



REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I ENERGETIKE

10000 Zagreb, Radnička cesta 80
tel: +385 1 3717 111, faks: +385 1 3717 149

KLASA: UP/I 351-03/17-02/58
URBROJ: 517-06-2-1-1-18-11
Zagreb, 13. travnja 2018.

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike na temelju odredbe članka 84. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13 i 78/15) i članka 5. stavka 1. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), povodom zahtjeva Rijekaprojekt d.o.o., Moše Albaharija 10a, Rijeka, opunomoćenika nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, za procjenu utjecaja na okoliš državne ceste DC 403 od čvora Škurinje do luke Rijeka, nakon provedenog postupka, donosi

R J E Š E N J E

- I. Namjeravani zahvat – državna cesta DC 403 od čvora Škurinje do luke Rijeka, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb – prihvatljiv je za okoliš, uz primjenu zakonom propisanih i ovim rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša (A) i uz provedbu programa praćenja stanja okoliša (B).**

A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

A.1. MJERE ZAŠTITE TIJEKOM PRIPREME I GRAĐENJA

Opća mjera zaštite

1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazan način na koji su u Glavni projekt ugrađene mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša u suradnji s projektantom.

Mjere zaštite voda i vodnih tijela

2. Izgraditi zatvoreni nepropusni sustav odvodnje oborinskih voda koji obuhvaća sustav prikupljanja, sustav pročišćavanja i sustav ispuštanja.
3. Izraditi projekt organizacije gradilišta i izvođenja radova s razradom mjera u skladu sa zahtjevima u vodozaštitnim zonama.
4. Odvodnju u tunelu riješiti prihvatom preko odgovarajućih elemenata uz ugradnju protupožarnih sifona prije priključenja na glavni kolektor.
5. Prije ispuštanja oborinskih voda u recipijent – more, obraditi ih na odgovarajućim gravitacijskim separatorima/pjeskolovima. Odvodnju zone raskrižja na Zvonimirovu ulicu direktno priključiti na postojeći sustav.
6. Ulja, gorivo i druge štetne i opasne tvari ne ispuštati uz trasu prometnice.

7. Opskrbu gorivom organizirati na način da ne dođe do akcidentnih izljevanja.
8. Rekonstrukciju i premještanje postojećih vodoopskrbnih cjevovoda i građevina izvesti da se osigura njihovo nesmetano funkcioniranje i pristup za vrijeme i nakon završetka građenja.
9. Oborinske vode vanjskog pripadajućeg okolnog sliva koje se tretiraju kao potencijalno čiste, zasebnim sustavom otvorenih obodnih kanala upuštati u teren putem upojnih kanala i bunara na način da ne izazovu erozije i klizišta. Ovaj sustav odvodnje treba biti potpuno neovisan od sustava odvodnje onečišćenih oborinskih voda s površine prometnice.
10. U zoni zasjeka i nasipa ceste za prolaz oborinskih voda okolnog sliva kroz trup ceste izgraditi odgovarajuće betonske propuste na odgovarajućim lokacijama.

Mjere zaštite biološke raznolikosti

11. Na kontaktnim obodnim površinama koridora zahvata provesti ozelenjavanje, pri čemu koristiti autohtone biljne vrste koje ne uzrokuju alergije kod ljudi, a zemljište uz cestovni koridor oblikovati na urbano prihvatljiv način.
12. Trasu projektirati na način da se što manje zadire u postojeće zelene površine.
13. Postojeće zelene površine van cestovnog pojasa osigurati i zaštititi na način da se gradilišni putevi izvode unutar cestovnog pojasa ili van zelenih površina.
14. U slučaju nailaska na podzemne krške špilje, obustaviti radove te osigurati speleološki i biospeleološki nadzor.
15. Površine korištene u svrhu organizacije gradilišta nakon izgradnje sanirati i dovesti u doprirodno stanje.

Mjere zaštite šuma i lovstva

16. Uspostaviti stalnu suradnju s nadležnom Savjetodavnom službom za šumarstvo radi utvrđivanja svih prilaznih puteva gradilištu te definiranja autohtonog šumskog drveća i antialergijskog bilja pogodnog za ozelenjavanje urbanih sredina te pogodnih za stabilizaciju terena.
17. Privremeno odlaganje materijala iz iskopa ne planirati na površinama šuma stabilnog šumskog ekosustava i zatvorenog sklopa.
18. Sustav obodnih kanala kojima se prikupljaju oborinske vode planirati na način da se ne uzrokuju erozije terena i nove bujice.
19. Urediti rubove vegetacijskog i šumskog pojasa u zoni Škurinjske drage u svrhu sprečavanja daljnje degradacije i erozije tla te podizanja kvalitete ambijenta i ekosustava
20. U slučaju nailaska divljači obavijestiti lovoovlaštenika zajedničkog lovišta VIII/127 Kastav.
21. Osigurati i provoditi mjere zaštite od požara.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

22. Tijekom razrade projekta ceste na dionicama koje izravno utječu na kulturnu baštinu uključiti konzervatorske uvjete koji će odrediti opseg očuvanja i prezentacije povijesnih struktura (Baračeva vila i željeznička okretnica).
23. Dokumentirati elemente kulturne baštine koji se uklanjaju te integrirati staru baštinu u novi projekt. Npr. elementi INA-e uklopiti u novoizgrađeni dio kao stare dijelove industrijske baštine 18.st.
24. Za područje koje se nalazi u zoni do 250 m te područje crkve Sv. Nikole i stare zgrade Uprave HŽ-a, provoditi stalni stručni nadzor.
25. Odrediti pristupne puteve kako bi se spriječilo devastiranje objekata kulturne baštine kod prolaza teških teretnih vozila koja izazivaju vibracije.
26. U slučaju nailaska na arheološke ostatke, radove obustaviti te o istome obavijestiti Ministarstvo kulture, Konzervatorski odjel u Rijeci.
27. Spriječiti odlaganja građevinskog materijala uz objekte kulturne baštine.
28. Za objekte koji se nalaze u zoni između 250 i 500 m vrijede isti uvjeti zaštite kao i za objekte

koji se nalaze u zoni do 250 m.

