

RIJEČKA ZAobilaznica
DIONICA SV. KUZAM-KRIŽIŠĆE

IZVJEŠTAJ O PROCJENI UTJECAJA NA OKOLIŠ

SADRŽAJ I OPSEG IZVJEŠTAJA

ZAGREB, OŽUJAK 2004.

1. UVOD

Zaobilaznica Rijeke na potezu Matulji-Diračje-Škurinje-Orehovica-Križišće je dio cestovnog pravca E-65 Trst-Rijeka-Split koja je prostorno definirana od Rupe do Žute Lokve.

Do danas je izgrađen dio od Matulja do Orehovice u dužini $L=13,5$ km kao brza cesta koja ima sve prijelaze u dva nivoa. U tijeku su radovi na dijelu od Orehovice do Sv. Kuzma u dužini $L=6,3$ km te izrada projektne dokumentacije i ishođenje građevne dozvole na dijelu od Sv. Kuzma do Križišća.

Trasa dionice od Sv. Kuzma do Križišća je dužine $L=8,04$ km, spojna cesta od čvorišta Križišće do spoja na D-102 je dužine $L=1,02$ km a spojna cesta od čvorišta Hreljin do spoja D-501 je dužine $L=1,20$ km. Dionica se nalazi na područjima grada Bakra i grada Kraljevice te na ovom dijelu zamjenjuje Jadransku turističku cestu (JTC) kroz Bakarski zaljev i Kostrenu te većim dijelom zaobilazi urbana područja istočnog dijela grada Rijeke.

Ovom dionicom povezuju se i turistička područja otoka Krka preko spojne ceste D-102 kao i priobalna naselja na autocestu prema Zagrebu spojem na D-501.

Riječka zaobilaznica sa svojim odvojcima u smjeru Trsta, Ljubljane, Zagreba i Splita predstavlja magistralni cestovni pravac šireg međunarodnog značaja i čini dio trans-europske cestovne mreže.

2. PROJEKT

2.1 Opis Projekta

Projekt uključuje izgradnju dionice Riječke zaobilaznice dužine 10,62 km između Svetog Kuzma (Vitoševo) i Križišća. Projektom će se dovršiti istočna zaobilaznica Rijeke čime će se osloboditi promet u jako zagušenom središtu grada.

Zaobilaznica će se izgraditi kao brza cesta koja na ovoj dionici uključuje pet vijadukata (ukupne dužine 2,47 km) i tri tunela (kombinirane dužine 1,33 km). Također će se odvijati i radovi na spoju sa čvorom Hreljin. Oko 45% ove dionice brze ceste izgradit će se na vijaduktima ili u tunelima. Na ravnim dionicama koridor je širine 100 m s proširenjima u područjima čvora.

Hrvatske ceste (HC) podnijele su zahtjev Europskoj banci za obnovu i razvoj (EBRD ili Banka) za sudjelovanje u financiranju izgradnje Projekta. Svjetska banka osigurava financiranje ostalih dionica zaobilaznice između Orehovice i Svetog Kuzma i lučke priključne ceste D 404.

2.2 Pozadina Projekta

Koridor (rezervirano područje) za zaobilaznicu koja se prostire uz pravac Matulji – Diračje – Škurinje – Orehovica – Sv. Kuzam – Križišće uključen je u Prostorni plan grada Rijeke već 1974. godine.

Od 1974. donesen je niz dokumenata i planova s navedenim koridorom kao optimalnim rješenjem za izgradnju magistralne međunarodne trase autoceste A6 (E-65, E-63, E-71) Budimpešta – Zagreb – Rijeka i D-8 (M2) (E-65, E-751, E-80) Trst – Rijeka – Split – Dubrovnik – Skopje.

