, Vernal, Valica- Ilirija, Kaizerwald, Valtursko polje, Šandalja, Monteserpo-Komunal, Valmade, Busoler, Škatari, Šikići, Dolinka, Valdebek  Marina Veruda, Fischerhutte, Bunarina, Verudella, Saccorgiana, Monsival, Stoja, Valovine, Puntakristo, Puntižela, Valdežunac, Camulimenti, otok Sv. Jerolim, Kozada, Sv. Katarina, Vallelunga  Razvoj FORUMA-MREŽE CENTARA LOKALNE ZAJEDNICE nije starijim žiteljima (45% stanovništva) ....nepoznanica...  „Otkriće” te dobre ideje je u biti pomalo nostalgično ...slične smo „forume” u našem Gradu prakticirali do sloma bivšeg samoupravnog sistema...  Mjesne zajednice su imale na svom teritoriju podružnice MKSSRN gdje su se okupljali građani samo sa tog područja...i naši su građani, 80-tih godina prošlog stoljeća, otvoreno – bez dlake na jeziku- kritizirali negativne pojave u svom okruženju ali su i djelovali pro-aktivno predlažući konkretna rješenja..  Pozdravljam nastajanje tih novih „formata”! ...još samo da se mladim naraštajima puležana objasni kako će i oni kao i njihovi roditelji i nonići ponovno raspravljati o temama koje su značajne upravo za njih...u njihovoj „lokalnoj” zajednici...  Ostaje nejasno kako će se financirati rad Foruma-mreža centara lokalne zajednice ...  ...formiranjem ZAKLADE?..  Ukoliko se stvori „mreža” potrebno je predvidjeti trošak ...„zaposliti” barem jednu osobu koja će koordinirati s radom Foruma...  Članovi Foruma u „centrima lokalne zajednice”morali bi biti uistinu VOLONTERI sa područja te „LOKALNE ZAJEDNICE”, pa što god to značilo( gradska četvrt, prigradsko naselje itd.)..bez administrativnih troškova, putnih troškova, reprezentacije i sl. | Pojašnjeno | Radi se o modelu kojim je predviđeno okupljanje različitih društvenih inicijativa s područja Grada s ciljem međusobne suradnje. S obzirom da se inicijative i udruge mogu okupljati s ciljem različitih vrsta djelovanja, a iste nisu nužno vezane uz gradske četvrti i mjesne odbore, već se vezuju uz različite teme od interesa građana, odabran je termin lokalna zajednica – kako bi se naglasila važnost zajedničkog djelovanja. |
| 6. Strateški okvir | Str.126.  1.3.4. Podrška lokalnoj zajednici u razvoju ideja i usluga  1.3.4.1. označena je ZADRUGA jer nije jasno o kojim je „zadrugama” riječ u Gradu Puli-Pola?!?  Da li LOKALNA ZAJEDNICA znači STANOVNIŠTVO Grada Pula-Pola ili stanovništvo Puljštine??? Riječ LOKALNO znači MJESNO, ali u tom slučaju moramo objasniti da je naš Grad MJESTO, građani su MJEŠTANI??? | Pojašnjeno | Termin ''zadruga'' više je vezan uz gospodarsko djelovanje, u odnosu na društveno, a označava okupljene gospodarske dionike s ciljem zajedničkog djelovanja. Sve aktivnosti Plana su definirane su uzimajući u obzir prostorni obuhvat Grada. |
| 6. Strateški okvir | Str. 128.  1.4.2.1. Razvoj online verzije Foruma – digitalnog alata s kojim građani mogu komunicirati svoje ideje i potrebe prema gradskoj upravi  Ovaj „digitalni alat” namijenjen je populaciji koja ima materijalne uvjete za korištenja tog „servisa”. Smjela i napredna ideja koja ima svoju „nišu” u populaciji Grada...stanovništvo do 65 godine života.  Nisu svi umirovljenici informatički nepismeni, ali iz osobnog iskustva mogu svjedočiti da ne bih mogla koristiti internet, odnosno podmiriti taj mjesečni trošak sa svojom mirovinom od 400 eura. Samo zahvaljujući mirovini mog supruga mogu si priuštiti internet!  Ističem vrijednost inovativne ideje osnivanja FORUMA, koja se temelji na članku 33. Statuta našeg Grada.(citat)  „ Pored navedenog oblika konzultiranja građana iz prethodnog članka, Gradsko vijeće i Gradonačelnik mogu po određenim pitanjima tražiti mišljenje građana i na drugi način.”  ...ili se ideja temelji na nekim novim „inovativnim”odredbama Zakona o lokalnoj (regionalnoj) samoupravi ??? koje ne poznajem... | Pojašnjeno | Ideja se temelji na povećanju participacije i sudjelovanja građana u javnom životu Grada, čime se ujedno i podržava provedba istaknutog članka gradskog Statuta. |
| 6. Strateški okvir | str. 131  2.2.2 Energetska učinkovitost i obnovljivi izvori energije u stanovanju, gospodarskoj i javnoj infrastrukturi  2.2.2.1 Poticanje razvoja pasivnih stambenih objekata i kuća ( sustav „Passivhause”)  navedeni tekst je nedovoljno jasan dobronamjernom čitatelju, jer niti u tekstualnom djelu nije dovoljno obrađen. | Prihvaća se | Komentar je usvojen. U opisnom dijelu posebnog cilja, dano je obrazloženje ,,Passivhause'' sustava. |
| 6. Strateški okvir | str.134.  Sve označene i neoznačene ANGLIZME prevesti na HRVATSKI JEZIK!!!  sve skraćenice u tekstu ( npr. označeno na ovoj stranici SDG 9, SDG 3) potrebno je nadopuniti tumačenjem u tekstu te dopuniti i sadržaj na stranici SKRAĆENICE | Prihvaća se | Komentar usvojen. |
| 6. Strateški okvir | 4.1.1. Poticanje novih poduzetničkih pothvata, gospodarstva i industrije  ODLIČNA IDEJA !!! RAZVOJNA AGENCIJA GRADA PULA-POLA  konačno čemo brinuti sami o budućnosti jer niti jedna institucija u Gradu ne djeluje samo za POTREBE RAZVITKA GRADA ...DUGOROČNO PLANIRANE RAZVOJA GRADA..  Sjajna zamisao...Tko će financirati uspostavu i rad te agencije!!!??  „Sjeverni dio Pule predstavlja dinamičan prostor velikog ekonomsko-gospodarskog potencijala, odlične prometne povezanosti te između ostalog sadržava veliku i komunalno opremljenu industrijsku zonu.”...ako je tome tako  ....iz kojeg je razloga INFOBIP „napustio” Grad u kojem je započeo svoju djelatnost kad je na domak zračne luke mogao u „industrijskoj zoni” dobiti upravo parcelu koja mu je trebala za izgradnju svog objekta ?!? ...”industrijska zona” je nažalost odavno izgubila svoju „ulogu” u ekonomskom i društvenom tkivu Grada...  Ističem kao nedovoljno jasno formulaciju i rečenicu: „Aktivnosti poput osmišljavanja vizualnog atraktivnog industrijskog krajobraza....kroz suradnju s visokoobrazovnim ustanovama, umjetničkim akademijama...  U Puli djeluje samo MUZIČKA AKADEMIJA ...o kojim je akademijama riječ??? | Prihvaća se djelomično | Kroz aktivnosti i mjere strateškog okvira teži se revitalizaciji industrijske zone, kako bi ista povratila svoju „ulogu” u ekonomskom i društvenom tkivu Grada. Ispravljena je formulacija vezana uz umjetničke akademije. |
| 6. Strateški okvir | 4.1.3. Podrška inovativnoj transformaciji brodogradnje  Ovu točku može se izbrisati jer ne postoje preduvjeti za realizaciju:  - Grad nema sredstava, Županija još manje, a država dugoročno ne može davati poticaje za razvitak propale brodogradnje u našem Gradu.  Propadanje pulske brodogradnje ima svoju dugi put koji je započe pred gotovo četrdeset godina. | Pojašnjeno | S obzirom na važnost sektora brodogradnje u dosadašnjem razvoju Grada, navođenje iste smatra se bitnim za strateški razvoj gospodarstva u budućnosti, osobito kroz poticanje razvoja manjih brodogradilišta. |
| 6. Strateški okvir | str. 146  1.3.4. Podrška lokalnoj zajednici u razvoju ideja i usluga  U tabeli pod NAZIV PROJEKTA i PROVEDBENI DIONICI jasno se može protumačiti značenje riječi LOKALNA ZAJEDNICA,  Predlažem izrađivaču :  - ispraviti u tabeli naziv našeg Grada  - objasniti u jednoj uvodnoj rečenici ZNAČENJE TERMINA „LOKALNO”...jer je očito da se isti termin ne odnosi na područje Grada, gradske četvrti, područja, naselja Grada Pula-Pola | Prihvaća se | Komentar usvojen. |
| 8. Razvojni projekti | str. 148  Uvođenje PARK-RIDE sustava u Gradu  Naziv PREVESTI na hrvatski jezik!!! | Prihvaća se | Komentar usvojen. |
| 8. Razvojni projekti | Str. 153  Ispraviti naziv toponimaiz „PAGRANDE” u ispravni naziv gradske četvrti „PRAGRANDE”  U projektu TRAMVAJ trebalo bi predvidjeti izradu zelenog kolosjeka koji smanjuje otjecanje oborinskih voda ( primjer grada Adelaide u Australiji) sukladno WSUD  WSUD smjernice MOLIM VAS U VAŠEM TEKSTU  PLANA RAZVOJA GRADA PULA-POLA prevedite „WATER-SENSITIVE-URBAN- DESIGN na hrvatski jezik. | Prihvaća se | Komentar usvojen. |
| 8. Razvojni projekti | Str. 155 i str. 151 i str. 147  strateški projekt ŠETNICA KAŠTEL,  riječ je o površini koje se uređuje dugi niz godina, a već 10 godina ima i svoj LEGALNI NAZIV- Šetalište Franje Nefata- po prvom gradonačelniku našeg Grada! Naš grad je tek 1947. godine sjedinjen s maticom zemljom!  Provjerila sam u nadležnim službama Grada i nije došlo do promjena u nazivu šetnice ! | Pojašnjeno | Radi se o službenom nazivu projekta koji se provodi na području Šetališta Franje Nefata. |
| Literatura | str. 161.  U Popisu literature navodi se tekst o brodogradnji u Puli uvaženog splitskog inženjera brodogradnje I. Belamarića iz 2018. godine Uljanik d. d., Hrvatska tehnička enciklopedija, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb  Pronašla sam na webu diplomski rad TEODORA MACANA, studenta Prirodnoslovno – matematičkog fakulteta u Zagrebu. Naslov: Brodogradilište Uljanik u Puli; mogućnosti preobrazbe i revitalizacije industrijskog brownfield.  Sa zanimanjem sam pročitala taj diplomski rad. Vrijedi ga pročitati!  Macan navodi u svom popisu literature, diplomski rad MARKA GRGIĆA, s istog fakulteta. Naziv:  Proces nastanka sekundarnog gradskog centra na primjeru grada Pule. Vrijedi pročitati! | Prihvaća se | Primljeno na znanje. |
| 2. | Marino Jurcan, Udruga Metamedij, Pula | 3.2. Društvo | U dijelu dokumenta 3.2.3.2. Kulturna infrastruktura (19.str) DODALI BISMO SLJEDEĆI TEKST:  ...”Jedan od problema je sadržajna i senzorna neprimjerenost te nedostupnost uobičajenih kulturnih sadržaja djeci i mladima s teškoćama u razvoju. Senzorne različitosti mogu otežati sudjelovanje u socijalnim interakcijama, društvenim događajima i kino projekcijama. Prilagodbe sadržaja za potrebe i specifičnosti djece i mladih s teškoćama u razvoju se u praksi gotovo uopće ne primjenjuju. Stoga bi bilo dobro osigurati donošenje kulturne politike Grada Pule koje će sadržavati ciljeve i mjere za implementaciju inkluzivnih kulturnih politika uz osnivanje Odbora za implementaciju, nadzor te vrednovanje provedbe pri upravnom odjelu nadležnom za kulturu u kojem sudjeluju predstavnici/ice OCD OSI i OCD aktivne u polju kulture, stručna javnost i predstavnici lokalne samouprave”... | Prihvaća se | Prijedlog usvojen te je tekst ugrađen u dokument. |
| 6. Strateški okvir | Posebni cilj 1.2 Grad kulture (123. str.)  Mjere i aktivnosti unutar posebnog cilja 1.1.  Mjeru posebnog cilja 1.2. Koja glasi: “1.2.1.4. P\_r\_i\_l\_a\_g\_o\_d\_b\_a\_ \_i\_ \_d\_o\_s\_t\_u\_p\_n\_o\_s\_t\_ \_k\_u\_l\_t\_u\_r\_n\_i\_h\_ \_s\_a\_d\_r\_ža\_j\_a\_ \_z\_a\_ \_o\_s\_o\_b\_e\_ \_s\_ \_i\_n\_v\_a\_l\_i\_d\_i\_t\_e\_t\_o\_m\_ \_u\_z\_ \_u\_r\_e\_đe\_n\_j\_e\_ \_infrastrukture po principima univerzalnog dizajna” preoblikovali bismo na način da sada glasi “Prostorna, informacijska i socijalna pristupačnost kulturnih sadržaja za osobe s invaliditetom uz uređenje infrastrukture po principima univerzalnog dizajna i razumne prilagodbe”. | Prihvaća se | Prijedlog usvojen te je naziv aktivnosti prilagođen prema sugestiji. |
| 6. Strateški okvir | U istom posebnom cilju 1.2. predložili bismo dodatnu mjeru, 1.2.1.13., koja bi glasila: “ Donesen dokument koji uključuje analizu stanja potreba te smjernice svim akterima koji djeluju na polju kulture za osiguravanje sudjelovanja OSI javno kulturnim događanjima”. | Prihvaća se djelomično | U opisnom je dijelu posebnog cilja istaknuta potreba za izradom navedenog dokumenta: ,,Potrebno je strateški usmjeravati prilagodbu kulturnih sadržaja osobama s invaliditetom, primjerice razvojem dokumenta koji uključuje analizu potreba te smjernice svim akterima koji djeluju na polju kulture, za osiguravanje sudjelovanja OSI javno kulturnim događanjima.'' |
| 6. Strateški okvir | Nadalje, u istom posebnom cilju 1.2. predložili bismo novu mjeru, 1.2.1.14., koja bi glasila; “Osnovan odbor za implementaciju kulturnih politika i nadzor mjera osiguravanja provedbe zajamčenih prava temeljem Konvencije o pravima osoba s invaliditetom”. | Prihvaća se djelomično | U opisnom dijelu dokumenta istaknuta je potreba za osnivanjem odbora: ,,Također, potiče se i osnivanje odbora za implementaciju kulturnih politika i nadzor mjera osiguravanja provedbe zajamčenih prava temeljem Konvencije o pravima osoba s invaliditetom.'' |
| 6. Strateški okvir | Posebni cilj 1.2 Grad kulture  122 str.  Dodati:  Radi važnost kulturnog poduzetništva, kao i specifične izazove u poslovanju s kojima se akteri u tom području susreću, predlaže se provedba zasebnog istraživanja kojim bi se ispitale potrebe poduzetnika u kulturi s ciljem donošenja konkretnih mjera podrške u strateški bitnim djelatnostima.  Trebalo bi posebno promisliti mogućnosti za poticanje razvoja kulturnog i kreativnog turizma, uključujući pritom sve relevantne aktere kulturne scene, uključujući javni,  civilni i privatni sektor. Razvoj kulturnog turizma traži strateško planiranje kulturne ponude koja se temelji ne samo na prezentaciji baštine nego i na suvremenim umjetničkim praksama.  Prisutan je problem nedostatka radne snage u kulturi, a pogotovo kulturnih menadžera koji bi trebali preuzeti upravljanje programima. Stoga je poželjno postojeći studij Kulture i turizma na Fakultetu ekonomije i turizma prilagoditi kulturnom sektoru kako bi proizvodio kulturne menadžere i producente.  Sve je naglašeniji nedostatak mladih ljudi u kulturnom sektoru sve izraženiji te je nužno povećati interes mladih za aktivno sudjelovanje u kulturno-umjetničkim djelatnostima, što bi s vremenom rezultiralo s pomlađivanjem kulturne scene i rješavanja problema nedostatka radne snage u sektoru kulture. | Prihvaća se | Prijedlog usvojen te je tekst ugrađen u dokument. |
| 6. Strateški okvir | PRIJEDLOZI 2.  str. 123.  Mjere i aktivnosti unutar posebnog cilja 1.2.  Dodati:  1.2.1. Poticanje razvoja kulturnih usluga i kulturnih i kreativnih industrija Podrška projektima razvoja kulturnih i kreativnih industrija  Dodati aktivnost;  - osigurati strateški pristup razvoju kulturnog i kreativnog turizma, kao održivog i cjelogodišnjeg  oblika turizma  - provoditi aktivnosti usmjerene na jačanje kapaciteta civilnog društva  - poticati projekte međunarodne suradnje  - poticati projekte poduzetništva u kulturi od strateške važnosti  - provoditi programe s ciljem kreiranja specifičnih profila kulturnih profesionalaca u suradnji sa Sveučilištem Juraj Dobrila u Puli | Prihvaća se | Aktivnost 1.2.1.5. je proširena te glasi: Podrška projektima razvoja kulturnih i kreativnih industrija, uključujući projekte međunarodne suradnje te projekte poduzetništva u kulturi od strateške važnosti. U kontekstu jačanja kapaciteta civilnog sektora, prethodno je definirana mjera: 1.3.4.1. Poticanje rada i jačanje kapaciteta lokalnih udruga i zadruga, posebice u segmentima društva u kojima nedostaje veći angažman građana. Aktivnost 4.1.4.6. je proširena na način da su u istu ukalupljene aktivnosti razvoja kulturnog i kreativnog turizma: ,,Poticanje razvoja inovativnih načina interpretacija kulturne i prirodne baštine u funkciji turističke valorizacije, kulturnog i kreativnog turizma, kao održivih i cjelogodišnjih oblika turizma'' |
| 3. | Dragica Pršo | Općeniti komentar | Plan razvoja je vrlo dobro koncipiran s detaljnom analizom stanja. Međutim ono što mi je odmah upalo u oko je da se u niti jednoj rečenici ne spominju mjesni odbori kao bitan čimbenik u razvoju pojedinačnih kvartova pa time i cjelokupnog grada. Nema ni jedne riječi o suradnji grada i mjesnih odbori te se time još više smanjuje njihova važnost. Mjesni odbori su prva stepenica lokalne samouprave i suradnje s građanima.  Nedostaju u Planu i zeleni krovovi i zelene fasade : grad bi mogao sudjelovati u sufinanciranju kao sa solarnim panelima. Grad bi se mogao ugledati na Ljubljanu, Beč i Barcelonu pa kvalitetne njihove zelene i održive politike prenijeti i prilagoditi Puli. | Prihvaća se | Komentar je usvojen te je u poglavlje 3.5. Upravljanje razvojem dodan popis mjesnih odbora te je opisana uloga vijeća mjesnih odbora. Razvoj zelene infrastrukture predviđen je kroz Posebni cilj 2.2. Zeleni urbani prostor, kao i promicanje mjera energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije. |
| 4. | Karin Bolković | Općeniti komentar | Prvotno zamišljena Vojarna Vladimir Gortan (blizina kolodvora, centar grada, super zbog blizine centra grada) mogi biti bilo koji gradski prostori i na više lokacija) građevina koja je napuštena i koju bi se moglo privesti namjeni da bude svojevrstan društveni centar podrške i edukacije za kvalitetan društveni život i život u poslovnom okruženju za osobe s invaliditetom i ranjive skupine i ostale , u kojem bi se nalazili slijedeći sadržaji a i izvor volontera i radne snage bi proizlazile iz:  Udruge mladih, Turistička škola – praksa, Medicinska škola – praksa, Gimnazija Pula – praksa, Strukovna škola - praksa ( kozmetički salon, frizerski salon), Tehnička škola – praksa, Škola za odgoj i obrazovanje – praksa, Umjetnička škola - praksa (rehablikovne radionice)  Ostale udruge (Udruga za osobe sa invaliditetom, Udruga za osobe sa celebralnom paralizom, Udruga Institut (Varija), Diopter izobrazba u svrhu prekvalifikacije i osnaživanje ranjivih skupina  Ekonomski faks – praksa, Kultura i turizam – praksa, Kineziološki faks praksa, Restoran, Caffe bar, Hostel/hotel prilagođen osobama s invaliditetom, Kozmetički praktikum i frizerski praktikum i ujedno spa za hotel, Lift (Vojarni Vladimir Gortan), Dnevni boravak, Učionica, Recepcija, Terasa  Na krovu vojarne bi se nalazio urbani vrt, Teretana za goste hotela i korisnike udruga, Prostor za fizikalnu terapiju bilo za turiste hotela /hostela bilo za osobe korisnike udruga koje teško dolaze do fizioterapije  Zaposlili bi i teško zapošljive skupine građana (žene starije od 55 godina, muškarce starije od 60, osobe s invaliditetom i ostale ranjive skupine) (DIOPTER, učilište, novi programi osposobljavanja)  Vozilo za prijevoz zaposlenika centra  Druga ideja – Eko selo u pored centra grada sa tradicijskim obrtima u svrhu edukacija, radionoca i male komercijalne proizvosmje za samoodrživost za vrtiće i škole, fakultete i građane, „odred koza“ - prevencija požara  Proizvodnja sira  Izrada aplikacije za iznajmljivanje koza  Izraditi registar osoba koje posjeduju koze i koji ŽELE BITI DIO ODREDA  Nabava vozila za prijevozu koza  Proizvodnja sira (suradnja Kumparička)  Koze + urbani vrt – hrana za restoran – održivost  Mogle bi se angažirati i osobe kojima je potrebna psiho socijalna rehabilitacija, radno okupaciona terapija …..odjel za psihološku pomoć ob PULA, popravni dom  Suradnja sa psiholozima škola  Sigurno je partner grad Pula u Projektu ( imala sam sastanak sa pročelnicom Ivanom Sokolov)  Udruga Praksa bi radila idejni projekt  Realizacija kroz ITU. | Prihvaća se djelomično | Projektni prijedlozi od strane dionika i građana u fazi javnog savjetovanja prikazani su kao dodatak Bazi projekata. Za detaljnije informacije potreban je prijedlog alokacije po godinama provedbe i izvorima financiranja, kao i procjenu financijske vrijednosti projekta. |
| 5. | Ime sudionika poznato nositelju izrade i provedbe ovog savjetovanja | Općeniti komentar | Poštovani,  Nisam struke, pa ne želim davati prijedloge, kako i šta, ali vas ovim putem molim da napravite takav plan razvoja grada da bude kompaktan, moderan, široke ulice, funkcionalan, pun zelenila i prilagođeno svakom građaninu. Neprihvatljiva je današnja situacija.  Neprihvatljive su današnje uske ulice u novonastalim naseljima, izgrađeno "što veća zgrada na što manjoj parceli". Ne treba biti, što se više gradi to je budžet grada veći. Mi nemamo neki elitni dio grada, Austro-Ugarske vile, bolje ne spominjati, kako danas izgledaju, svaki prozor drugačiji, bez fasada....  Vi urbanisti, zašto niste predložili da se u staroj bolnici u Zagrebačkoj daje sve za studentski centar a od Mornaričke napraviti rezidens sa luksuznim stanovima, unutar zelene površine da budu tenis igrališta,bazen i dječje igralište. Razmislite,kopirajte, savjetuje se, ali da grad bude takav kako zaslužuje.  Neprihvatljiv je razvoj marine Polesana sa ovakvim prilaznim putem. Ne želim dalje nabrajati ali dosta putujem i želim biti ponosna na moj "nadam se" lijep i funkcionalni grad | Prihvaća se | Primljeno na znanje. |