Mjere zaštite krajobraza

29. Potporne zidove, portale tunela te ostale objekte na prometnici urediti u skladu s tradicijskom urbanom izgradnjom koja je prisutna u Rijeci.
30. Kod završnih obrada primijeniti i naglasiti element tradicijskog materijala (kamen). Kamen koji se izgradnjom uklanja po mogućnosti uklopiti u nove građevine.
31. Sve planirane nasipe i usjeke koji su viši od 2,5 m projektirati kao potporne zidove radi uštede prostora i radi uklapanja u urbani izgled područja.
32. Prometnicu i površine cestovnog pojasa urediti na temelju projekta krajobraznog uređenja.

Mjere zaštite stanovništva

33. Isplatiti nadoknade ili realizirati zamjenske objekte vlasnicima čiji se objekti ruše, prije početka građevinskih radova.
34. Predvidjeti privremena prometna rješenja, alternativne pravce, uskladiti potrebe javnog prijevoza na ugroženim lokacijama, osigurati pješački promet, a regulaciju prometa prilagoditi etapama izvođenja.
35. Za prostor gdje će se smjestiti privremene prostorije, skladištiti materijal, strojevi i ostalo potrebno za gradilište, odabrati lokaciju što je moguće bliže cestovnom pojasu.
36. U zoni izvođenja radova koristiti gradilišne ceste koliko je to moguće, a kretanje vozila postojećim gradskim prometnicama ograničiti i definirati puteve odvoza i dovoza materijala.
37. Gradilište ograditi u svrhu sprječavanja nekontroliranih ulazaka i izlazaka u zonu gradilišta.

Mjere za smanjenje negativnih utjecaja na namjenu, korištenje i organizaciju prostora

38. Izgraditi potporni zid umjesto visokog i širokog usjeka na području gdje je trasa ceste zauzela površinu koja je u korištenju vjerske građevine (crkva Sv. Nikole).
39. Na mjestu gdje trasa prolazi područjem zaštitne šume Š2 (Škurinjska draga), cestu projektirati i graditi tako da se u najvećoj mogućoj mjeri sačuva šuma od sječe.
40. Za potrebe asfaltiranja koristiti postojeće asfaltne baze.
41. Za potrebe betoniranja u južnoj zoni postaviti privremenu betonaru za radove koji obuhvaćaju izgradnju objekata od tunelske cijevi, portala, željezničkog nadvožnjaka, vijadukta "Piopi", potpornih zidova i ostalih betoniranja u toj zoni. Za zonu sjever osigurati prostor za jednu privremenu betonaru za izgradnju sjevernog portala tunela, vijadukta, zidova i ostalih betonskih radova.
42. Za materijal iz iskopa trase i tunela (oko 243 000 m³), organizirati prijevoz na način da se ne koriste postojeće gradske ulice, već gradilišni put. Višak materijala u zoni sjever prevesti zaobilaznicom do zona iskrcaja.
43. Prije početka radova, u suradnji s lokalnom upravom odrediti mjesta za privremeno odlaganje iskopanog materijala.
44. Za prijevoz elemenata vijadukta "Piopi", željezničkog nadvožnjaka, za prijevoz većih strojeva, betonare i ostalih većih količina građevinskog materijala koristiti željeznicu.

Mjera zaštite zraka

45. Na otvorenim dijelovima ceste uz rubove zasaditi visoko raslinje.

Mjere zaštite od buke

46. Primijeniti završni sloj asfalta s najnižim emisijama buke kotrljanja gume (u suhom i mokrom stanju).
47. Postaviti barijere (panele) uz dijelove prometnice koji neposredno ugrožavaju stambene/poslovne prostore u zoni spojne ceste između DC 403 i Zvonimirove ulice.
48. Akustički obraditi zidove ulaza u tunel absorbirajućim materijalom.

Mjera gospodarenja otpadom

49. Sav otpad s gradilišta odvojeno sakupljati i predavati ovlaštenim osobama.

Mjere za sprječavanje i ublažavanje posljedica mogućih ekoloških nesreća

50. Zaštitne mjere u slučaju iznenadnih onečišćenja voda provoditi u skladu s odgovarajućim operativnim planom za provedbu mjera sprječavanja širenja i uklanjanja onečišćenja voda.

51. Dionicu odvodnje kroz tunel "Podmurvice" dimenzionirati na protok gornje dionice uz povećanje od 200 l/s zbog eventualne moguće havarije.

A.2. MJERE ZAŠTITE TIJEKOM KORIŠTENJA

Mjera zaštite voda i vodnih tijela

52. Prometne površine i zatvoreni sustav oborinske odvodnje redovito kontrolirati i popravljati eventualna oštećenja, a taloge i izdvojena ulja predavati ovlaštenim osobama.

Mjera zaštite biološke raznolikosti

53. Površine unutar cestovnog pojasa i rubne dijelove na mjestima kontakta sa zelenim površinama redovito održavati.

Mjere zaštite šumarstva i lovstva

54. Održavati sustav obodnih kanala u svrhu sprječavanja preljevanja i erodiranja terena.

55. Održavati zeleni pojas unutar granica cestovnog pojasa.

56. Evidentirati ulaske i staradavanje divljači. U slučaju nailaska na stradalul divljač obavijestiti stručnu službu lovoovlaštenika zajedničkog lovišta VIII/127 Kastav.

Mjera zaštite kulturno-povijesne baštine

57. Pratiti stanje i oštećenja graditeljske baštine uslijed posljedica vibracija i onečišćenja prometom. Predvidjeti kompenzacijske mjere za popravak oštećenja i sl.

Mjera zaštite krajobraza

58. Održavati sve površine cestovnog pojasa, uključujući kolnik i zeleni pojas uz cestu.

Mjera zaštite od buke

59. U slučaju da se utvrdi neučinkovitost izvedbenim projektom propisanih/izvedenih mjera zaštite, provesti dodatne mjere akustičke zaštite objekata ugroženih bukom.

Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja

60. Koristiti ekološki prihvatljive svjetiljke koje zadovoljavaju potrebe za umjetnom rasvjetom, a da pritom u okoliš ne unose trajne smetnje emisije elektroenergetskog zračenja. Takav uređaj svojom emisijom ne smije ometati aktivnost i zdravlje ljudi ni životne aktivnosti životinjskog svijeta.