Studija procjene utjecaja na okoliš (Studija) za dionicu zaobilaznice između Orehovice i Križišća (*Orehovica – Sv. Kuzam – Križišće, s vezom na Krčki most, kopno – Otok Krk*) dužine izrađena je 1986. godine. Provedeno je vrednovanje Studije i njeno prihvaćanje. U to vrijeme, prema zakonu nije postojala obveza javne rasprave. Očekivana izgradnja dionica Orehovica – Križišće bila je u vremenu od 1990. do 1995. godine.

2.3 Stanje Projekta

Sadašnja faza projekta rezultat je dugotrajnog procesa formalnih postupaka za lokaciju zaobilaznice / autoceste. Odluke o lokaciji koridora za dionicu zaobilaznice Sv. Kuzam - Križišće donesene su 80-tih godina. Trasa je provjeravana i utvrđena i u prostorno planskoj dokumentaciji koja je izrađivana i usvojena za ovo područje. Izrađeni su i usvojeni Prostorni plan Primorsko goranske županije, te Prostorni plan grada Bakra i Prostorni plan grada Kraljevice. Tako je donesena konačna odluka o trasi koridora autoceste koja je postala i pravno važeća. Zahtjevi prema hrvatskim zakonima su ispunjeni i pribavljena su odobrenja za Projekt.

Nakon usvajanja Studije utjecaja na okoliš, te temeljem usvojenih prostornih planova izrađena je projektna dokumentacija (Idejni projekti) koja je bila podloga za ishođenje lokacijske dozvole.

Lokacijske dozvola za dionicu Sv. Kuzam – Križišće, uključivo i spojnu cestu od čvora Križišće do državne ceste D 102 Kraljevica (D8) – Krk – Baška ishođena je krajem 2002. godine.

Sukladno uvjetima utvrđenih lokacijskom dozvolom u tijeku je izrada je Glavni projekt koji neophodan za podnošenje zahtjeva za građevinsku dozvolu.

3. PRAVNI OKVIR

Osnovni relevantni/važeći zakoni:

Zakon o prostornom uređenju

Zakon o zaštiti okoliša

Zakon o zaštiti prirode

Zakon o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara

Zakon o građenju

te potrebne dozvole:
Lokacijska dozvola
Građevinska dozvola

4. SAŽETAK STUDIJE IZ 1986. GODINE

Studiju iz 1986. godine o zaobilaznici između Orehovice i Križišća izradio je interdisciplinarni stručni tim specijaliziran za regionalno planiranje, razvoj prometa, ekologiju, projektiranje, hidrologiju-geologiju, zaštitu prirode, itd. Studija je podijeljena u 10 osnovnih poglavlja i različita pod-poglavlja čiji je opseg sažeto izložen u nastavku.

Poglavlje 1 – Nalazi i zaključci

Sadrži sažeti prikaz ključnih nalaza Studije s obzirom na razne razvojne, tehničke i analitičke pokazatelje svakog pojedinog stručnog područja kao i mjere ublažavanja utjecaja, te zaključke čije je svrha smanjenje štetnih utjecaja zaobilaznice na čovjekov i prirodni okoliš.

Poglavlje 2 – Razlozi izrade Studije

Cilj Studije je definiranje osnovnih parametara za korištenje zemljišta u području planiranog koridora i njegove neposredne blizine kao i pronalaženje tehničkih i tehnoloških rješenja koja bi umanjila štetne utjecaje na čovjekov i prirodni okoliš.

Poglavlje 3 – Opis funkcije zaobilaznice u mreži magistralnih, regionalnih i lokalnih cesta

Ukratko se govori o važnosti i funkciji zaobilaznice. Zaobilaznica se nalazi na dva najvažnija cestovna pravca: Letenje – Zagreb – Rijeka – Trst i Kopar – Pula – Rijeka – Split – Dubrovnik. Ove ceste nalaze se na trasama međunarodnih autocesta i čine dio trans-europske cestovne mreže. Zaobilaznicom se također dovršava uključenje regionalne i lokalne cestovne mreže.