| 6. | Marija Kontošić | Općeniti komentar | Predlažem asfaltiranje puta između Negrijeve 10 i bivše Mornaričke bolnice i prometno povezivanje od Negrijeve preko Naselja Veli Jože između kućnog broja 6 i 8 sa Galijotskom ulicom. Time bi se uredile spomenute površine i prometno povezale u jednu cjelinu, tim više jer postoji već idejni projekat u Gradu Puli. | Prihvaća se djelomično | Projektni prijedlozi od strane dionika i građana u fazi javnog savjetovanja prikazani su kao dodatak Bazi projekata. Za detaljnije informacije potreban je prijedlog alokacije po godinama provedbe i izvorima financiranja, kao i procjenu financijske vrijednosti projekta. |
| 7. | Ime sudionika poznato nositelju izrade i provedbe ovog savjetovanja | Općeniti komentar | Plan razvoja Gradskog groblja i grobljanske infrastrukture kao jedne od najznačajnijih komunalnih djelatnosti, u Planu razvoja se uopće ne spominje niti jednom jedinom rečenicom. | Prihvaća se | U okviru poglavlja 3.4.2.3. Javne zelene površine nadodan je pregled gradskih groblja uz opis djelovanja trgovačkog društva Monte Giro. U opisnom dijelu posebnog cilja 2.1. "Zero-waste and circular society" nadodan je i dio koji se referira na poticanje daljnjih ulaganja u uređenje gradskih groblja sukladno Planu razvoja gradskih groblja. |
| 9. | Oriana Španić | Općeniti komentar | Poštovani, cijeli svoj život vozim biciklu. Trenutno u Gradu nema niti jednog adekvatnog parkinga za bicikle. Kad kažem adekvatnog mislim, na normalnu širinu i visinu parkirno za biciklu. Imam 60 godina i nemam svaki put snage sagnuti se kako bi vezala biciklu, ali i podizati je na sajlu (npr. na tržnici), ili nemogućnost parkiranja jer bicikla ima određenu širinu volana. Ono malo postojećih parkirnih mjesta je neadekvatno za jednostavno parkiranje bicikle. Potreba za više parkirnih mjesta po ugledu na ona u blizini Shipyarda u obliku tzv. klamarice.  Jako volim tržnicu i željela bi bolju klimu u mesnici, ribarnici ali i gornji kat tržnice po sistemu na tršćanski Eataly. Ima nas dosta koja bi marendali kvalitetno, bez dodataka umjetnih pojačivača okusa, bez mirisa staroga užegloga ulja koji se širi na kilometre. Apropos toga bolju kontrolu objekata po Centru grada koji nude turističke menije. Ne postoji niti jedan restoran koji nudi domaću kuhinju, od maneštra do domaće šalše npr.  Želim Gradsku kavanu kao što je nekada bila kavana Forum npr. Kavanu sa klavirom, dnevnim novinama, kolačima, i bez pušenja. Trenutno restoran u tom prostoru je i više nego ruglo.  Želim suncobrane adekvatne ne od umjetnih materijala pod kojima se ljeti ne može sjediti, nego pronaći rješenje za suncobrane od prirodnih materijala (naravno postavlja se pitanje isplativosti, ali gost će duže sjediti ako mu je ugodno i više potrošiti).  Smetaju mi ležaljke po svim plažama uz beach barove. Znam, stara sam i čangrizava ali želim se okupati u tišini ležeći na svojoj prostirci/šugumanu. Ako postoje hoteli adults only ne vidim zašto i plaže ne bi mogle biti po tim standardima, naravno ne sve. Tražim li previše?  Volim Pulu, Pula je moj grad. Čista je, puna zelenila, ima Rojc, ima još puno toga lijepoga, kvalitetnoga ali dosta toga može biti bolje uz malo truda. | Prihvaća se | Plan razvoja koncipiran je na način da se potiče daljnje ulaganje u razvoj održivih oblika mobilnosti, unaprjeđenje biciklističke i pješačke infrastrukture, čime se također i integriraju mjere unaprjeđenja infrastrukture za parkiranje bicikala. Također se potiče i provedba politike ''od polja do stola'' kako bi se povezali ugostiteljski subjekti sa subjektima u poljoprivredi, kao i ekološki prihvatljiva rješenja u obalnom području, osobito razvoj plave i zelene infrastrukture. |
| 10. | Udruga Akademija zdravog življenja, Livio Nefat | 3.1. Teritorijalni kontekst | Br. str. 7. Nacrta Plana. Treći odlomak piše: „Usprkos rubnom položaju Grad Pula-Pola u krajnjem južnom dijelu poluotoka Istra, njegov geoprometni položaj može se smatrati povoljnim. Kroz područje Grada Pula-Pola ne prolazi niti jedan međunarodni prometni pravac.“ To je sve točno, ali smatram da treba pridodati slijedeće:  Uklinjenje Istre, a pogotovo Pule, u Jadransko more daju Puli jedinstveni položaj ključnog čvorišta multimodalnog prometa putnika brodova na kružnim putovanjima. To pogotovo kada se sagledaju činjenice da do Pule dolaze autoput i željeznica, da se na svega 7 km od luke nalazi međunarodna zračna luka, de ta je dubina mora na lukobranu takva da mogu pristajati najveći kruzeri koji plove svijetom. Takvu kombinaciju kvalitete nema niti jedan grad na Jadranu, a može se mjeriti s bilo kojim drugim gradom na Sredozemlju. | Prihvaća se djelomično | U dijelu odlomka gdje se prikazuje teritorijalni kontekst Grada Pula-Pola nadodan je tekst kojim se pojašnjava povoljan položaj za promet putnika brodovima. S obzirom da trenutno stanje lukobrana i okolna infrastruktura ne udovoljavaju mogućnostima razvoja *cruising* turizma, navedeni je dio izostavljen. |
| 3.1. Teritorijalni kontekst | Br. str. 8. Nacrta Plana. Prvi odlomak – opisuje se željeznica, ali osim spominjanja pruge R101 Državna granica-Buzet-Pula ne navodi ostale kolosijeke koji, doduše nisu u funkciji, ali postoje, a zbrojeni imaju skoro jednaku dužinu kao pruga DG-Buzet-Pula. Konkretno to su: pruga Lupoglav-Bršica (54km); Kanfanar-Rovinj (24 km), Dionica Štancija Peličeti-šumica preko puta vojnog dijela zračne luke (1,6 km), dionica od Željezničkog kolodvora Pula kroz Vallelungu (1,1 km s pragovima i tračnicama, te još 0,6 km samo donji postroj – bez pragova i tračnica); dionica industrijske pruge u bivšoj industrijskoj zoni Pule (1,1 km). Tu je i industrijski kolosijek kroz grad uz obalu sve do tvornice cementa (3,0 km). Vraćanjem u pogon svih tih dionica, te može bitnim produženjem rukavaca do izrazito jakih turističkih destinacija Poreča i Medulina stvorila bi se zavidna koncentrirana željeznička mreža koja bi servisirala čak 3 (tri) od 5 (pet) najjačih turističkih destinacija naše zemlje, plus još i Pulu (pa čak i Labin/Rabac)..  (Privitak – crteži pruge u funkciji, i svih postojećih kolosijeka)  Opaska veza: naši Prijedlozi u Poglavlju Ad. 3.4.4.2. (str. 87) Željeznički promet ovog materijala. | Prihvaća se | Mogućnost revitalizacije navedenih kolosijeka na području Grada Pule nadodana je u okviru poglavlja 3.4.4.2. Željeznički promet. Dio komentara koji se referira na revitalizaciju željezničke mreže na području Istarske županije nije prikazan, s obzirom da su analiza stanja, aktivnosti i mjere navedene u Planu razvoja vezane uz prostorni obuhvat Grada. |
| 3.1. Teritorijalni kontekst | Br. str. 8. Nacrta Plana. Drugi odlomak – opisuje se Morska luka, ali ne spominje činjenicu da se postojeći moćan, dugi lukobran naprosto nudi kako bi bio aktivno iskorišten u prometnom smislu (osim što „pasivno“ koristi svojoj osnovnoj funkciju zaštite unutrašnje luke). Njegova duljina i dubina mora uz njega je takva (kako je već navedeno u DOPUNAMA, PRIJEDLOZIMA ove Udruge AZŽ pod Ad.3.1.1.) da može postati ključno čvorište multimodalnog prometa putnika brodova na kružnim putovanjima. Za razliku od unutrašnje, gradske luke koja je ograničena malom dubinom mora. Osim toga na tom dijelu pulskog zaljeva je toliko slobodnog mora da i najveći kruzeri mogu samostalno pristajati uz lukobran bez pomoći pilota, što u gradskoj luci (čak i kada bi se produbilo dno) ne bi mogli.  Opaska: Veza naši prijedlozi u Ad. 3.4.2.4. Brownfield područja i Ad. 3.4.4.3. Pomorski promet ovog materijala. | Prihvaća se djelomično | U okviru poglavlja 3.4.4.3. Pomorski promet (participativni dio) nadodan je odlomak u kojem se navodi potencijal lukobrana te njegovog aktivnijeg korištenja u prometnom smislu za odvijanje multimodalnog prometa. |
| 3.1. Teritorijalni kontekst | Br. str. 10. Nacrta Plana. Prvi red (pri kraju) piše: „Najveći značaj u hidrogeografskom smislu za Pulu ima Jadransko more, …itd.“ što je više nego točno. Smatramo da se tu može i treba pridodati, kao „pojačanje“ toj tvrdnji jednostavni grafički prikaz dat u privitku ovog materijala (pod nazivom Omjer površina KOPNO : MORE). U prikazu kružnica koje predstavljaju moguće logično i logističko područje utjecaja i servisiranja se vidi zorno da Pula ima (na raspolaganju za „servisiranje“) svega 1/3 kopna, a čak 2/3 mora u tako definiranom području.  (Privitak – crtež KOPNO : MORE) | Prihvaća se | Komentar usvojen. |
| 3.2. Društvo | Br. str. 10. Nacrta Plana. Posljednja rečenica koja se nastavlja na str. 11. piše: „ …uzet je Popis stanovništva 1948. g. To je prvi popis stanovništva nakon II. svjetskog rata i talijanske vlasti u Istri, te popis nakon kojega su počeli suvremeni demografski procesi, poput litoralizacije, industrijalizacije, a kasnije i turistifikacije koji su mijenjali demografsku sliku Grada Pule-Pola.“ (podcrtao L.N.). To baš nije tako. Naime:  - litoralizaciju cijele istočne obale Jadrana je izvršilo Habsburško carstvo u XIX. stoljeću  - industrijalizacija Pule je započela 1856. g. postavljanjem kamena temeljca brodogradilišta. (U kontradikciji s gore citiranim i podcrtanim tekstom u poglavlju 3.4.2.4. ovog Nacrta - Brownfield područja, autori to eksplicite potvrđuju navodeći „… Područje Uljanika počelo se koristiti kao brodogradilište 1856.….“ Usput to je malo nespretno rečeno, jer to područje nije prirodno postojalo, nego je potpuno novoizgrađeno nasipavanjem). Naravno da je s time rastao i izrastao novi grad. Izgrađene su obiteljske kuće, čitavi stambeni blokovi, vile i ostali objekti kako i dolikuje gradu od šezdeset tisuća stanovnika koliko je Pula imala 1911. godine. (Još jednom u kontradikciji s gore citiranim i podcrtanim tekstom u poglavlju 3.2.2. Nacrta-Stambeni fond, autori to eksplicite potvrđuju navodeći da „… prevladavaju stanovi i zgrade izgrađene prije 1919. g.“). Usputni podatak: u to vrijeme je u raznim vojnim objektima u Puli bilo preko 30.000 vojnika. To znači da je grad Pula bio kapacitiran i funkcionirao tako da je (opskrbom trgovačkom robom, zdravstvenim uslugama, vodom, kanalizacijom, gradskim plinom, željeznicom, tramvajem i ostalim komunalnim i drugim uslugama) servisirao skoro 100.000 duša.  - turistifikacija je započela u prvom desetljeću XX. stoljeća kada je na otočju Brijuni (a Brijuni su dio Pule) izgrađen (danas bi rekli) turistički resort Paula Kupewiesera. Razvoj se dalje nastavio u periodu između dva Svjetska rata. U Puli je tada bilo, pored hotela i vila na Brijunima, još 5 (pet) hotela (D. Orlović). Turizam je bio toliko razvijen da se na Brijunima igrao golf i polo, a Pula je direktnim linijama hidroaviona bila izravno povezana s Venecijom. | Prihvaća se djelomično | Dio o demografskom razvoju Grada je nadopunjen informacijama o demografskoj veličini Pule s početka 20. st., uz navođenje razloga koji su rezultirali takvim pokazateljima. Također je ukazano na rani početak industrijalizacije Grada. Razvoj turizma, industrijalizacija i ostali efekti litoralizacije u razdoblju od 1948. g. imali su intenzivan učinak na demografski razvoj Grada, a s obzirom da se demografskim pregledom sagledava novije povijesno razdoblje, upravo su njihovi učinci prepoznati kao značajni za kretanje broja stanovnika u posljednjih 70-ak godina. |
| 3.2. Društvo | Nakon gore navedene rečenice počinje novi odlomak „ Kretanje broja stanovnika u Puli u razdoblju itd….“ u kojemu se navode podaci o broju stanovnika itd. Zbog svega gore navedenog, a i zbog razumijevanja katastrofalnih posljedica „punjenja i pražnjenja“ (doseljavanja i iseljavanja) ljudi u Pulu, odnosno iz Pule, treba sagledati puno duže razdoblje od onog kojeg su autori ovdje uzeli u razmatranje. Radi se o tome da je Pulu u razdoblju od 100 godina čak tri puta snašla kataklizma masovnog iseljavanja. Da bi se to zorno sagledalo najjednostavnije je pogledati dijagram „PULSKA SINUSOIDA“ kojega šaljem u privitku. Objavljen je u knjizi „RAZVOJNI PROJEKTI PULE“ 2021. g. (Impressum u privitku). Za ovo poglavlje je naročito znakovito prepolavljanje broja stanovnika Pule 1919., te svega 28 godina nakon toga još jedno, još katastrofalnije pražnjenje stanovništva grada 1947. godine kada je u Puli ostalo svega nekoliko tisuća građana. Imajući u vidu da je broj stanovnika Pule bio po popisu iz 1991. 62.378, a prema popisu iz 2021. 52.411 jasno je da je u tijeku treći egzodus. Valja registrirati još jedan važan detalj, a to je da se pored smanjivanja apsolutnog broja stanovnika Pule, paralelno događa i zamjena stanovnika koji u njoj žive. Starosjeditelji iseljavaju, a doseljavaju se neki novi stanovnici. Potvrda tome je tablica br. 2 na str. br. 13 -Podatci o broju doseljenih, odseljenih itd. U svega 5 godina (od 2015. do 2019.) ukupno je tako „zamijenjeno“ čak 7.000 stanovnika Pule.  (Privitak - dijagram „PULSKA SINUSOIDA“)  (Privitak - impresum knjige „RAZVOJNI  PROJEKTI PULE“ 2021. g.). Ovime dajem suglasnost da se dijagram preuzme – ako autori Nacrta smatraju korisnim ugraditi ih u Nacrt. Naravno, uz obvezu citiranja i evidentiranja u popisu korištene literature) | Prihvaća se | Komentar usvojen. U navedenom odjeljku dan je sažet uvid u faze demografskih egzodusa u posljednjih stotinu godina. |
| 3.2. Društvo | Br. str. 11 Nacrta Plana. Nakon gore navedenih podataka o porastu stanovnika do 1991. u tekstu piše o padu broja stanovnika Pule i završava sa: „… te se broj stanovnika smanjio za 8,8%.“ Objašnjenje tog pada koje su autori dali je samo djelomično točno, jer ga treba nadopuniti s još dva važna razloga pada broja stanovnika Pule, a to su:  - Odlazak vojske iz Pule i  - Najprije postepeni pad proizvodnje u Uljaniku, nakon toga i krah brodogradilišta koji je kao vrtlog povukao za sobom i druge proizvodne i uslužne subjekte | Prihvaća se | Komentar usvojen. |
| 3.2. Društvo | Poglavlje Ad. 3.2.2. Stanovanje i stambeni fond  Br. str. 18. Nacrta Plana. Prvi odlomak, prvi red pri kraju piše: „Specifični problem je … itd. … zbog parkiranja vozila zakrčene prometne površine itd. …“. Dalje se tekst nastavlja s prijedlogom rješenja problema. Po nama treba dodati da se nameće kao krajnje i potpuno rješenje definiranje i proglašenje pješačke zone koja bi obuhvaćala značajan dio staroga grada.  Veza: Ad. 3.4.4.5. Javni prijevoz (str. 92) i Ad. 3.4.4.6. Promet u mirovanju (str. 95) | Prihvaća se | Komentar usvojen. |
| 3.2. Društvo | Poglavlje Ad. 3.2.3.2. Kulturna infrastruktura  Br. str. 20. Nacrta Plana. Drugi odlomak, pri sredini, piše: „… , a potrebno je ulagati i u opremanje Arene novim elementima itd.itd. …“ (tema je film i drugi eventi). Smatramo nužnim dodati:  - Prioritet nad prioritetima je nužnost uvrštenja Arene u UNESCO-v popis, jer Vespazijanov amfiteatar/pulska Arena još uvijek nije uvrštena u UNESCO-v popis svjetske baštine. Dva puta je kandidirana (predan zahtjev) za uvrštenje na UNESCO-v popis, ali je oba puta kandidatura povučena. Navodni razlog je da ne zadovoljava kriterij iznimne univerzalne vrijednosti. Nije mi poznato da li je postupak nastavljen (na kojim novim osnovama) ili se priprema (ako se priprema) nova dokumentacija. Posljedica činjenice da Arena nije na UNESCO-vom popisu je da za turiste iz Azije (ali i za sve druge turiste koji se referiraju na taj popis) pulska Arena ne postoji. Dakle, turisti iz tih dalekih zemalja koji će doći u Hrvatsku neće doći u Pulu. Izgubljeno je ogromno turističko tržište. Da se riješi uočeni problem potrebno je formirati tim s najstručnijim osobama iz Pule, iz Hrvatske, a ako se ocijeni potrebnim, i iz drugih zemalja, te animirati sve utjecajne ličnosti koje to eventualno mogu, da lobiraju kako bi se Arena uvrstila u UNESCO-ov popis. Tome valja dati najviši prioritet u gradu pa i sva potrebna sredstva. Pula je ta koja već sada najviše gubi zbog toga što Arena nije na tom popisu, pa smo mi Puležani ti koji moraju gurati, podržati, ako treba i financirati, da se taj cilj što prije postigne. Ne smijemo se predati. Moramo inzistirati i predlagati, ako treba i dvadeset puta, možda će 21. put to biti uspješno. Ne možemo i ne smijemo se zadovoljiti konstatacijom: „Ne može se!“  - Također je žurno potrebno Arenu opskrbiti prvoklasnim mnogobrojnim sanitarnim čvorovima. Ponajbolje na nivou borilišta i to s jedne i druge strane njene najduže osi, te temeljito i kontinuirano ih održavati po najvišim higijenskim kriterijima.  - Smatramo nužnim potpuno eliminirati, odstraniti promet trgom ispred Arene (\*) i izmjestiti parkirališta na Karolini (npr. u kamenolom Malussa iza Arene) i urediti ga prikladno npr. tako da se spoje parkovi, da se izgradi fontana koja će simbolizirati izvor Nimfej-prapočetak nastanka Pule i estetskim rješenjima (npr. škalinadom) spojiti dva nivoa i odrediti prostore za barove, cafee, tendama i ombrelonima…i sl.  (\*) Naravno da ostaje mogućnost prometa vozila u službene svrhe, za logistiku, za vozila za osobe s invaliditem i sl.  Poseban DODATAK glede pristupa KAŠTELU  (Da li ovaj dodatak spada tu ili negdje drugdje, molimo Autore Nacrta da slobodno interveniraju i ako treba prese ovaj dodatak na adekvatnije mjesto u ovom Nacrtu).  Smatramo da treba uspon na Kaštel obvezatno omogućiti i kroz Dvojna vrata i to desnim „puteljkom/škalinadom/usponom“ prije ulaska u Zerostrasse. Naime, to je jedino mjesto gdje je Kaštel (jedan djelić bastiona) sa ceste, jedino vidljiv običnom šetaču. Time što je vidljiv mami da ga se i razgleda. S obzirom da je to ujedno ulaz za dizalo doći će do razdiobe onih koji se mogu uspeti na Kaštel od onih koji će radije koristiti dizalo. Svi će biti zadovoljni i sretni. Prednost pješačkog uspona je (će biti) u tome da nije vezan za nikakvo radno vrijeme (niti dizala, a niti Povijesnog muzeja), da omogućuje uspon i osobama koje pate od klaustrofobije i sličnih fobija, da se usput može razgledati i obnovljeno malo rimsko kazalište, sjesti na otvorenom i uživati u raznim pogledima na grad (na otvorenom) sa više nivoa. Sva druga rješenja pristupa na Kaštel su apsolutno korisna, ali u svojoj srži „isforsirana i labirintska“. | Prihvaća se djelomično | Tekst prilagođen prema prijedlogu. Ideje su sažeto spomenute u okviru prijedloga proizašlih iz participativnog procesa. |
