



# REPUBLIKA HRVATSKA

MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I  
ODRŽIVOG RAZVOJA

**KLASA:** UP/I-351-03/22-08/13

**URBROJ:** 517-05-1-2-23-21

Zagreb, 23. veljače 2023.

Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja, OIB 19370100881, na temelju odredbe članka 89. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18) i na temelju odredbe članka 21. stavka 2. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), povodom zahtjeva nositelja zahvata ACI-GITONE d.o.o., Ulica Andrije Hebranga 32, Zagreb, OIB 06443766961, za procjenu utjecaja na okoliš luke nautičkog turizma Porto Baroš, donosi

## N A C R T R J E Š E N J A

- I. Namjeravani zahvat – luka nautičkog turizma Porto Baroš, nositelja zahvata ACI-GITONE d.o.o. iz Zagreba, temeljem Studije o utjecaju na okoliš koju je izradio u svibnju 2022. godine i dopunio u studenom 2022. i siječnju 2023. godine ovlaštenik Rijekaprojekt d.o.o. iz Rijeke – prihvatljiv je za okoliš uz primjenu zakonom propisanih i ovim Rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša (A) i programa praćenja stanja okoliša (B).**

### A. PRIJEDLOG MJERA ZAŠTITE OKOLIŠA

#### A.1. Opće mjere zaštite

1. U okviru 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 iz ovoga Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša u suradnji s projektantom.
2. Površine potrebne za građenje planirati na području zahvata. Ako na području zahvata nije moguće formirati te površine, planirati ih na neizgrađenom dijelu Delte u neposrednoj blizini zahvata.
3. Javnost obavijestiti o početku i dinamici izvođenja radova.
4. Premjestiti plovila iz akvatorija na lokacije koje su u nadležnosti Lučke uprave.
5. Osigurati slobodan prolaz plovilima iz Mrtvog kanala prema otvorenom moru.
6. Ograničiti kretanje građevinskih vozila i mehanizacije na prometnicama van zahvata, a za dovoz materijala koristiti DC404 kao glavni prometni pravac.

#### A.2. Mjere zaštite tijekom pripreme i građenja

##### Sastavnice okoliša

###### *More*

7. Označiti morsko područje zahvata.
8. Objaviti ograničenje plovidbe tijekom gradnje u „Oglasima za pomorce“.

9. Utvrditi režim plovidbe, uključujući ograničenje brzine plovidbe, način komunikacija i obvezni plovni put u području Sušačkog bazena.
10. Plovila koja će sudjelovati u izvođenju radova propisno označiti.
11. Spriječiti onečišćenja s plovila kojima se izvode radovi na postavljanju plutajućih pontona odnosno obalnim građevinama, postavljanjem zapreka.
12. Postaviti graničnike radi sprječavanja prelijevanja zauljenih voda s palube broda ili plovnog objekta na kojem se nalazi građevinski stroj koji izvodi radove.
13. Osigurati održavanje objekata sigurnosti plovidbe unutar granica zahvata.
14. Za nasipavanja pod morem koristiti isključivo kameni granulat bez primjese zemljanog materijala.
15. Osigurati da koeficijenti transmisije odabranih pontona budu jednaki ili manji od koeficijentata transmisije u provedenim numeričkim simulacijama valnih deformacija.

#### **Vode**

16. Kod dogradnje lukobrana i izgradnje nove obale planirati da se građevni elementi koji se mogu izraditi izvan mjesta zahvata dovedu kao gotovi.
17. Postaviti plutajuće gatove za privez u svrhu sprječavanja utjecaja na dinamiku izmjene vodenih masa.
18. Projektirati razdjelni sustav za odvodnju sanitarnih i tehnoloških otpadnih voda i onečišćenih oborinskih voda.
19. Projektom razraditi spajanje sanitarne i tehnološke odvodnje na sustav javne odvodnje. Za otpadne vode iz kuhinje restorana predvidjeti predobradu (separator masnoća) prije njihovog ispuštanja u sustav javne odvodnje.
20. Oborinske vode s potencijalno onečišćenih površina prikupljati sustavom oborinske odvodnje s pročišćavanjem voda prije ispuštanja u more (taložnica-separator).
21. Posude za sakupljanje opasnog otpada smjestiti u natkrivenim površinama s nepropusnom podlogom i sustavom odvodnje oborinskih voda.
22. Osigurati prihvrat zauljenih voda s plovila sakupljanjem i predajom ovlaštenoj osobi.
23. Spremnike goriva benzinske stanice projektirati kao dvostijenske s uređajem za detekciju propuštanja.
24. Radove nasipavanja obavljati u periodima što manjeg strujanja mora, tj. u danima bez vjetra i oborina.
25. Izbjegavati nasipavanje u moru u ljetnim mjesecima.
26. Opremu, mehanizaciju i strojeve ne održavati i prati na gradilištu.
27. Nakon završetka radova ispitati vodonepropusnost svih građevina odvodnje otpadnih voda.
28. Postupati prema *Planu za prihvrat i rukovanje otpadom u luci Rijeka* u smislu odvojenog sakupljanja i privremenog skladištenja različitih vrsta otpada nastalog tijekom građenja.

#### **Zrak**

29. Za radove u moru definirati najkraće plovne putove dopreme građevinskog materijala, plutajućih pontona, strojeva i ostalog potrebnog za građenje.
30. Redovito održavati građevinske strojeve.

#### **Bioraznolikost**

31. Spriječiti i zaštititi područje mogućeg izlivanja nafte i naftnih derivata prilikom građenja.
32. Ograničiti radni pojas unutar granica zahvata kako bi se što manje zadiralo u šire područje staništa.

#### **Kulturno-povijesna baština**

33. U skladu s vrednovanim urbanističkim obilježjima očuvati sva obilježja prostorne

organizacije područja obuhvata i pripadajućeg gradskog konteksta Civitas Novae kao primjer riječkog urbanizma.

34. Prije izrade Glavnog projekta provesti konstruktivna i geomehanička istraživanja skladišne zgrade i obalnog područja.
35. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi detaljni projekt konzervacije dizalica sukladno smjernicama konzervatorskog elaborata, a tijekom izvođenja radova dokumentirati postupak konzervacije.
36. Željeznički most sačuvati i obnoviti sukladno smjernicama konzervatorskog elaborata.
37. Očuvanje primjerke bitvi restaurirati i integrirati u novo rješenje.
38. Sačuvati i obnoviti jedan dio originalne površine partera, najmanje 100 m<sup>2</sup>, obrađene granitnim kockama kao uzorak izvornog načina obrade partera.
39. Na mjestu gdje će se trajno smjestiti dizalice koje se konzerviraju, zadržati tračnice u širini malo većoj od širine samih dizalica, dok je ostale tračnice moguće ukloniti.
40. Obalne zidove zadržati u najvećoj mogućoj mjeri u izvornom obliku uz nužne popravke.
41. Dio graničnog zida Italija-Jugoslavija uklopiti u planirani zahvat.
42. Kod radova na morskom ili kopnenom dijelu, u slučaju nailaska na predmete ili nalaze koji bi mogli imati arheološko značenje, radove odmah obustaviti i o tome obavijestiti Konzervatorski odjel u Rijeci.

#### ***Krajobraz***

43. U sklopu glavnog projekta izraditi projekt krajobraznog uređenja.
44. Postojeće obalne zidove izgrađene od kamena sanirati i rekonstruirati na izvorni način.
45. Pri hortikulturnom uređenju koristiti autohtone vrste.

#### **Opterećenje okoliša**

##### ***Buka***

46. Koristiti građevinske strojeve, cestovna transportna sredstva i ostalu mehanizaciju čija razina zvučne snage ne prelazi propisane razine.
47. Zbog neposredne blizine stambenih objekata i osiguranja „noćne tišine“ radove obavljati u dnevnom razdoblju između 7:00 i 19:00 sati.

##### ***Svjetlosno onečišćenje***

48. U svrhu osiguranja gradilišta noću, primijeniti minimalno dovoljnu količinu rasvjete.
49. Izvesti vanjsku rasvjetu upotrebom prigušenog svjetla uz usmjeravanje osvjetljenja prema tlu (ograničavanjem vodoravnog i uspravnog rasapa svjetlosti).

##### ***Otpad***

50. Osigurati posude za odvojeno sakupljanje otpada te ih smjestiti na natkrivene i vodonepropusne površine sa sustavom odvodnje oborinskih voda.
51. Otpad odvojeno sakupljati po vrstama i predati ovlaštenoj osobi. za preuzimanje otpada u posjed.

##### ***Promet***

52. Na cestovnom ulazu i izlazu osigurati nesmetani cestovni promet odgovarajućom prometnom signalizacijom i osigurati komunikaciju pješaka Demetrovom ulicom.

#### **A.3. Mjere zaštite tijekom korištenja**

##### **Sastavnice okoliša**

##### ***More***

53. Označiti morsko područje zahvata navigacijskim oznakama.

54. Postaviti osvjetljenje obalnog ruba i plutajućih pontona.
55. Provesti službenu izmjeru dubina u luci i drugih hidrografskih parametara te unijeti dobivene vrijednosti u pomorske karte i druge navigacijske publikacije.
56. Izraditi Pravilnik o redu u luci te Plan prihvata i rukovanja brodskim otpadom.
57. Redovito kontrolirati dubine mora odnosno otpad na morskom dnu neposredno uz privezna mjesta i u području manevriranja.
58. Osigurati pročišćavanje otpadnih voda nakon čišćenja plovila na pralištu na platou Ružičevog gata. Otpadne vode prikupljati u namjenskim kolektorima na pralištu.