Poglavlje 4 – Prostorne i tehničke karakteristike trase u širem i užem prostoru za dionicu Orehovica - Križišće

Opisuju se građevinske i tehničke osobine trase u širem i užem prostoru kao i regionalni odnosi unutar koridora i oko koridora. Posebno se analizira šire područje trase kao i stav prema prirodnim i stvorenim vrijednostima u skladu s važećim planovima o korištenju zemljišta. Glavne osobine su sljedeće:

- Širi i uži prostor trase ove Dionice prelazi preko strmih padina Draške doline gdje će biti potrebno izvesti znatna zadiranja u teren, izgraditi velike potporne zidove i intervenirati u osjetljivi prirodni pejzaž.
- Unutar koridora od 100 m ne postoje nikakve stambene zgrade. Sukob zaobilaznice sa stambenim objektima u selu Vitoševo (Sv. Kuzam) riješen je usmjeravanjem trase kroz tunel koji prolazi ispod sela i ispod postojećeg i planiranog željezničkog pravca.

- Od čvora Sv. Kuzam do Križišća trasa se nalazi unutar vrlo nepovoljnih topografskih uvjeta. Zbog činjenice da će buduće ranžirno čvorište zauzimati odgovarajući teren na platou Krasnik, trasa se usmjerava preko strmih padina ili kroz tunel ispod planina Rebar i Crni vrh.
- Zbog osobina terena projektna brzina autoceste iznosi $V_r = 90$ km/h za što su pripremljeni tehnički elementi trase.
- Također je projektiran među-regionalni čvor Križišće preko kojeg magistralna cesta Kopno Otok Krk skreće s Jadranske autoceste.
- Regionalna cesta Čavle – Sv. Kuzam – Bakar priključuje se na zaobilaznicu preko čvora Sv. Kuzam, dok će se sela Krasica, Hreljin i Praputnjak povezati s autocestom preko čvora Meja.
- Sve lokalne i pješačke ceste i putovi riješit će se stepenasto odvojenim konstrukcijama u skladu s Uvjetima uređenja zemljišta ili prema važećim Planovima korištenja zemljišta.
- Budući je autocesta udaljena od lokalnih sela i ide preko teško pristupnog terena, lokalna skretanja prometa često nisu potrebna.

Poglavlje 5 – Pokazatelji korištenja i namjene prostora

Daje se uvid u Planove korištenja zemljišta. Nakon javne debate, u odgovarajućim je planovima prihvaćena trasa i koridor navedenog prometnog puta. Osnovni dokumenti o korištenju zemljišta uključuju Prostorni plan Općine Rijeka, Prostorni plan Zajednice općina Rijeke i Prostorni plan Republike Hrvatske.

Funkcija Riječke zaobilaznice predstavlja djelotvorno povezivanje složenog gospodarskog sustava riječkog područja i njegovo povezivanje sa svijetom naročito kroz među-regionalne cestovne pravce prema Trstu, Puli, Ljubljani, Zagrebu i Splitu. Odabrana trasa smještena je na niskim visinskim kotama i u blizini gradskih naselja sa ciljem postignuća

- najkraćih mogućih veza s lučkim terminalima i industrijskim zonama za ciljani promet;
 - rješavanja lokalnog prometa putem čvorova koji povezuju šira gravitacijska područja i njihovo međusobno povezivanje, naročito u istočno-zapadnom smjeru.
- U Prometnoj studiji Rijeke, Opatije i Crikvenice detaljno se analiziraju prometne prognoze i one čine osnovu za projektiranje zaobilaznice kao i mreže koja povezuje zaobilaznicu s gradskim cestama.

Poglavlje 6 – Procjena utjecaja na okoliš

Onečišćenje zraka

Onečišćivači zraka iz cestovnog prometa uključuju ugljični monoksid (CO), ugljikovodik (CnHn), okside dušika (NO_x), spojeve olova (Pb), čestice i sumporni dioksid (SO₂). Analizirani su čimbenici koji utječu na onečišćenje zraka kao što je kretanje automobila, zastoji u prometu, način vožnje, regulacija prometa, sastav vozila, itd.