| 3.2. Društvo | Br. str. 20. Nacrta Plana. Drugi odlomak. U donjoj trećini teksta piše:  „ … Moguća je snažnija valorizacija zvjezdarnice Monte Zaro u Puli, zapuštenih utvrda u Puli i okolici, kao i …“. Predlažemo da se tekst dopuni ovako:  Na popisu svjetske baštine UNESCO-a nema ničeg iz habsburškog razdoblja Pule. Dakle, naš grad ne valorizira i ne pokazuje svijetu ono što ima iz tog perioda, a ima puno toga. Zašto ne valorizirati obrambene prstene Pule kao jedinstveni, moćni obrambeni sustav? Lanci utvrda na kopnu i ogromna minska polja na moru su okruživali sidrište ratnih brodova u pulskoj luci i svu logističku podršku floti u jedinstveni teško probojni prsten.  Činjenica da ništa iz doba Habsburškog carstva u Puli nije na UNESCO-vom popisu ima za posljedicu da turistima kojima taj popis nešto znači u Puli ne nalaze ništa iz tog razdoblja što bi vrijedilo razgledati, pa drže da u Pulu u tom smislu ne treba putovati. Dakle, oni neće doći u Pulu, neće razgledati te impozantne građevine, pa je time izgubljeno veliko potencijalno turističko tržište.  Rješenje uočenog problema je oformiti tim s osobama koje imamo u Puli, u Hrvatskoj, a ako se ocijeni potrebnim i iz drugih zemalja (npr. iz Austrije) i pokrenuti inicijativu za uključenje triju lukova tvrđava iz razdoblja Habsburškog carstva oko Pule u popis svjetske baštine UNESCO-a. Naravno da se pri tome mora usko surađivati s odgovarajućim ministarstvima, kako je Pula ta koja najviše gubi već sada time što predmetni obrambeni sustav tvrđava nije na tom popisu mi Puležani smo ti koji moraju gurati, suportirati, ako treba i financirati da se taj cilj što prije postigne.  U svakom slučaju početak aktivnog korištenja utvrda iz doba Habsburškog carstva se može „smjesta“ ostvariti (ujedno kao jedan od elemenata njihove zaštite). Za to je potrebno reaktivirati napuštene vodospreme, reaktivirati sva mogućih vodocrpilišta oko Pule, te skupa sa cisternama i bunarima utvrda iz habsburškog doba stvoriti alternativnu vodovodnu mreža za vodu koja nije za piće. Ovakav sustav bi jako doprinio racionalizaciji potrošnje pitke vode tijekom cijele godine, a osobito tijekom suše (osjetili smo ga već ovog ljeta). Time bi se vjerojatno eliminirao problem navodnjavanja javnih parkova, privatnih zelenih površina i zalijevanje urbanih i drugih vrtova i voćnjaka, pa dijelom i poljoprivrednih površina.  Veza: poglavlje Ad. 3.4.2.2. (str. 71); naš prijedlog u poglavlju Ad. 3.4.2.3. str. 73., pa i Ad. 3.4.3.1. (Komunalna infrastruktura) Vodoopskrbna infrastruktura | Prihvaća se djelomično | U predmetnom dijelu teksta istaknuta je potreba za snažnijom valorizacijom fortifikacijskog sustava Pule. U poglavlju 3.4.3.1. Komunalna infrastruktura također je spomenut potencijal napuštenih vodosprema i vodocrpilišta. |
| 3.2. Društvo | Br. str. 20. Nacrta Plana. Na kraju drugog odlomka predlažemo dodati slijedeće: Formirati MUZEJ GRADA PULE IZ DOBA HABSBURŠKOG CARSTVA kako bi se adekvatno valoriziralo razdoblje kada je Pula iznikla kao ptica Feniks iz potpunog rasula i zapuštenosti u ono što dan danas predstavlja njeno gradsko tkivo. To je urbano, povijesno, kulturno itd,.itd. jedinstveno nasljeđe koje ovaj grad ima, a nije ga na odgovarajući način valorizirao niti prikazao svekolikoj javnosti.  Pula osim izvanrednih, posebnih, jedinstvenih, atraktivnih, velebnih znamenitosti iz rimskog perioda ne nudi neki drugi posebni, atraktivni, jedinstveni turistički proizvod zbog kojega bi se u nju ciljano dolazilo. Može li Pula ispričati svijetu još koju zanimljivu povijesno-turističku priču iz nekog drugog povijesnog razdoblja?  Godine 2014. prilikom stogodišnjice početka Prvog svjetskog rata se vidjelo koliki se značaj još uvijek u svijetu, a pogotovo u Europi, pridaje tom tragičnom povijesnom događaju. Koliko se obilježava, polažu vijenci, organiziraju parade, mimohodi, izložbe, koncerti, diljem kontinenta, pa i šire. Kada je riječ o ratnim operacijama mornarice u Jadranu, pa i u Sredozemnom moru, Pula ima izrazito važno mjesto.  Rješenje uočenog problema je formirati „Muzej grada Pule iz doba Habsburškog carstva“ koji bi, ciljano, u svim mogućim elementima (prije svega stalnom postavom) i povremenim posebnim izložbama u suradnji s muzejima gradova iz bivšeg Habsburškog carstva, prikazivao posjetiteljima Pulu iz tog razdoblja. Muzej bi npr. mogao biti u velikoj zgradi oblika položenog slova „E“ na Monumentima. Bio bi to izrazito važan, novi, dodatni sadržaj na obali pulskog zaljeva sukladno prijedlogu o stvaranju vodenog trga – Morskog trga Pule.  Značajan dio sadržaja predloženog muzeja bi činilo prezentiranje industrijskog nasljeđa Brodogradilišta, Plinare, električnog tramvaja, radio potaje na Hipodromu (drugi naziv: Marsovo polje) i puno drugih elemenata.  Veza: poglavlje Ad. 3.4.2.2. (str. 71); Opaska: nismo sigurni da li ovaj prijedlog spada potpuno u ovo poglavlje Ad. 3.2.3.2. ili bi djelomično ili potpuno ga treba prebaciti u poglavlje Ad. 3.4.2.2. Molimo autore Nacrta da interveniraju po potrebi. | Prihvaća se djelomično | U dijelu teksta koji se odnosi na kulturnu infrastrukturu, prethodno je navedena potreba za razvojem muzeja grada. U njegovoj nadopuni, spomenuta je potreba za snažnijom valorizacijom gradske baštine iz doba Habsburškog carstva, odnosno Austro-ugarske monarhije. |
| 3.2. Društvo | Poglavlje Ad. 3.2.4.3 Kriminalitet i sigurnost gradova  Br. str. 26. Nacrta Plana. Slika br. 9. Kretanje broja prometnih nesreća u Gradu Puli. Kao orijentacija, a za kasnije zaključke i rješenja u svezi odabira vrste prometnih sredstava evo podataka iz Ujedinjenog kraljevstva glede predmetne teme. Prema Andew Braddock-u iz UK Tram-a, a prema istraživanjima nesreća koja su u U.K. proveli RAIB i Croydon tram od 2005. glede usporedbe sigurnosti raznih sredstava javnog prijevoza putnika, proizlazi da su putnici:  15 puta sigurni ako putuju tramvajem nego autobusom,  24 puta sigurniji ako putuju autobusom nego automobilom.  Zaključak: prema tome obnovom tramvajskog prometa doprinijelo bi se smanjivanju saobraćajnih nesreće, odnosno povećanju sigurnosti u prometu, pa time i u Gradu Puli općenito.  Opaska: povezano i s Ad. 3.4.4.1. Cestovni promet; str. 86 Tab. 39. Broj i  posljedice prometnih nesreća itd. | Prihvaća se | Primljeno na znanje. |
| 3.3. Gospodarstvo | (Br. str. 54 Nacrta Plana)  U četvrtom odlomku piše: „ Potrebno je poticati daljnji razvoj industrije u Puli …. Itd.“  U Poglavlju Ad. 6.1. Prioriteti 4. – Produktivan grad (str. 118 Nacrta) naveli smo više konkretnih projekata u tom smislu ( … daljnjeg razvoja industrije u Puli…). | Prihvaća se | Primljeno na znanje. |
| 3.3. Gospodarstvo | Poglavlje Ad. 3.3.4. Turizam  Br. str. 47. Nacrta Plana.  Poglavlje Ad. 3.3.4.2. Turističke zone  Br. str. 51. Nacrta Plana  Veza: naši prijedlozi navedeni pod Poglavlje Ad. 3.4.2.4. Brownfield područja (str. 75) ovih dopuna pod općenitim nazivom  DODATAK GLEDE BUDUĆNOSTI TURISTIČKE PULE  (Poseban osvrt na Muzil, Saccorgianu i Hidrobazu)  Veza: poglavlje Ad. 4.1.4. Otporan i održiv turizam  Molimo i ovlašćujmo autore Nacrta, ako smatraju potrebnim da interveniraju tako da djelomično ili potpuno tekst (ili dijelove) u poglavlje u koja oni smatraju da potpunije pripadaju. | Prihvaća se | Komentar usvojen; u okviru poglavlja 3.3.4. Turizam i prijedloga proizašlih iz participativnog procesa, navedena je potreba za promišljanjem načina korištenja postojećih brownfield površina, kroz proaktivan pristup gospodarenju prostorom, uzevši u obzir mogućnost razvoja ekološki održivog kamping turizma, uz očuvanje postojećeg zelenila. |
| 3.3. Gospodarstvo | Poglavlje Ad. 3.3.6. Poljoprivreda i ribarstvo  Br. str. 55. Nacrta Plana.  Poglavlje Ad. 3.3.6.2. Ribarstvo (str. 58)  Opaska: pod pojmom ribarstvo mi ovdje podrazumijevamo puno širi kontekst nego što je „riba u moru.“ Mi ovdje podrazumijevamo korištenje mora u svakom mogućem smislu (osim za promet koji je izdvojen). Nakon teksta na str. 59 „Trenutno ne postoji niti jedna koncesija za marikulturu u obalnom prostoru Grada Pula-Pola.“ predlažemo da se doda:  Grad Pula-Pola mora promijeniti svoj pristup prema moru općenito, pa tako i prema marikulturi u širem smislu. Treba od pasivnog prijeći u proaktivni pristup, tako da organizira, tj. stvoriti preduvjete za proizvodnju (uzgoj) riba i jestivih algi u moru (Marikultura u najširem smislu te riječi). Npr. započeti s definiranjem mogućnosti u tom smislu u moru ispred lukobrana, a potom širiti podvodne farme prema Brijunima i Premanturi. Pod pojmom „Organizirati, tj. stvoriti preduvjete“ smatramo da treba učiniti i na moru analogno onome što se podrazumijeva na kupnu pod „Organizirati i pripremiti poduzetničke zone“. Danas se (za na kopnu) tome nitko više ne čudi. To sada rade sne samo gradovi, nego i naselja od svega nekoliko tisuća stanovnika. To znači utvrditi da li uopće postoje područja pogodna za u namjenu i pod kojim uvjetima, pa te tako „pripremljene morske poduzetničke zone“ nuditi „da ih popune“ konkretni poduzetnici iz tih sektora. | Prihvaća se djelomično | Prema prijedlogu, tekstualni dio je dopunjen iskazanom potrebom o proaktivnijem pristupu marikulturi, međutim zbog specifičnog načina upravljanja morskim područjem, dio koji se odnosi na ''organizaciju'' morskog područja nije primjenjiv. |
| 3.4. Urbano okruženje | Poglavlje Ad. 3.4.2.3. Javne zelene površine  Br. str. 73. Nacrta Plana  ili  Poglavlje Ad. 3.4.3.1. Vodoopskrbna infrastrukture  Br.str. 77 Nacrta Plana  Molimo autore Nacrta da ovaj naš tekst (prijedlog, dopune) „smjeste“, unesu u odgovarajuće poglavlje, mi smo do kraja ostali podijeljeni u koja od ova dva poglavlja unijeti kao dodatak.  Zalijevanje gradskog zelenila Pule vodom koja nije za piće stvaranjem posebne vodovodne mreže Pule s vodom koja nije za piće (tehnološka voda, industrijska voda), ali koja se može koristiti u niz drugih slučajeva.  Od vremena uređenja grada krajem pretprošlog stoljeća, Pula je naslijedila nekoliko lijepih, uređenih parkova npr. Valerijin park, Mornarički park i drugi.  Nakon bombardiranja u II. svjetskom ratu neki porušeni dijelovi grada pretvoreni su u parkove npr. Park grada Graza.  Omladinske radne akcije krajem '40-tih i početkom '50-tih godina prošlog stoljeća ostavile su nam neke, do tada gole dijelove grada, lijepo pošumljene uglavnom borovim stablima npr. bošket na Gregovici i velike površine uz šetalište Lungomare.  Relativno nedavno su izgradnjom i proširenjem obilaznice i južnog bulevara, te izgradnjom kružnih tokova isti obogaćeni stablima i zelenilom.  Pula ima najviše zelenih površina od svih gradova u našoj zemlji, ali s obzirom da se u gradu neprekidno nešto gradi (što je normalno, prirodno, očekivano i neminovno), to znači da se te zelene površine neprekidno smanjuju. Iz tog razloga je potrebno one koje ostaju sačuvati, njegovati i održavati na što bolji način. Da bi u tome uspjeli zelenilo u parkovima, drvorede, cvjetne otoke i sl.) treba zalijevati. Naročito ljeti. Činiti to, kada ne postoji alternativa, sa pitkom vodom je u redu, ali je puno bolje ako se to može vodom koja nije za piće.  Novi nasuti dio Rive je sada pust i gol (u vegetacijskom smislu). Vjerojatno će ga se vremenom obogatiti i oživiti zelenim površinama. Velikoj površini uz željeznički kolodvor dobro bi došlo nešto zelenila. Terminal za manje kruzere na Vallelungi će sigurno, kada se izgradi, imati zelenih površina koje će trebati zalijevati. Možda će i marine na Monumentima i Katarini također imati pokoji park. Kada se sadašnje gole površine na raznim dijelovima našega grada obogate zelenilom trebati će osigurati dodatne količine vode za njihovo zalijevanje.  Pula od početka svog postojanja u samom gradu i u svojoj neposrednoj blizini, ima više izvora vode. Konkretno:  - izvor Karolina u podnožju Arene je najvjerojatnije glavni razlog početka nastanka naselja, odnosno grada Pule,  - na sjevernom dijelu gradske luke je potočić Tivoli koji određuje prirodnu granicu između Mandrača i Vallelunge,  - Pragrande ima izvor „Le Fontanelle“ i kanal koji odvodi vodu u more,  - Na području Pragrande pa i Dolinke se nalaze bunari koji su napušteni i koji se ne koriste (usput: jako su opasni za neoprezne šetače);  - u Uljaniku je postojao bunar tzv. industrijske vode koji možda još postoji  i koja se voda (možda) može koristiti za zalijevanje zelenih površina.  - u prstenu oko Pule, na svega nekoliko kilometara, ima više izvora koji su do ne tako davno u potpunosti opskrbljivali grad pikom vodom, ali su sada taj status izgubili.  Uz gore navedene postojeće izvore vode Pula ima vrlo vrijednu vodovodnu infrastrukturu (misli se naročito na vodospreme) koja postoji, ali više nije u funkciji. Jedna vodosprema je u šumici na Monte Ghiru (između groblja i škole Šijana), druga je vanjska manja vodosprema kraj Kaštela, treća je na Vidikovcu (Monte Paradiso). Sve te vodospreme su bile spojene na vodovodnu mrežu cjevovodima koji su najvjerojatnije još uvijek pod zemljom i koje je vjerojatno (potpuno ili djelomično) moguće staviti u funkciju.  Mornarička bolnica i kasarna na Bulevaru su imale svoje sustave vode. Možda je i njih moguće reaktivirati. Tu su i A.-U. tvrđave koje su sve smještene na vrhovima brda oko Pule, a koje su imele svoje sustave (cisterne) za vodu, koje bi se eventualno također mogle iskoristiti kao vodospreme za vodu za zalijevanje obližnjih (sadašnjih i budućih) zelenih površina. To bi ujedno bio prvi konkretan korak (vrlo ekološki, vrlo u trendu s politikom održivog razvoja itd.) u aktiviranju mnogobrojnih utvrda izgrađenih u doba Habsburškog carstva.  Parkovi oko Arene se već godinama zalijevaju vodom koja nije za piće iz obližnjeg izvora Karolina. Treba nastojati da se to postigne za najveći dio gradskih zelenih površina.  Kako to postići?  Tako da se aktiviraju svi mogući gradski i prigradski izvore i bunari vode koja danas više nije za piće, sve vodospreme i cjevovodi koji sada nisu u funkciji, za zalijevanje njima najbližeg sadašnjeg i budućeg gradskog zelenila.  Naravno, najprije treba snimiti stanje, prikupiti sve potrebne podatke. Ispitati sve što se može i sve ono što je potrebno. Vidjeti da li se za tu svrhu mogu (i pod kojim uvjetima) ponovo staviti u funkciju vodospreme iz doba Habsburškog carstva, pa možda i neki cjevovodi iz tog doba koji su danas van pogona. Pripremiti svu potrebnu dokumentaciju za reaktiviranje tih vodosprema, izvora, bunara, cjevovoda i pumpi. Krenuti u postepenu, faznu, višegodišnju realizaciju projekta.  Na opisani način bi Pula imala (na nekim dijelovima grada) dvije paralelne vodovodne mreže. Vremenom bi se na mrežu s vodom koja nije za piće mogli priključiti i neki drugi potrošači npr. praonice automobila, sportski tereni s prirodnom travom, fontane i dr. Za efektni početak mogla bi se (s obzirom na blizinu izvora) za nove, velike, lijepe, kvalitetne, prva liga sanitarne čvorove u Areni (veza: naš prijedlog za poglavlje Ad. 3.2.3.2.) koristiti voda koja više nije za piće iz izvora Nimfej-Karolina koji se nalazi u podnožju Vespazijanovog amfiteatra. Naravno odgovarajućom cjenovnom politikom mamiti sve više subjekata da se priključe na tu novu vodovodnu mrežu (npr. praonice automobila itd.)  U zadnjih pola godine se dosta intenzivno spominje mogućnost dodjele nekih sada zapuštenih poljoprivrednih parcela stanovnicima grada na obrađivanje. To su tzv. Društveni urbani vrtovi. I za njih će svakako trebati voda za navodnjavanje, ali kako oni iz prehrambenih razloga traže higijensko-biološki urednu vodu ovaj se projekt ne odnosi na njih.  Veza sa Ad 3.2.3.2. str. 20, sa Ad. 3.4.2.4., , te sa Ad. 3.4.3.1. | Prihvaća se | Prijedlog je usvojen te sažeto prikazan u okviru poglavlja 3.4.3.1. Vodoopskrbna infrastruktura. |
| 3.4. Urbano okruženje | Poglavlje Ad. 3.4.2.4. Brownfield područja  Br. str. 75. Nacrta Plana. Drugi odlomak, pri sredini piše: „Vojarna Vladimir Gortan nalazi se sjeveroistočno od centra grada, uz autobusni kolodvor. Sagrađena je kao škola na hrvatskom jeziku, a od Drugog svjetskog rata do 1991. kada je predana lokalnim vlastima, bila je sjedište 5. pukovnije teškog topništva Fabio Filzi.“ – što je netočno i pobrkano. Točno je slijedeće:  Vojarna Vladimir Gortan nalazi se sjeveroistočno od centra grada, u čijem je ogradom omeđenom krugu iz središta grada preseljen autobusni kolodvor nakon 1991. Tom prilikom su sagrađeni peroni, a jedna omanja postojeća zgrada je preuređena. Cijeli struktura je iz XIX stoljeća kada ju je Habsburško carstvo izgradilo kao skladišni kompleks zbog čega je bila spojena kolosijekom sa željezničkim kolodvorom (D. Orlović). Sjedište 5. pukovnije teškog topništva Fabio Filzi postaje nakon preuređenja skladišta u vojarnu za vrijeme talijanske vladavine u razdoblju između dva svjetska rata. Nakon Drugog svjetskog rata pa sve do 1991. kada je predan lokalnim vlastima, je kompleks bio pod upravom JNA u funkciji pješadijske vojarne. | Prihvaća se | Komentar usvojen. Ispravljeni tekst u cijelosti je ugrađen u poglavlje 3.4.2.4. Brownfield područja. |
| 3.4. Urbano okruženje | Br. str. 75. Nacrta Plana. Drugi odlomak. Nabrajaju se i kratko opisuju (pored ostalih) i Hidrobaza, Vallelunga, poluotok Muzil, pa (nešto niže) i lukobran. Na str. 76 u Tablici br. 36 u zadnjem, desnom stupcu navode se i Planovi za ta područja. Smatramo potrebnim:  a) postaviti pitanje da li je namjerno ispušteno područje Saccorgiana (ili je zaboravljeno)? Mi ćemo ga u daljnjem razmatranju uključiti.  b) Dodati: (Opaska: ovo je povezano sa Ad.3.3.4. Turizam)  DODATAK GLEDE BUDUĆNOSTI TURISTIČKE PULE  (Poseban osvrt na Muzil, Saccorgianu i Hidrobazu)  Pitanje : da li mi danas, generacijski gledano, imamo ikakvo pravo, kako je  sada planirano, stoljetnom koncesijom ustupiti 20-25% vrijednih površina grada? Radi se o odvajanju četiriju budućih generacija Puležana od bitnog utjecaja na ono što će se tamo događati?  S druge strane, COVID-19 je pokazao koliko turističkom sektoru znači imati  brojan privatni smještaj i kampove.  S treće strane, danas je situacija u turizmu takva da:  1. Naša poduzeća danas nemaju novaca za investicije u hotele, pa su mnoga hotelska poduzeća (koja su postojala od ranije) u stranom vlasništvu. Dobit ne ostaje niti u mjestima njihove djelatnosti, pa niti u Hrvatskoj. Prirodno i sasvim legalno, to nije sporno, niti ovim tekstom želim to dovesti u pitanje već samo navodim činjenice. Ali, zar se to baš nikako ne može promijeniti? Zar se do kapitala za ostvarenje turističke djelatnosti nikako ne može doći bez otuđenja dobara?  2. Naš grad, a ni naša zemlja, danas nemaju dovoljno osposobljenih i kvalitetnih stručnjaka za vođenje hotelskih kuća i hotela općenito, pa su djelomično glavni manageri stranci. To je (izgleda) danas tako, ali zar se obrazovanjem, u školama, na fakultetima i drugim obrazovnim institucijama (domaćim i stranim) za 10-15 godina situacija ne može bitno promijeniti?  3. Naš grad, a ni naša zemlja danas nemaju dovoljno kvalificirane radne snage potrebne za rad u turističkom sektoru (naročito za hotelska i restoranska zanimanja), pa već dugi niz desetljeća te poslove obavljaju stranci. Nekad su to bile osobe izvan Istre, pa nakon toga izvan Hrvatske (naročito iz republika bivše države). Sada to rade osobe koje su došle čak iz Filipina. Ponavljam još jednom: sve legalno, sve zakonski u redu, nije sporno niti dovodim to u pitanje već samo navodim činjenice. To je danas tako, ali zar se kroz obrazovanje u školama i na tečajevima za 10-15 godina situacija ne može bitno promijeniti?  4. Naš grad, Istra, pa niti naša zemlja ne proizvode dovoljno hrane. Ogroman postotak (60-70%) prehrambenih proizvoda dolazi iz uvoza.  5. Mi (lokalna zajednica) imamo ekskluzivu: zbrinjavanje otpada i briga oko kanalizacije. U to se stranci ne miješaju. Važan i značajan posao, kojega ni u kom slučaju i koji se niti na koji način ne smije podcijeniti, ali koji dolazi na samom kraju lanca vrijednosti i redoslijeda raspodjele dobiti.  6. Postoji tendencija mijenjanja naziva dijelova grada putem dodjeljivanja „tipično turističkih“ naziva turističkim naseljima (npr. HORIZONT umjesto Zlatne stijene). Nije samo kod nas ta tendencija. ; Sve legalno jer to je naziv turističkog naselja, ali taj dio grada, taj predio, poluotok već ima svoje izvorno ime, naziv. Za kolektivnu memoriju i identitet kraja to ima svoju važnost, zar ne?  7. Već danas smo sputani u slobodi kretanja u pojedinim turističkim naseljima. Automobilima ne možemo ući niti parkirati na parkiralištima turističkih naselja već samo ispred rampe. To je potpuno razumljivo tijekom sezone, ali zašto to ne možemo niti van sezone kada su ta parkirališta prazna? A sutra? Možda će i pješacima biti „nešto, negdje“ onemogućeno, proći, onemogućeno sunčati se, kupati se, … Neugodne priče s koncesijama za plaže duž obale naše zemlje upozoravaju na ekstremne i vrlo neugodne slučajeve. Nedavno objavljen dugi intervju u Glasu Istre s povratnicom iz New Yorka ukazuje da su strahovi o nemogućnosti slobodnog pristupa plažama već danas „normalna“ realnost u visoko razvijenom, civiliziranom svijetu.  