#### ***Vode***

59. Osigurati prihvata sanitarnih otpadnih voda s plovila (vakuumska odvodnja) što uključuje izgradnju prihvatne stanice za egalizaciju i predobradu otpadnih voda do standarda za ispuštanje u sustav javne odvodnje, te priključenje na sustav javne odvodnje.
60. Objekte za obradu otpadnih voda (taložnike, separatore) i slivnike oborinske odvodnje, koji imaju i funkciju zaustavljanja krupnog taloživog i plivajućeg materijala, redovito čistiti.
61. Sustavno kontrolirati ispravnost građevina sanitarne i oborinske odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda.
62. Kontrolirati kvalitetu sanitarnih otpadnih voda prije priključka na sustav javne odvodnje.
63. Provoditi nadzor nad uporabom sustava protiv obraštaja, organokositrenih spojeva koji djeluju kao biocidi.
64. Krute čestice iz procesa struganja podvodnog i nadvodnog dijela plovila uklanjati s radnog platoa prališta suhim postupkom (ne ispirati površinu), odvojeno ga sakupljati i predavati ga ovlaštenoj osobi za preuzimanje otpada u posjed.
65. Manje razlivenne količine mineralnih ulja i goriva na prometnim i manipulativnim površinama luke ukloniti apsorbirajućim materijalom.

#### ***Zrak***

66. Sve površine unutar lučkog prostora redovito održavati radi sprječavanja širenja prašine.
67. Zabraniti čišćenje plovila sredstvima koja sadrže korozivne kemikalije i otapala, popravke pri kojima se koriste ljepila, boje, lakovi i sve ostale radnje kojima se onečišćuje zrak.

#### ***Bioraznolikost***

68. Osigurati područje prilikom punjenja goriva na benzinskoj stanici i servisiranja plovila.

#### ***Kulturno-povijesna baština***

69. Redovito održavati sve elemente kulturno-povijesne baštine koji će se zadržati i restaurirati.

#### ***Krajobraz***

70. Sve površine luke redovito održavati.

#### **Opterećenje okoliša**

##### ***Buka***

71. Održavati habajuće površine luke koje služe za promet vozila.

##### ***Svjetlosno onečišćenje***

72. Za noćnu rasvjetu luke koristiti ekološki prihvatljive svjetiljke.

### **Otpad**

73. Izraditi i pridržavati se Plana prihvata i rukovanja otpadom u luci.
74. Osigurati prihvata otpada s brodova.
75. Postaviti spremnike za razvrstavanje i odlaganje otpada.

### **Promet**

76. Pratiti prometno opterećenje na prilazima luci nautičkog turizma te po potrebi promijeniti regulaciju prometa.

### **A.4. Mjere zaštite u slučaju nekontroliranih događaja**

77. Izraditi *Operativni plan intervencija u slučaju iznenadnog onečišćenja mora u luci.*
78. Pridržavati se *Pravilnika o uvjetima i mjerama održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda.*
79. U slučaju istjecanja naftnih derivata na manipulativne površine luke iste ukloniti upijajućim sredstvom i materijal zbrinuti kao opasan otpad.
80. U slučaju iznenadnog onečišćenja mora postupiti prema *Planu intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora.*
81. Postaviti uređaje i stabilni sistem za gašenje požara, osigurati slobodan pristup za vatrogasna vozila, postaviti oznake zabrana i upozorenja, pridržavati se odredbi iz *Pravilnika o zaštiti na radu i Pravilnika o zaštiti od požara.*
82. Za početno djelovanje na ograničavanju onečišćenja mora uljima u luci koristiti plutajuće brane i apsorbirajuće krpe, odnosno u odnosu na veličinu onečišćenja dopuštene disperzante ili odmašćivače. Za prikupljanje ulja koristiti spremnike. Opremu za sprečavanje onečišćenja skladištiti na području luke, odnosno oprema mora biti dostupna najviše za 30 minuta od trenutka dojava o nastanku onečišćenja.
83. Osigurati vatrogasni pristup iz dva pravca. Jedan pristup je vatrogasna cesta s kopna, drugi vatrogasnim brodom s odgovarajućom opremom za gašenje požara.
84. Za cijelo područje luke nautičkog turizma osigurati sustav videonadzora.

## **B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA**

### **More**

1. Ispitivati sadržaj teških metala (bakar, cink, krom, olovo), tributilkositrenih spojeva i policikličkih aromatskih ugljikovodika u površinskom sloju sedimenta debljine 10 cm na postaji na kojoj se već provedena ispitivanja u akvatoriju luke Porto Baroš. Predlaže se ispitivati i druge metale koji se mogu javiti kao „prateći” opasni metali. Ispitivanja provoditi jednom u dvije godine.
2. Ispitivati temperaturu, salinitet i otopljeni kisik u površinskom i pridnenom sloju na postaji na sredini akvatorija četiri puta godišnje.

### **Bioraznolikost**

1. U stupcu vode bazena luke nautičkog turizma pratiti osnovne abiotske parametre kao što su količina kisika, pH, prozirnost i opterećenje stupca vode organskim tvarima. Pratiti pridnene zajednice zbog mogućeg unosa alohtonih vrsta putem obraštaja plovila. Za praćenje alohtonih vrsta koristiti propisane upute za istraživanja.

**II. Nositelj zahvata ACI-GITONE d.o.o. iz Zagreba, Ulica Andrije Hebranga 32, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša i programa praćenja stanja okoliša kako je to određeno ovim rješenjem.**

**III. Rezultate praćenja stanja okoliša nositelj zahvata ACI-GITONE d.o.o. iz Zagreba, Ulica Andrije Hebranga 32, obavezan je dostavljati Ministarstvu**

gospodarstva i održivog razvoja na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.

- IV. Nositelj zahvata ACI-GITONE d.o.o. iz Zagreba, Ulica Andrije Hebranga 32, podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja na okoliš zahvata iz točke I. izreke ovog rješenja. 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 ACI-GITONE d.o.o. iz Zagreba, Ulica Andrije Hebranga 32, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata ACI-GITONE d.o.o. iz Zagreba, Ulica Andrije Hebranga 32, 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 gospodarstva i održivog razvoja.
- VII. Sastavni dio ovog Rješenja su sljedeći grafički prilozi:
  - Prilog 1. Pregledna situacija na ortofoto u mjerilu 1:2500
  - Prilog 2. Prikaz građevina, lučke opreme i vezova u LNT Porto Baroš, u mjerilu 1:1000

### **O b r a z l o ž e n j e**

Nositelj zahvata ACI-GITONE d.o.o. iz Zagreba, Ulica Andrije Hebranga 32, podnio je 13. svibnja 2022. godine Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja (dalje u tekstu: Ministarstvo) zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš luke nautičkog turizma Porto Baroš. U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti i dokazi sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša (dalje u tekstu: Zakon) te članka 8. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (dalje u tekstu: Uredba), kao što su:

- Potvrda Ministarstva prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine, Uprave za prostorno uređenje i dozvole državnog značaja, Sektora lokacijskih dozvola i investicija o usklađenosti s prostornim planovima (KLASA: 350-02/22-02/14; URBROJ: 531-06-02-01-01/01-22-2 od 21. ožujka 2022. godine).
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I-612-07/21-60/70; URBROJ: 517-10-2-2-21-2 od 16. prosinca 2021. godine) da je planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu.
- Studija o utjecaju na okoliš (dalje u tekstu: Studija), koju je izradio ovlaštenik Rijekaprojekt d.o.o., Moše Albaharija 10a, Rijeka, 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: 517-03-1-2-20-4 od 17. rujna 2020. godine). Studija je izrađena u svibnju 2022. godine, a dopunjena u studenom 2022. i siječnju 2023. godine. Voditelj izrade Studije je Mladen Grbac, dipl.ing.građ.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, sukladno članku 80. stavku 3. Zakona i članku 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. svibnja 2022. godine **Informacija**

**o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš luke nautičkog turizma Porto Baroš (KLASA: UP/I-351-03/22-08/13; URBROJ: 517-05-1-22-2 od 30. svibnja 2022. godine).

**Odluka o imenovanju savjetodavnog stručnog povjerenstva** u postupku procjene utjecaja na okoliš (dalje u tekstu: Povjerenstvo) donesena je temeljem članka 87. stavaka 1., 4. i 5. Zakona, 17. lipnja 2022. godine (KLASA: UP/I-351-03/22-08/13; URBROJ: 517-05-1-2-22-9) te Odluka o izmjeni odluke 30. studenoga 2022. godine (KLASA: UP/I-351-03/22-08/13; URBROJ: 517-05-1-2-22-17).

Povjerenstvo je održalo dvije sjednice. Na **prvoj sjednici održanoj 19. srpnja 2022. godine** u Rijeci, Povjerenstvo je obišlo lokaciju zahvata i nakon rasprave ocijenilo da je Studija cjelovita i stručno utemeljena, ali zahtjeva određene dopune sukladno primjedbama članova Povjerenstva, te predložilo upućivanje Studije na javnu raspravu.