Godine 1986. stanje onečišćenja zraka prouzročenog vozilima u gradu Rijeci nije bilo zadovoljavajuće i prekoračene su granične vrijednosti naročito u središtu grada gdje su ulice prenatrpane automobilima i kamionima. Desetgodišnje mjesečne

koncentracije SO₂ u ulici Fiore la Guardia iznosile su do 109 g/m³ što je blizu graničnih vrijednosti GVTd = 110 g/m³.

Budući će se kod izgradnje zaobilaznice poštivati visoki prometni standardi prema kojima se predviđa brzina ne manja od 40 km/h i budući će zaobilaznica preuzeti većinu gradskog prometa, očekuje se poboljšanje u općem stanju onečišćenja zraka.

Mogući utjecaji vjetra, magle, leda i temperaturnog režima

Prema podacima iz desetogodišnjeg razdoblja, u području pušu jaki vjetrovi. Vjetrovi brzine veće od 11 m/s pušu u prosjeku 148 dana u godini, a također su česti i vjetrovi veće snage. Analiza pokazuje da bi trebalo poduzeti mjere za smanjenje jakih udara vjetra i to naročito na visokim konstrukcijama koje bi se uglavnom trebale izbjegavati.

Utjecaj magle nije značajan u području zaobilaznice.

Pojava leda na visinama ispod 1.000 m vrlo je rijetka, svakih 4-5 godina.

Buka

Opći napredak u izvedbi vozila ima za posljedicu manju buku vozila. Isto tako, postoje projektna rješenja koja se ugrađuju na ceste sa ciljem smanjenja štetnog utjecaja buke na okoliš.

Provedba regionalnih planskih kriterija o zabrani izgradnje stambenih i poslovnih objekata unutar koridora zaobilaznice smatra se djelotvornim činom u sprječavanju utjecaja buke od prometa.

Stambena naselja smještena u neposrednoj blizini autoceste potrebno je zaštititi posebnim tehničkim napravama koje se ugrađuju direktno na konstrukcije ili stvaranjem akustičnih barijera uz autocestu. Kod projektiranja pojedine makro sekcije potrebno je navesti odgovarajuća rješenja.

Sigurnost prometa

Iznosi se opće mišljenje da česti zastoji u prometu na području grada Rijeke dovode do ozbiljni i čestih prometnih nesreća. Očito je da je sigurnost ljudi u prometu prilično niska. U tom smislu izgradnja zaobilaznice poboljšat će kapacitet gradske cestovne mreže kao i njenu sigurnost. Transitna vozila iz ciljanog prometa skretat će se na zaobilaznicu, a donošenjem raznih mjera o prometnim propisima skretanje će biti obvezno radi povećanja sigurnosne razine.

Podzemne vode

Zaobilaznica će se graditi metodom usjeka i nasipa čime će se poremetiti prirodni tokovi vode i njihovi smjerovi će se skrenuti od slivnog bazena. Prometnica kao građevinski objekt prolazi kroz četiri zone sanitarne zaštite gdje je potrebno provesti propisane zaštitne mjere za navedene zone i smanjenje utjecaja na okoliš u skladu s Propisima o zonama sanitarne zaštite izvorskih voda na području općine Rijeka.

Postojeća infrastruktura

Postojeća infrastruktura (voda, plin, kanalizacija, električne instalacije, telefonske instalacije) nalazi se na putu projektirane mreže za odvodnjavanje prometnica što treba uzeti u obzir kod izrade tehničkih dokumenata.

Mogući utjecaji na okolnu vegetaciju i životinjski svijet

Daje se detaljan prikaz vegetacije i životinjskog svijeta, njihova struktura i značenje kao i posljedice prijelaza s prirodnog okruženja na umjetno stvoreno okruženje i pejzaž.

U relativno uskom području od Križišća do Matulja i prema Rupi, prostire se vrlo zanimljiv segment dinarskog krša sa svojom tipičnom vegetacijom.