S četvrte strane, betonizacijom i asfaltizacijom neminovno gubimo ono što je već danas iznimno vrijedno, a što će u budućnosti biti još važnije: ZELENILO i ZRAK !  S pete strane, uočava se da gosti kampova dosta uredno odvajaju otpad kojega stvaraju u samom kampu i time konstruktivno i znatno doprinose općem zbrinjavanju otpada destinacije. Istovremeno hotelski gosti, po prirodi stvari, po „defaultu“ to ne mogu činiti (čak i kada bi to htjeli).  Sa šeste strane, „… u Euromonitoru kažu kako će ubuduće biti od vitalnog značaja uzeti u obzir stvarne troškove turističke potražnje u smislu potrošnje vode, količine stvorenog otpada, utrošene energije, utjecaja na biološku raznolikost, porijeklo hrane i zagađenje. U središte pažnje će trebati staviti samu zajednicu i vrijednosti koje ona dobiva razvojem turizma.“ Turizam je izuzetno ovisan o čistom okolišu, ali ga istodobno i najviše troši. Stoga će se u budućnosti u turizmu očekivati i nagrađivati okolišno osjetljiva praksa.  Pogledajmo sada situaciju u našem gradu.  Mi, stanovnici Pule, nismo svjesni (možda smo i prenaivni) da smo u smislu upravljanja teritorijem (bilo da je gradsko, općinsko i/ili državno) SILNO BOGATI LJUDI ! Možda, na neki način, među najbogatijima na svijetu. Toga nismo svjesni (ili nam ne omogućavaju da to shvatimo), pa tako lako prolazi da netko drugi odlučuje o 25% teritorija našega grada i da ga može predati na upravljanje nekom trećem i to na 100 godina! To silno bogatstvo je naše (u smislu upravljanja). Mi to moramo shvatiti i predati ga našoj djeci, unucima i drugim pokoljenjima na najbolji mogući način. Moramo im i teritorijalno i u smislu okoliša ostaviti čvrstu, kvalitetnu bazu da tu ostanu i da tu dovoljno dobro i lijepo žive. Da je tu njihova budućnost, a ne da se o budućnosti 25% površine Pule za čitavo jedno stoljeće odlučuje u Bog te pitaj kojoj metropoli svijeta. Pa onda da tu doseljavaju (da bi radile) osobe iz npr. Filipina, a istovremeno stanovnici naše zemlje odlaze raditi u Njemačku ili Irsku. I opet ponavljam: sve legalno, sve zakonski u redu. A korijeni? Jedna od velikih ljudskih, emocionalnih kvaliteta i vrijednosti su KORIJENI. Nemojmo ih se odreći na 99 godina. Osobno smatram da mi, prema našim budućim pokoljenjima, niti nemamo na to pravo!  Mi Puležani, Rovinježi, Medulinci, imamo živih, stvarnih, konkretnih iskustava glede svega gore napisanog. Naime:  - Brijuni – već preko 100 godina netko drugi odlučuje što-kako-gdje-kada se ima dogoditi na tom divnom arhipelagu. Što urbano područje Pule ima od Brijuna? Brijuni su svijet za sebe - izdvojeni dio, „corpus separatum“ južne Istre, odnosno Pule. To što nam se sprema za Muzil, Saccorgianu i Hidrobazu je cca to isto što već 100 godina imamo na Brijunima. Dakle, imati ćemo oko grada još jedan ili dva ili čak tri „Brijuna“;  - Rovinj - Punta corrente – da se ostvarilo kako je prije 100 godina bilo zamišljeno ona bi izgledala kao niz velebnih vila (vjerojatno s visokim ogradnim zidovima). Šetači, ako bi uopće imali pristup, ne bi niti vidjeli more, a kamo li mu mogli prići ili se u njemu kupati. Ostvario bi se točan scenarij kojega je opisala povratnica iz New Yorka, a kojega sam citirao ranije u ovom tekstu. To bi bila privilegija samo za dvadesetak posebnih, vrlo bogatih obitelji. Na sreću to se nije ostvarilo i danas je to lijepi, zeleni raj za šetače kojeg turistički Rovinj kvalitetno promovira na dobrobit cijelog Rovinja, pa i šire.  - Poluotok Vižula u Medulinu – da su se prije 100 godina ostvarili planovi gradnje dokova brodogradilišta za podmornice, od prekrasnog zelenog poluotoka s vidljivim važnim nalazima rimskih vila danas ne bi bilo ni traga. A što danas Vižula znači za turistički Medulin mislim da nije uopće potrebno obrazlagati.  Završno logično pitanje: da li će za 100 godina neki naši potomci zapisati to isto za Muzil? Zbog galopirajućih klimatskih promjena vjerojatno neće trebati čekati 99 godina da se shvati koliko će vrijediti prirodno, javno dostupno okruženje u odnosu na beton, asfalt i umjetno oblikovano zeleno igralište. Hoćemo li im ostaviti bogatstvo zelenog Muzila ili …?  Prije 150 godina je Habsburško carstvo kupilo Muzil, Sacorggianu i Hidrobazu za potrebe vojske i u tom smislu su intervenirali u krajolik, izgradili su utvrde, bitnice, kasarne, baze za hidroavione, i ostale vojne instalacije. Vojske država koje su nakon njih slijedile (Italija i Jugoslavija) na sreću nisu ništa posebno na tim područjima napravile, ni dobroga ali niti lošega. Na žalost dosta štete je učinjeno posljednjih 25 godina otimačinom, krađom, destrukcijom, devastacijom i nebrigom. Srećom svo to vrijeme na tim velikim površinama priroda je imala svoj miran razvoj i ona je jedina profitirala i bujala. Sve do naših dana.  Pogledajmo što možemo učiniti. Ipak smo mi ti koji definiraju urbanističke uvjete. Možemo li odrediti takve uvjete koji će najviše brinuti o budućnosti naših pokoljenja? Kako u tom smislu možemo sačuvati to što je sada, u obliku kako je sada? Možemo li odrediti takve uvjete koji će najmanje „dirati“, mijenjati krajobraz, intervenirati u prostor kakav je danas, ali da se ipak koristi, da područje živi i da doprinese razvoju grada i njenih stanovnika? Put rješenja tog pitanja, čiji će životni rezultati biti u korist građana, vodi kroz proaktivan pristup Grada Pule na području urbanizma i gospodarenja prostorom.  RJEŠENJE  Na svim tim površinama promijeniti urbanističke planove tako da osnovno njihovo novo obilježje budu: kampovi ! Dakle, zeleno, zeleno, prirodno zeleno. Naravno, putevi, ceste, asfalta koliko treba, ali što manje dirati postojeće zelenilo. Ne sjeći, ne čupati, ne krčiti, ne betonirati (ako se jednom betonira – gotovo je za sva vremena. ; Dakle, kada jednom stigne beton, ono što se s njime u budućnosti događa je da raste i u širinu i u visinu. Ne graditi preko prirode, nego ugraditi turistički proizvod u prirodu. Ne žuriti s betonom. Polako.  Dakle, konkretno, smatram da je rješenje:  - za Saccorgianu: jedan lijepi kamp koji će razdvojiti građevine Verudele od građevina Zlatnih stijena. Po potrebi zasaditi još stabala.  - za Muzil je rješenje podijeliti zelenu površinu na tri dijela: dva različita tipa kampa, jer je površina zaista velika i jednu javnu park šumu. Zadržati dio onoga što je sadašnjim planom predviđeno (vinarija/uljara, likovna/obrtnička radionica, sportska luka Fižela, acquapark, kino i trgovački centar, galerija, muzej, uzletište balona). Dio postojećih zgrada svakako preurediti u hotele uz eventualno potrebne (ali ne prevelike) dogradnje. Dodati terminal za velike kruzere na lukobranu sa pratećim sadržajima na Smokvici (kruzeri će ujedno biti atrakcija za goste i posjetitelje kampova) – veza glede ovoga u našim prijedlozima predmetnom Nacrtu u Ad. 3.4.4.3.-Pomorski promet. Liticu bivšeg kamenoloma koja gleda prema sjeveru usmjeriti na sportsko penjanje, a onu koja gleda na zapad eventualno svu popločiti solarnim panelima za proizvodnju el. energije. Svakako predvidjeti dva tramvajska kolosijeka; jedan na razini obale skroz do i po lukobranu, te drugi na višoj razini do muzeja (račvanje kolosijeka cca kod uvale Vergarola kako bi se postigao blagi pad). Po krovovima svih zgrada instalirati fotonaponske panele i kolektore kako bi se maksimalno koristila obnovljiva energija sunca za proizvodnju električne energije i za zagrijavanje vode. Svakako predvidjeti izgradnju sustava bazena jer zbog morfologije zemljišta nema prikladnih širokih plaža za sunčanje i ulazak u more, a i visinske razlike su prilične.  (Opaska: ovaj opis prijedloga rješenja je možda nepotpun, tj. manjkav, ali u cijelom svom sedamdesetogodišnjem životu sam samo dva puta uspio ući u Muzil i vidio sam samo mali dio tog velikog kompleksa, pa nisam potpuno upoznat s topografijom i ostalim važnim parametrima tog područja. Valjda se to neće dogoditi i mojim potomcima da će tijekom života samo dvaput moći kročiti na Muzil!)  Poseban DODATAK glede Muzila  Obzirom na glasine glede mogućih povijesnih zlodjela provedenih na  području maslinika koji se nalazi na Muzilu razjasniti to tako da se na  tom području izvrše sistematična iskapanja kako bi se utvrdilo  činjenično stanje i tako definitivno potvrdile/otklonile sve grozne sumnje  iz perioda kraja II. svjetskog rata..  - za Hidrobazu rješenje je jedan lijepi kamp koji će oplemeniti područje. Sigurno će biti potrebno zasaditi puno stabala.  Glede organizacijskog ustrojstva, realizacije, financiranja i upravljanja ugledati se i slijediti proceduru i način realizacije projekta „Mon Perin“-Bale/Valle. Dati mogućnost da se uključe stanovnici Pule kao što je za Mon Perin dana mogućnost da se uključe stanovnici Bala. Zašto ne? Na taj način će konačno, nakon stoljeća i pol, Muzil postati i u društvenom smislu sastavni dio Pule, a i Puležani će ga prvi puta u povijesti takvim i osjećati.  Vlada naše zemlje je pokazala na konkretnim primjerima terminala za kruzere na Vallelungi, zgrade Mehanike-bravarija, bivšeg salona automobila Mehanike, Hipodroma (za isto područje se još – krivo- koristi i naziv Marsovo polje), Vojarna u ulici 43 . Istarske divizije u Puli, te grupe utvrda Barbariga za općinu Bale, a i drugdje po Hrvatskoj, da ima sluha i da ih predaje lokalnoj zajednici kada se prezentiraju pravi projekti. Zašto to ne bi to učinila i s Muzilom, Hidrobazom i Saccorgianom?  DODATAK : Glede Muzila ; Smatramo da je nužno voditi računa o  Muzilskom istmusu (prevlaka)  Usko grlo na najužem dijelu spoja grada s poluotocima Stoja i Muzil kod restorana Stari grad i Gina s južne strane, odnosno uvale Vergarola sa sjeverne strane.  Stoljećima, a tako je još i danas, Muzil je izdvojeni dio, „corpus separatum“ Pule. Muzil je Pula, ali nije uklopljen u tkivo Pule. Infrastrukturno nije spojen sa svojim gradom.  Od polovine XIX. stoljeća Muzil postaje državno vlasništvo Habsburškog carstva namijenjeno vojsci. Od tada pa do danas on se razvijao na autonoman način u odnosu na grad kako bi mogao uvijek samostalno funkcionirati u vojnim (tj. ratnim) uvjetima. Veza s gradom se suštinski ostvarivala nekad uskom cestom Musil, a potom cestom Fižela. Sve ostalo se ostvarivalo morem.  Muzil čini gotovo 1/5 površine grada Pule. Danas teorijski, a sutra kada se pokrene razvoj Muzila, cca 20%-25% svega što danas Pula ima u infrastrukturnom smislu će se morati dovesti i/ili ostvariti na Muzilu: električnu energiju, telefon, vodu, plin, fekalnu kanalizaciju, kanalizaciju oborinskih voda, javnu rasvjetu, ceste, javni promet, itd. Sva ta infrastruktura će morati proći najužim dijelom spoja grada s poluotocima Stoja i Muzil kod restorana Stari grad i Gina s južne strane, odnosno uvale Vergarola sa sjeverne strane. To sve treba na vrijeme osmisliti, posložiti i pripremiti.  Svakako jedna od prvih poveznica je cesta. Nameće se kao logično rješenje da to bude produžetak južnog bulevara (komotna, široka saobraćajnica s četiri vozne trake i nogostupima s obje strane) koji se pruža od gradskog bazena prema Valkanama, pa dalje da nastavi prema Muzilu. Međutim, na prevlaci Vergarola-Gina za sve to nabrojeno tamo nema fizičkog prostora. Nema šanse! Nema niti mjesta za proširenje barem jedne od postojećih ulica koje onuda prolaze, pa da od gradske ulice s dvije prometne trake postane brza cesta s četiri trake. Rješenje treba iskombinirati pomoću ulica Fižela na sjeveru, Stoja na jugu i uske ulice Musil između njih.  Ulica Fižela (koja je suštinski nastavak Revelanteove ulice) pruža se u smjeru istok-zapad skoro po rubu pulskog zaljeva. Paralelno s njom, samo nešto južnije se pruža ulica Stoja koja završava na korijenu poluotoka Stoja. Te dvije ulice su najbliže jedna drugoj na najužem dijelu poluotoka, a to je između uvale Vergarole i restorana Gina. Njih spaja uličica Vergarola. Velika, poprečno smještena nova zgrada koja tamo niče je zauzela svojim gabaritima (u nizu s postojećim starim i renoviranim kućama) veliki dio nadzemnog i podzemnog tla. Na sjevernoj strani je ostala slobodna za prolaz infrastrukture samo cesta Fižela koja ima nogostup samo na jednoj strani i koja je na tom dijelu jako uska. K tome zbog blagog zavoja stiče se dojam da se tamo jedva mogu mimoići dva autobusa. Na južnoj strani je za energetsku i prometnu infrastrukturu ostala slobodna samo ulica Stoja. Sve to je vrlo usko i jako ograničavajuće za sprovesti svu onu infrastrukturu koja je ranije navedena.  Osim svega već navedenog dvije bitne ceste Stoju i Fiželu treba kvalitetno međusobno spojiti kako bi bile jedna drugoj (odnosno Muzilu) prometna alternativa u bilo kojoj situaciji. U slučaju prekida prometa po jednoj (zbog npr. kopanja, prometnih nesreća ili bilo čega drugoga), druga cesta mora podnijeti teret prometa obiju ulica. Na (barem) jednom mjestu se promet mora moći preusmjeriti na jednu, odnosno drugu cestu. Gledajući situaciju na terenu, to mjesto (najvjerojatnije) je usko grlo Vergarola-Gina o kojemu je ovdje riječ. Dozvoljavam si predložiti da se na tom uskom, malom području Muzilskog istmusa (prevlake) predvidi izgradnja elipsastog (kružnog) toka koji će spojiti ceste Stoju i Fiželu i omogućiti spajanje prometnih tokova tih dviju cesta.  Za kvalitetan spoj grada s Muzilom u sadašnjem ekološki osvještenom prometnom trenutku, potrebno je također predvidjeti (ponajbolje iz smjera Revelanteove uluce) još i biciklističku stazu, pješačku stazu i tramvajski kolosijek. Kako sada stvari stoje tamo za njih nema mjesta. Postoji realna opasnost da taj poluotok, u tom prometnom smislu, i dalje djelomično ostane „corpus separatum“ Pule. Da se to ipak ne dogodi jedina mogućnost koja se za te biciklističke i pješačke staze i za tramvajski kolosijek nazire je da se njihove trase ostvare po uskoj zelenoj površini između ceste Fižela i zgrada Tehnomontovog brodogradilišta, te u nastavku dalje po zelenoj površini uz unutarnju stranu sadašnjeg ogradnog zida vojnog dijela Vergarole.  Zbog svega navedenog nameće se nužnost da se krene s projektiranjem prolaska svih nadzemnih i podzemnih infrastrukturnih potreba Muzila kroz Muzilsku prevlaku. Nakon toga je potrebno ugovorima ili kupnjom osigurati sve potrebne kat. čestice kako bi se ostvario kakav-takav prihvatljivi prolaz svega nabrojanog i kako se ne bi mogla dogoditi nikakva iznenađenja. Polaganje kabela, cijevi, tračnica i druge radnje će se, naravno, napraviti kada za to sazriju uvjeti.  Jedno je sigurno, bujanje novogradnji na tom području zasigurno znatno otežava i komplicira već i sadašnju, a pogotovo buduću situaciju na toj prevlaci.  Opaska: gornji tekst je objavljen u knjizi „RAZVOJNI PROJEKTI PULE“ 2021. g., ali je ovdje nešto izmijenjen. Ovime dajem suglasnost da se tekst u potpunosti ili djelomično preuzme – ako autori Nacrta smatraju korisnim ugraditi ga u Nacrt. Naravno, uz obvezu citiranja i evidentiranja u popisu korištene literature)  ----  DODATAK glede lukobrana  Naš prijedlog je da se (samo) dio korijena lukobrana proširi tako da postane (samo taj dio lukobrana) gat za velike (pače najveće) kruzere. Ujedno smo stava da bi trebalo temeljito proanalizirati smislenost i opravdanost izgradnje planiranog terminala na rtu Guc.  Dva su problema koja smo uočili:  Prvi problem je Dugogodišnje nastojanje da se sanira pulski lukobran.  Drugi problem je nemogućnost da na novi Terminalu za kruzere na rtu  Guc (strateški projekt Vlade RH) samostalno (bez  nekoliko remorkera) pristanu najveći kruzeri.  Uzrok prvog problema je veliki novčani iznos kojeg, po svemu sudeći, Grad Pula ne može izdvojiti iz svojih izvora. Pulski lukobran je impozantna građevina izgrađena početkom prošlog stoljeća. Zbog početka I. svjetskog rata nije u potpunosti dovršen. Vlasti država koje su slijedile (Italija, pa Jugoslavija) nisu ništa napravile za lukobran. Nisu ga dovršile, nisu ga popravljale i nisu ga održavale. Danas je stanje svakako još gore. Vrijeme je za njegovu temeljitu obnovu.  Uzrok drugog problema je blizina otoka Uljanik i otočića Sv. Andrija u odnosu na putanju za vez na gatu planiranog terminala za kruzere na rtu Guc i ogromne dimenzije velikih i najvećih kruzera. Taj terminal je projektiran za mogućnost pristajanja kruzera na tri veza. Za pristajanje kruzera dužine 300 metara biti će potrebna 3, a možda čak 6 remorkera. To je veliki problem i veliki trošak.  RJEŠENJE uočenih problema je izgraditi Terminal za velike (i najveće) kruzere na lukobranu.  Pri tome treba: - Dovršiti lukobran u čitavoj svojoj duljini.  - Sanirati, popraviti i posložiti sve što treba na njegovoj osnovnoj strukturi.  - Proširiti gornju platformu kako bi imala potrebnu širinu za cestovna vozila i za kolosijek za tračnička vozila (tramvaj/vlak).  - Dograditi elemente za vezivanje kruzera i sve druge potrebne „bočne“ zaštite i strukture.  - Na korijenu lukobrana (predio zvan Smokvica) izgraditi potrebne pristanišne zgrade za putnike (za čekiranje, kontrole, čekaonice i druge potrebne, tipične sadržaje).  S infrastrukturom i kapacitetima za prihvat kruzera svih veličina, sa zračnom lukom koja je od njih udaljena svega desetak kilometara, s autoputom koji stiže do grada, sa željezničkom infrastrukturom koja spaja i servisira terminal, s vlakovima na vodik koji povezuju Pulu sa svim važnim centrima Habsburškog luka (Minhen, Beč, Prag, Bratislava, južna Poljska, …) Pula može postati ključno putničko čvorište (naravno i Home Port) kruzing turizma za cijeli Jadran i važno čvorište u Sredozemlju.  Glede realizacije projekta svakako je potrebno paralelno s radovima pripreme dokumentacije (izvedbene i za apliciranje na Fondove EU) aktivirati marketinške aktivnosti tj. predstaviti oba projekta najvažnijim brodarskim kompanijama i na najvažnijim sajmovima za kruzing turizam na svijetu, te uspostaviti načelnu suradnju s najzainteresiranijima.  (Privitak – crtež mogućeg rješenja. Autor: dipl.ing. M. Martinčić) | Prihvaća se djelomično | Komentar je djelomično usvojen; u okviru poglavlja 3.3.4. Turizam i prijedloga proizašlih iz participativnog procesa, navedena je potreba za promišljanjem načina korištenja postojećih *brownfield* površina, kroz proaktivan pristup gospodarenju prostorom, uzevši u obzir mogućnost razvoja ekološki održivog kamping turizma, uz očuvanje postojećeg zelenila. U pogledu prijedloga lukobrana kao lokacije za razvoj *cruising* turizma, izrađivač dokumenta nema utjecaj na lokacije provođenja intervencija u prostoru, međutim istaknuto je kako u Puli postoji mogućnost za razvoj *cruising* turizma, ali je njegov razvoj potrebno planirati (posebice lokaciju smještanja luke za brodove na kružnim putovanjima) i uskladiti sadržaje i turističke proizvode koji bi se mogli ponuditi takvim turistima. |
| 3.4. Urbano okruženje | Poglavlje Ad. 3.4.3.5. Energetska infrastruktura  Br. str. 83. Nacrta Plana.  Predlažemo da se doda:  Grad Pula-Pola mora promijeniti svoj pristup prema moru općenito. Treba od pasivnog prijeći u proaktivni pristup, tako da organizira, tj. stvoriti preduvjete za proizvodnju energije na moru. Npr. započeti s definiranjem mogućnosti da se u moru ispred Pule (u najširem smislu) postave vjetroelektrane za proizvodnju električne energije. Pod pojmom „Organizirati, tj. stvoriti preduvjete“ smatramo da treba učiniti i na moru analogno onome što se podrazumijeva na kopnu pod „Organizirati i pripremiti poduzetničke zone“. Danas se (za na kopnu) tome nitko više ne čudi. To sada rade ne samo gradovi, nego i naselja od svega nekoliko tisuća stanovnika. To znači utvrditi da li uopće postoje područja pogodna za u namjenu i pod kojim uvjetima, pa te tako „pripremljene morske poduzetničke zone“ nuditi „da ih popune“ konkretni poduzetnici iz tog energetskog sektora (za vjetroelektrane).  Poveznica s našim opaskama na točku Ad. 3.1.2. (str. 9) | Prihvaća se | Tekst dopunjen; u poglavlje 3.4.3.5. Energetska infrastruktura, uvršteno je kako je participativnim procesom istaknuta potreba za poticanjem uporabe energije iz obnovljivih izvora, stvaranjem preduvjeta za proizvodnju energije na moru, postavljanjem sunčanih kolektora te vjetroelektrana za proizvodnju električne energije. |