61. U zonama neposredne ugroženosti stambenih objekata primijeniti zasjenjene svjetiljke koje optičkim ograničivačima ili vlastitom konstrukcijom jamče minimalna bliještanja i raspršavanja svjetlosti u okolinu te emitiraju minimalan snop svjetla od ravnine horizontale prema gore, bez parazitnog isijavanja proizašlog od prozirnih elemenata svjetiljke, a koji je usmjeren iznad linije horizonta.

Mjera gospodarenja otpadom

62. Pridržavati se Plana za prihvat i rukovanje otpadom u smislu odvojenog sakupljanja i privremenog skladištenja različitih vrsta i kategorija otpada.

Mjere za sprječavanje i ublažavanje posljedica mogućih ekoloških nesreća

63. U slučaju akcidentnih događaja postupiti prema Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda.
64. Planom utvrditi veličinu opasnosti i rizika, postupak i mjere za ublažavanje neposrednih opasnosti te način i vrijeme praćenja realne ugroženosti vodnih resursa.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Program praćenja voda

1. Redovito pratiti funkciju odvodnog zaštitnog sustava i pripadajućih uređaja za pročišćavanje kolničkih voda kroz praćenje kvalitete efluenata iz tog sustava na pokazatelje zadane od Hrvatskih voda.

Program praćenja stanja buke

2. Tijekom izgradnje po potrebi osigurati praćenje emisije buke na gradilištu/imisije buke na ugroženim lokacijama.
3. Nakon puštanja u promet, u vrijeme najvećih prometnih opterećenja, provesti jednokratna mjerenja razina buke na ugroženim objektima, uz istovremeno brojanje prometa, te prema potrebi poduzeti dodatne mjere.

II. Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša i programa praćenja stanja okoliša kako je to određeno ovim rješenjem.

III. O rezultatima praćenja stanja okoliša nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, obavezan je podatke dostavljati Hrvatskoj agenciji za okoliš i prirodu na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.

IV. Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, podmiruje sve troškove u ovom postupku procjene utjecaja na okoliš. O troškovima ovog postupka odlučit će se posebnim rješenjem koje prileži u spisu predmeta.

V. Ovo rješenje prestaje važiti ako u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu promijenili uvjeti utvrđeni ovim rješenjem.

VI. Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva zaštite okoliša i energetike.

VII. Sastavni dio ovog Rješenja je sljedeći grafički prilog: Pregledna situacija M 1:5000

O b r a z l o ž e n j e

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike (u daljnjem tekstu Ministarstvo), zaprimilo je 4. srpnja 2017. zahtjev nositelja zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, Vončinina 3, zastupanog po opunomoćeniku Rijekaprojekt d.o.o., Moše Albaharija 10a, Rijeka, za procjenu utjecaja na okoliš državne ceste DC 403 od čvora Škurinje do luke Rijeka. U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti i dokazi sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša (u daljnjem tekstu Zakon) te članka 8. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (u daljnjem tekstu Uredba), kao što su:

- Mišljenje o usklađenosti zahvata s prostornim planovima Uprave za dozvole državnog značaja Ministarstva graditeljstva i prostornoga uređenja, KLASA: 350-02/17-02/14, URBROJ: 531-06-1-1-1-17-2 od 23. svibnja 2017.
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva, KLASA: UP/I 612-07/17-60/03, URBROJ: 517-07-1-1-2-17-4 od 18. siječnja 2017., da je planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu te stoga nije potrebno provesti postupak glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu.
- Studija o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu Studija) koju je u lipnju 2017. izradio, a u studenom 2017. dopunio ovlaštenik Rijekaprojekt d.o.o. iz Rijeke, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša: Izrada studija o utjecaju zahvata na okoliš (KLASA: UP/I 351-02/13-08/93; URBROJ: 517-06-2-1-1-13-2 od 29. listopada 2013.). Voditelj izrade Studije je Mladen Grbac, dipl.ing.građ.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, u skladu s člankom 80. stavkom 3. Zakona i člankom 8. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08), na internetskim stranicama Ministarstva objavljena je 31. kolovoza 2017. informacija o zahtjevu za provedbu postupka (KLASA: UP/I 351-03/17-02/58, URBROJ: 517-06-2-1-1-17-2).

Stalno Savjetodavno stručno povjerenstvo za ocjenu utjecaja na okoliš za zahvate autoceste i državne ceste (u daljnjem tekstu: Stalno povjerenstvo) imenovano je Odlukom na temelju članka 77. stavka 1., 3. i 4. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 110/07) 19. travnja 2012. (KLASA: 351-03/12-04/29; URBROJ: 517-12-2), Odlukom na temelju članka 87. stavka 1., 4. i 5. Zakona 7. ožujka 2016. (KLASA: 351-03/16-04/136, URBROJ: 517-06-2-1-2-16-3) i Odlukom na temelju članka 87. stavka 1., 4. i 5. Zakona 16. prosinca 2016. (KLASA: 351-03/16-04/1651, URBROJ: 517-06-2-1-1-16-2).

Stalno povjerenstvo je održalo dvije sjednice. Na prvoj sjednici održanoj 7. rujna 2017. u Rijeci i Opatiji, Stalno povjerenstvo je nakon uvida u Studiju i nakon rasprave ocijenilo da je Studija stručno utemeljena i izrađena u skladu s propisima, no zahtjeva određene dorade i izmjene sukladno primjedbama iznesenim na sjednici.

Ministarstvo je nakon pozitivnog očitovanja članova Stalnog povjerenstva na dorađenu Studiju u skladu s člankom 13. Uredbe 20. studenoga 2017. donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I 351-03/17-02/58, URBROJ: 517-06-2-1-1-17-7). Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I 351-03/17-02/58, URBROJ: 517-06-2-1-1-17-8 od 20. studenoga 2017.) povjerena je Upravnom odjelu za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije. Javna rasprava o Studiji radi sudjelovanja javnosti i zainteresirane javnosti u postupku odlučivanja o predmetnom zahtjevu sukladno odredbama članka 162. stavka 2. Zakona održana je od 19. prosinca 2017. do 20. siječnja 2018. u Informativnom centru Grada Rijeke - RI INFO, Rijeka, Korzo 18 b. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Novi list“ te na internetskim stranicama Primorsko-goranske županije i Ministarstva. U okviru javne rasprave javno izlaganje održano je 15. siječnja

2018. u Gradskoj vijećnici Grada Rijeke, Korzo 16, u Rijeci. Tijekom javnog uvida nisu zaprimljene pisane primjedbe, mišljenja te prijedlozi javnosti i zainteresirane javnosti niti su u knjigu primjedbi koja je bila izložena uz dokumentaciju upisane primjedbe, mišljenja ili prijedlozi.