Litografska struktura uključuje vapnenačke i dolomitne stijene s njihovim specifičnim oblicima kao što su kraške doline, ponori, vapnenačke pukotine, stjenoviti teren, špilje, vrtače i slične pojave.

Lokalna kontinentalna varijanta mediteranske klime obiluje posebnom vegetacijom i životinjskim svijetom što je detaljno analizirano uz moguće promjene koje mogu nastati nakon izgradnje trase. Što se ljudi tiče, šume istočno i zapadno od Rječine imaju izuzetnu vrijednost (kao stabilizatori tla, filtri za zrak, regulatori vlažnosti i temperature, akumulatori vode u tlu, proizvođači kisika, kao zaštita od vjetrova i snijega, itd.). Osim toga, šume sa svojom estetskom osobinom čine turistička područja, a u slučaju rata mogu poslužiti u obrambene svrhe.

Izgradnjom autoceste stvorit će se granična crta između grada i njegove okolice što će stvoriti posebne komunikacijske uvijete. Bit će potrebno izvršiti značajne intervencije u režimu prometa, gradskoj komunalnoj mreži, i drugim elementima gradske strukture.

Na dionici Draga – Krasica u blizini gradskih naselja, procesi poremećenog prirodnog okruženja zahtijevat će opsežne aktivnosti sa svrhom ublažavanja novonastale situacije. Tijekom procesa projektiranja, morat će se predvidjeti i izraditi čitav niz zaštitnih mjera, kao što su sanitarne, komunalne i hortikulture.

Mjere za ublažavanje posljedica treba pojačati umetanjem što je moguće više biomase u gradu i njegovoj okolini da bi se ublažio štetan utjecaj izgradnje linearne konstrukcije unutar samog gradskog tkiva.

Geologija, hidrogeologija i seizmologija

Geološke osobine terena kojim prolazi autocesta reflektiraju se u sastavu tla koje je uglavnom stabilno, sastavljeno od vapnenačkih sitno-zrnatih klastičnih stijena (fliš je uglavnom pješčenjak). Stabilnost prirodnog tla umanjit će negativni utjecaj kosih nasipa i usjeka.

Studija o hidrologiji i Pravilnik o utvrđivanju i održavanju sanitarnih zaštitnih zona čine osnovu za rješavanje problema zaštite gradskog vodnog bazena i vodoopskrbnih objekata.

Odlukom kojom se određuje stvaranje i održavanje sanitarnih zaštitnih zona i donošenje zaštitnih mjera koje se odnose na područja s izvorima pitke vode, definiraju se vodni režimi i zaštita od onečišćenja. Opisane su osobine hidrogeološkog terena za svaku dionicu.

U skladu s «Seizmičkom mikrorajonizacijom Rijeke » Geološki institut Zagreb izdao je 1974. godine kratki pregled osobina i primjenjivosti seizmologije za svaku pojedinu dionicu.

Promjene u komunalnoj infrastrukturi

Trasa autoceste siječe čitav niz postojećih komunikacija i komunalnih vodova (komunalna infrastruktura) kao što su vodovodne cijevi, kanalizacija, plinovodi, električne instalacije i telefonski vodovi kroz cijelo područje grada. Postojeća infrastruktura morat će se zamijeniti na svim lokacijama gdje se poklapa s novom i postaviti će se nove instalacije u posebne propuste ako se odmah stavljaju u rad. Ako ne, ostavit će se prostor za buduću izgradnju.