| 3.4. Urbano okruženje | Poglavlje Ad. 3.4.4.1. Cestovni promet  Br. str. 51. Nacrta Plana  Predlažemo da se izgradi vrlo kratki odvojak, bretella (širine jedne prometne trake i zaustavne trake kao na izlazima s autocesta, a duljine cca 100m) koja bi spojila sadašnju nizbrdicu (državne ceste D75) iz smjera Velog vrha prema nadvožnjaku nad željezničkom prugom neposredno prije vodoravnog pristupa ravnini samog vijadukta (naravno na desnoj strani koja „se nudi“) s nešto niže pozicioniranim ovećim parkiralištem Marsovo polje. To je toliko kratka dionica i toliko korisna da ju se može „smjesta“ izgraditi. Iznimno jako bi koristila puno boljem popunjavanju, korištenju tog parkirališta i eliminirala ogroman krug kojega sada moraju automobili obaviti (nadvožnjak-Punta-Riva-119. brigada HV- nazad do parkirališta Marsovo polje, duljine skoro 3 km), a koji put čak i duljim cirkuliranjem preko velikog rotora kod Arube. – apsurdno!  Svo to razmišljanje i rezoniranje vrijedi i za buduću planiranu četverotračnu spojnicu Veli vrh nadvožnjak. Ova kratka spojnica koja je opisana bi u svim varijantama jednako dobro koristila. Mi smatramo da predviđeni kružni tok na cca polovini uspona/nizbrdice za Veli vrh nije sretno rješenje i da će više kočiti nego koristiti u prometu. Puno je bolja predložena spojnica | Prihvaća se djelomično | Projektni prijedlozi od strane dionika i građana u fazi javnog savjetovanja prikazani su kao dodatak Bazi projekata. Za detaljnije informacije potreban je prijedlog alokacije po godinama provedbe i izvorima financiranja, kao i procjenu financijske vrijednosti projekta. |
| 3.4. Urbano okruženje | Poglavlje Ad. 3.4.4.2. Željeznički promet  Br. str. 87. Nacrta Plana  Opaska: Svakako pogledati ono što smo već napisali u ovom materijalu pod Poglavlje Ad. 3.1.1. Gospodarski i geoprometni položaj (str. 7)  Drugi odlomak (cca na sredini) na str. 87 Nacrta piše: „Dvije su osnovne mogućnosti revitalizacije željeznice u Istarskoj županiji: ulazak Hrvatske u Schengensku zonu i uspostava kvalitetnije željezničke veze između Hrvatske i Slovenije … itd.“  Smatramo da se taj tekst mora bitno promijeniti slijedećim tekstom:  „Više (tj. nekoliko) je mogućnosti revitalizacije željeznice u Istarskoj županiji.  - Prva je: s obzirom na ulazak Hrvatske u Schengensku zonu potrebno je s željeznicama iz tzv. Habsburškog luka (Njemakom, Austrijom, Češkom , Slovačkom itd.) dogovoriti uspostavu popuno novih linija za Istru vlakovima na vodik koji se ponašaju (j. voze) kao zrakoplovi koji nisko lete u smislu da se nakon polaznog kolodvora NE zaustavljaju sve do Kanfanara. Tek u Kanfanaru se zaustavljaju i „dijele“, tj. razdajaju na kola za Poreč, kola za Rovinj, kola za Medulin i kola za Pulu i tako rastavljeni nastavljaju daljnje putovanje svaka kola do tih svojih jakih turističkih odredišta.  Druga je: (povezana sa posljednjom rečenicom na str. 87 Nacrta) tj dodati u nastavku te rečenice – Dodatno treba ostvariti ono što se na terenu naprosto nudi, a s ciljem da se povezivanjem na željezničku mrežu najjačih koncentracija stanovništva i naročito najjačih turističkih kapaciteta (turističkih destinacija u Istri) valoriziraju postojeći kapaciteti. To se odnosi ( a kako je već navedeno u ovim našim prijedlozima pod Poglavlje Ad. 3.1.1. Gospodarski i geoprometni položaj Br. str. 8. Nacrta Plana) na :  -obnovu prometovanja postojećim (ali zapuštenim) kolosijekom Kanfanar-Rovinj  - na izgradnju novog kolosijeka za Poreč (Južna Parenzana) koji bi započeo cca 4 km nakon kolodvora Kanfanar na pruzi za Rovinj (nakon prelaska preko autoputa Istarski Y) i pružao se preko Limske drage (ojačanjem nosivih stupova vijadukta, koji se tek treba graditi za kompletiranje četverotračne autoceste, mogao bi se postaviti kolosijek uz asfalt autoceste) i zatim nastavio do Poreča.  - izgradnjom od međunarodne zračne luke Pula novu dionicu kolosijeka do Medulina.  - pa i izgradnjom nove dionice od Kozljaka (Čepičko polje) do Labin/Rapca.  - naravno završetkom spajanja međunarodne zračne luke Pula s Gradom Pula-Pola za koju je u tijeku početni korak izrade Studije.  Time bi se čak 3 od prvih 5 najjačih turističkih destinacija naše zemlje (Rovinj, Poreč i Medulin) i još 2 jake destinacije (Pula i Labin/Rabac) spojile na željezničku mrežu i svojim kapacitetima putnika (stanovništvom, jer su o svi najveći gradovi u Istri, a pogotovo turista kojih godišnje u Istru dođe čak 4,5 milijuna, a od tog broja beznačajan broj željeznicom) opravdale isplativost cijelog sustava.  Broj putnika bi k tome bio povećan i novim turističkim proizvodom RUMOBILOM. To su dnevni izletnički vlakovi koji bi polazili (kao polazište) iz nabrojenih jakih turističkih destinacija na obali (Rovinj, Poreč, Medulin, Labin/Raba i Pula) prema središnjoj i sjevernoj Istri na OPG-ove, vinske podrume, Štancije, Konobe, farme, šetnje, biciklističke ture itd. itd. Naravno, vraćali se na večer.  Pa su tu i drugi turistički proizvodi putovanjem vlakom | Prihvaća se | Naveden je plan obnove i modernizacije pruge R101 te plan izgradnje željezničke pruge koja bi počinjala kod Zračne luke Pula i u blizini sadašnjeg željezničkog stajališta Šijana vezala se na prugu R101. Revitalizacija ostalih željeznica nije navedena s obzirom kako se ne nalaze na prostoru Grada Pule. Međutim, kroz tekst je naglašena opća potreba modernizacije i obnove pruga na prostoru Grada Pule, kao i na prostoru cijele županije. |
| 3.4. Urbano okruženje | Poglavlje Ad. 3.4.4.3. Pomorski promet (Br. str. 89. Nacrta Plana)  Veza: naši prijedlozi navedeni za poglavlje Ad. 3.4.2.4. Brownfield područja  (str. 75) tj. DODATAK - tekst oglede LUKOBRANA.  Ovdje smatramo potrebnim unijeti i slijedeći dodatak glede trajektne veze otoci Cres/Lošinj – luka Kuje (Ližnjan).  Nekada su sporim trabakulima i barkama otočani s Unija i Suska dolazili u Medulin da im se samelje žito u tamošnjim mlinovima na vjetar. Prije stotinu i pedeset godina Pula je bila čvorište, raskrsnica brodskih linija sjevernog Jadrana, a uzduž obale južne Istre i između južne Istre i otoka Cresa i Lošinjskog arhipelaga se odvijao gust promet raznih plovila. Krajem XIX. i početkom XX. stoljeća započeo je i turizam na ovom dijelu Jadran.  Od tada je prošlo puno vremena. Uvjeti su se promijenili. Sada su na sceni automobili, koji (naročito ljeti) preplavljuju južnu Istru. Da li turisti koji odsjednu u hotelima Rovinja ili kampovima Bala, Fažane ili Medulina ili u apartmanima Pule ili u drugim destinacijama južnog špica Istre žele posjetiti krasna mjestašca Cresa i Lošinja? Kao i nekada oni se tamo mogu diviti „… slikovitim, izmrvljenim hridinama okrenutim pučini“, ali danas i brončanom ljepotanu Apoksiomenu ili uživati u koncertima Osorskih večeri. Da bi to mogli moraju se svojim automobilom najprije odvesti 65 km na sjeveroistok do Brestove, pa trajektom savladati 5 km razdaljine do Porozina na otoku Cresu, te se spustiti opet 65 km prema jugu do točke koja je preko mora udaljena svega 30 km od ližnjanske luke Kuje koja joj stoji nasuprot. Gledajući s creske lučice Martinšćica ima se dojam da bi Veli Jože moga hitnuti kamik priko vode' kad bi to stija. Razlika u kilometrima kopnom u odnosu na more iz južne Istre do Martinšćice je čak 100 km (u dva smjera naravno 200 km). Puno previše za današnje prilike, a k tome niti cesta od južne Istre do Brestove, a pogotovo od Porozina do Martinšćice nije baš ugodna. Nema sumnje da će premoćna većina potencijalnih auto-izletnika iz južne Istre za Lošinj odabrati varijantu Kuje-Martinšćica umjesto 100 km (odnosno 200 km za tur-re-tur) duže i mučnije varijante južna Istra-Brestova-Porozina-Martinšćica.  Tu sada počinje priča povratka južne Istre zaboravljenim susjedima na otocima Cresko-Lošinjskog arhipelaga. Ona se može ostvariti projektom „Trajektna luka Kuje i trajekt za vezu s lukom Martinšćica na otoku Cresu“.  Za to ostvariti je potrebno izgraditi malu, efikasnu operativnu obalu za pristajanje trajekta u ližnjanskoj luci Kuje, te dakako i prilazni put (pa u budućnosti i tračnički kolosijek) do pristaništa. Na creskoj strani već postoji izgrađena i uređena luka Martinšćica. Nedostaje samo dio operativne obale za pristajanje trajekata.  Treba također nabaviti i trajekt „standardnih“ dimenzija kao mnogobrojni drugi trajekti koji povezuju naše jadranske otoke međusobno i prema kopnu. Autori ovog projekta su uvjereni da će se već nakon 2 do 3 godine uočiti potreba nabavke barem još jednog trajekta.  Tko bi bili putnici i koliko će ih biti?  Ljeti svakako turisti. Koliko? Pa, ako pođemo od toga da ljeti u južnu Istru već danas boravi godišnje 2,5 milijuna gostiju (pre COVID podatak), dovoljno je da samo 5% njih bude zainteresirano za izlet na Cres/Lošinj da se ukupno proda 250.000 karata za putnike, te po omjeru 3 putnika po jednom automobilu još k tome 80.000 karata za njihova vozila. Ako se uspije animirati 10% od ukupnog broja gostiju (što nije nemoguća misija), podaci se dupliraju.  Samo radi primjera – teško je zamisliti da većina gostiju novog, prvog hotela u Ližnjanu gledajući svakodnevno „ispred nosa“ i otok i trajekt koji više puta na dan plovi prema Cresu neće poželjeti otići tamo na izlet.  S obzirom da na Lošinju godišnje boravi cca ½ milijuna turista, očito će i dio njih željeti doći svojim automobilima jednostavnim, kraćim, bržim putem u Pulu ili npr. u Rovinj razgledati Arenu ili uspeti se do Sv. Eufemije. Ako se opet uzme kao kriterij minimalno 5% to bi bilo 50.000 prodanih (jednosmjernih) karata za putnike, plus 17.000 za njihove automobile. Za varijantu 10% , jasno brojke se udvostručuju.  Glede broja turista tu je u skoroj budućnosti potencijalno još jedan značajan izvor putnika za trajekt. Naime, kada se ostvare planovi iz Projekta „Tw“ da se Medulin poveže kolosijekom sa međunarodnom zračnom lukom Pula, stvoriti će se mogućnost da avio gosti iz Z.L. Pula mogu biti brzo i lako prebačeni na te otoke kombinacijom raznih prijevoznih sredstava i dobrom IT sinhronizacijom redova vožnje zrakoplova, prigradske željeznice, trajekta i shuttle-ova u Martinščici do njihovih krajnjih destinacija na Cresu i Lošinju.  Kako predviđa Projekt „Tw“ tu je još jedan izvor potencijalnih putnika za trajekt. To su putnici koji će željeznicom dolaziti do juga Istre vlakovima na vodik iz jakih emitivnih centara Habsburškog luka (Minhen, Beč, Prag, Bratislava, južna Poljska, Budimpešta i dr.) a koji će prometovati po sistemu „vlakovi kao zrakoplovi koji nisko lete“. To znači da će se putnici ukrcavati u polaznom kolodvoru i da će putovati do južne Istre bez zaustavljanja na međustanicama. Hoteli, kampovi, privatni smještaj na Cresu i Lošinju će očito moći računati i na te nove goste koji će umjesto automobilima za svoje putovanje sve više odabirati komotniji, ugodniji, ekološki prihvatljiviji vlak.  To što se tiče sezone, odnosno turista.  Za valjanost prometa trajektom tijekom cijele godine jako su važni domaći putnici. To su npr. obrtnici iz južne Istre koji će moći svojim uslugama servisirati sve potrebe Cresa i Lošinja. Tu su srednjoškolci i studenti Cresa, a naročito Lošinja koji će moći pohađati srednje škole i fakultete u Puli. Tu su liječnici specijalisti i Opća bolnica koji će zadovoljiti znatan dio potreba za zdravstvene usluge stanovnika tih otoka. Nije zanemariv niti broj stanovnika južne Istre koji će s vremena na vrijeme otići svojim automobilima na izlet na Cres i/ili Lošinj koristeći ovaj trajekt.  Već grubim nabrajanjem potencijalnih putnika, čak i u vrlo skromnoj varijanti je jasno da se njihov broj može kretati između 500 - 600.000, pa do jednog milijuna jednosmjernih karata za putnike i vozila godišnje.  Trajekt će prometovati cijelu godinu, ali se podrazumijeva da red vožnje ljeti i zimi neće biti jednako „gust“, što je uobičajena praksa za sve brodske linije na Jadranu.  Uvjereni smo da je ovaj projekt tehnički ostvariv i da je ekonomsko-financijski isplativ. On je win-win kombinacija za sve učesnike. Ovaj projekt će nakon jednog stoljeća, logistički gledano, uspješno vratiti južnu Istru susjedima na otocima Cresko-Lošinjskog arhipelaga.  (Za kraj da nedvosmisleno i potpuno razjasnimo kako ne bi bilo nikakvih dilema, da se svo ovo razmišljanje i svi ovi planovi zasnivaju na LOGISTICI. Ne govorimo, ne diramo, ne petljamo se ni na koji način na administrativno ustrojstvo lokalnih zajednica, na općinske, županijske i ine granice.) | Pojašnjeno | Revitalizacija trajektne veze otoci Cres/Lošinj – luka Kuje (Ližnjan) ne navodi se u tekstu, s obzirom kako se odnosi na prostor izvan obuhvata Grada Pule. Međutim, kroz tekst je naglašena opća potreba za unaprjeđenjem multimodalnosti i integriranosti različitih vidova prometa. |
| 3.4. Urbano okruženje | Poglavlje Ad. 3.4.4.4. Zračni promet  Br. str. 89 str. Nacrta Plana  Predlažemo dodati slijedeći tekst:  Spajanjem međunarodne zračne luke Pula (kako je planirano) na željezničku prugu, kada bi se ostvarilo obnavljanje putničkog prometa na željezničkom kolosijeku Kanfanar-Rovinj, kada bi se od tog kolosijeka za Rovinj sagradio odvojak za Poreč, kada bi se izgradila dionica pruge za Medulin (pa i ona za Labin/Rabac) sigurno bi se to odrazilo jako pozitivno na promet putnika međ. Zr. Luke Pula, samim time što su to najveći gradovi u Istri (uz Pulu, naravno), ali i zato jer su Rovinj, Poreč i Medulin najjače turističke destinacije naše zemlje (među prvih 5 u RH), a ostale (Pula i Labin/Rabac) su rastuće turističke destinacije. Svi bi ti gradovi funkcionalno zapravo bili i djelovali kao remote terminali međ. Zr. Luke Pula. | Pojašnjeno | Revitalizacija ostalih željeznica nije navedena s obzirom kako se ne nalaze na prostoru Grada Pule. Međutim, kroz tekst je naglašena opća potreba modernizacije i obnove pruga na prostoru Grada Pule, kao i na prostoru cijele županije. |
| 3.4. Urbano okruženje | Poglavlje Ad. 3.4.4.5. Javni prijevoz (str. 92)  Za ovo poglavlje imamo dva poduža prijedloga:  a) Obnova tramvaja u Puli  b) Definiranje okvira pješačke zone.  Prva dopuna - Ad. a) Obnova tramvaja u Puli  Polazeći od triju ekoloških komponenti razvoja prometa u EU (eliminacija emisije CO2 u atmosferu, eliminacija zagađenja česticama i eliminacija buke), a u cilju bitnog smanjenja automobilskog prometa pa time i zagušenja i povremenih kolapsa u gradu Puli naročito ljeti (kako u samom središtu, tako i u prilazima gradu) predlažemo i razrađujemo drugačije javno prometno sredstvo od onih oje danas koristimo, a to je tračnički promet. Koristili bi se : a) postojeći kolosijeci koji se danas koriste; b) oni koji se sada ne koriste (zapušteni i neodržavani), te c) nadogradile bi se neke nove dionice za el. tramvaj.  Opaska: Širina svih kolosijeka (kako za vlakove, tako i za tramvaje) je ista, tj. standardna za željeznički promet (1.435 mm).  Kičmu tramvajskog sustava Pule čini tzv. TRAMVAJSKA SIMETRALA SJEVER-JUG koja polazi na sjeveru kod Parkirališta Mandrač, ide kroz željeznički kolodvor, pa Rivom do Lučke uprave, zatim Flacijusovom ulicom do Glavne Pošte, pa do Kazališta, zatim do Tržnice, pa do zgrade OZ Croatia, tangira buduću Garažnu kuću „Marsovo polje“ i završava u PraGrande.  Druga faza tramvajske mreže bi bila reaktiviranje dionice od Mandrača po Vallelungi do Marine „Polesana“. Treća bi bila na redu dionica od Mandrača do Zračne luke Pula. Opaska: suštinski ta dionica bi se ostvarila kao tzv. „Laka željeznica“ u sklopu HŽ-a, ali bi po svojoj funkciji bila sjevero-istočni krak tramvajske mreže, jer bi Željeznički kolodvor Pula djelovala kao remote terminal međunarodne zračne luke Pula. Planirani pothodnik na tom željezničkom kolodvoru spaja željezničke i tramvajske kolosijeke u jednu, vizualno gledano fizičku cjelinu. Daljnji razvoj tramvajske mreže bi vodio kroz Štinjan i Hidrobazu do Fažane na sjevero-zapadu, na jugozapadu po južnom dijelu pulskog zaljeva sve do lukobrana (terminal za kruzere u njegovom korijenu) i gornje kote Muzila, te prema jugo-istoku kroz Pragrande moguće do Medulina (s krakom od Pragrande do Verudele). Ovom mrežom bi se u potpunosti uključili sada gotovo poluisključeni dijelovi grada u prometno tkivo grada u smislu javnog prijevoza (Vallelunga, Monumenti i Punta Krišto, te Muzil). K tome bi u kombinaciji sa željezničkim prometom dobili slijedeća prave Park&Ride čvorove. Konkretno: Čvor Fažana za Peroj i Barbarigu; Čvor Vodnjan za naselja središnje i sjeverne Istre; Čvor Međunarodna zračna luka za Marčanu, Loboriku, Muntić i Valturu; čvor Medulin za Ližnjan i Šišan.  Opaska: Uz tramvajske kolosijeke, a paralelno s njime, predviđene su još dvije staze : biciklističko-romobilska i pješačka staza. Dakle, nužno je sinkronizirati trase biciklističkih staza s trasama tramvajskih kolosijeka u svim dijelovima grada gdje je to fizički moguće.  Druga dopuna – Ad. b) Definiranje okvira pješačke zone.  Opaska: ocijenili smo da je ovdje pogodno mjesto da se unese predmet OKVIR PJEŠAČKE ZONE PULE. Ako autori vide bolje, adekvanije mjesto (poglavlje) nemamo ništa protiv da se naš prijedlog (tekst) tamo i prenese. Dakle, ovime u nastavku predlažemo da se nadopuni poglavlje s ovim tekstom: OKVIR buduće pješačke zone Pule-Pola.  Prateći trendove u ekologiji i mobilnosti u gradovima, a kao što su to već dosta davno učinili mnogi veliki, ali i manji gradovi, i naš grad će definirati svoju pješačku zonu u starom gradu. Prije ili kasnije, a možda vrlo skoro, primarno mi puležani, a onda i svi gosti našega grada, morati će se suočiti s bitno promijenjenim mogućnostima vožnje cestovnim vozilima u njenom središtu.  Odakle započeti da bi se definiralo područje buduće pješačke zone?  Kriterij koji je korišten za prijedlog koji je ovdje grafički prikazan je da buduća pješačka zona našega grada svakako obuhvati ona mjesta po kojima se mi i naši gosti već danas krećemo pješice (samo primjera radi: veliki, lijepi gradski parkovi i tržnica). Dalje, da obuhvati mjesta gdje su koncentrirani sadržaji i institucije u koje trebamo zalaziti iz uobičajenih formalnih, službenih ili obveznih razloga kao što su: srednje škole, fakulteti, razne gradske, komunalne, županijske ili državne službe (MUP, Katastar, Glavna pošta, i sl.). Zatim su to područja s jedinstvenim, najznamenitijim spomenicima, građevinama povijesnog i kulturnog značaja koje su zanimljive nama puležanima, a osobito našim gostima. To su: Arena, Forum, AMI, Dom HB, i dr.  Drugi kriterij je prometni i postavlja pitanje iz kojih ulica i trgova odstraniti cestovna vozila. Kojim ulicama i trgovima omogućiti i dalje promet? Kojim javnim prometnim sredstvima dozvoliti promet ulicama i trgovima koji opasuju tu zonu u cilju što kvalitetnijeg pristupa osoba samoj pješačkoj zoni? Gdje najbolje i najlakše grupirati mogućnosti promjene sredstva kretanja, smjestiti tzv. prometna čvorišta (danas se puno koristi engleska kratica HUB) na kojima će se prelaziti iz npr. osobnog automobila u sredstvo javnog prijevoza, iz vlaka na autobus, s kopna na brod, odnosno s kopna u zrakoplov i dr.  