Ministarstvo je 22. studenoga 2022. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/22-08/13; URBROJ: 517-05-1-2-22-13), a zamolbom za pravnu pomoć (KLASA: UP/I-351-03/22-08/13; URBROJ: 517-05-1-2-22-14 od 22. studenoga 2022. godine) povjerilo je koordinaciju (osiguranje i provedbu) javne rasprave Upravnom odjelu za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu s člankom 162. stavka 2. Zakona u razdoblju **od 7. prosinca 2022. do 5. siječnja 2023. godine** u službenim prostorijama Grada Rijeke, Titov trg 3, Rijeka, radnim danom u vremenu od 9,00 do 15,00 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnim novinama „Novi list“ 28. studenoga 2022. godine te na internetskim stranicama Grada Rijeke, Primorsko-goranske županije i Ministarstva. Također na internetskim stranicama Ministarstva objavljena je cjelovita Studija. U okviru javne rasprave održano je **javno izlaganje** u Vijećnici Grada Rijeke, Korzo 16, Rijeka, **20. prosinca 2022. godine** s početkom u 16,00 sati.

Prema Izvješću o provedenoj javnoj raspravi Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije (KLASA: 351-03/22-01/65; URBROJ: 2170-03-08/3-23/15 od 11. siječnja 2023. godine), tijekom javne rasprave u knjigu primjedbi izloženu na mjestu javnog uvida mišljenja/primjedbe i/ili prijedloge upisali su Športsko ribolovno društvo Luben iz Rijeke, Milivoj Antolović i Daina Glavočić. Na e-mail Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije mišljenja/primjedbe i/ili prijedloge dostavili su Lilian Stošić ispred Konzervatorskog odjela u Rijeci, Bojan Bilić, Orjen Petković, Robert, Dragan Blažević i Bojana Ljubec. Mišljenja/primjedbe Lilian Stošić ispred Konzervatorskog odjela u Rijeci zaprimilo je i Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja poštom.

Primjedbe se, u bitnom, odnose na nedovoljno naglašene vrijednosti kulturno-povijesne baštine; nedovoljno izražena arhitektonska rješenja; označavanje pješačke zone; nezadovoljavajuće prometno rješenje; povezanost sa sadržajima planiranog uređenja Delte; neprihvatljivost izgradnje nove obale i novog mosta te mogućnost visinskog usklađenja novog mosta s visinom mosta Hrvatskih branitelja; nedostatak komunalnih vozova; izloženost lokacije benzinske postaje. Predlaže se razmatranje mogućnosti inkorporacije kolonije gnjuraca u prostor luke; da se predvidi lokacija heliodroma; umjesto luke nautičkog turizma lučica s drugačijom ponudom; da se na Vinodolskom pristaništu proširi parkiralište umjesto parkirališta na lukobranu. Ukazuje se na problem koji bi mogao nastati širenjem prostora pod koncesijom na lučki bazen i prostor glavnog lučkog bazena od Rive boduli, preko Gata Karoline riječke do de Franceschijeva gata i kumulativne efekte koji mogu nastati.

Povjerenstvo je na **drugoj sjednici održanoj 6. veljače 2023. godine** u Zagrebu razmotrilo Izvješće o provedenoj javnoj raspravi te očitovanja nositelja zahvata na

zaprimljene primjedbe, mišljenja i prijedloge javnosti i zainteresirane javnosti. Odgovori na primjedbe s javne rasprave, koje je Povjerenstvo razmotrilo, u bitnom su sljedeći:

Primjedba koja se odnosi na nedovoljno naglašene vrijednosti kulturno-povijesne baštine se ne prihvaća. Svi elementi objekata koji su pod kulturnom zaštitom bit će uređeni i rekonstruirani prema konzervatorskim uvjetima. Lokacija luke nautičkog turizma Porto Baroš ne nalazi se na području arheoloških lokaliteta odnosno na području arheoloških zona/nalazišta. Najbliža arheološka zona sv. Križ (reg.br. kulturnog dobra Z-2936.) nalazi se na udaljenosti oko 3 km istočno od zahvata. Utjecaji tijekom pripreme i gradnje te utjecaji tijekom korištenja ocijenjeni su u Studiji u poglavljima D.12. Utjecaj na kulturno-povijesnu baštinu i D.13. Utjecaj na vizualnu kvalitetu krajobraza te su na temelju utvrđenih utjecaja predložene mjere zaštite kulturno-povijesne baštine tijekom pripreme i gradnje te tijekom korištenja zahvata.

Primjedba koja se odnosi na nedovoljno izražena arhitektonska rješenja se ne prihvaća. Kako bi se prikazalo arhitektonsko rješenje, u poglavlju D.13. Utjecaj na vizualnu kvalitetu krajobraza opisan je i prikazan utjecaj zahvata tijekom korištenja na vizualnu kvalitetu lokacije s kopna i mora. Uz opis, unutar poglavlja Vizure na područje zahvata s mora prikazane su vizualizacije iz različitih kutova: Slika D.13.1. Pogled s mora na zahvat i Slika D.13.2. Pogled sa šetnice na Sušački lukobran, na Crvenu kuću.

Primjedba koja se odnosi na označavanje pješačke zone se ne prihvaća, jer je pješačka zona u obliku šetnice planirana duž cijele obalne linije luke.

Primjedba na nedostatak komunalnih vezova se ne prihvaća, jer je Porto Baroš luka nautičkog turizma i ne služi za komunalne vezove.

Primjedba koja se odnosi na nezadovoljavajuće prometno rješenje se ne prihvaća. Prometno rješenje je projektirano prema zahtjevima Generalnog urbanističkog plana Grada Rijeke („Službene novine Primorsko-goranske županije”, broj 7/07, 14/13 i „Službene novine Grada Rijeke”, broj 8/14, 3/17, 21/19 i 11/20 -ispr.) gdje su definirani ulazi i izlazi iz prostora luke.

Ne prihvaća se primjedba na povezanost sa sadržajima planiranog uređenja Delte, jer se područje Delte nalazi izvan obuhvata predmetnog zahvata. Predmetni zahvat u skladu je s prostornim planovima, dok je za područje Delte propisana obveza izrade Urbanističkog plana uređenja (UPU U-109).

Primjedbe koje se odnose na neprihvatljivost izgradnje nove obale i novog mosta i na mogućnost visinskog usklađenja novog mosta s visinom mosta Hrvatskih branitelja se ne prihvaćaju. Provjera trajektorijama kretanja vozila s jedne na drugu stranu luke, što je nužan uvjet za sigurnost i funkcionalnost luke, ukazala je na nužnost izgradnje novog mosta. Uloga novog mosta bit će osiguranje cestovne i pješačke komunikacije na cijelom prostoru luke. Točne dimenzije rasponske konstrukcije novog mosta bit će definirane u okviru daljnje razrade projektne dokumentacije, odnosno nakon izrade detaljnog statičkog proračuna pri čemu će se uvažavati visina postojećih rubnih građevina (obalni zidovi Taj i Vinodolsko pristanište). Novi most će imati kolnik s dvije trake i šetnicu, dok će se stari most urediti i preuzeti funkciju za pješačku i biciklističku komunikaciju.

Primjedba na izloženost lokacije benzinske postaje se ne prihvaća. Idejnim rješenjem je predložena izgradnja i produžetak zaštitnog zida kao zaštita od valova. Benzinska postaja je projektirana na način da su agregati s obje strane lukobrana te da se omogući opskrba plovila u različitim vremenskim uvjetima. Agregati s vanjske izložene strane su zaklonjeni zaštitnim zidom.

Prijedlog razmatranja mogućnosti inkorporacije kolonije gnjuraca u prostor luke se ne prihvaća. Morski vranac (*Phalacrocorax aristotelis*), tzv. gnjurac je strogo zaštićena vrsta, morska ptica koja se isključivo hrani ribom koju lovi roneći. Najčešće se gnijezdi u kolonijama koje se nalaze na malim otocima i hridima bez kopnenih grabežljivaca. Morski vranac se gnijezdi po cijelom Jadranu, a najbrojniji je na njegovom sjevernom dijelu. Gnijezdo od granja gradi na liticama, među škrapama ili na tlu u gustom grmlju. Gnjurci se



povremeno pojavljuju uzduž čitave Riječke luke, od kraja lukobrana „Molo longo“ do Mrtvog kanala. Uočeni su u akvatoriju ili na školjeri lukobrana, tj. na ukupnoj dužini od 2,6 km obale, a ne samo na području lukobrana Porto Baroš. Nije utvrđeno da se na području Riječke luke morski vranac gnijezdi. Izgradnjom zahvata će se ukloniti ukupno 60 m umjetnog kamenog nasipa „školjere“ od ukupno 2,6 km. Budući da se gnjurac pojavljuje u čitavoj Riječkoj luci i nema stalnu lokaciju obitavanja, nije moguće predvidjeti njegovo zadržavanje unutar akvatorija Porto Baroš. Nakon izgradnje zahvata, obitavalište morskog vranca neće biti ugroženo.

Prijedlog da se umjesto luke nautičkog turizma predvidi lučica s drugačijom ponudom nije prihvaćen. Prostornim planovima planirana je luka posebne namjene - luka nautičkog turizma (LNT) Porto Baroš.

Prijedlog da se predvidi lokacija heliodroma nije prihvaćen, jer heliodrom na području LNT Porto Baroš nije planiran Generalnim urbanističkim planom Grada Rijeke („Službene novine Primorsko-goranske županije”, broj 7/07, 14/13 i „Službene novine Grada Rijeke”, broj 8/14, 3/17, 21/19 i 11/20 -ispr.).