5. MOGUĆI UTJECAJI NA OKOLIŠ I PREDLOŽENE MJERE ZA UBLAŽAVANJE UTJECAJA

Zaključci Studije o procjeni utjecaja na okoliš čine osnovu za donošenje uvjeta uređenja zemljišta. Njima se također donose odredbe o ublažavanju mjera s namjerom sprječavanja ili smanjenja štetnih utjecaja izgradnje i korištenja zaobilaznice na čovjekov i prirodni okoliš. Donesene su posebne mjere za zaštitu vodnih područja i izvora, ublažavanje buke, te za uređenje i osiguranje bočnih putnih površina i pejzaža. Glavni zaključci su sljedeći:

1. Izgradnja autoceste je vrlo složeni regionalni i inženjerski projekt koji ima glavni utjecaj na okoliš. Takav će se utjecaj uglavnom ogledati u selima na lokacijama prijelaza autoceste, u prometu i modelima infrastrukturnih sustava, u promjeni razine onečišćenja zraka, buci, vegetaciji i životinjskom svijetu, osobinama okoliša, kao i izgledu pejzaža.
2. S obzirom na promjene prometnog režima i komunikacijskih sustava, izgradnja zaobilaznice i njeno otvaranje za promet u velikoj će mjeri poboljšati standarde cijelog prometnog sustava preusmjeravanjem teškog tranzitnog prometa oko grada Rijeke i njegove ulične mreže. Tranzitni promet usmjeren na zaobilaznicu minimalno će opteretiti gradsku cestovnu mrežu budući će stizati do ciljanih gradskih zona najkraćim mogućim putovima.
3. Oprema na autocestama koja će biti visokog standarda i centralno automatsko reguliranje prometa s video nadzorom omogućit će velike brzine od 70-100 km/h što će znatno smanjiti troškove prijevoza i donijeti uštede u vremenu putovanja.

4. Svi prijelazi unutar cestovne mreže i komunalne infrastrukture i sva projektna rješenja za čvorove i pješačke i vozne ceste bit će usklađen s urbanističkim planovima. Postojeća komunalna infrastruktura kao i ona koja se predviđa preko zaobilazne trase bit će stavljena u funkciju ili će se odrediti neka druga tehnička rješenja za njeno neometano izvođenje.
5. Zaštita vodnih bazena i izvora pitke vode u I i II vodozaštitnoj zoni mora se provesti izvedbom nepropusnih kanalizacijskih sustava uz trasu i putem separatora za ulje i masnoće odvodit će se izravno u gradsku kanalizaciju. U II i IV zaštitnoj zoni, te će se vode od separatora kroz upojne bunare ispuštat u zemlju.
6. Utjecaj buke na stanovništvo u postojećim stambenim objektima mora se riješiti tijekom izrade tehničke dokumentacije. Morat će se primijeniti tehnička rješenja i ugraditi sve raspoložive zaštitne prepreke za buku bilo na izvoru buke ili na odgovarajućoj konstrukciji. Unutar koridora trase neće se dozvoliti nikakva gradnja stambenih objekata.
7. Što se tiče izgradnje objekata unutar koridora, na snagu će se staviti odredbe o planu korištenja zemljišta općine Rijeka.
8. Uređenje zemljišta, ozelenjivanje i saniranje okoline buduće autoceste čini obvezu čiji je cilj saniranje poremećenih uvjeta. Izvodit će se kroz izgradnju i inženjerske radove (gruba obnova) i kroz mjere pošumljavanja – zasađivanja uključujući hortikulture radove (meka obnova). Prostor autoceste mora se maksimalno očistiti od postojećih predmeta (grmlja, smeća, šikare, ostataka baraka, itd.) i moraju se poduzeti radnje za obnovu vegetacije na najbolji mogući način. To će se postići samo stalnim održavanjem objekata koji su smješteni na opisanom prostoru.
9. Kod izrade urbanističkih planova za šire područje zaobilaznice, poštovat će se zakonske mjere i odredbe navedene u planu za korištenje zemljišta, dok se urbani objekti u okolini zaobilaznice moraju stalno usklađivati. Kao posljedica toga, planirani koridor od 200 m mora se suziti na zakonski definirane udaljenosti. Funkcionalni objekti unutar koridora smjestit će se strogo u skladu s raznim zahtjevima autoceste.
10. Općinska tijela koja će biti uključena u izgradnju autoceste nadzirat će provedbu zahtjeva navedenih u ovoj studiji. Taj će nadzor prije svega uključivati izradu urbanističkih planova, definiranje uvjeta korištenja zemljišta i izdavanje građevinskih dozvola za objekte i konstrukcije smještene uz zaobilaznicu.