Stalno povjerenstvo je na drugoj sjednici održanoj 27. veljače 2018. u Zagrebu razmotrilo Izvješće o provedenoj javnoj raspravi te u skladu s člancima 14. i 16. Uredbe donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš i predložilo mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Državna cesta DC 403 duljine oko 3 km povezuje čvor "Škurinje" koji se nalazi na riječkoj zaobilaznici s područjem Luka Rijeka – zapad i čini jednu od glavnih prometnica unutar riječkog prometnog čvora, odnosno uz državnu cestu DC 404 čini okosnicu povezivanja glavne longitudinalne cestovne veze na potezu Matulji – Škurinje – Orehovica – Draga – Sv. Kuzam – Križišće – most Krk s glavnim dijelovima riječkog lučkog bazena. DC 403 ima i ulogu povezivanja postojećih prometnica unutar grada Rijeke što se odnosi na spoj na postojeću Zvonimirovu ulicu te spoj na ulicu Milutina Barača (poznata kao Industrijska ulica). Cesta DC 403 smještena je u cijelosti na području Grada Rijeke i Primorsko-goranske županije. Zahvat od čvora Škurinje do Luke Rijeka nalazi se u granicama k.o. Zamet i k.o. Stari grad. Planirana cesta DC 403 u skladu je s Prostornim planom Primorsko-goranske županije (Sl.n. PGŽ 32/13), Prostornim planom uređenja Grada Rijeke (Sl.n. PGŽ 31/03, 26/05, 14/13, 3/17) i Generalnim urbanističkim planom Rijeke (Sl.n. PGŽ 07/07, 14/13, 08/14, 3/17).*

Trasa obuhvaća sljedeće:

- *Raskrižje u čvoru Škurinje na obilaznici (A7) – jednostručno kružno raskrižje s tri privoza, a na svakom od privoza omogućen je direktan prolaz izvan kružnog raskrižja za desne skretače.*
- *Rekonstrukcija Zvonimirove ulice (DC 8) – Zvonimirova ulica koja sad ima četiri prometna traka proširit će se na južnu stranu dodatkom jednog traka da bi se dobio središnji trak za lijeve skretače. Istovremeno će se povećati širina trakova na 3,25 m (središnji trak 3 m). Ulica R. Benčića rekonstruirat će se tako da se doda još jedan prometni trak čime se dobiva središnji trak za lijeve skretače.*
- *Spojna cesta od čvora "Škurinje" do sjevernog portala tunela "Podmurvice" – izvodi se u duljini od 594 m, za računsku brzinu od 60 km/h. Spojna cesta se sastoji od po dva traka za svaki prometni smjer. Glavna trasa neposredno ispred tunela "Podmurvice" na koju se spaja spojna cesta sastoji se od tri prometna traka.*
- *Tunel "Podmurvice" – tunel je trotračni tunel s dvosmjernim prometom, ukupne duljine oko 1 250 m; portal "A": u stac. 0 + 150, portal "B": u stac. 1 + 400, Haps = 22,18 m.*
- *Raskrižje DC 403 i spojne ceste na Zvonimirovu (DC 8) – dvotračno kružno raskrižje s tri privoza te s fizički razdijeljenim smjerovima u samom kružnom raskrižju ("turbo" raskrižje).*
- *Spojna cesta od raskrižja na DC 403 do Zvonimirove Ulice – sastoji se od dva prometna traka, po jedan za svaki prometni smjer. U sklopu spojne ceste izvodi se vijadukt „Mlaka“ dužine oko 145 m. S obzirom na to da će se „presjeći“ instalacije vodovoda, kanalizacije, elektrovodova i dr., koje su preko mosta iznad željezničke pruge vodili na lokaciju INA-e, preložit će se tako da postojeći sustav ostane u funkciji.*
- *Glavna trasa od raskrižja za Zvonimirovu ulicu (DC 8) do ulice Milutina Barača – povezuje glavni smjer s lokalnim gradskim cestama i gradske ceste međusobno. Na trasi u stacionaži oko 1+470 gdje željeznička pruga koso siječe, planirana je izgradnja željezničkog podvožnjaka "Piopi" duljine oko 56 m. Radi omogućavanja održavanja kontinuiranog željezničkog prometa, izradit će se devijacija kolosijeka u zoni izrade podvožnjaka u dužini oko 210 m. Nakon što se promet s devijacije ponovno vrati na postojeću trasu kolosijeka, odnosno na rasponsku konstrukciju podvožnjaka, kolosiječni pribor, tračnice i pragovi se demontiraju.*

- *Glavna trasa sa spojem na lučki prostor – završna točka trase čini ujedno ulaz u lučki prostor luke Rijeka zapad. Trasa je smještena na vijaduktu “Piopi” duljine oko 320 m koji premošćuje zonu ulice M. Barača, dva željeznička kolosijeka i industrijsku halu. Predviđen je zatvoreni sustav odvodnje s ispuštanjem oborinskih voda u more uz prethodno pročišćavanje na separatoru “Piopi”.*

Sustav odvodnje onečišćenih oborinskih voda s prometnih cestovnih površina se sastoji od tri cjeline. Sustava prikupljanja koji obuhvaća slivnike i ostale građevine za prihvatanje voda, te nepropusne kanalizacijske kolektore za odvodnju prikupljenih voda do lokacija za njihovu obradu i pročišćavanje, zatim sustava pročišćavanja koji obuhvaća separator (mastolov/pjeskolov) na kojem se odvajaju plivajuće zauljene tvari i prikuplja dio taloživih čestica i pijeska, te sustava dispozicije koji obuhvaća odvod pročišćene vode u odgovarajući recipijent.