Ne prihvaća se prijedlog da se proširi parkiralište na Vinodolskom pristaništu umjesto parkirališta na lukobranu, jer se lokacija Vinodolskog pristaništa nalazi izvan područja zahvata.

Prostor glavnog lučkog bazena nalazi se izvan područja obuhvata zahvata te je stoga komentar o mogućem širenju prostora pod koncesijom na lučki bazen i prostor glavnog lučkog bazena od Rive boduli, preko Gata Karoline riječke do de Franceschijeva gata i kumulativne efekte koji mogu nastati, irelevantan.

Slijedom svega razmotrenog, Povjerenstvo je u skladu s člancima 14. i 16. Uredbe donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš, kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš te predložilo mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša.

**Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način:** *Planirani zahvat Luka nautičkog turizma Porto Baroš nalazi se na području Primorsko-goranske županije, na administrativnom području Grada Rijeke. Lokacija zahvata je u centralnom obalnom dijelu Grada Rijeke koje je služilo kao teretna luka otvorena za javni promet.*

*Područje obuhvata zahvata definirano je granicom lučkog područja luke nautičkog turizma Porto Baroš (LNT) iz Generalnog urbanističkog plana Grada Rijeke („Službene novine Primorsko-goranske županije”, broj 7/07, 14/13 i „Službene novine Grada Rijeke”, broj 8/14, 3/17, 21/19 i 11/20 -ispr.; u daljnjem tekstu: GUP), tj. granicom koncesije i uključuje kopnenu i morsku površinu. Koncesijom su obuhvaćene k.č. 4678/2, 4786/2, 4786/3, 4787/3, 4787/1, 4787/2, 4677, 4675, 4676/2 i 4645/1 k.o. Stari grad. Ukupna površina područja LNT iznosi 105 897 m<sup>2</sup>.*

*Područje tereznog dijela luke otvorene za javni promet nije više prikladno za prihvatanje teretnih brodova i prekrcaj tereta, prvenstveno zbog malih zaobalnih površina, uskog akvatorija za veće brodove i otežanog pristupa velikim teretnim vozilima kroz gradske ulice.*

*Zahvat obuhvaća rekonstrukciju i prenamjenu postojećih građevina lučke podgradnje i lučke nadgradnje, te izgradnju novih građevina lučke nadgradnje (Prilog 2.). Kapacitet LNT unutar zaštićenog akvatorija iznosi 226 vezova na pontonskim gatovima. Vanjski nezaštićeni vezovi nalaze se uz planirani produžetak lukobrana, i to su tri povremena veza prilikom opskrbe plovila gorivom. Planirani su vezovi za plovila dužine od 10 m do 30 m. Unutar akvatorija LNT osiguran je koridor za prolaz manjih plovila iz sportske luke u Mrtvom kanalu*

*Ukupno je planirano 13 pontonskih gatova od kojih je osam okomito, a pet usporedno s postojećom obalom. Zbog zaštite akvatorija svi plutajući gatovi su valobranskog tipa, a prva dva na ulazu su najvažniji za zaštitu akvatorija i njihova širina je 6 m.*

*Postojeće obale se dograđuju na dvije lokacije: u nastavku Senjskog pristaništa i na*

produžetku Sušačkog lukobrana. Na dijelu između Senjskog i Vinodolskog pristaništa planirana je nova paralelna obala na udaljenosti 5 m od postojeće kako bi se omogućio kontinuitet šetnice uz obalni rub i novi cestovni most za vezu između dva dijela luke. Temeljenje konstrukcije predviđeno je na pilotima, i u potpunosti je odvojeno od postojeće konstrukcije masivnog zida.

Sušački lukobran se produžuje i proširuje u zapadnom dijelu za približno 80 m i na njemu se planira izgradnja benzinske postaje s agregatima za plovila i ugradnja tri podzemna spremnika za gorivo volumena 50 m<sup>3</sup> u betonsku komoru. Konstrukcija fiksnog gata na ulazu sastoji se od dva masivna obalna zida, između kojih se izrađuje nasip od čistog kamenog materijala.

Kruna zaštitnog zida lukobrana proširuje se na unutarnju stranu luke i na njoj se formira pješačka šetnica. Na postojećim pristaništima, Ružičevom gatu i Sušačkom lukobran gatu uređuje se parter, formiraju se odvojeno kolne i pješačke površine i parkirališta. Na kraju Ružičevog gata je planirana stupna konzolna dizalica nosivosti oko 32 t.

Unutar LNT planirano je ukupno 10 građevina lučke nadgradnje: na Senjskom pristaništu se rekonstruira i prenamjenjuje skladište 40 s bivšom zgradom carinarnice u trgovački, uredski i ugostiteljski prostor, nova građevina garaže (umjesto skladišta 41 koje se ruši), nova građevina na Ružičevom gatu (glavna zgrada LNT), te uz zid Sušačkog lukobrana: novi jedriličarski klub, dvije jedinice sanitarija i dvije jedinice charter spremišta, tri trafostanice i benzinska postaja na dograđenom dijelu Sušačkog lukobrana.

Planirani kolni pristup luci je neposredno s postojećih gradskih ulica. Na sjevernoj strani su planirana dva kolna ulaza u luku (glavni i sporedni) i jedan kolni izlaz. Izlaz iz LNT planiran je 50 m istočno od ulaza na mjestu gdje je i sada izlaz u Wenzelovu ulicu. Glavni kolni ulaz iz Demetrove ulice, pored objekta u kojem je planirana garaže, a sporedni kolni ulaz samo za interventna vozila i opskrbu je na sjeverozapadu, pored postojeće zgrade Lučke kapetanije. U svrhu sigurnog odvijanja internog prometa i glavnog ulaza i izlaza planirana je izgradnja nove paralelne obale i novog mosta. Unutar LNT planirano je 152 parkirnih mjesta (PM) na Sušačkom lukobranu, 19 PM na Vinodolskom pristaništu i 253 PM u garaži. Luka će biti otvorena za javnost i pješački tokovi su planirani na način da bude što manje križanja kolnog i pješačkog prometa. Planirana je kontinuirana šetnica koja počinje od Senjskog pristaništa prema Vinodolskom pristaništu i kruni zida Sušačkog lukobrana na čijoj najzapadnijoj točki završava.

Zahvat će se priključiti na postojeću / rekonstruiranu vodoopskrbnu mrežu u Demetrovoj ulici. U sklopu zahvata nastajat će sanitarne otpadne vode (sive i crne vode); tehnološke otpadne vode (pralište plovila); oborinske onečišćene vode (vode s prometnih površina); oborinske čiste vode (vode s pješačkih i krovnih površina):

- Sanitarne otpadne vode – gravitacijska odvodnja - planirana je odvodnja kolektorima i priključak na postojeći javni sustav odvodnje u Demetrovoj ulici.
- Sanitarne otpadne vode – vakuumska odvodnja – s plovila i udaljenih objekata na Vinodolskom pristaništu i Sušačkom lukobranu – sastoji se od priključnog okna, ormarića za pražnjenje plovila, vakumskog kolektora, sekcijских zatvarača i vakuumska stanica.
- Tehnološke otpadne vode – planiran je zatvoreni sustav odvodnje (prikupljanje linijskom odvodnjom), fizikalno-kemijsko pročišćavanje lamelarnim flotatorom i ispuštanje pročišćenih voda u more. Predviđen je kapacitet uređaja oko 600 l/h.
- Onečišćene oborinske vode - planiran je zatvoren sustav odvodnje (linijska odvodnja; kanali s rešetkama, rubnjaci s integriranom odvodnjom i kolektori), pročišćavanje putem separatora lakih tekućina i ispuštanje pročišćenih voda u more.
- Čiste oborinske vode – će se većim dijelom odgovarajućim poprečnim nagibima (min. 2 %) prelijevati preko ruba obale u more, a s preostalim površina je planirano ispuštati ih u zatvoreni sustav odvodnje.

Planiran je odgovarajući broj priključnih ormara za plovila koji će biti opremljeni

priključcima za električnu energiju, priključcima za vodu, brojilima potrošnje električne energije i vode, sustavom za nadzor i upravljanje opskrbom električnom energijom i vodom te orijentacijskim osvjetljenjem.

Tijekom građenja mogući su utjecaji **na kakvoću mora** zbog dogradnje lukobrana i vertikalne komunikacije, gradnje nove obale, mosta i benzinske crpke i manjim dijelom na gradnji i uređenju lučke nadogradnje. Moguće je zamućivanje mora, onečišćenje naftnim derivatima, onečišćenje otpadom i onečišćenje hidrauličkim uljima iz postojećih dizalica pri njihovom uklanjanju ili konzerviranju u svrhu očuvanja industrijske/lučke baštine grada Rijeke.

Na temelju izrađenih scenarija opasnosti od poplava za veliku, srednju i malu vjerojatnost pojavljivanja, utvrđeno je da kod plimnog vala do visine od 1,5 m (velika vjerojatnost pojavljivanja) može doći do podizanja mora do visine obalnog zida; u slučaju pojavljivanja poplavnog vala do 2,5 m (srednja vjerojatnost pojavljivanja) dolazi do poplavlivanja svih lučkih površina s obzirom na to da je visina obalnih površina +1,5 m n.m.; kod javljanja poplavnog vala većeg od 2,5 m (mala vjerojatnost pojavljivanja) dolazi do poplavlivanja svih lučkih površina. U slučaju srednje i male vjerojatnosti pojavljivanja obalne površine zahvata bile bi van upotrebe. Tijekom građenja poplavni val mora može prouzročiti eroziju obale, uništenje građevinskih strojeva, materijala i sl., izaziva zamućenje priobalnih voda i poremećaj dinamike izvođenja.