Predloženu pješačku zonu na sjeveru određuju Splitska ulica i Trg na mostu (popularni kružni tok na Punti). Oni su sjeverna granica pješačke zone. Prema njima i po njima se odvija dvosmjerni promet vozila konvergentnih ulica sa sjevera, 119. brigade HV, Tršćanske i 43. Istarske brigade. Tu se do njih nalazi Sjeverno prometno čvorište (HUB) sa sljedećim sadržajima: tračnička veza sa međunarodnom zračnom lukom Pula, vlakovi, tramvaj, autobusi gradskih linija, autobusi linija lokalnog prometa, autobusi međugradskih linija, brodovi za Veneciju i Zadar, hidroavionsko pristanište, biciklističke, romobilske i pješačke staze, punjači za električne bicikle, električne romobile, električne mobilne uređaje, TAXI, info-punkt za turiste i drugi sadržaji (npr. ugostiteljskog tipa). Dovoljno blizu ovog sjevernog HUB-a su postojeća velika parkirališta (npr. Mandrač), no radi urednog funkcioniranja pješačke zone mora na tom području (dovoljno blizu) izgraditi novo parkiralište kapaciteta 1.000 vozila, te predvidjeti još jedno od 2.000 vozila. To zato što će nestati sadašnja parkirališta unutar buduće pješačke zone i što već sada ljeti na tom području zna biti i po pedesetak parkiranih autobusa.  Trenutno je situaciju s parkiralištima u samom centru grada takva da npr. ono na Karolini ne priliči biti ispred velebnog spomeniku kao što je Arena. Neminovna je prenamjena te površine u svojevrsnu konekciju pješačke površine između rive i Arene, te spajanje Valerijinog i Titovog parka. Na malenom parkiralištu kod tržnice na križanju Mletačke i Flanatičke ulice u jutarnjim satima (u očajnoj potrazi za parkingom i zbog nediscipline pojedinaca) vozila mogu ostati zarobljena. Parking kod parka grada Graza bi mogao eventualno biti rezerviran (npr. uz propusnicu elektronskog tipa ili slično) za stanovnike centra grada uz malu redukciju parkirališta kako bi se ostvario koridor kojim bi se spojio i valorizirao nažalost zabačeni i zaboravljeni rimski mozaik kažnjavanje Dirke, dok bi se improvizirani parking kojeg okupiraju mještani okolnih zgrada na gradskoj čestici blizu mozaika mogao pretvoriti također u park i poveznicu između parka grada Graza, rimskog mozaika i bizantinske crkve sv. Marije Formose. No, sličnih problema i primjera ima i u drugim dijelovima buduće pješačke zone, pa ih treba evidentirati i svakoga ponaosob riješiti.  Predloženu pješačku zonu na jugu određuju Dobrilina ulica i Trg republike (MUP i zgrada Croatia osiguranja). Oni su južna granica pješačke zone. Prema njima i po njima se odvija dvosmjerni promet vozila konvergentnih ulica s juga, Arsenalske, Radićeve, Marulićeve, Nazorove, Premanturske i Medulinske. Tu se do njih nalazi južno prometno čvorište (HUB) sa sljedećim sadržajima: tramvaj, autobusi gradskih linija, autobusi linija lokalnog prometa, biciklističke, romobilske i pješačke staze, punjači za električne bicikle, električne romobile, električne mobilne uređaje, TAXI, info-punkt za turiste i drugi sadržaji (npr. ugostiteljskog tipa). Dovoljno blizu ovog južnog HUB-a su sadašnja velika parkirališta (Marsovo polje i Centar jug), ali se, kao i kod sjevernog HUB-a, zbog urednog funkcioniranja pješačke zone mora na tom području (dovoljno blizu) izgraditi novo parkiralište kapaciteta 1.000 vozila, te predvidjeti još jedno od 1.000 vozila. To zato što će nestati sadašnja parkirališta unutar buduće pješačke zone.  Zapadnu granicu buduće pješačke zone čine Riva i Flacijusova ulica po kojoj se ne bi odvijao promet cestovnim vozilima, već će se javni promet ostvariti tramvajem koji će povezati velika parkirališta na sjeveru (Mandrač i Vallelungu) s onima na jugu (Marsovo polje i Pragrande), pa time „servisirati“ Arenu, Katedralu, Forum, Rimski mozaik, Bizantinsku crkvu i Tržnicu, a prolaziti dovoljno blizu AMI-ju i Kandlerovoj na sjeveru, te Slavoluku Sergejevaca pa i Giardinima na jugu. To otvara mogućnost da se naš grad konačno vrati moru. Da opet postane mediteranski grad koji na rivi ima niz caffea, barova, restorana i sl. sadržaja koji sa stolovima, stolicama, klupama na otvorenom i tendama dopire sve do polovice sadašnje prometnice.  Istočnu granicu pješačke zone čine iste ulice koje i danas predstavljaju „kičmu“ prometa cestovnih vozila u smjeru sjever-jug starog grada, a to su Rakovčeva i Stankovićeva. One se na sjeveru stapaju u Kukuljićevu, te Trinajstićevom ulicom (koja postaje dvosmjerna u svom zapadnom dijelu) se njihov promet slijeva u kružni tok na Punti, dok se na jugu spajaju (kao i sada) u Mletačku ulicu. Ovim ulicama bi vozili autobusi gradskih linija za javni promet koji danas prolaze Giardinima.  Veza: Ad. 3.4.4.1. Cestovni promet , Ad. 3.4.4.5. Javni prijevoz (str. 92) i Ad. 3.4.4.6. Promet u mirovanju (str. 95) | Prihvaća se djelomično | Projektni prijedlog Obnove tramvaja u Puli u fazi javnog savjetovanja prikazan je kao dodatak Bazi projekata, zajedno s ostalim projektnim prijedlozima dionika i građana. Za detaljnije informacije potreban je prijedlog alokacije po godinama provedbe i izvorima financiranja, kao i procjenu financijske vrijednosti projekta. Prijedlog vezan uz pješačke zone naveden je u okviru participativnog pristupa, poglavlja 3.4.4.7. Biciklističko-pješačka infrastruktura. |
| 3.4. Urbano okruženje | Poglavlje Ad. 3.4.4.6. Promet u mirovanju  Vrijede razmatranja i prijedlozi navedeni u prethodnom poglavlju.  Veza: naši prijedlozi opisani glede primjedbi na poglavlje Ad. 3.4.4.5. Javni prijevoz (str. 92) |  |  |
| 4. SWOT analiza | Poglavlje Ad. 4. SWOT analiza (Str. 103)  Pod Ad. 4.1.4. dodati 4.1.4.11. Kampovi na Muzilu, Saccorgiani i Hidrobazi  Veza: naši prijedlozi navedeni pod Poglavlje Ad. 3.4.2.4. Brownfield područja (str. 75) ovih dopuna pod općenitim nazivom  DODATAK GLEDE BUDUĆNOSTI TURISTIČKE PULE  (Poseban osvrt na Muzil, Saccorgianu i Hidrobazu) | Prihvaća se | Komentar usvojen. Kod prilika za razvoj turizma, tekst je prilagođen i glasi: ,,Mogućnost valorizacije postojećih smještajnih objekata te brownfield lokacija u svrhu razvoja selektivnih oblika turizma izvan sezone (npr. zdravstveni, kongresni, wellness turizam itd.) te održivog kamping turizma uz očuvanje postojećeg zelenila'' |
| 4. SWOT analiza | Poglavlje Ad. 4.1. Društvo (str. 103)  Slabosti  Društvena infrastruktura  DODATI: - Arena nije na UNESCO-voj listi svjetske baštine  - Utvrde iz doba Habsburškog carstva nisu na UNESCO-voj listi  - Ne postoji muzej Grada Pule-Pola koji bi objedinjavao sve elemente tih 100 godina kada se Pula iz pepela uzdigla do modernog europskog grada  Slabosti  Odgoj i obrazovanje  DODATI: - katastrofalna (negativana) posljedica (na broj srednjih škola za obrazovanje proizvodnih zanimanja, na nastavno osoblje i kapacitet učenika u njima) zbog daljnjeg propadanja Uljanika.  Prilike  Društvena infrastruktura  DODATI: - uključivanje prebogato nasljeđe iz doba Habsburškog carstva u društvenu infrastrukturu i turizam  - Iskorištavanjem postojeće tračničke infrastrukture za vožnju po njoj povijesnog tramvaja prvenstveno kao turističke atrakcije i kao najave novog, budućeg, suvremenog tramvaja u Puli  Odgoj i obrazovanje  DODATI: - mogućnost zadržavanja postojećih srednjih škola za proizvodna zanimanja (pa tako i nastavnika i učenika u njima) ako se realizira barem dio proizvodnih projekata za preustroj Novog Uljanika koje predlaže udruga Akademija zdravog življenja.  Prijetnje  Društvena infrastruktura  DODATI: - protokom vremena i negativnim djelovanjem ljudi fizički se uništava materijalno nasljeđe iz doba Habsburškog carstva (utvrde propadaju, zgrade također, na otoku Katarina su nedavno uništene baš sve zgrade baze hidroaviona i podmornica iz tog razdoblja). Ljudi umiru – nestaju sjećanja.  - Drugi gradovi i naselja preuzimaju („otimaju“) nasljeđe iz doba Habsburškog carstva koje ima svoj najvažniji pečat u Puli (npr. Bale-Valle glede Grupe utvrda Barbariga; Grad Zadar glede priče o Georgu von Trapp-u; Slovenija priču o H.P. Noordungu, itd.) | Prihvaća se djelomično | Prijedlozi su djelomično prilagođeni s obzirom da se dio adresiranih snaga, slabosti, prilika i prijetnji u uopćenom formatu navodi u SWOT analizi. Stoga su uvrštene sljedeće slabosti:  - Nepostojanje muzeja Grada  - Nedovoljna prepoznatljivost i valorizacija značajnih gradskih povijesnih znamenitosti u turizmu u svrhu razvoja kulturnog turizma  - Negativna posljedica gašenja Uljanika i povezanih tvrtki na srednje škole za obrazovanje proizvodnih zanimanja  - Nedovoljna prepoznatljivost i valorizacija značajnih gradskih povijesnih znamenitosti u turizmu u svrhu razvoja kulturnog turizma  Prilike:  - Uključivanje bogatog nasljeđa iz doba Habsburškog carstva u društvenu infrastrukturu i turizam  - Mogućnost valorizacije postojećih smještajnih objekata te brownfield lokacija u svrhu razvoja selektivnih oblika turizma izvan sezone (npr. zdravstveni, kongresni, wellness turizam itd.) te održivog kamping turizma uz očuvanje postojećeg zelenila  - Potencijal postojeće tračničke infrastrukture za vožnju povijesnog tramvaja kao turističke atrakcije |
| 4. SWOT analiza | Poglavlje Ad. 4.2. Gospodarstvo (str. 105)  Prednosti  Turizam  DODATI: - enormna prednost Istre (pa analogno i Pule) da ima već gotovo stoljeće i pol željezničku prugu spojenu s europskom željezničkom mrežom. (Na žalost ta prednost je totalno neiskorištena).  - Totalno neiskorištena je enormna prednost Istre (pa analogno i Pule) da u Istru dolazi 4,5 milijuna turista godišnje. (Na žalost praktički nitko vlakom).  Slabosti  Opća gospodarska kretanja  DODATI: - NE sudjelovanje i NE kontroliranje u postupku glede stečaja Uljanika  - Pasivni pristup prema razvoju marikulture i energetike na moru ispred Pule.  Slabosti  Tržište rada  Sve većim odlaskom iz Pule i umirovljenjem bivših radnika Uljanika se strahovito brzo nazire trenutak kada više neće biti moguće obnoviti konkretnu značajnu proizvodnju u Novom Uljaniku.  Slabosti  Poslovno okruženje  DODATI: - Nedostatak „poduzetničkih zona na moru“ (za marikulturu i za energetiku)  Slabosti  Prerađivačka industrija  DODATI: - Danas nema niti jednog koncesijskog ugovora za proizvodnju energije iz vjetroelektrana na moru ispred Pule  Slabosti  Poljoprivreda i ribarstvo  DODATI: - Danas nema niti jednog koncesijskog ugovora za marikulturu na moru ispred Pule  ---  Prilike  Turizam  DODATI: - Mogućnost puno bolje valorizacije postojeće istarske željezničke pruge, a također revitalizacije postojećih dionica koje sada nisu u funkciji, pa i dogradnjom kratkih dionica kojim bi se potezima bitno promijenilo stanje. Tu spadaju potezi kao što su sasvim nove (danas nepostojeće) linije vlakova iz bitnih emitivnih tržišta (Habsburški luk), te uvođenje novog proizvoda RUMOBIL iz obalnih jakih turističkih destinacija prema središnjoj i sjevernoj Istri (OPG-ovi, konobe, vinski podrumi, jahanje, pješačenje, ko0nji, bicikli, itd.itd.)  Prilike  Prerađivačka industrija  DODATI: - Realizacija preustroja Novog Uljanika kroz projekt DsD, kroz proizvodnje trajekata za otoke pogonjene vodikom; kroz proizvodnju vjetroelektrana na moru, kroz proizvodnju vodika, kroz održavanje vlakova na vodik, itd.  - Proizvodnjom električne energije na moru (pomoću odobalnih vjetroelektrana) na moru pred Pulom.  Prilike  Poljoprivreda i ribarstvo  DODATI: - Razvojem marikulture (u najširem smislu te riječi) u moru ispred Pule | Prihvaća se djelomično | Prijedlozi su djelomično prilagođeni s obzirom da se dio adresiranih snaga, slabosti, prilika i prijetnji u uopćenom formatu navodi u SWOT analizi. Stoga su uvrštene sljedeće slabosti:  - Pasivni pristup prema razvoju marikulture  Prilike:  - Razvoj marikulture u morskom akvatoriju na području Grada  - Proizvodnja električne energije na moru (pomoću odobalnih vjetroelektrana) na moru pred Pulom. |
| 4. SWOT analiza | Poglavlje Ad. 4.3. Urbano okruženje (str. 106)  Prednosti  Komunalna infrastruktura  Sadašnja stavka „- postojanje vodosprema iz doba Austro-ugarske koje se mogu koristiti za spremanje tehnološke vode za komunalne svrhe“ po našem mišljenju ne spada u Prednosti, nego spada u Prilike, pa ju valja tamo i preseliti. Ujedno mi smatramo da tekst treba malo i doraditi tako da glasi:  „- postojanje vodosprema, (čak možda djelomično i dijelova nekadašnjih cjevovoda), te cisterni u dvorištima mnogih utvrda iz doba Habsburškog carstva koje se mogu koristiti za spremanje tehnološke vode za komunalne svrhe može se ostvariti paralelna vodovodna mreža s vodom koja nije za piće.“  Prednosti  Promet i mobilnost  KOMENTAR na prvu stavku u tom stupcu koja glasi: „- dobra prometna povezanost s ostatkom hrvatske, te susjednim zemljama Slovenijom i Italijom.“ Po našem mišljenju tvrdnja je NETOČNA, pa tu frazu treba znatno promijeniti ili jednostavno IZBRISATI, a u stupcu slabosti dodati:  - NEMA spoja hrvatskih autocesta (Istarskog Y) sa slovenskim autocestama, pa posljedično tomu niti sa talijanskim autocestama.  - NEMA međunarodnih linija vlakova (s izuzetkom sezonske linije Slovenskih željeznica);  - NEMA vlaka iz Pule za Zagreb kroz Sloveniju (koji je vozio vremenski kraće nego što sada traje kombinirano, nekomforno putovanje vlak-autobus-vlak preko Rijeke).  Prednosti  Promet i mobilnost  KOMENTAR uz napisanu tvrdnju „-postojanje pomorske luke za putnički i teretni promet.“ Teško da se može opravdati ta tvrdnja i naziv „… luka za teretni promet…“. Eventualno bi se moglo reći „… obala za teretni promet..“ jer baš nigdje nema npr. dizalica. Slično vrijedi za tvrdnju i naziv „… luka za putnički promet …“ Eventualno se može reći „… da postoji gat za putnički promet…“ Tu je potrebnonavesti opasku da je dubina mora u gradskoj luci mala, zbog čega putnički brodovi (kruzeri) srednjih dimenzija u nju ne uplovljavaju nego se sidre u akvatoriju između lukobrana i otoka Katarina pa shuttleovima prevoze do putničkog gata u gradskoj luci svoje putnike koji  Prednosti  Promet i mobilnost  KOMENTAR na napisanu tvrdnju po redoslijedu odmah nakon gore navedene tvrdnje, tj. „- razmjerno veliki broj putnika u pomorskom prijevozu do početka pandemije.“ Izvinjavam se na iskrenosti, ali zaista treba imati hrabrosti iznijeti takvu tvrdnju! Smatramo da tu tvrdnju treba tu (u stavci Prednosti) IZBRISATI, te istovremeno u stupcu Slabosti dodati novu stavku cca ovakvog teksta:  - Mizerno mali broj putnika u pomorskom prometu.“  Slabosti  Komunalna infrastruktura  DODATI: - neadekvatno trošenje kvalitetne vode (one za piće) npr. u praonicama automobila, u javnim WC-ima, i sl.)  Slabost  Promet i mobilnost  DODATI: - praktički NE postojanje linija međunarodnih vlakova  - Osim Pule i Pazina niti jedan veći grad u Istri nije spojen na željezničku mrežu. Ti centri (Rovinj, Poreč, Medulin) su ujedno 3 od prvih 5 najjačih turističkih destinacija naše zemlje.  - Međunarodna zračna luka Pula nije spojena na željezničku mrežu premda postoji slijepi kolosijek do šumice preko puta vojnog dijela te iste zračne luke.  - Nelogično je inzistirati (što je još uvijek slučaj) da linije plovila za istočni Jadran imaju operativnu obalu uz koju pristaju na dolasku/polasku na zapadno strani istarskog poluotoka.  Prilike  Promet i mobilnost  DODATI: - postojanje impozantnog lukobrana koji se može koristiti za terminal za kruzere. Njegova duljinom, dubina mora i okolne, prostrane, slobodne morske površine dozvoljavaju komotno samostalno manevriranje i pristajanje (bez pomoći pilota) i najvećih kruzera na svijetu Treba ga (samo) na dijelu korijena proširiti tako da postane (samo taj dio) gat sa svim potrebnim elementima + do njega i po njemu će moći ići i kolosijek za tramvaj produljenjem postojećeg kolosijeka koji sada završava u obližnjoj tvornici cementa. Činjenica je da se sada radi na pripremanju značajnih radova popravka iziskivati će na licu mjesta značajnu tešku mehanizaciju. To valja iskoristiti da se ista najracionalnije „upregne“ za radove proširenja dijela korjena lukobrana kako bi dobio potrebne dimenzije za biti (samo taj dio) gat za pristajanje kruzera.  - Postojanje tračničke infrastrukture od željezničkog kolodvora Pula po rivi (tj. po obali južnog dijela pulskog zaljeva) do tvornice cementa.  - Postojanje tračničke infrastrukture po Vallelungi  - Postojanje tračničke infrastrukture do šumice preko puta vojnog dijela zračne luke Pula  - Postojanje kolosijeka po bivšoj sjevernoj industrijskoj zoni Pule (sada je to trgovačka zona Pule). Spajanjem međunarodne zračne luke Pula na željezničku mrežu ona bi postala najvažnije multimodalno čvorište južne Istre, a Poreč, Rovinj, Pula, Medulin, pa i Vodnjan i Labin/Rabac bi funkcionirali kao njeni remote željeznički terminali.  - Postoji ponuda Grada/Muzeja Graz-a za dodjelu funkcionalnog povijesnog tramvaja iz 1939. godine koji bi se mogao staviti u pogon na dionici od Mandrača do cca Foruma. Time bi se stvorili minimalni, ali ipak osnovni uvjeti za početak obnove tramvajskog prometa u Puli,  - Dogovorom i zajedničkom akcijom s Fažanom i Medulinom ostvariti preduvjete za izgradnju šire tramvajske mreže urbanog područja Pula. Oni (Fažana i Medulin) bi postali prava, vanjska čvorišta sustava Park&Ride za njih i njihova gravitacijska područja (peroj i Barbariga za Fažanu, a Ližnjan i Šišan za Medulin).  - Dogovorom i zajedničkom akcijom s Ližnjanom ostvariti preduvjete za ostvarenje trajektne linije luka Martinšćica (otok Cres/Lošinj) – luka Kuje (Ližnjan). Time bi se otoci Cres i Lošinj i južna Istra stopili u (LOGISTIČKI GLEDANO) jedno područje i puno bolje nego danas omogućili svojim stanovnicima (a ljeti svojim turistima) lakše i puno brže zadovoljavanje svojih potreba i želja.  Prijetnje  Promet i mobilnost  DODATI: - Da se izgradi željeznički tunel prije nego se izgradi brza ravničarska pruga Zagreb-Rijeka  - Da se NE uvedu linije međunarodnih vlakova.  - Da se ne uvede RUMOBIL  - Da se ne reaktiviraju postojeće dionice željezničkih kolosijeka u Puli i Istri.  - Da se ne izgrade novi dijelovi (produžetci) i dionice željezničkih kolosijeka (u Puli i Istri) koje su ranije navedene i opisane.  - Da se lukobran samo popravi, a ne i proširi.  - Da se Pulu i Istru ne uključi u Dolinu vodika Friuli Venezia Giulia Italija)-Slovenija-Hrvatska.  - Da se ne uvede trajekt luka Kuje (Ližnjan) – luka Martinšćica (otoci Cres/Lošinj).  - KOMENTAR za prvu rečenicu „-nedostatak interesa stanovnika za korištenje javnog prijevoza ili Park&Drive sustava.“ To će biti tako dokle god se ne proglasi i uspostavi Pješačka zona Pule kako je ranije opisana (Trg na mostu-Rakovčeva-Mletačka-Trg Republike-Dobrilina i Riva bez prometa cestovnih vozila); Kao i dokle god se ne uspostavi osnovna tramvajska mreža, sa tzv. „vanjskim“ čvorištima: Fažana, Vodnjan, međunarodna zračna luka Pula i Medulin, te Mandrač/Vallelunga/željeznički kolodvor Pula i Marsovo polje/Pragrande kao „unutrašnjim“ čvorištima. | Prihvaća se djelomično | Prijedlozi su djelomično prilagođeni s obzirom da se dio adresiranih snaga, slabosti, prilika i prijetnji u uopćenom formatu navodi u SWOT analizi. Stoga su uvrštene sljedeće prednosti:  - postojanje obale za teretni promet i gata za putnički promet  Slabosti:  - nepostojanje spoja hrvatskih autocesta (Istarskog Y) sa slovenskim autocestama, pa posljedično tomu niti sa talijanskim autocestama  - nepovezanost s ostatkom RH željezničkim prijevozom i izostanak međunarodnih vlakova  - razmjerno malen broj putnika u pomorskom prometu  - mala dubina mora u gradskoj luci zbog čega putnički brodovi srednjih dimenzija u nju ne uplovljavaju nego se sidre u akvatoriju između lukobrana i otoka Katarina  Prilike:  - modernizacija željezničke mreže i osvještenje važnosti razvoja željezničkog prometa kao oblika prometa koji je u skladu sa zelenim politikama EU  - postojanje lukobrana koji se može koristiti za terminal za kruzere |