Trasa predmetne prometnice prolazi III zonom sanitarne zaštite i zonom djelomičnog ograničenja. Gornji dio trase (iznad Vukovarske ulice prema Škurinjama) nalazi se u III zoni sanitarne zaštite, a donji dio trase (od Vukovarske ulice prema moru) u zoni djelomičnog ograničenja sanitarne zaštite izvora vode za piće na riječkom području. Tijekom izgradnje najveću opasnost predstavljaju miniranje, iskopi, skidanje prirodnog pokrovnog sloja te izgradnja tunela. Pri tom su mogući poremećaji prirodnih pravaca prihranjivanja i zamućenje voda, a onečišćene oborinske vode brzo dreniraju u podzemlje i povećavaju opasnost od erozije. Planiran je zatvoreni sustav odvodnje oborinskih voda s ispuštanjem u odgovarajući recipijent, uz prethodno pročišćavanje na odgovarajućem separatoru/taložniku, te se tijekom korištenja ne očekuje negativan utjecaj na vode. Tijekom korištenja, moguće su akcidentne situacije u kojima sudjeluju vozila koja prevoze opasne terete. Prema ocjenskom stanju, podzemna vodna tijela JKGI_04 – Riječki zaljev i JKGI_05 – Rijeka – Bakar su u dobrom stanju i ne očekuju se značajne promjene stanja vodnih tijela tijekom građenja ni tijekom korištenja zahvata uz primjenu propisanih mjera zaštite voda. Tijekom izgradnje se ne očekuje ni značajna promjena stanja priobalnog vodnog tijela O423 – RILP Luka Rijeka s obzirom na to da se većina aktivnosti izvodi u kopnenom dijelu dok je samo završni dio dionice (oko 300 m) u priobalnom području. Moguća su onečišćenja u slučajevima nepridržavanja propisanih pravila tijekom izgradnje i nasipavanja građevinskog otpadnog materijala u priobalno morsko područje. Vodno tijelo JKRN0278_001 Škurinjski potok prema karakteristikama spada u povremene tekućice, ukupne duljine 3,5 km. Moguć je negativan utjecaj u fazi izvođenja spojne ceste od čvora “Škurinje” do ulaza u tunel uslijed narušavanja prirodnog odljeva površinskih voda te procjeđivanja u podzemni vodotok. S obzirom na to da je planiran zatvoreni sustav oborinske odvodnje, tijekom korištenja prometnice se ne očekuje negativan utjecaj na stanje vodnih tijela. Negativan utjecaj tijekom korištenja moguć je jedino u slučajevima neodržavanja sustava odvodnje, pri čemu može doći do prelijevanja oborinskih voda s kolnika zbog začepljenja prihvatnog sustava, i akcidentnih situacija u slučaju kojih može doći istjecanja opasnih tekućina.

Najbliže zaštićeno područje je spomenik prirode Zametska pećina udaljen 1,9 km te se s obzirom na udaljenost i obilježja zahvata tijekom izgradnje i korištenja prometnice ne očekuje utjecaj na zaštićena područja.

*Uslijed izgradnje trajno će se izgubiti od čvora “Škurinje” do sjevernog portala tunela “Podmurvice” oko 1,7 ha zelenih površina, a od južnog portala do kraja trase oko 1,3 ha, što čini ukupnu površinu od 3 ha. Negativni utjecaji na **biološku raznolikost** tijekom izgradnje odnose se na kretanje građevinskih strojeva van budućeg cestovnog pojasa, moguće postavljanje privremenih nastambi i privremenih gradilišnih objekata, deponiranje viška materijala, građevinskih elemenata i sl. u zoni zelenih površina te opasnost od požara u slučaju akcidentnih situacija. Tijekom bušenja tunela moguć je nailazak na podzemne krške šupljine, a time i na podzemnu faunu. Zahvat se nalazi u urbanom području gdje nisu zabilježene rijetke i ugrožene vrste tako da nema negativnog utjecaja na njih. Također, iako zahvat na površini obuhvaća oko 9,45 ha staništa te oko 1,7 ha u*

tunelu, s obzirom na to da to nisu prirodna staništa, već urbanizirana, ne očekuje se značajan utjecaj.

Utjecaj na šume i divljač definira se smanjenjem površina šuma krčenjem šuma na dijelu gdje se planira raskrižje u čvoru "Škurinje" i spojna cesta čvor Škurinje – sjeverni portal tunela "Podmurvice". Nadalje, uslijed krčenja šuma na strmom terenu smanjit će se površine stabilnog šumskog ekosustava što može uzrokovati eroziju šumskog tla, odrone, klizišta te bujice. U dijelu gdje predmetni zahvat prolazi industrijskom zonom doći će do trajnog gubitka zelenih površina, tj. površina šuma gradskog zelenila vrijednih za pročišćavanje onečišćenog zraka i upijanje viška vode. Utjecaj zahvata definira se i u sustavu obodnih kanala gdje se oborinske vode upuštaju direktno u teren što može izazvati dodatne bujice i odrone. Kod izgradnje utjecaji se definiraju u iskopu materijala iz tunela i privremenom odlaganju na šumske površine koje se tom prilikom dodatno smanjuju. Tijekom korištenja se ne očekuje negativan utjecaj na šume osim u slučajevima požara i akcidentnih situacija. Tijekom izgradnje moguće je uznemiravanje divljači bukom, nekontroliranim ulascima u šumu i svjetlosnim onečišćenjem uzimajući u obzir da se na oko 100 m sjeverno od čvora Škurinje nalazi granica lovišta VIII/127 Kastav. Tijekom korištenja prometnice ne očekuje se utjecaj na lovstvo i divljač, jer ne dolazi do promjena granica lovišta niti se očekuje utjecaj na promjenu prirodnih tokova kretanja divljači.