Tijekom korištenja zahvata negativan utjecaj je moguć u slučaju onečišćenja naftnim derivatima, korištenja protuobraštajnog premaza, oborinskih otpadnih voda s prometnih i parkirališnih površina i manipulativnog platoa istezališta plovila s dizalicom te onečišćenja sanitarnim otpadnim vodama s plovila.

S obzirom na ukupnu površinu akvatorija luke Porto Baroš te podatak o proračunatom prosječnom taloženju bakra tijekom jedne godine koji iznosi 0,18 g Cu/m<sup>2</sup>, u LNT tijekom jedne godine doći do taloženja 2,7 kg bakra.

U slučaju uklanjanja pontona i sidrenih sustava može doći do zamućivanja vode, a čestice podignute s dna brzo će se istaložiti na morsko dno u blizini mjesta s kojeg su dignute. Zamućivanje će biti kratkotrajno, samo za vrijeme uklanjanja. Uklanjanje sadržaja na kopnu neće imati negativan utjecaj na more osim u slučaju nekontroliranih događaja.

Tijekom građenja zahvat nema utjecaj na **vode** namijenjene ljudskoj potrošnji. Slivovi izvora u gradu Rijeci i izvora u Bakarskom zaljevu, zahvaćenih za javnu vodoopskrbu, nalaze se izvan mogućeg utjecaja zahvata. Utjecaj na vode za kupanje, na morske plaže izuzetno je mali i u slučaju akcidentnih situacija zbog položaja zahvata u odnosu na područja namijenjena kupanju i rekreaciji.

Zahvat se nalazi na rubnom području vodnog tijela podzemnih voda Rijeka - Bakar oznake JKGI\_05 koje zadovoljava postavljene ciljeve zaštite voda. Ni tijekom građenja ni tijekom korištenja ne očekuju se utjecaji na količinsko i kemijsko stanje vodnog tijela. Onečišćenje podzemnih voda naftnim derivatima, ekotoksičnim sastojcima protuobraštajnih premaza i sanitarnim otpadnim vodama se ne očekuju ni u jednim okolnostima.

Planirani zahvat neće utjecati na ekološko stanje unutarnjeg vodnog tijela vodotoka Rječine na granici sa slatkom vodom oznake P2-1RJP, a ne očekuje se ni utjecaj na kemijsko stanje u redovnim uvjetima kao ni pri akcidentnim situacijama.

Zahvat ne utječe na hidromorfološke osobine vanjskog vodnog tijela prijelaznih voda vodotoka Rječine na granici s priobalnom vodom oznake P2-2RJP, a ne očekuje se da bi promet plovila zbog korištenja LNT negativno utjecao na njegovo sadašnje kemijsko stanje. Utjecaj na ovo vodno tijelo moguć je samo u slučaju velikih akcidenata s izlivanjem naftnih derivata čija je pojava izuzetno mala. Vjerojatnost onečišćenja i u slučaju velikih akcidenata je zanemariva i zbog prevladavajućih strujanja u smjeru sjeverozapada te predviđenih mjera zaštite za takve slučajeve.

Zahvat neće utjecati na ekološko i kemijsko stanje vodnog tijela Riječki zaljev oznake 0423-RIZ pri normalnim prilikama i uz poduzimanje mjera zaštite. Onečišćenje ovog vodnog tijela, može se dogoditi izuzetno rijetko, za većih akcidenata s izlivanjem naftnih derivata. Širenje onečišćenja prema sjeverozapadu je vjerojatnije zbog prevladavajuće struje u tom smjeru. Rizik za onečišćenje je ocijenjen zanemarivim i zbog planiranih mjera zaštite u slučaju akcidenata.

Pri normalnim prilikama i uz poduzimanje mjera zaštite zahvat neće utjecati na sadašnje ekološko i kemijsko stanje vodnog tijela priobalnih voda Luka Rijeka oznake 0423-RILP. Utjecaj zahvata na promjenu hidromorfološkog stanja zbog produženja lukobrana nije značajan zbog obuhvata zahvata, veličine i stanja vodnog tijela. Zahvat neće značajno promijeniti ni kemijsko stanje vodnog tijela bez obzira na mogući porast sadržaja bakra u sedimentu akvatorija LNT s obzirom na odnos veličine akvatorija LNT i vodnog tijela Luka Rijeka te odvijanje intenzivnih lučkih aktivnosti u riječkom lučkom bazenu. Postoji rizik onečišćenja u slučaju akcidentnih situacija, ali pravovremenim djelovanjem negativne posljedice se mogu izbjeći. Širenje onečišćenja prema sjeverozapadu je vjerojatnije zbog prevladavajuće struje u tom smjeru.

Tijekom korištenja zahvat neće utjecati na stanje vodnog tijela podzemnih voda Rijeka – Bakar oznake JKGI\_05, stanje grupiranog vodnog tijela prijelaznih voda Rječine oznake P2-1RJP i oznake P2-2RJP.

Tijekom izvođenja radova očekuje se povećana emisija CO<sub>2</sub> od rada građevinskih strojeva kao i potrošnja električne energije kao pogonskog sredstva za pokretanje dodatnih građevinskih aparata i alata koji se koriste tijekom građenja. Onečišćenja su manjeg intenziteta i privremenog su karaktera. Korištenje luke iziskuje određenu potrošnju električne energije za plovila, objekte i za rasvjetu. Za vrijeme korištenja dolazi do onečišćenja atmosfere od rada pogonskih motora cestovnih vozila i plovila. S obzirom na to da je riječ o motorima s unutarnjim sagorijevanjem emisija CO<sub>2</sub> je prisutna. Međutim, ni tijekom gradnje ni tijekom korištenja zahvata ne očekuje se značajan utjecaj **na klimatske promjene**.

Zahvat se nalazi u području koje prema klimatološkim obilježjima spada u „povoljno područje za gradnju“, što znači da je građenje omogućeno tijekom cijele godine i ne očekuje se negativan **utjecaj klimatskih promjena** na zahvat. Eventualna kašnjenja izazvana klimatološkim i meteorološkim prilikama mogu se očekivati jedino u slučajevima ekstremnih vjetrova i valova koji mogu onemogućiti dinamiku izvođenja. Pored navedenih utjecaja na dinamiku izvođenja radova može utjecati temperatura koja u ekstremnim uvjetima može onemogućiti određene faze izvođenja. Taj utjecaj je kratkotrajan i zanemariv s obzirom na vrijeme izvođenja radova. Podizanja razine mora je dugotrajan proces i ne bi trebao značajno utjecati na konstrukciju zahvata. Tijekom korištenja, na temelju izračunatih faktora rizika od klimatskih promjena koji se kreću od 2 do 9 (zanemariv do umjeren rizik), nema potrebe za primjenom dodatnih mjera smanjenja utjecaja ni provedbe daljnje analize varijanti i implementacije dodatnih mjera prilagodbe.

Onečišćenje je moguće od ispušnih plinova građevinskih strojeva tijekom izvođenja radova na kopnenom i morskom dijelu, te na prometnicama za dostavu materijala, no ne očekuje se značajan utjecaj na kvalitetu zraka. Tijekom korištenja, s obzirom na minimalnu brzinu kretanja plovila, zahvat neće značajno utjecati na kvalitetu zraka. Utjecaj na kvalitetu zraka bit će prisutan uslijed prometovanja vozilima Demetrovom ulicom koja ulaze u prostor luke, no ocijenjen je prihvatljivim za okoliš.

Zahvat se nalazi izvan područja **ekološke mreže**. Zahvat je od područja očuvanja značajnog za vrste i stanišne tipove POVS HR3000467 Podmorje Kostrene udaljen oko 3,75 km, dok je od područja očuvanja značajnog za ptice POP HR1000019 Gorski kotar i sjeverna Lika

udaljen oko 7,1 km.

Na području zahvata nema zaštićenih područja. Najbliže **zaštićeno područje** je na udaljenosti od 4,3 km spomenik prirode Zametska pećina.

Tijekom građenja moguć je umjereno negativan utjecaj na **staništa** B.1.4. Tirensko-jadranske vapnenačke stijene/B.2.2. Ilirsko-jadranska, primorska točila, G.3.2. Infralitoralni sitni pijesci s više ili manje mulja, G.3.6. Infralitoralna čvrsta dna i stijene. Na području staništa J.2.1. Gradske jezgre izvodit će se rekonstrukcije postojećih objekata i uređenje površina što će uzrokovati utjecaje slabog intenziteta i privremenog karaktera. Tijekom građenja utjecaj na stanište J.4.1. Industrijska i obrtnička područja je slabog i privremenog intenziteta, kao i na staništa J.4.4.4./F.5.1.2./G.5.2.5. Z. Lučke površine/ Zajednice morske obale na čvrstoj podlozi pod utjecajem čovjeka/ Zajednice mediolitorala na čvrstoj podlozi pod utjecajem čovjeka. U bazenu LNT postavljanje pontona neće značajno utjecati na pridnene zajednice s obzirom na to da su degradirane uslijed opterećenja stupca vode komunalnim otpadnim vodama, pojačanom sedimentacijom i smanjenjem količine svjetla. Potrebno je pri izgradnji voditi računa o mogućim incidentnim situacijama pri korištenju plovila tijekom postavljanja konstrukcija za sidrenje pontona. Kod radova na kopnu treba uklanjati nastali otpad i pravilno postupati s građevinskim materijalom kako se bazen ne bi zatrpao te se preporučuje prije početka radova bazen očisti od glomaznog otpada.