| 6. Strateški okvir | Poglavlje Ad. 6. (str. 111) STRATEŠKI OKVIR  U ovom poglavlju, ali i na još nekoliko drugih mjesta Nacrta (na Naslovnici, na str. 111, na str. 116, pa na str. 133 i možda na još kojoj…) prikazan je crtež Prioritet 3 – Čist i fleksibilan promet. Unutar kruga je crtež Bicikla, jedrilice i cestovnog vozila koji asocira na autobus (javni prijevoz putnika). Sukladno Tab. 64 Pregled strateškog projekta 12 TRAMVAJ, predlažemo da se crtež autobusa prepravi tako da mu se dodaju na krov pantograf, a ispod kotača tračnice i pragovi po kojima se kreće.  DODATAK : Zašto je tramvaj bolji od autobusa?  I Broj (tj. kapacitet) putnika je znatno veći u tramvaju nego u shuttle-u.  II. Tramvaj ne ide po asfaltu, što znači da ne povećava gustoću prometa po  ulicama (zagušenjima, zastojima, kolapsima). Još važnije nimalo ne ovisi  o prometu po ulicama grada, nego vozi mirno i staloženo po svom voznom  redu.  III. Za prijevoz putnika kruzera sa terminala do npr. Arene i natrag lako je  shvatiti koji kaos u prometu izaziva karavana od 20-30 (autobusa), za  razliku od npr. 3 garniture tramvaja koje voze po kolosijeku, a ne po cesti.  IV. Tramvaj zauzima (po širini ) manju površinu prostora kojim prolazi, u  smislu da tramvaj ima vrata za ulaz/izlaz putnika na obje strane, pa mogu  voziti samo po jednom (istom) kolosijeku u oba smjera, dok BUS-evi  imaju vrata samo s jedne strane, pa to uvjetuje (u principu) da trebaju  dvije vozne trake.  V.Stav je udruge da obnovljeni tramvaj bude na zračni vod, tj. NE na baterije.  Proizvodnja el. baterija ima veliki negativni učinak na okoliš, jer zahtjeva  rudnike (često otvorenog kopa) i pripremu („pranje“ u posebnim bazenima  s prilično velikom potrošnjom vode) čime jako devastiraju okoliš.  VI…. Podatak iz istraživanja u U.K. glede sigurnosti  Prema Andew Braddock-u iz UK Tram-a, a prema istraživanjima nesreća  koja su u U.K. proveli RAIB i Croydon tram od 2005. glede usporedbe  sigurnosti raznih sredstava javnog prijevoza putnika, proizlazi da su  putnici:  15 puta sigurniji ako putuju tramvajem nego autobusom,  24 puta sigurniji ako putuju autobusom nego automobilom.  VII. Glede razmišljanja (varijanti) da bi se za vožnju autobusa koristio „koridor“  željezničkog kolosijeka koji se pruža gotovo pa paralelno sa spomenutim  ulicama (119 Istarske brigade HV i ulicom Riva). Taj željeznički kolosijek  se u tom slučaju mora ili prekriti (npr. asfaltom) ili ga čak potpuno  odstraniti i time ga pretvoriti u preferencijalni koridor za autobuse gradskog  javnog prijevoza i za ostala posebna cestovna vozila (vatrogasaca, vozila  hitne pomoći, milicije, eventualno taxi vozila i sl.). Gore navedeno rješenje  pod ima pet velikih problema:  - Po Rivi se pruža samo jedan željeznički kolosijek. To je nedovoljno (glede širine) za dvosmjerni promet gore navedenih posebnih preferencijalnih cestovnih vozila.  - Dokle god postoji i najmanja vjerojatnost/mogućnost oživljavanja aktivnosti u Brodogradilištu ULJANIK; dokle god postoji mogućnost oživljavanja aktivnosti u carinskoj zoni Luke Pula; dokle god postoji proizvodnja u Tvornici cementa – po nama – MORA OSTATI U FUNKCIJI postojeći željeznički kolosijek! Njegova funkcionalnost ne smije ničim biti dovedena u pitanje, niti ičim umanjena, niti na bilo koji način narušena. To vrijedi za sam kolosijek, ali i za sve njegove funkcionalne dijelove i opremu (npr. skretnice). Navedeni željeznički industrijski kolosijek mora bezuvjetno biti potpuno u funkciji.  - Ranije napisana negativnost pod Ad. III. Ove usporedbene analize.  - Ako i malo vjerujemo u činjenicu da će se „kad-tad“, ali možda to bude i sasvim skoro, „nešto“ ipak dogoditi na Muzilu. To veliko područje našega grada mora biti povezan kvalitetnom, brzom, ekološki najprihvatljivijom i po kapacitetu putnika adekvatno dimenzioniranim prometnim sredstvom. S obzirom da on predstavlja više od 20% površine grada, moglo bi to teorijski značiti da će tamo („na ovaj-ili-onaj način“) boraviti desetak tisuća osoba. Njih će trebati dnevno prebacivati u centar grada i nazad. Vodeći računa i o njegovoj udaljenosti od centra grada, te na činjenicu postojanja tzv. „Muzilskog istmusa (prevlake)“ na području između restorana „Gina“ i Vergarole karavana autobusa koja će biti potrebna za to prometno povezivanje ne izgleda baš najprihvatljivije rješenje. (Opaska: ako bi se na lukobranu realizirao terminal za velike kruzere prevoziti autobusima 1.000-2.000 – 3.000 izletnika do Arene naprosto ne bi bilo moguće. Grad bi se, u prometnom smislu, potpuno paralizirao).  - Već danas autobus koji povezuje međunarodnu zračnu luku Pula i grad zbog zakrčenja prometa na prometnici od Štancije Peličeti do velikog rotora kod Arube, pa zbog istog krkljanca prometa po ulici 43 Istarske divizije, pa kolapsa na Rivi autobus (bez obzira na pogonsko gorivo) ne izgleda baš niti najmanje prihvatljivo rješenje. Istovremeno se uz tu zakrčenu prometnicu nalazi željeznički kolosijek koji je gotovo pa neiskorišten za prigradski putnički promet. | Pojašnjeno | Grafički prikaz Prioriteta 3 (kao i svih drugih prioriteta) simbolički je prikaz. Ne aludira na važnost pojedine vrste prometa, već pobliže dočarava tematiku obuhvaćenu prioritetom. |
| 6. Strateški okvir | Poglavlje 6.1. Prioritet 2. Zelena urbanizacija (str. 114 i 115)  Obrazloženje  Pri sredini odlomka PRECIZIRATI – Za Muzil smatramo da cca 2/3 površine na višoj koti (ona na brdašcu, a ne ona na platou uz obalu pulskog zaljeva) se može usmjeriti da budu dva autokampa i hoteli (preuređeni i malo dograđeni objekti koji se već tamo nalaze), a preostala 1/3 da bude šuma a-la Šijanska šuma.  Ostalo je opisano u našim sugestijama i komentarima poglavlju Ad. 3.4.2.4. Brownfield područja (str. 75) | Pojašnjeno | Prioritetima se definira načelno strateško usmjerenje u određenom području razvoja, dok su intervencije predviđene na pojedinim lokacijama pobliže su prikazane u poglavlju 8.1. Baza projekata. |
| 6. Strateški okvir | Poglavlje 6.1. Prioritet 3. Čist i fleksibilan promet (str. 116)  Veza: s našim prijedlozima na Poglavlje Ad. 3.4.4.5. Javni prijevoz (str.92 Nacrta) i to Prva dopuna – Ad. a) Obnova tramvaja u Puli i Druga dopuna – Ad. b) Definiranje okvira pješačke zone.  Ovdje smatramo da treba tekst u Nacrtu dopuniti sa slijedećim tekstom:  Prva dopuna - S obzirom na:  - potrebno vrijeme za izradu svih podloga i svih projekata za puštanje u pogon prve faze obnovljene tramvajske mreže Pule,  - za narudžbu i proizvodnju potrebnih tramvajskih garnitura,  - te s obzirom na raspoloživost Muzeja tramvaja u Grazu o dodjeli Gradu Pula-Pola jednog povijesnog tramvaja (vozilo/kola za vožnju u dva smjera)  Prije puštanja u pogon garnitura novih, suvremenih tramvaja pustiti u pogon POVIJESNI TRAMVAJ. Prilagoditi dio trase (kolosijek i stajališta) Tramvajske simetrale sjever-jug, npr. dio od parkirališta Mandrač svakako do Lučke uprave (a pokušati i do Forum), za prometovanje preuređenog povijesnog tramvaja. On bi bio turistička atrakcija i služio bi prvenstveno za najavu prometovanja novog tramvaja u skoroj (neposrednoj) budućnosti. Napisati na jednom boku tramvaja zahvalu gradu/muzeju Graza, a na drugom tekst u smislu „… za dvije godine kreće novi moderni tramvaj…“. U svakom slučaju koristio bi i u komercijalne svrhe vozeći zainteresirane putnike na tih 2 – 2,5 km trase. Ljeti na + 40 st., umorni i znojni od obilaska Pule, svakako će mnogi turisti koji su parkirali na parkiralištu Mandrač rado razdaljinu od (recimo cca Foruma) do svog automobila savladati komotnom vožnjom u tramvaju umjesto hodanja po uzavrelom asfaltu. To vrijedi naročito ako su turisti starije životne dobi, roditelji s malom djecom ili ako imaju poteškoće s hodanjem. Povijesni tramvaj bi u kasnijim godinama nastavio povremeno saobraćati u posebnim prilikama kao atrakcija.  Uvođenje Povijesnog tramvaja u toj fazi (prije startanja novog, suvremenog tramvaja) bi za osoblje koje će upravljati i voditi tramvajima ujedno bila vrlo korisna, konkretna praksa, trening, obuka, a za stanovnike grada također prilagodba i upoznavanje s bitno novim tipom javnog prometnog sredstva.  Druga dopuna glede tramvaja  Proaktivnim pristupom Grad Pula-Pola u dogovoru s općinama Fažana na sjeverozapadu i Medulinom na jugoistoku početi pripremati dokumentaciju za produženje mreže tramvaja linijama koje će stići do Fažane, odnosno Medulina. To učiniti s obzirom da je za to potreban složeniji postupak koji traje poduže vrijeme.  Treća dopuna – glede trajekta za otoke Cres/Lošinj  Proaktivnim pristupom Grad Pula-Pola u dogovoru sa općinom Ližnjan početi pripremati dokumentaciju za uvođenje trajekta na liniji luka Martinšćica (otok Cres) – luka Kuje (Ližnjan) i tako postati satelitska luka trajektnoj liniji Brestova-Porozine. To pokrenuti prioritetno s obzirom da je za to potreban složeniji postupak koji traje poduže vrijeme, pored ostalog i zato što se radi o trajektu između dvaju županija, a i zato što treba izgraditi i odgovaajuća pristaništa. | Pojašnjeno | Prioritetima se definira načelno strateško usmjerenje u određenom području razvoja, dok su intervencije predviđene na pojedinim lokacijama pobliže su prikazane u poglavlju 8.1. Baza projekata. |
| 6. Strateški okvir | Poglavlje 6.1. Prioriteti 4. Produktivan grad (str. 118)  Prvi projekt: „Uljanik – DsD“ (Akronim od : Dva suha Doka)  Projekt koji klasičnoj brodogradnji na navozima pridodaje brodograđevnu  aktivnost popravka, remonta i sl. radova na brodovima u suhim dokovima  na otoku. Radi se o osposobljavanju dvaju postojećih, ali zatrpanih suhih  dokova na sjevernom rubu otoka Uljanik.  Uočeni PROBLEM: Dok se na glavnoj liniji rukovođenja Novog Uljanika  nastoji oživiti brodograđevnu aktivnost na navozima,  postoji li neka druga brodograđevna aktivnost koja se  može pokrenuti?  Doći do novih narudžbi za novogradnje neće biti lako. Trebati će puno uvjeravanja i dokazivanja da se ponovo stekne povjerenje brodovlasnika. Što činiti u tom međuvremenu?  Uspješno poslovanje remontnog brodogradilišta Viktor Lenac dokazuje da je ta brodograđevna djelatnost isplativa. Neto dobit Viktora Lenca za 2019. poslovnu godinu nakon oporezivanja je bila 20,1 milijun kuna (Glas Istre od 05.III.2020.)  Podatak: početkom druge polovice pretprošlog stoljeća na sjevernom rubu otoka Uljanik izgrađena su čak tri suha doka.  Dva su bila oblika kao velike stepeničaste kade (Privitak br. II.1. iz Knjige „Pula sa starih razglednica“-Sportska tribina, Pula 1988.). Dužina sjevernog doka je nešto manja od 100 metara, a dužina drugog doka je nešto iznad 100 metara. Treći je bio dok za dokovanje plovećih dokova i sl. plovila (plitak, tj. male dubine). Nakon II. Svjetskog rata treći „plitki“ dok nikada više nije bio u upotrebi. Isto tako se niti navozi nekoliko godina nakon II. Svjetskog rata nisu koristili, ali je zato u ostala dva suha doka vrlo brzo započela brodograđevnom djelatnost. U njima su izgrađeni prvi poslijeratni brodovi.  Krajem šezdesetih i početkom sedamdesetih godina, kada se Uljanik pripremao za gradnju MAMUT brodova odlučeno je zatrpati dokove.(\*). Dakle, dokovi nisu uništeni, nisu demontirani „samo“ su zatrpani. Na jednome je izgrađena hala za rezanje limova, a na drugome se nalazi skladište limova na otvorenom.  (\*) Opaska: još jedan važan razlog zatrpavanja dokova bila činjenica da su propuštali vodu (more je stalno prodiralo u njih). Pumpe su s toga morale raditi danju i noću da bi izbacile more. Za normalan nastavak korištenja tih dokova trebalo ih je kvalitetno sanirati. Pretpostavka je da s napretkom građevinske tehnologije i korištenjem novih materijala i tehnologija se to propuštanje može sanirati lakše i jeftinije nego što je to bilo prije pola stoljeća.  Vrijeme ne ide u prilog želji i namjeri uprave Novog Uljanika. Nužno je potrebno radi kontinuiteta zanata, pa i rada strojeva započeti što prije s „nekakvom“ brodograđevnom aktivnošću. Ako prođe previše vremena teško će biti „pokrenuti“ i ljude i strojeve.  Prijedlog/Način RJEŠENJA uočenog PROBLEMA:  „arheološki“ iskopati, tj. odstraniti materijal kojim su dokovi zatrpani i osposobiti postojeće, ali skrivene (zatrpane) suhe dokove na otoku – barem sjeverni suhi dok. Naravno prije toga definirati gdje premjestiti skladište limova koje je sada na tom zatrpanom doku. Istovremeno analizirati mogućnost da se i drugi dok osposobi tako što će se oprema za rezanje limova (pa eventualno i čitava hala), izmjestiti na novu lokaciju.  Drugi projekt: „Uljanik – morske (offshore) vjetroelektrane“  s još tri DODATKA i to:  - Proizvodnja VODIKA,  - Plovila na VODIK,  - Održavanje vlakova na VODIK  Ovaj projekt je odmak od brodogradnje, ali je s njom komplementaran.  Radi se o konstrukcijama od brodskih limova koje se postavljaju  u moru, a koje su pjeskarene, bojane, rezane, zavarene itd. po  tehnološkom postupku potpuno analognom kao da se radi o  brodskim sekcijama.  Još jedna velika prednost usmjeravanja Uljanika na taj novi proizvod je što  se osim u moru oko Pule može pojaviti kao snabdjevač elemenata (ili cijelih  elektrana) i u drugim pozicijama uz našu obalu i/ili općenito po Jadranu,  pa možda i po drugim morima.  Uočeni PROBLEM: Osim za izgradnju novih brodova, osim za održavanje  brodova u suhim dokovima, a u cilju da se što više angažiraju  tehnički, strojni i ljudski kapaciteti Uljanika, potrebno je  definirati Novom Uljaniku dodatnu moguću vrstu  komplementarnih proizvoda pogotovo radi uključivanja  postojećih kapaciteta bivše strojogradnje i tvornice el.  proizvoda.  Unutar zidina Uljanika ima zaista puno radionica, strojeva, uređaja kojima su znalački upravljali vrlo sposobni stručni radnici. Grijeh je ne zahuktati te silne kapacitete.  Proizvodnja čiste-zelene energije je ušla u strateška opredjeljenja EU. U Sjevernom moru već postoje mnogobrojna postrojenja offshore vjetroelektrana, a priprema se izgradnja novih ogromnih centrala (Članak u listu Megawatt br. 22 od prosinca 2020.).  Vrijeme ne ide u prilog želji i namjeri uprave Novog Uljanika. Nužno je potrebno radi kontinuiteta zanata, pa i rada strojeva započeti što prije s „nekakvim“ industrijskim aktivnostima. Ako prođe previše vremena teško će biti „pokrenuti“ i ljude i strojeve.  Prijedlog/Način RJEŠENJA uočenog PROBLEMA:  proizvodnja vjetroelektrana za postavljanje u moru  Opaska prva: Osim što zapošljava kapacitete obrade limova (pjeskarenje, bojanje, rezanje, zavarivanje itd.) ima značajnu prednost jer pruža mogućnost uključenja strojogradnje (značajnih kapaciteta – strojeva bivšeg TDM-a) i elektroindustrije (Generatora i ostale el. opreme i kapaciteta bivšeg TESU-a). Također uključuje rad plovne dizalice-pontona „Divić“ kod postavljanja nosive konstrukcije vjetroalektrana (nosivi stup) u moru, a i kasnije kod montiranja drugih uređaja (generatora, elisa i druge oprema na vrh nosivog stupa), te održavanja i servisiranja vjetrenjača na moru.  Opaska druga: Još jedna velika prednost usmjeravanja Uljanika na taj novi proizvod (vjetroelektrane na moru) je što se osim u moru oko Pule može pojaviti kao ponuđač elemenata (ili cijelih elektrana) i u drugim pozicijama uz našu obalu i/ili Jadranu, pa možda i po drugim morima.  Opaska treća: Za te proizvode postoje fondovi EU – Energija iz obnovljivih izvora.  Opaska četvrta: Vjetroelektrane nisu „privilegija“ samo nordijskih europskih zemalja. Portugal je u svibnju 2016. čak 4 uzastopna dana uspio zadovoljiti svoje potrebe za električnom energijom isključivo iz obnovljivih izvora poput vjetra i sunca. (Glas Istre od 21.V.2016.).  REALIZACIJA (faze, redoslijed, dionici, financije, …dokumentacija)  - Grad Pula, tj. Lučka uprava Pula (\*\*) vodi, koordinira, naručuje i financira izradu mape mogućih pozicija za vjetroelektrane u moru ispred Pule, tj. ispred južne Istre. To radi vodeći računa o svim pomorskim elementima (poziciji plinskih platformi, međunarodnih plovnih puteva, olupina brodova na dnu mora, dubine mora itd.);  - Istovremeno s gornjim (\*\*\*) HEP, sa stanovišta „kvalitete“ parametara vjetrova (ako već ima podatke o vjetrovima oko južne Istre; ako nema onda naručuje njihovo snimanje i mjerenje), što je ključno pitanje, vodi, koordinira, naručuje i financira izradu mape mogućih pozicija za vjetroelektrane u moru ispred Pule, tj. ispred južne Istre  (\*\*\*) Opaska: tim paralelnim pristupom se bitno dobiva na vremenu.  - Superponirajući mape Lučke uprave i HEP-a automatski bi bile određene pozicije mogućih vjetroelektrana.  - Za te preklapajuće pozicije bi zatim Grad Pula (\*\*\*\*) tražio i ishodio KONCESIJE za proizvodnju el.energije iz vjetroelektrana; a HEP sam ili sa partnerima definirao financijsku strukturu za realizaciju elektrana (naravno po fazama).  (\*), (\*\*) i (\*\*\*\*) Opaska: Grad Pula se uključuje u pomoć Novom Uljaniku zbog svega što je bilo i što bi za Pulu značio nestanak Uljanika, ali i zbog područja (kružnice) kojeg Pula pokriva (urbano područje unutar kojega grad sa svojim institucijama i „servisima“ zadovoljava potrebe stanovnike samoga grada, ali i stanovnika okolnih naselja). U tim područjima koji se zorno mogu predstaviti kružnicama omjer Kopno : More za Pulu je je 1/3 : 2/3. Stoga grad Pula mora, da bi se razvijao, širiti svoje administrativno-upravno područje („teritorij“) na ostalih 2/3 kružnice, a to je u ovom slučaju more.. Pula treba svom legalnom, demokratskom agresivnošću i lobiranjem steći nadzor i po mogućnosti upravljati „svojim“ okolnim morem, te time usmjeravati i biti proaktivna u razvoju svog urbanog područja i na okolno more.  - Na kraju svega bi se objavili natječaji na kojima bi se Uljanik mogao prijavljivati svojim proizvodima (glavnim nosivim cilindrima, generatorima, strojograđevnim elementima) i radovima na montaži na pučini.  Poveznica sa opaskama u ovom materijalu glede točke Ad. 3.1.2. (str. 9) i Ad. 3.4.3.5. (str. 83)  + Dodatci (tema je i daje Novi Uljanik):  - Proizvodnja VODIKA,  - Plovila na VODIK,  - Održavanje vlakova na VODIK  a) Poizvodnja VODIKA  El.energija proizvedena iz vjetroelektrana se može usmjeriti na proizvodnju VODIKA kao pogonskog goriva. pa bi se Novi Uljanik mogao (zašto ne?) baviti i proizvodnjom VODIKA- danas, po svim indikacijama, najekološkijim pogonskim gorivom na svijetu.  b) Plovila na VODIK  Novi Uljanik se može uklopiti u aktivnost proizvodnje i održavanja plovila s pogonom na vodik, pa možda djelomično i na proizvodnju i instaliranje u plovilima pogonskog stroja na vodik. U tom smislu valja napomenuti da u Puli već ima ljudi i poduzeća koja su „zagrebla“ u tu novu vrstu brodskog pogona, pa bi se moglo raditi u sinergiji s njima.  U Puli još uvijek postoji industrijska jezgra koja bi od ovog projekta mogla imati vrlo konkretnu, neposrednu proizvodnu korist, pa time i dugogodišnji financijski efekt od koje bi nemali broj industrijskih radnika imao gotovo pa zagarantirani višegodišnji posao.  Naime, ugovornim povezivanjem npr. brodogradilišta Uljanik 1856, brodogradilišta Tehnomont, tvrtke MotorTech, Plazma tehnika, Tema, Politehnike, i drugih dionika koji bi u tome vidjeli svoj interes mogla bi se stvoriti Ugovorna grupacija za realizaciju prototipa inovativnog proizvoda -TRAJEKTA POGONJENOG VODIKOM. Ta Ugovorna grupacija bi u suradnji s drugim tehničko-naučnim institucijama i drugim subjektima u EU koji već rade na toj vrsti pogona mogla uspješno aplicirati na izdašne fondove EU za energetsku tranziciju u cilju ekološke neutralnosti koji sada postoje u EU (kako za tehnološku dokumentaciju, tako za sam proizvod i za njegovo testiranje i ispitivanje). Naravno, to bi bio inovativni, pa time i izazovni projekt. Uspjeh tog inovativnog proizvoda bi za sve dionike Ugovorne grupacije značio veliku priliku za njegovu prodaju na tržištu naše zemlje i EU-a. Nije pretjerano zamisliti da bi se nakon tog uspješnog prototipa mogli „štancati“ trajekti i slična plovila pogonjena vodikom u ovećim tipskim serijama i tako ih efikasno plasirati i na svjetsko tržište.  Ako se osvrnemo na broj starih, dotrajalih i ekološki neprihvatljivih trajekata koji trenutno plove našem dijelom Jadrana vidi se da bi posla bilo kontinuirano za nekoliko godina samo na njihovoj supstituciji. Vjerojatno bi se otvorio i posao na zamjeni (samo) pogonskog dijela na novijim trajektima.  