Cijelom dužinom, planirana cesta DC 403 prolazi prostorom na kojemu se nalaze pojedinačni objekti i cjeline **kulturno-povijesne baštine**. U zoni utjecaja do 250 m nalaze se sljedeća kulturna dobra upisana u Registar kulturnih dobara RH: kulturno-povijesna industrijska cjelina bivše tvornice INA Mlaka, lansirna stanica torpeda i kompresorska stanica za punjenje torpeda zrakom u sklopu bivše tvornice Torpedo (kulturno povijesna cjelina), hotel Emigranti, M. Barača 7 (pojedinačna zgrada) i željeznička okretnica (pojedinačna zgrada). U sklopu GUP-a grada Rijeke evidentirana je sljedeća baština: nekadašnje radničko naselje Romsa, naselje Turnid, naselje San Niccolo, višestambene zgrade s obilježjima Moderne (povijesne cjeline), nekadašnje Jelačićeve vojarne, osnovna škola Turnić, svjetionik, benediktinski samostan s crkvom sv. Josipa, crkva sv. Marije pomoćnice, crkva sv. Nikole (pojedinačne zgrade) i gradina Stupnjak. U zoni utjecaja do 500 m nalaze se sljedeća kulturna dobra upisana u Registar kulturnih dobara RH: kulturno povijesna industrijska cjelina bivše tvornice INA Mlaka, lansirna stanica torpeda i kompresorska stanica za punjenje torpeda zrakom u sklopu bivše tvornice Torpedo (kulturno povijesna cjelina), hotel Emigranti, M. Barača 7 (pojedinačna zgrada). U sklopu GUP-a grada Rijeke evidentirana je sljedeća baština: upravna zgrada Whitehead, osnovna škola San Niccolo, dom Turnić (pojedinačne zgrade), radničko naselje Toretta i radničko naselje Centro Celle (kulturno povijesne cjeline) te hidroarheološka zona rt Prklo. Izgradnja zahvata trajno i negativno utječe na industrijsku cjelinu bivše tvornice "Ina d.d." jer dolazi do trajnog zaposjedanja dijela površine kod izgradnje spojne ceste između DC 403 i Zvonimirove ulice, a neophodno je i uklanjanje dva čelična spremnika koja nisu u upotrebi i ostataka (ostaci zidova) Baračeve vile koja se nalazi unutar cjeline bivše tvornice. Za ostatke vile je predviđena kompenzacijska mjera izmještanja. Izgradnja će negativno i trajno utjecati na prostorni i vizualni integritet lansirne stanice torpedo i sklop bivše tvornice Torpedo te industrijsku cjelinu bivše tvornice INA Mlaka i na zgradu željezničke okretnice. Zahvat će imati trajni utjecaj na vizualni i prostorni integritet evidentiranih povijesnih cjelina i zgrada dok je fizički utjecaj zanemariv.

U Škurinjskoj dragi, u kojoj je antropogeni utjecaj izražen zbog stambene zone, opskrbnih centara i gradskih prometnica u odnosu na prirodni ambijent, prometnica je položena na strmom terenu te su predviđeni visoki zasjeci. S obzirom na to da ovo područje pripada gradskoj urbanoj strukturi, pretežno zemljani zahvati nisu vizualno prihvatljivi. Osim što se izgradnjom zauzimaju zelene površine, stvaraju se i velike rane u prostoru. Propisanim mjerama ublažit će se negativan utjecaj na **krajobraz**. Od izlaza iz tunela "Podmurvice" do luke, prometnica se gradi unutar urbane

izgrađene zone gdje dominiraju lučka i industrijska skladišta, bivša industrijska postrojenja, željeznička pruga i kolosijeci te trgovački centar. Tijekom izvođenja može se očekivati negativan utjecaj u smislu otvaranja gradilišta u definiranom prostoru, gotovo u zoni jezgre grada.

Tijekom izgradnje očekuje se direktan negativan utjecaj na **stanovništvo** s obzirom na to da će se rušiti pojedini objekti koji imaju različite funkcije, od stambenih, poslovnih i industrijskih do pomoćnih i privremenih prostora. Riječ je o trajnom utjecaju. Očekuju se problemi u prometnoj komunikaciji te utjecaji koji su vezani uz buku i moguća onečišćenja zraka od prašine. Izgradnjom zahvata osigurat će se bolja prometna povezanost, rasteretit će se promet na gradskim ulicama, osigurati brži protok prometa, skratiti putovanja urbanom zonom te podići razina usluge na ovom prometnom pravcu.

Predmetni zahvat utjecat će, u većoj mjeri, na postojeću i planiranu **organizaciju, namjenu i korištenje prostora** na području kojim prolazi tijekom građenja i tijekom korištenja. Za vrijeme građenja očekuje se direktan utjecaj na Ul. Milutina Barača i područje Mlake, isti negativni utjecaj očekuje se u Zvonimirovoj ulici te na čvoru Škurinje. Smještaj objekata za potrebe gradilišta, skladištenje materijala, prostora za parking i održavanje vozila, betonare i ostalih gradilišnih jedinica koje su nužne kod izgradnje državne ceste DC 403 unutar gradskog prostora negativno utječe na gradske zone. Kod spoja na Zvonimirovu i Ul. Milutina Barača, javit će se negativan utjecaj u smislu nužne regulacije prometa tijekom izgradnje. Tijekom građenja očekuju se teretna vozila na prometnicama u okruženju gradilišta i opterećenje gradskog prometa, otežano obavljanje aktivnosti u dijelu priobalnog područja gdje se nalaze željeznički kolosijeci i lučke površine te zauzimanje prostora za privremene objekte na području Škurinjske drage i južno od tunela "Podmurvice". Rekonstrukcijom i dogradnjom željezničkog nadvožnjaka "Piopi" također dolazi do negativnog utjecaja na željeznički promet. Tijekom korištenja doći će do promjene namjene i korištenja prostora na dijelu od čvorišta "Škurinje" do ulaza u tunel "Podmurvice", u zoni između južnog portala tunela "Podmurvice" do kraja dionice kao i u zoni spojne ceste između DC 403 i Zvonimirove ulice gdje će se ukloniti građevine koje se nalaze u cestovnom pojasu. U zoni prolaska spojne ceste kroz prostor INA-e, ruše se dva čelična spremnika koja nisu u upotrebi. Predviđeno je rušenje ukupno 52 objekta. Tijekom korištenja očekuje se pozitivan utjecaj zbog bržeg i jednostavnijeg povezivanja na čvor "Škurinje" te pozitivan utjecaj na gradske prometnice koje se novom prometnicom rasterećuju.