Tijekom korištenja, utjecaj na stanište B.1.4. Tirensko-jadranske vapnenačke stijene/B.2.2. Ilirsko-jadranska, primorska točila je zanemariv. Zahvat neće utjecati ni na G.3.2. Infralitoralni sitni pijesci s više ili manje mulja ni na G.3.6. Infralitoralna čvrsta dna i stijene. Tijekom korištenja stanište J.2.1. Gradske jezgre postaje dijelom rekonstruiranog i uređenog prostora što donosi poboljšanje uvjeta te stvara pozitivan utjecaj. Tijekom korištenja poboljšat će se uvjeti na staništu J.4.1. Industrijska i obrtnička područja, pa je utjecaj ocijenjen kao pozitivan i trajan. Utjecaj na staništa J.4.4.4./F.5.1.2./G.5.2.5. Z. Lučke površine/ Zajednice morske obale na čvrstoj podlozi pod utjecajem čovjeka/ Zajednice mediolitorala na čvrstoj podlozi pod utjecajem čovjeka je pozitivan, jer će zahvat poboljšati uvjete na staništu i uvjete za razvoj.

U zoni indirektnog utjecaja zahvata na udaljenosti 180 m nalazi se pojedinačno kulturno dobro/javna građevina Zgrada Hrvatskog narodnog kazališta „Ivana pl. Zajca“ (br. reg. Z-100). Tijekom gradnje zahvata u zoni indirektnog utjecaja može doći do kratkotrajnog negativnog utjecaja u vidu prašenja s površina gradilišta pogotovo za suha i vjetrovita vremena. U zoni direktnog utjecaja zahvata, unutar obuhvata zahvata, nalaze se elementi podgradnje i nadgradnje. S obzirom na sveobuhvatne radove prenamjene luke otvorene za javni promet u LNT očekuje se utjecaj na elemente podgradnje i nadgradnje. Utjecaj je značajan i trajan te su kako bi se utjecaj na **kulturno-povijesnu baštinu** umanjio, propisane odgovarajuće mjere zaštite tijekom pripreme i gradnje.

Tijekom korištenja se ne očekuje negativan utjecaj na kulturno-povijesnu baštinu unutar zone indirektnog utjecaja, odnosno ne očekuje se negativan utjecaj na zgradu Hrvatskog narodnog kazališta „Ivana pl. Zajca“. Očekuju se pozitivni utjecaji na kulturno-povijesnu cjelinu grada Rijeke zbog podizanja vrijednost skladišta br. 40 nakon prenamjene u trgovački, uredski i ugostiteljski prostor. Utjecaj očuvanja dugoročno će doprinijeti održivom korištenju kulturnih dobara te smanjenju problema propadanja i neodržavanja. Dizalice su konzervacijom zaštićene od daljeg propadanja, bitve zadržavaju izvornu upotrebu u smanjenom obimu i ne postoje novi utjecaji tijekom upotrebe, svi obalni zidovi zadržavaju izvornu funkciju i ne postoje novi utjecaji tijekom upotrebe, a granični zid dobiva isključivo funkciju izloška i ne postoje novi utjecaji osim utjecaja prometa za što je propisano redovito održavanje elemenata kulturno-povijesne baštine koji se zadržavaju. Izgradnjom

LNT otvorenog tipa i sanacijom mosta, most će se otvoriti za javnost (biciklisti i pješaci) i imat će funkciju povezivanja ne samo dva dijela LNT, već će se otvoriti prostor Porto Baroša prema Delti. Stari željeznički most je uvijek bio unutar luke i nikada nije bio otvoren za javnost, stoga će u konačnici utjecaj zahvata tijekom korištenja biti pozitivan.

S obzirom na lokaciju zahvata i veličinu obuhvata zahvata od 105 897 m<sup>2</sup>, tijekom rekonstrukcije, uklanjanja i izgradnje građevina lučke nadgradnje moguć je negativni utjecaj zbog prisutnosti građevinske mehanizacije, strojeva, materijala i pomoćne opreme. Negativni utjecaj moguć je i tijekom građenja lučke podgradnje odnosno prenamjena i uređenja partera na Senjskom pristaništu, Vinodolskom pristaništu, Ružičevom gatu, gatu Sušačkog lukobrana i Sušačkom lukobranu gdje će se, osim prenamjene i uređenja partera, dograditi lukobran i dograditi vertikalna komunikacija stubišta i dizala. Utjecaj na **krajobraz** tijekom građenja bit će privremen i imat će minimalno negativan karakter s obzirom na to da se obuhvat zahvata nalazi unutar lučkog-industrijaliziranog obalnog područja grada. Kontinuirana obalna šetnica duž Senjskog i Vinodolskog pristaništa i krune zida Sušačkog lukobrana te ravnog krova građevina charter spremišta i jedriličarskog kluba povezat će cjelokupni planirani sadržaj s pješačkim zonama na Rivi boduli oko HNK Ivana pl. Zajca (Kazališni trg) te oko Glavne gradske tržnice. Zadržavanjem tračnica u dijelovima gdje se zadržavaju dizalice te zadržavanjem horizontalnog koncepta centralne zgrade LNT na Senjskom pristaništu u maksimalnoj dvokatnoj visini sačuvat će se uspomena na lučku i industrijsku prošlost Rijeke. Drvoredi na Senjskom i Vinodolskom pristaništu bit će međusobno povezani dodatnim zelenim nasadima pored nove zgrade na Ružičevom gatu te pored nove zgrade garaže, na parteru u okviru parkirališnih mjesta i zidu lukobrana uz obalnu šetnicu.

Tijekom korištenja zahvata očekuju se pozitivni utjecaji na krajobraz obalnog prostora prvenstveno zbog obnove i dogradnje te zbog prenamjene luke u LNT koja će postati dio grada.

Budući da je prostor LNT ograničen, a gradilišta za postavljanje privremenih objekata i za skladištenje građevinskog materijala i strojeva zahtijevaju određenu površinu, moguće je koristiti neizgrađeni dio Delte neposredno uz granicu zahvata. Za realizaciju zahvata (most, produženje lukobrana, spojna obala) potrebno je dopremiti i ugraditi materijal. Doprema betona i asfaltne mase mora se dopremiti iz najbliže betonare i asfaltne baze najkraćim mogućim putem kako bi se smanjio utjecaj na gradski **promet** tijekom dovoza materijala. Kako se određeni radovi izvode u moru, može se očekivati određena zauzetost morskog prostora i doprema materijala morskim putem. U tu svrhu je potrebno prije početka radova definirati mjesto ukrcaja i plovni put dopreme materijala i gradilište jasno označiti signalnim bovama i ostalim zaštitnim oznakama u dogovoru s nadležnom lučkom kapetanijom. Utjecaj na pomorski promet je povremen s ograničenim intenzitetom. Za plovila koja su vezana u Mrtvom kanalu treba osigurati nesmetani plovni put. S maritimnog aspekta, utjecaj zahvata unutar Sušačkog bazena i dogradnje zaštitnog lukobrana odnosno benzinske postaje neće imati utjecaj na sigurnost prometa brodova koji koriste terminale na području Riječkog bazena i kontejnerski terminal Brajdica s obzirom na njihovu udaljenost od zahvata.

Tijekom korištenja, otvaranje prostora za građanstvo donosi pozitivan utjecaj. Izgradnja novih ulaza i izlaza u prostor LNT promijenit će prostorne značajke u domeni prometne cestovne povezanosti i način funkcioniranja prije svega Demetrove ulice koja se nalazi između luke i stambenog bloka. Stoga je potrebno regulirati promet privremenom signalizacijom. Tijekom korištenja zahvat će izravno utjecati na plovila koja će koristiti putnički terminal na području Sušačkog bazena, plovila koja će koristiti privez u unutrašnjem bazenu LNT Porto Baroš, plovila koja će koristiti privez na benzinsku postaju te plovila koja će koristiti područje priveza Mrtvi kanal. Uz pridržavanja pravila postupanja

*i propisanih mjera, zahvat tijekom korištenja neće značajno utjecati na pomorski promet.*

*Povećanje buke na pristupnim prometnicama zbog prometovanja građevinskih vozila te u zoni zahvata je privremenog karaktera kao i **buka** plovila koja se koriste tijekom gradnje. Tijekom korištenja u morskom dijelu buka će se javljati od aktivnosti plovila u LNT. Također, javljat će se buka od plovila koja prolaze sredinom akvatorija iz Mrtvog kanala prema otvorenom moru i obratno te od rada pogonskih agregata brodova koji prolaze prema teretnoj ili putničkoj luci Rijeka. Kopnena buka javljat će se uglavnom od vozila koja će koristiti gradske ulice i internu prometnicu, parking prostor i garažu unutar zone zahvata.*

*U svrhu smanjenja potencijalnog negativnog utjecaja **svjetlosnog onečišćenja** na stambene objekte neposredno uz granicu zahvata, potrebno je sve radove izvoditi isključivo u dnevnom razdoblju između 7-19 h, jer se na taj način eliminira mogući negativni utjecaj od svjetlosnog onečišćenja u vrijeme noćnog odmora.*