c) Održavanje vlakova na VODIK  Novi Uljanik bi se u projekt o vlakovima na vodik naveden u Poglavlju Ad. 3.4.4.2 Željeznički promet (str. 87 Nacrta) mogao uključiti s aktivnostima servisiranja i održavanja vlakova s pogonom na vodik.. Ukratko u tom projektu se radi o:  - zamjeni postojećih putničkih vlakova na diesel gorivo koji saobraćaju po Istarskoj pruzi (starost im je 40 godina) novim putničkim vlakovima na VODIK;  - o uvođenju novih linija putničkih vlakova na VODIK koji bi kretali od juga Istre prema sjeveru do središnje i sjeverne Istre. Time bi se omogućilo ugodno, ekološko putovanje putnicima iz južne Istre u njihove OPG-eove, konobe, vinske podrume, te u razgledavanje drugih kulturnih, povijesnih i prirodnih znamenitosti središnje i sjeverne Istre). Nadogradnjom čak do Postojnske jame, pa i dvorca Miramre kraj Trsta.  - o priključivanju međunarodne Zračne luke Pula na Istarsku prugu, pa bi time njeni putnici mogli koristiti vlakove (na VODIK) za stići do svojih destinacija.  - o uvođenju novih međunarodnih linija putničkih vlakova na VODIK koji bi kretali od velikih gradova iz tzv. Habsburškog luka (Minhen, Beč, Prag, Bratislava, južna Poljska, itd.) do Istre.  Obzirom da su to vlakovi najnovije generacije treba iskoristiti prednost što će Istra biti (može biti) jedna od prvih regija u ovom dijelu Europe koja će ih imati u pogonu. Kod pregovaranja prilikom kupnje tih vlakova na vodik „zahtijevati“, „nametnuti“ da u aranžman kupnje uđe i stavka (obveza isporučitelja vlakova) da u Istri oformi PODRUČNU JEDINICU ZA PREGLED, SERVISIRANJE i ODRŽAVANJE tih vlakova i to s teritorijalnom kompetencijom te jedinice za što šire područje (Alpe-Jadran, Zona Adria, Jugoistočna Europa itd. – što šire to bolje). Uzimajući u obzir koncentrat visokoobrazovane i visokokvalificirane tehničke radne snage iz područja obrade metala (bivša tvornica diesel motora - TDM), iz područja elektrotehnike (bivša tvornica elektrotehničkih proizvoda – TESU) i općenito strojarskih proizvoda (bivša tvornica opreme – Vodnjan) koja je bila koncentrirana u Brodograđevnoj industriji „ULJANIK“ to bi bilo izvodljivo i jako, jako korisno.  ZAKLJUČAK ovog dodatka:  Proizvodnjom vodika u vjetroelektranama, proizvodnjom i održavanjem plovila s pogonom na vodik, (možda djelomično) proizvodnom i instaliranjem u plovilima pogonskog stroja na vodik, te servisiranjem i održavanjem vlakova s pogonom na vodik, a u suradnji i sinergiji s drugima koji su u Puli zainteresirani baviti se tom novom vrstom pogonskog goriva Novi Uljanik može postati „jezgra“ centra za vodik u našoj zemlji, a možda i šire.  Postoji još jedan – TREĆI projekt „Uljanik - MoŽe““ (Akronim od : Morska Željeznica). Ovaj projekta se odnosi na zadržavanje brodograđevne aktivnosti u klasičnom smislu i to konkretno izgradnjom serije PAROM-a.  No, jako je zahtjevan, pogotovo što bi zahtijevao uključenje Turske države. Svojevremeno je o tom projektu upoznato i Ministarstvo infrastrukture i prometa, a HŽ je proveo analizu i ima dosta rezerve prema njemu. Ovdje je možda dovoljno da se samo navede. Možda jednog dana … | Prihvaća se djelomično | Projektni prijedlozi dani unutar komentara, zajedno s drugim prijedlozima od strane dionika i građana u fazi javnog savjetovanja prikazani su kao dodatak Bazi projekata. Za detaljnije informacije potreban je prijedlog alokacije po godinama provedbe i izvorima financiranja, kao i procjenu financijske vrijednosti projekta. |
| 6. Strateški okvir | Poglavlje Ad. Posebni cilj 2.2. Zeleni urbani prostor (str. 130)  Mjere i aktivnosti unutar posebnog cilja 2.2.  Mjera 2.2.2. Energetska učinkovitost itd.  DODATI Aktivnost 2.2.2.5. Grad Pula-Pola mora organizirati, tj. stvoriti preduvjete za proizvodnju energije na moru definiranjem mogućnosti da se u moru ispred Pule (u najširem smislu) postave vjetroelektrane tj. pripremiti „morske poduzetničke zone“. | Prihvaća se djelomično | S obzirom da je prije provođenja predmetne aktivnosti prvotno potrebno utvrditi mogućnost dobivanja energije iz navedenih izvora, potencijal njezine provedbe spomenut je u opisu mjere. |
| 6. Strateški okvir | Poglavlje Ad. Posebni cilj 3.1. Zelena urbana mobilnost (str. 133)  Mjere i aktivnosti unutar posebnog cilja 3.1.  Mjera 3.1.1. Razvoj dužobalnog zelenog koridora  DODATI u tekstu Aktivnosti 3.1.1.4. nakon „ …. Baština zaljeva)“ slijedeće: … ne samo popraviti lukobran, nego ga dograditi tako da se (samo) na dijelu uz korijen lukobrana isti proširi tako da postane gat za kruzere  Mjere i aktivnosti unutar posebnog cilja 3.1.  Mjera 3.1.2. Razvoj dužobalnog plavog pojasa  DODATI u tekstu Aktivnosti 3.1.2.1. nakon „ …. biciklističke infrastrukture“ slijedeće: … , pješačku stazu i tramvajski kolosijek pa tako imati svugdje je je to moguće tri paralelna staze (tramvajsku, biciklističko-romobilsku i pješačku).  Mjera 3.1.4. Zelena i digitalna itd.  DODATI u tekstu Aktivnosti 3.1.4.3. nakon „Razvoj autobusnih …“ dodati i budućih tramvajskih „…stajališta itd…“  DODATI u tekstu Aktivnosti 3.1.4.4.analogno kao gore nakon „… na autobusna“ dodati i buduća tramvajska „…stajališta itd…“ | Prihvaća se djelomično | S obzirom da je dio aktivnosti predloženih u komentaru vezan uz realizaciju projekata koji čine dodatak Bazi projekata, dopunjen je opis mjera. |
| 6. Strateški okvir | Poglavlje Ad. Posebni cilj 3.2. Redistribucija prometnih tokova (str. 135)  Obrazloženje  Srednji odlomak, pri sredini „Također se predlažu aktivnosti koje za fokus imaju javni gradski prijevoz, poput ..“ tu metnuti obnavljanje tramvajskog prijevoza, pa nastaviti „..evaluacije stvarnih itd….“  Zadnja rečenica srednjeg odlomka „Stoga se predlažu TRI (umjesto dvije) aktivnosti …“, pa nakon „…do zračne luke Pula“ DODATI : kao i poticanje suradnje na projektu preporoda željezničkog prometa u Istri (reaktiviranje postojećih sada mrtvih kolosijeka, gradnja novih dionica za Poreč, Medulin i Labin/Rabac; uvođenje linija međunarodnih vlakova iz emitivnih zemalja Habsburškog luka, ; uvođenje RUMOBILA, u prometu po prigradskoj mreži južne Istre koristiti vlakove na el. baterije, a za linije međunarodnih vlakova na vodik.“  DODATI u tekstu Aktivnosti 3.2.2.1. ….kako u Puli, tako i u urbanom području Pula, tako i u području južne Istre i u Istri općenito, a sve to kroz projekt Tw-tramvaj (Obnova tramvaja u Puli) i Tw-VLAKOVI (Preporod željezničkog prometa u Istri). | Prihvaća se djelomično | Unutar obrazloženja posebnog cilja, nadodano je obnavljanje tramvajskog prijevoza, međutim ostali prijedlozi nisu uvršteni u obliku aktivnosti, s obzirom kako se ne predviđaju na prostoru Grada. Međutim, kroz tekst je naglašena opća potreba modernizacije i obnove pruga na prostoru Grada Pule, kao i na prostoru cijele županije. |
| 8. Razvojni projekti | Poglavlje Ad. 8. (str. 145) RAZVOJNI PROJEKTI  8.1. Baza projekata (str. 145)  Tab. 52 – Baza projekata …itd.  R.br. 1.2.1. Poticanje razvoja itd. DODATI stavke:  - Uvrstiti Arenu na UNESCO-v popis  - urede sanitarni čvorovi unutar Arene na prvoklasan način, a da se za WC-e koristi tehnološka voda koja nije za piće iz obližnjeg izvora Karolina.  - Uvrstiti tri luka obrambenih utvrda Pule iz doba Habsburškog carstva na UNESCO-v popis  - Formirati Muzej grada Pule iz doba Habsburškog carstva  Tab. 52.; R.br.: 3.1.1. ; Naziv: Lukobran – s obzirom na sve ranije objašnjeno glede pretvaranja dijela lukobrana uz korijen istoga u gat za kruzere odgovarajuće povećati iznos radova (npr. za 50%). | Pojašnjeno | Dio navedenih prijedloga odnosi se na razvojne potrebe i zbog svoje složenosti ne mogu predstavljati razvojne projekte (kandidatura za UNESCO i uvrštavanje na popis svjetskih dobara). S obzirom da su nositelji projekta ,,Lukobran'' Lučka uprava, Istarska županija, Grad Pula-Pola, iznos predviđen za provedbu projekta ne može se mijenjati bez njihove intervencije. |
| 8. Razvojni projekti | Str. 148. R.br. piše NETOČNO 3.2.1. čini nam se da bi trebalo pisati : 3.2.2. ; Naziv projekta je Tramvaj. Smatramo potrebnim DOPUNITI s tekstom :  Startati s prometom Povijesnog tramvaja dobivenog iz/od Grada/Muzeja Graz-a na dijelu Tramvajske simetrale sjever-jug od Mandrača do cca Foruma | Prihvaća se djelomično | Provjera izvršena i greška ispravljena (Broj i naziv mjere je 3.2.2. - Dugoročno planiranje željezničke revitalizacije). Opisi projekata mogu se mijenjati samo prema prijedlogu nositelja projekta. |
| 8. Razvojni projekti | Poglavlje Ad. 8.2. (str. 148) Terminski plan provedbe strateških projekata  Str. 147/148; Tab. 52; R.br. Rasterećenje uže urbane zone  Naziv projekta: Garaža Marsovo polje – DODATI:  -kod projektiranja nove garažne kuće (pa naravno i kod izgradnje) uzeti u obzir da od Trga Republike po sadašnjoj slijepoj ulici (dio ulice Marsova polja) cca do križišta s Nazorovom ulicom, a nakon toga uz oborinski kanal Pragrande je u projektu obnove tramvajskog prometa u Gradu Pula-Pola zamišljeno da se nalaze dva paralelna tramvajska kolosijeka, te lijepo komotno tramvajsko stajalište „Marsovo polje/Trg Republike“.  Naziv projekta: Proširenje kapaciteta itd. – DODATI: riječ „unutrašnjeg“, tako da zadnja (ispravljena) fraza unutar znakova navodnika sada glasi: … „Uvođenje unutrašnjeg Park&Ride sustava u Gradu Puli u HUB-ovima Grada Pule SJEVER (zona oko željezničkog kolodvora), te JUG (zona oko Marsovog polja i zapadnog dijela Pragrande“. To zato da se precizira i razlikuje od VANJSKOG (pravog) Park&Ride sustava koji će biti uspostavljen kada se kompletira tramvajska mreža s vanjskim (pravim) Park&Ride čvorištima (Fažana, Vodnjan, Međunarodna zračna luka Pula i Medulin) | Pojašnjeno | Opisi projekata mogu se mijenjati samo prema prijedlogu nositelja projekta. |
| 8. Razvojni projekti | Str. 148 ; Tab. 53 Pregled strateškog projekta 1 - PIC  Kratki opis projekta. DODATI na kraju slijedeće:  -revitalizirati postojeće tračničke kolosijeke na Vallelungi tako da ih se i PIC-u i drugim planiranim sadržajima omogući korištenje tramvaja s obzirom da za to postoji stara, zapuštena, ali ipak postojeća infrastruktura (kolosijeci).  -definirati kao jednu od jakih usmjerenja PIC-a vodik kao pogonsko gorivo za vlakove, trajekte i druga plovila. | Pojašnjeno | Opisi projekata mogu se mijenjati samo prema prijedlogu nositelja projekta |
| 8. Razvojni projekti | Str. 149; Tab. 55; Strateški projekt 3 – Uređenje zelene zonePragrande  Kratki opis projekta: DODATI : voditi računa da je u Pragrande-u u projektu obnove tramvajskog prometa u Gradu Pula-Pola zamišljeno da se na zapadnom dijelu te zone (paralelno s oborinskim kanalom, na sjevernoj strani istoga) nalaze dva paralelna tramvajska kolosijeka, te lijepo ključno, komotno, južno tramvajsko stajalište „Pragrande“ osnovne kičme tramvajske mreže (tzv. Tramvajska simetrala sjever-jug). Također je u gore navedenom projektu obnove tramvajskog prometa u Gradu Pula-Pola zamišljeno da se nakon stajališta „Pragrande“ u budućnosti nastave trase dvaju kolosijeka (uvijek paralelno s oborinskim kanalom) na sjevernoj strani istoga – ako je moguće, ako nije onda južnom stranom istoga); jedan prema Medulinu, a drugi prema Verudelli. U zoni PLODINE/PETROL je zamišljeno drugo tramvajsko stajalište u Pragrande.  Osim toga bilo bi uputno i u projektu i kasnije u realizaciji uređenja Pragrande-a odmah predvidjeti paralelno s odvodnim kanalom i tramvajskim kolosijecima predvidjeti i biciklističko/romobilsku i pješačku stazu, jer se Pragrande najdublje usjekao u središte grada i predstavlja u smislu opisanih tri vrste mobilnosti (tramvaj, bicikl/romobili i pješaci) najkraći i gotovo vodoravni spoj obilaznice i središta grada. Naročito je bitno što (kako je već opisano) zapadni dio Pragrande završava kao dio HUB-a (prometnog čvorišta) JUG (dodiruje pješačku zonu Pule, čvorište je tramvaja, gradskih autobusnih linija, prigradskih autobusnih linija, taxija, a ovim našim gore navedenim precizacijama bi bio i čvorište biciklističko/romobilskih i pješačkih staza). | Pojašnjeno | Opisi projekta mogu se mijenjati samo prema prijedlogu nositelja projekta. |
| 8. Razvojni projekti | Str. 150; Tab. 57; Strateški projekt 5 – Cesta prekomorskih brigada itd.  Kratki opis projekta: DODATI : voditi računa da je u projektu obnove tramvajskog prometa u Gradu Pula-Pola zamišljeno da se na istočnom dijelu Pragrande-a (tamo gdje „nestaje“ otvoreni odvodni kanal) račvaju dva tramvajska kolosijeka. Jedan nastavlja prema istoku u smjeru Medulina, a drugi paralelno s Cestom prekomorskih brigada kreće prema jugu u smjeru Verudele. O tim načelnim trasama treba voditi računa i u samom projektiranju ovog spoja Medulinske i Premanturske i (naravno) kasnije prilikom izgradnje te spojnice. paralelno s oborinskim kanalom, na sjevernoj strani istoga) nalaze dva paralelna tramvajska kolosijeka, te lijepo ključno, komotno, južno tramvajsko stajalište „Pragrande“ osnovne kičme tramvajske mreže (tzv. Tramvajska simetrala sjever-jug). Također je u gore navedenom projektu obnove tramvajskog prometa u Gradu Pula-Pola zamišljeno da se nakon stajališta „Pragrande“ u budućnosti nastave trase dvaju kolosijeka (uvijek paralelno s oborinskim kanalom) na sjevernoj strani istoga – ako je moguće, ako nije onda južnom stranom istoga); jedan prema Medulinu, a drugi prema Verudelli. | Pojašnjeno | Opisi projekta mogu se mijenjati samo prema prijedlogu nositelja projekta. |
| 8. Razvojni projekti | Str.150. Tab. 58 Pregled strateškog projekta 6 – Kaštel –uređenje vanjske vodospreme.;  Kratki opis projekta: DODATI na kraju slijedeće: Dio vodospreme ostaviti u IZVORNOJ funkciji vodospreme za vodu koja nije za piće sukladno projektu stvaranja paralelne vodovodne mreže za vodu koja nije za piće (tehnička, tehnološka, industrijska voda), a koja bi se koristila za zalijevanje gradskog zelenila, za praonice automobila, za javne WC-e – pa tako i za WC-e za posjetitelje Arene, za posjetitelje i za zaposlenike Kaštela, za posjetitelje priredbi na obnovljenom Malom rimskom kazalištu itd. | Pojašnjeno | Opisi projekta mogu se mijenjati samo prema prijedlogu nositelja projekta. |
| 8. Razvojni projekti | Str. 153. Tab. 64 Pregled strateškog projekta 12 – Tramvaj  Kratki opis projekta: zadnja riječ, naziv nedostaje slovo R (nije PAGRANDE, nego PRAGRANDE).  Indikativni početak … : DODATI : Za potrebe promjena nekih detalja u svezi početka vožnje tramvaja iz 1939. iz Graz-a u suradnji s HŽ-om i projektantom izvornog projekta (GRANOVA-Zg.) izvršiti potrebna prilagođavanja/izmjena projekta idejnog rješenja iz siječnja 2019. Ujedno provjeriti o mogućnosti otklanjanja eventualnih ograničenja u upotrebi kolosijeka naročito s aspekta razlike u uvjetima za promet između „Teškog“ željezničkog prometa, tzv. „Lake“ željeznice i Tramvaja.  Nema razloga da se tome ne pristupi smjesta, pa predlažemo da indikativni početak (može se precizirati: za početak intervencija na postojeću dokumentaciju) bude DRUGA POLOVINA 2023., pa bi se prva vožnja Povijesnog tramvaja (možda) mogla ostvariti u proljeće/ljeto 2024. | Pojašnjeno | Opisi projekta mogu se mijenjati samo prema prijedlogu nositelja projekta. |
| 11. | Ivan Mošnja, Udruga Akademija zdravog življenja | Općeniti komentar | U sklopu razvojnog plana svakog grada koji gravitira moru kao što je Pula, potrebno je ozbiljno uzeti u razmatranje i uvrstiti ovaj vrlo važan projekat koji bi donio veliki broj novih radnih mjesta i bio bi priličan vjetar u leđa za lokalnu logističku i turističku branšu i sve što prati cruising industriju.  Prednosti dovođenja jedne takve "industrije":  -značajano povećanje prihoda od lučkih pristojbi  -povećanje posla i prihoda pomorskim agencijama  -značajno povećanje posla za logističke firme (opskrba brodova hranom i svim ostalim potrepštinama, prijevoz putnika i posade sa terminala i do terminala)  -značajno povećanje odlaznih i dolaznih letova za Pulski aerodrom  -značajno povećanje broja noćenja u predsezoni u lokalnim hotelima gdje odsjedaju turisti koji dolaze na ukrcaj na brod za kruzna putovanja.  -povećanje obima posla za lučke pilote  -razvoj obalnog djela grada koji je trenutno u jako zapustenom stanju i koji bi podignuo vizuru grada na jednu modernu i zavidnu razinu (područje Vallelunge koje je idealno za gradnju jednog takvog terminala)  -povećanje obima posla za lokalne tvrtke specijalizirane za prijevoz putnika  -povećanje obima posla za turističke vodiče  -ugostiteljsko turistički sadržaji koji bi se gradili na području prihvatnog terminala  Svi veći lučki gradovi na hrvatskoj obali kao što su Rijeka, Zadar, Šibenik, Split i Dubrovnik prepoznali su cruising industriju kao jednu razvojnu i privrednu prednost i svi imaju terminale za prihvat velikih brodova za kružna putovanja (to su odnosi na brodove dužine od 150m i većih).  Smatram da je najmanje što grad može učiniti je da uvrsti u plan razvoja grada jedan tako važan projekat i da se to u bližoj budućnosti pokuša podignuti na jednu višu razinu jer naravno bez suradnje Županije i Države teško da se tako veliki projekat može ostvariti. | Prihvaća se djelomično | Projektni prijedlozi od strane dionika i građana u fazi javnog savjetovanja prikazani su kao dodatak Bazi projekata. Za detaljnije informacije potreban je prijedlog alokacije po godinama provedbe i izvorima financiranja, kao i procjenu financijske vrijednosti projekta. |
| 12. | Ime sudionika poznato nositelju izrade i provedbe ovog savjetovanja | 6. Strateški okvir | U okviru Posebnog cilja 1.3. Uključiv grad i Mjera od 1.3.1. do 1.3.6. :  1.3.1. Potpora demografskoj revitalizaciji  1.3.2. Podrška socijalnoj uključenosti  1.3.3. Podrška modernizaciji zdravstva  1.3.4. Podrška lokalnoj zajednici u razvoju ideja i usluga  1.3.5. Podrška unaprjeđenju urbane sigurnosti  1.3.6. Podrška razvoju aktivnog života  i raspisanim aktivnostima, u tijeku je završetak dokumenta „Slika zdravlja Grada Pule“ koja će biti prezentirana na Gradskom vijeću kao prijedlog za usvajanje, a po svom obliku predstavalja analizu stanja . Nakon usvajanja „Slike zdravlja Grada Pule“, slijedi organiziranje konsenzus konferencije na kojoj će lokalna zajednica raspravljati o problemima , potrebama i prijedlozima rješenja potreba građana Pule. Sudionici konsenzus konferencije su predstavnici politike , uprave, civilnog i realnog sektora.  Nakon definiranja prioriteta i ciljanih skupina na toj konferenciji slijedi izrada Plana za zdravlje Grada Pule – akcijskog odnosno operativnog plana aktivnosti s područja odgoja i obrazovanja, socijalne skrbi, zdravstva, palijativne skrbi, sporta, slobodnih aktivnosti usmjerena rješavanju problema definiranih u lokalnoj zajednici.  Svrha operativnog / akcijskog plana jest detaljno i ciljano kreiranja javnih politika u Programe javnih potreba Grada Pule, odnosno temelj za prijavu projektnih ideja na pozive EU fondova u perspektivi 2021.-2027.  Obzirom da je to dokument koji je uklopiv u Mjere cilja Uključiv grad, predlažemo da aktivnosti donesene u Operativnom planu budu integrirane u postojeće Mjere uz eventualno prošiiravnje područja Mjera ili dodatnih aktivnosti u sklopu Mjera. | Pojašnjeno | Plan razvoja Grada Pule kao dokument više razine definira strateške ciljeve razvoja Grada. U komentaru se navodi kako se operativni ciljevi Plana zdravlja Pule mogu ukalupiti u definirani posebni cilj 1.3., a njime će biti pobliže definirani ciljevi razvoja odgoja i obrazovanja, socijalne skrbi, zdravstva, palijativne skrbi, sporta i slobodnih aktivnosti i sl. Samim time Plan za zdravlje Pule bit će u sinergiji sa strateškim dokumentom lokalne razine, a mjere i aktivnosti bit će razrađene na detaljnijoj razini u odnosu na dokument Plana razvoja Grada, čime se slijedi intervencijska logika strateškog planiranja. |