Negativan utjecaj na **zrak** tijekom izgradnje može se očekivati od emisija onečišćujućih tvari iz građevinskih strojeva i vozila koja koriste motore s unutrašnjim sagorijevanjem. Najveći utjecaj je kod izgradnje tunela gdje je utjecaj onečišćenja koncentriran te ga treba odgovarajućim mjerama pročišćavanja riješiti da ne dođe do akcidentnih situacija tijekom gradnje. Tijekom korištenja očekuje se utjecaj od emisije onečišćujućih tvari iz motornih vozila, osobito u tunelu u kojem treba osigurati prozračivanje. Preseljenje prometa na DC 403 omogućuje poboljšanje stanja na gradskim prometnicama.

Tijekom građenja glavni izvori **buke** su građevinski strojevi i uređaji, cestovna transportna sredstva, radovi miniranja i montaže. Najkritičnijom zonom ocijenjeno je područje stambenih i poslovnih zgrada neposredno uz sjeverni portal tunela "Podmurvice". Buka prometnice nakon puštanja u redovit rad i korištenje potjecat će od cestovnih motornih vozila. Također će biti prisutan utjecaj od vibracija, naročito vibracija u tunelskoj dionici.

Radovi koji će se izvoditi nameću potrebu korištenja rasyjete te se očekuje utjecaj **svjetlosnog onečišćenja**. Tijekom noći na gradilištu se mora osigurati minimum svjetlosne rasyjete potrebne za rad sigurnosne službe na gradilištu, a tijekom korištenja prometnica mora biti pod svjetlosnom rasyjetom. Negativni utjecaji mogu se javiti nepravilnom uporabom vanjske rasyjete jer emisija svjetlosti iz umjetnih izvora svjetlosti može djelovati na ljudsko zdravlje te uzrokovati osjećaj blještanja. Također, nepravilno postavljena rasyjeta može ometati životinjske vrste te indirektno

remetiti prirodnu ravnotežu životinjskog i biljnog svijeta. Rasvjeta u tunelu može negativno utjecati na vozače ako se ne izvede rasvjeta usklađenog intenziteta s danjom svjetlošću na ulazima u tunel. Intenzitet mora opadati prema središnjem dijelu tunela do projektirane vrijednosti.

Tijekom izgradnje nastat će komunalni **otpad**, otpadna ambalaža te građevinski otpad i otpad od rušenja objekata. Sav nastali opasni i neopasni otpad će se privremeno odvojeno skladištiti te predavati ovlaštenoj osobi.

Tijekom građenja nastat će **višak iskopanog materijala**, od iskopa trase 68 000 m³ i od iskopa tunela 175 000 m³, dakle sveukupno 243 000 m³. S obzirom na potrebe, materijal se planira koristiti za realizaciju faze 2. Zagrebačkog pristaništa koje se nalazi neposredno iza završetka zahvata. U suprotnom nositelj zahvata uz odobrenje lokalne zajednice privremeno odlaže materijal do njegovog ponovnog korištenja.

Tijekom izvođenja radova očekuju se povećana razina emisije CO₂ od rada građevinskih strojeva i potrošnja električne energije za pokretanje građevinskih aparata i alata. Onečišćenja su manjeg intenziteta i privremena te se ne očekuje značajan negativan utjecaj zahvata na **klimatske promjene**. Korištenje zahvata iziskuje određenu potrošnju energije za održavanje prometno-tehničkih sigurnosnih sustava što također nema značajan utjecaj na klimatske promjene. Prema procjeni izloženosti, DC 403 može biti izložena primarnim klimatskim faktorima koji su definirani kao ekstremna temperatura zraka, ekstremna količina padalina i maksimalna brzina vjetra. Pored izloženosti prometnice na primarne klimatske faktore (mogu se definirati kao osjetljivo), procijenila se izloženost klimatskim uvjetima za sadašnje i buduće stanje. U slučajevima ekstremnih padalina može doći do utjecaja na sustav oborinske odvodnje. Maksimalna brzina vjetra može imati negativan utjecaj na odvijanje prometa. S obzirom na položaj vijadukta "Piopi" koji je uzdignut iznad terena, može se na tom dijelu očekivati problem utjecaja vjetra, prije svega juga. Utjecaji zahvata na klimatske promjene i klimatskih promjena na zahvat nisu ocijenjeni kao značajni te stoga nije potrebno predviđanje posebnih mjera za ublažavanje i prilagodbu klimatskih promjena.

Tijekom izgradnje i korištenja mogući su **akcidenti** u vidu izlivanja opasnih tvari.

Kod određivanja **mjera zaštite okoliša (A)**, što ih nositelji zahvata moraju poduzimati, Ministarstvo se pridržavalo i načela predostrožnosti navedenih u članku 10. Zakona, koji nalaže da se razmotre i primjene mjere koje doprinose smanjivanju onečišćenja okoliša utvrđene propisima i odgovarajućim aktom.

- **Opća mjere zaštite okoliša** propisana je u skladu sa Zakonom o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13 i 20/17).
- **Mjere zaštite voda** propisane su u skladu sa člancima 40., 43., 67. i 90. Zakona o vodama („Narodne novine“, broj 153/09, 130/11, 56/13 i 14/14), člancima 11., 69. i 134. Zakona o gradnji, člancima 15 i 19. Pravilnika o vrsti i sadržaju projekata za javne ceste („Narodne novine“, broj 53/02 i 20/17) te člancima 25. 31. i 45. Pravilnika o održavanju cesta („Narodne novine“, broj 90/14), Državnim planom za zaštitu voda („Narodne novine“, broj 8/99) i Smjernicama za primjenu Drž. plana (HV 1/02), Direktivom 2000/60/EC Europskog Parlamenta i Vijeća kojom se uspostavlja okvir za djelovanje Europske Zajednice na području politike voda, od 23. listopada 2000 (Okvirna Direktiva EU o vodama), Pravilnikom o граниčnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 80/13, 43/14, 27/15 i 3/16), Uredbom o standardu kakvoće voda („Narodne novine“, broj 73/13, 151/14, 78/15 i 61/16), Odlukom o određivanju osjetljivih područja („Narodne novine“, broj 81/10 i 141/15), Pravilnikom o granicama područja podslivova, malih slivova i sektora („Narodne novine“, broj 97/10 i 31/13) i Planom upravljanja vodnim područjima za razdoblje 2016. – 2021. („Narodne novine“, broj 66/16).