*Utjecaj svjetlosnog onečišćenja povećava postojeće rasvijetljene zone luke, a smanjit će se primjenom mjera zaštite.*

*Tijekom izgradnje nastajat će neopasan **otpad** kao što je građevinski otpad, ambalažni otpad, metalni otpad i komunalni otpad. Opasan otpad, otpadna ulja i drugi zauljeni otpad, može nastajati kao posljedica prisutnosti građevinske mehanizacije. Tijekom korištenja nastajat će otpad s plovila, iz objekata LNT te otpad iz mora.*

*Kontaktna zona granice zahvata i stambenog bloka unutar kojeg se nalazi gradska tržnica, kazalište te cijeli niz ugostiteljskih i trgovačkih uslužnih jedinica može prouzrokovati negativan utjecaj na **stanovništvo** i prometne komunikacije unutar tog dijela grada. Realizacijom ulaza i izlaza iz zone luke direktno se utječe na promet Demetrovom ulicom, što treba regulirati privremenom prometnom signalizacijom. Građevinski radovi koji će se izvoditi na postojećim i budućim objektima, izgradnja novog obalnog dijela i novog mosta zahtijevaju komunikaciju građevinske operative u smislu dopreme materijala. U tom dijelu izgradnje može se očekivati povećanje buke od rada strojeva i prašine koja se neminovno stvara tijekom izvođenja građevinskih radova. Radovi na ostalim dijelovima luke (lukobran, pontoni, izgradnja benzinske crpke, produženje lukobrana i dr.) neće značajno utjecati na stanovništvo. Utjecaj će biti prisutan i u morskom dijelu, s obzirom na to da se središnji dio luke koristi kao plovidbeni put za plovila smještena u Mrtvom kanalu, te je nužno osigurati plovidbeni koridor. Tijekom izvođenja radova moguće je svjetlosno onečišćenje. Privremene objekte u svrhu gradilišta, mjesta za odlaganje građevinskog materijala i privremeni prostor za parking operative treba locirati na prostoru Delte, s obzirom na to da područje nema odgovarajući prostor za smještaj. Smještaj na bilo kojoj drugoj poziciji uz granice zahvata može izazvati izrazito negativan utjecaj na stanovništvo. Tijekom izvođenja radova, a s obzirom na blizinu stambenih objekata, ograničit će se vrijeme izvođenja radova. Pozitivan utjecaj tijekom građenja je zaposlenost te ostvarenje ciljeva unapređenja i razvoja definiranih kroz namjenu prostora.*

*Otvaranje prostora luke Porto Baroš za javnost, izgradnja šetnice u punoj dužini, mogućnost pješačke i biciklističke komunikacije, rezervacija parkirnog prostora, hortikulturno uređenje i sl., čini izrazito pozitivan utjecaj na stanovništvo koje će dobiti novi značajan otvoreni prostor u centralnom priobalnom dijelu grada.*

***Onečišćenje** mora s plovila u LNT moguća su tijekom operativnog rada (radna onečišćenja) ili kao posljedica pomorske nezgode. Moguće je izlivanje ulja (pogonskog goriva ili zauljenih tekućina) iz strojnice plovila ili s benzinske pumpe; ispuštanje crnih voda iz plovila; onečišćenje s platoa za izvlačenje i pranje plovila i odbacivanje krutog otpada. Uz primjenu mjera zaštite ovaj utjecaj nije značajan.*

Kod **određivanja mjera (A)**, što ih nositelj zahvata mora 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.

### **Mjere zaštite okoliša**

**Opće mjere zaštite:** Mjera zaštite 1. propisana je u skladu s člankom 69. stavkom 2. točkom 8. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13, 20/17, 39/19 i 125/19) te člankom 40. stavkom 2. i člankom 89.a Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18). Ostale opće mjere propisane su u skladu sa Zakonom o gradnji, Zakonom o prostornom uređenju („Narodne novine“, broj 153/13, 65/17, 114/18, 39/19 i 98/19) i posebnim propisima.

**Mjere zaštite mora** utvrđene su na temelju Uredbe o standardu kakvoće voda („Narodne novine“, broj 96/19), odredbi Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama („Narodne novine“, broj 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 56/16 i 98/19), Zakona o hidrografskoj djelatnosti („Narodne novine“, broj 68/98, 110/98, 163/03 i 71/14), Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske („Narodne novine“, broj 72/21), Pravilnika o oznakama i načinu označavanja na plovnim putovima u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske („Narodne novine“, broj 50/07), Uredbi o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke („Narodne novine“, broj 110/04), Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom, („Narodne novine“, broj 79/13, 140/14 i 57/15).

**Mjere zaštite voda i vodnih tijela** utvrđene su na temelju odredbi Zakona o vodama („Narodne novine“, broj 66/19 i 84/21), Pravilnika o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 26/20) i Pravilnika o tehničkim zahtjevima za građevine odvodnje otpadnih voda, kao i rokovima obvezne kontrole ispravnosti građevina odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda („Narodne novine“, broj 3/11).

**Mjere zaštite zraka** temelje se na čl. 37. Zakona o zaštiti zraka („Narodne novine“, br. 127/19 i 57/22) i temeljem dosadašnjeg inženjerskog iskustva.

**Mjere zaštite bioraznolikosti** temelje se na čl. 4.-7., čl. 19. st. 2. i čl. 52., st.1.-3., čl.58., čl. 101. i čl. 102. Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19 i 127/19) te čl. 2., čl. 4., čl. 7. i čl. 11. Zakona o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19).

**Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine** temelje se na Zakonu 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, 98/15, 44/17, 90/18, 32/20, 62/20, 117/21 i 114/22).

**Mjere zaštite krajobraza** temelje se na čl. 4. i 7. Zakona o zaštiti prirode, čl. 69. Zakona o gradnji i čl. 49. Zakona o poslovima i djelatnostima prostornog uređenja i gradnje („Narodne novine“, broj 78/15, 118/18 i 110/19).

**Mjere zaštite od buke** temelje se na čl. 3.-5. Zakona o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18 i 14/21) te čl. 17. Pravilnik o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka („Narodne novine“, broj 143/21).

**Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja** temelje se na člancima 18. i 19. Zakona o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19).

**Mjere gospodarenja otpadom** temelje se na Zakonu o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 84/21) i Pravilniku o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova („Narodne novine“, broj 79/14).

**Mjere zaštite u slučaju nekontroliranih događaja** temelje se na Pravilniku o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja



i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja u lukama („Narodne novine“, broj 51/05, 127/10, 34/13, 88/13, 79/15, 53/16, 41/17, 32/20 i 128/20), Planu intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora („Narodne novine“, broj 92/08), Planu intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora u Primorsko-goranskoj županiji („Službeno glasilo Primorsko - goranske županije“, br. 26/09), Zakonu o vodama („Narodne novine“, broj 66/19, 84/21), Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11), Zakonu o zaštiti od požara („Narodne novine“, broj 92/10 i 114/22) i Pravilniku o sustavima za dojavu požara („Narodne novine“, broj 56/99).

#### **Program praćenja stanja okoliša**

**Program praćenja kakvoće mora** temelji se na Zakonu o vodama, Pravilniku o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda i Uredbi o standardu kakvoće voda („Narodne novine“, broj 96/19).

**Program praćenja stanja životnih zajednica morskog dna** temelji se na Zakonu o zaštiti prirode.

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

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

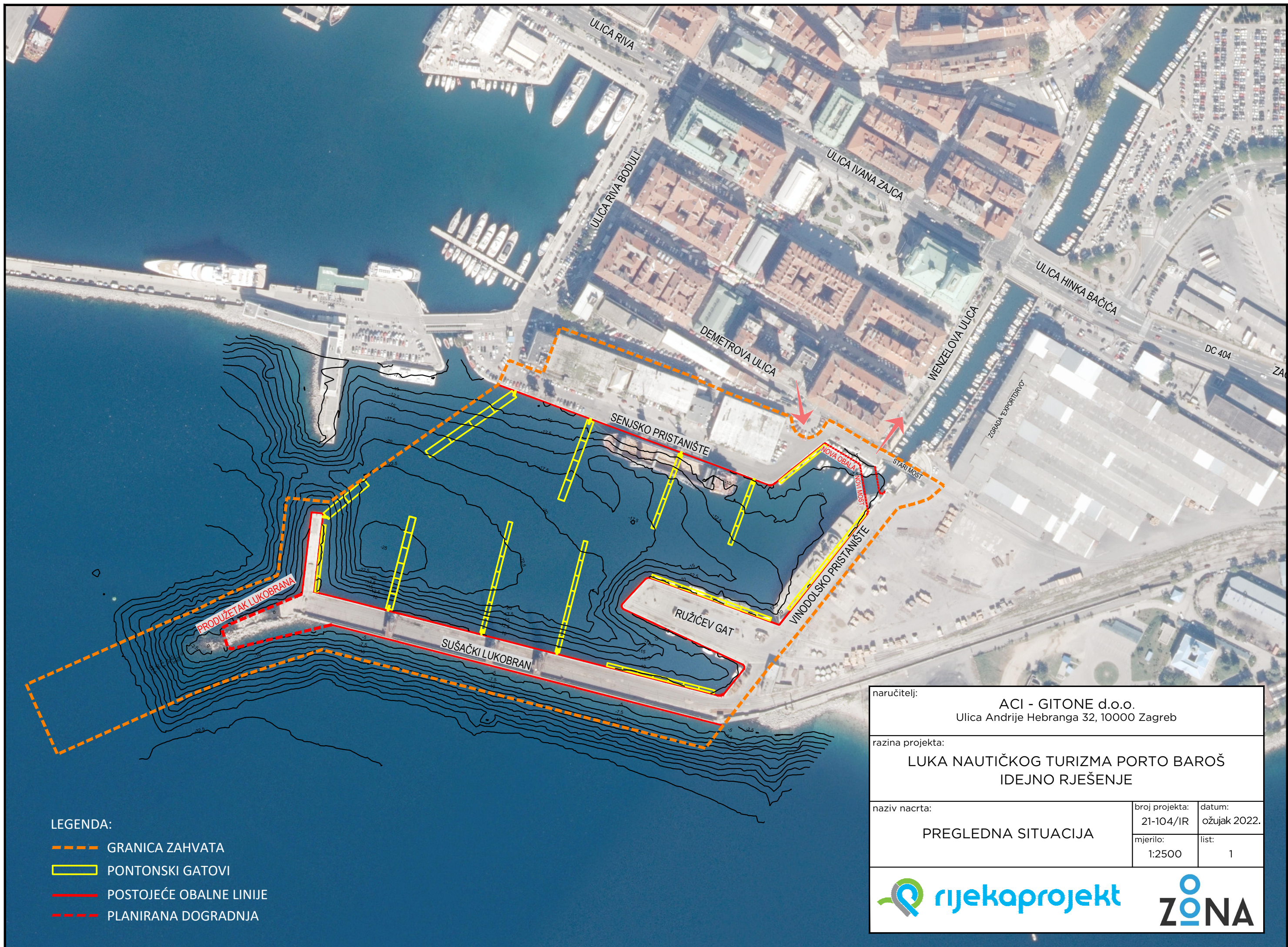
Prema odredbi članka 85. stavka 5. Zakona nositelj zahvata podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja zahvata na okoliš (točka IV. ovog rješenja).

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

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



naručitelj:		
ACI - GITONE d.o.o. Ulica Andrije Hebranga 32, 10000 Zagreb		
razina projekta:		
LUKA NAUTIČKOG TURIZMA PORTO BAROŠ IDEJNO RJEŠENJE		
naziv nacрта:		broj projekta:
PREGLEDNA SITUACIJA		21-104/IR
		datum:
		ožujak 2022.
		mjerilo:
		1:2500
		list:
		1



# LEGENDA:

## A GRAĐEVINE LUČKE NADGRADNJE:

- A1, A1a, A2 - CENTRALNA ZGRADA MARINE
- A3 - ZGRADA GARAŽE
- A4 - NOVA ZGRADA SA SADRŽAJIMA MARINE I OSTALIM SADRŽAJIMA
- A5a - JEDRILIČARSKI KLUB
- A5b - SANITARJE
- A5c - ČARTER SPREMIŠTA
- A6 - NOVA ZGRADA BENZINSKE CRPKE
- TS - TRAFOSTANICA

## B GRAĐEVINE LUČKE PODGRADNJE:

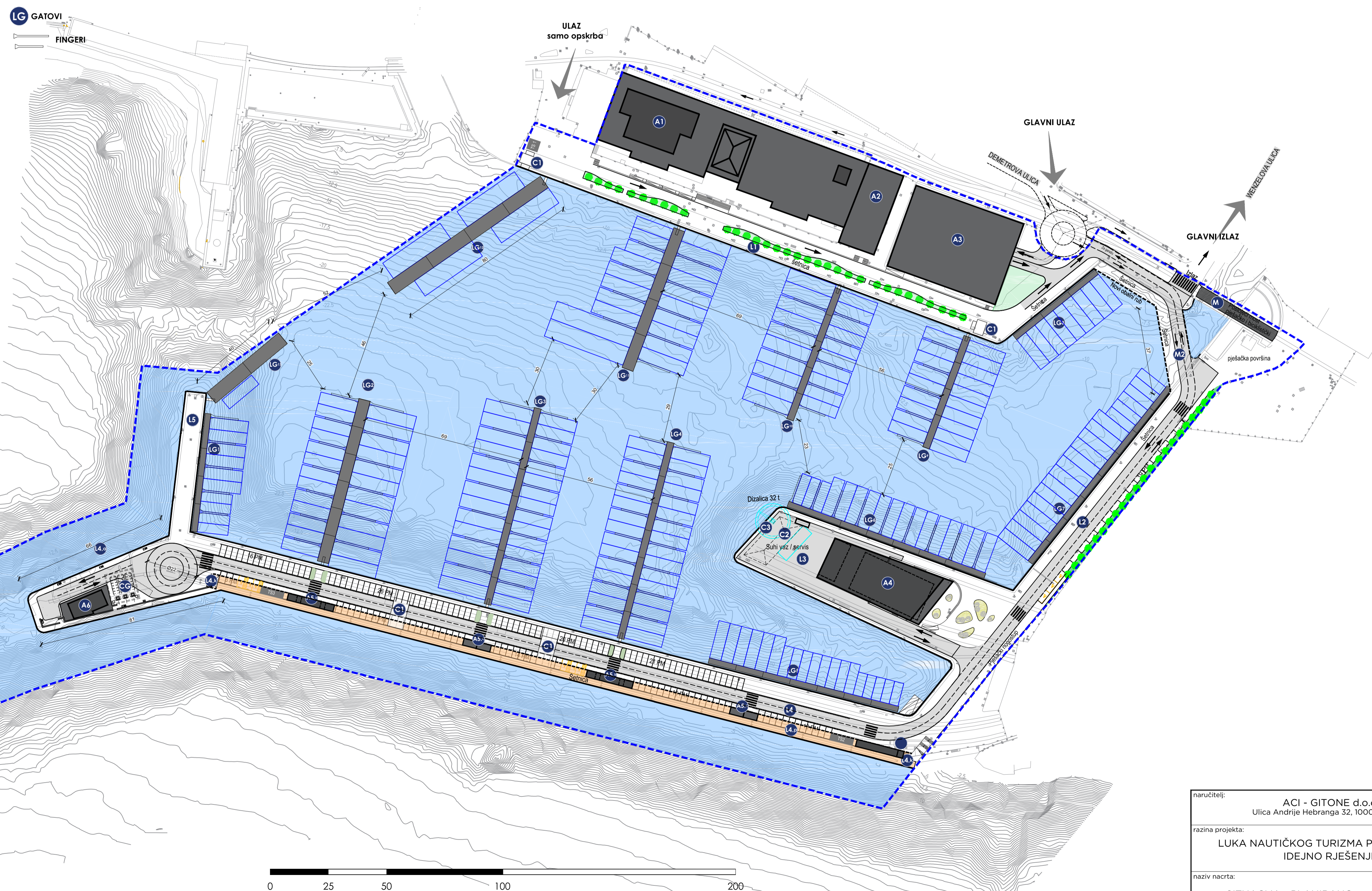
- L1 - SENJSKO PRISTANIŠTE
- L2 - VINODOLSKO PRISTANIŠTE
- L3 - RUŽIČEV GAT
- L4 - SUŠAČKI LUKOBRAN:
  - L4.a - DOGRADNJA (PRODUŽENJE) LUKOBRANA
  - L4.p - PJEŠAČKA KOMUNIKACIJA NA KRUNI ZIDA - **ŠETNICA**
  - L4.k - DOGRADNJA VERTIKALNE KOMUNIKACIJE (DIZALO, STUBIŠTE)
- L5 - GAT SUŠAČKOG LUKOBRANA
- L6 - NOVA OBALA
- M - POSTOJEĆI STARI MOST
- M2 - NOVI PJEŠAČKI I CESTOVNI MOST
- CG - CRPKA ZA OPSKRBU PLOVILA GORIVOM

## C LUČKA OPREMA:

- C1 - STARE DIZALICE - SANACIJA (Položaj dizalica dan je načelno)
  - C2 - PRALIŠTE ZA BRODOVE
  - C3 - NOVA STUPNA KONZOLNA DIZALICA
- PARKIRNA MJESTA  
 UKUPNO PM (bez garaže) = 171 PM  
 Vinodolsko pristanište 19 PM, Lukobran 152 PM

--- GRANICA KONCESIJE

BROJ I STRUKTURA VEZOVA			RASPORED VEZOVA:	
dužina plovila	veličina veza	broj vezova	SJEVER UKUPNO:	
30 m	30/36x8,0	6 VEZOVA	6 x 30 m	
19 m	20,9x5,7	51 VEZOVA	25 x 19 m	
15 m	16,5x5,0	143 VEZOVA	41 x 15 m	
12 m	13,2x4,2	21 VEZOVA	JUG UKUPNO:	26 x 19 m
10 m	11 x 4	5 VEZOVA	74 x 15 m	12 x 12 m
			5 x 10 m	
			ISTOK UKUPNO:	27 x 15 m
			10 x 12 m	
			Σ = 226 PLOVILA L = 3.593 m Lprosj. = 15,90 m	



naručitelj:	ACI - GITONE d.o.o. Ulica Andrije Hebranga 32, 10000 Zagreb		
razina projekta:	LUKA NAUČIKOG TURIZMA PORTO BAROŠ IDEJNO RJEŠENJE		
naziv nacrt:	SITUACIJA - PLANIRANO	broj projekta: 21-104/IR	datum: listopad 2022.
		mjerilo: 1:1000	list: 3