- **Mjere zaštite biološke raznolikosti** propisane su u skladu s člancima 3., 4., 5., 6. i 9. Zakona o zaštiti prirode i člankom 133. Zakona o gradnji, Pravilnikom o ciljevima očuvanja i osnovnim mjerama za očuvanje ptica u području ekološke mreže („Narodne novine“, broj 15/14), Zakonom o potvrđivanju Konvencije o zaštiti europskih divljih vrsta i prirodnih staništa (Bernska konvencija) („Narodne novine“, broj 06/00), Pravilnikom o ocjeni prihvatljivosti za ekološku mrežu („Narodne novine“, broj 146/14), Pravilnikom o strogo zaštićenim vrstama („Narodne novine“, broj 144/13 i 73/16), Pravilnikom o popisu stanišnih tipova, karti staništa te ugroženim i rijetkim stanišnim tipovima („Narodne novine“, broj 88/14), Uredbom o ekološkoj mreži („Narodne novine“, broj 124/13 i 105/15), Direktivom Vijeća 79/409/EEZ; 2009/147/EC („Direktiva o pticama“), Direktivom Vijeća 92/43/EEZ („Direktiva o staništima“), Konvencijom o zaštiti europskih divljih vrsta i prirodnih staništa («Bernska konvencija»), smjernice za IPA-područja i NATURA 2000 (<http://www.dzpz.hr/projekti.htm>).
- **Mjere zaštite šuma** u skladu su s člankom 22. Zakona o zaštiti okoliša te člancima 37., 46. i 47. Zakona o šumama („Narodne novine“, broj 140/05, 82/06, 129/08, 80/10, 124/10, 25/12, 68/12, 148/13 i 94/14).
- **Mjera zaštite divljači i lovstva** propisana je u skladu s člancima 10., 11, 49. i 51. Zakona o lovstvu („Narodne novine“, broj 140/05, 75/09, 14/14 i 62/17) te člancima 93. i 94. Pravilnika o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama („Narodne novine“, broj 33/05, 64/05, 155/05 i 14/11).
- **Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine** propisane su u skladu s člancima 44., 45. i 78. Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 69/99, 151/03, 157/03, 100/04, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14 i 44/17).
- **Mjere zaštite krajobraza** su u skladu s člankom 7. Zakona o zaštiti prirode, člankom 69. Zakona o gradnji te člancima 15. i 18. Pravilnika o vrsti i sadržaju projekata za javne ceste.
- **Mjera zaštite zraka** propisana je u skladu s člankom 37. Zakona o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 130/11, 47/14 i 61/17).
- **Mjere zaštite od buke** su u skladu s člankom 69. Zakona o gradnji, člancima 3., 4. i 5. Zakona o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13 i 41/16), člancima 5., 7. i 17. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04) i odredbama Pravilnika o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova te o načinu izračuna dopuštenih indikatora buke („Narodne novine“, broj 75/09 i 60/16).
- **Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja** propisane su u skladu s člancima 9., 10., 11., 12., 18., 22., 23. i 24. Zakona o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 114/11).
- **Mjere postupanja s otpadom** u skladu su sa Zakonom o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13 i 73/17).
- **Mjere za sprječavanje i ublažavanje posljedica ekoloških nesreća** propisane su u skladu s člancima 70. i 72. Zakona o vodama, i Državnim planom mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11).

Nositelj zahvata se člankom 142. stavkom 1. Zakona obvezuje na **praćenje stanja okoliša (B)** posredstvom stručnih i za to ovlaštenih pravnih osoba, koje provode mjerenja emisija i imisija, vode očevidnike, te dostavlja podatke nadležnim tijelima, a obavezan je sukladno članku 142. stavku 6. Zakona osigurati i financijska sredstva za praćenje stanja okoliša.

- Praćenje kakvoće voda propisano je u skladu sa Zakonom o vodama i Pravilnikom o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda.
- Praćenje razine buke propisano je u skladu sa Zakonom o zaštiti od buke i Pravilnikom o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave.

Sukladno članku 21. stavku Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš, prije donošenja rješenja nacrt rješenja je stavljen na uvid javnosti u trajanju od 8 dana na internetskim stranicama Ministarstva.

Obveza nositelja zahvata pod točkom II. ovog Rješenja proizlazi iz odredbe članka 10. stavka 3. Zakona, kojim je utvrđeno da se radi izbjegavanja rizika i opasnosti po okoliš pri planiranju i izvođenju zahvata moraju primjenjivati utvrđene mjere zaštite okoliša.

Točka III. izreke ovog Rješenja utemeljena je na odredbama članka 142. stavka 2. Zakona.

Prema odredbi članka 85. stavka 5. Zakona, nositelj zahvata podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja zahvata na okoliš (točka IV. ovoga rješenja).

Rok važenja ovog rješenja propisan je u skladu s člankom 92. stavkom 1. Zakona, dok je mogućnost produljenja važenja ovog rješenja propisana u skladu s člankom 92. stavkom 4. Zakona (točka V. ovog rješenja).

Obveza objave ovoga rješenja na internetskim stranicama Ministarstva utvrđena je člankom 91. stavkom 2. Zakona (točka VI. ovoga rješenja).

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnom sudu u Rijeci, Erazma Barčića 5, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom sudu neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom odnosno dostavlja elektronički.

Upravna pristojba na zahtjev i ovo rješenje naplaćena je državnim biljezima u iznosu propisanom Zakonom o upravnim pristojbama („Narodne novine“, broj 115/16).



DOSTAVITI:

1. Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb (**R!**, s povratnicom)

NA ZNANJE:

1. Uprava za inspekcijske poslove, ovdje



ORTOFOTO SITUACIJA

mjerilo: 1:5000
list: 2

rijekaprojekt
D.O.O. ZA PROJEKTIRANJE, NADZOR I IZVOĐENJE

datum: siječanj 2017.

ŽELJEZNIČKI TERETNI KOLODJEV
ŽELJEZNIČKI KONTEJNERSKI TERMINAL

KRAJ ZAHVATA