6. PRAĆENJE STANJA OKOLIŠA

Izradit će se program praćenja stanja okoliša koji će minimalno sadržavati sljedeće:

- periodična mjerenja buke u blizini gradilišta kao i u svakom nastanjenom području za vrijeme korištenja,

- sistematska mjerenja odabranih prometnih onečišćivača za vrijeme korištenja,
- periodično praćenje kvalitete tla i površine, te podzemnih voda za vrijeme izgradnje autoceste i korištenja,
- periodično praćenje promjena u lokalnim eko-sustavima.

7. IZVJEŠTAJ O PROCJENI UTJECAJA NA OKOLIŠ

7.1. Ciljevi

Glavni cilj izrade ovog izvještaja je provjera učinaka realizacije ovog Projekta, provjera do sada izrađene dokumentacije i njene usklađenosti sa zahtjevima zaštite okoliša, odnosno njene prihvatljivosti u odnosu na zaštitu okoliša. Završnim izvještajem, izrađenim prema sadržaju koji je usklađen sa zahtjevima hrvatskog zakonodavstva i EU/EBRD u pogledu zaštite okoliša, bit će potvrđena i ako je potrebno dopunjena postojeća SUO. To se prvenstveno odnosi na određivanje stanja okoliša i društvenim stanjem na području same zaobilaznice i u njenoj neposrednoj blizini, mogućih negativnih utjecaja na okoliš, mjera za njihovo smanjenje i praćenje stanja okoliša, kao i za upoznavanjem javnosti s Projektom.

7.2. Opseg

U Izvještaju će se analizirati Studija iz 1986. godine kao i sve ostale raspoložive informacije o okolišu i prostornom planiranju koje su važne za Projekt. Izvršit će se verifikacija i ako bude potrebno ažuriranje opisa postojećeg okoliša (osnovno) u skladu s trenutnim stanjem područja na koja bi Projekt mogao imati utjecaj.

Izvještajem će se osigurati informacije o mogućim promjenama i utjecajima u okolišu, kulturnim objektima, društveno-ekonomske promjene i utjecaji, promjene i utjecaji u korištenju zemljišta, naseljima i prometa (kako pozitivne tako i negativne) koje su posljedica realizacije Projekta pri čemu će se posebna pažnja posvetiti izgradnji tunela i vijadukata. Razradit će se pitanja koja možda nisu bila na odgovarajući način obrađena u Studiji iz 1986. kao što je onečišćenje i uništavanje tla, oduzimanje zemljišta, flora i fauna, mikro klima, narušavanje vizualnog izgleda, potrošnja energije i resursa, prometne nezgode i društveno-ekonomski utjecaji.

Izvršit će se provjera utvrđenih mjera za ublažavanje negativnih utjecaja na okoliš i planova za djelovanje u nepredviđenim situacijama i kada je to potrebno, odredit će se daljnje mjere ublažavanja utjecaja kako bi Projekt zadovoljio standarde Hrvatske i Europske unije o zaštiti okoliša.

7.3. Prijedlog sadržaja

U Prilogu 1 daje se prijedlog sadržaja Izvještaja o procjeni utjecaja na okoliš.

8. IZVJEŠTAVANJE I UPOZNAVANJE JAVNOSTI

Prema postojećim zakonima i propisima, međunarodnim konvencijama i dobroj praksi, javnost ima pravo da bude ispravno i pravovremeno obaviještena o vrsti projekta koji može imati za posljedicu utjecaj na okoliš. Banka obraća posebnu pažnju izvještavanju javnosti o Projektu i smatra da je sadržajno upoznavanje javnosti način za poboljšanje kvalitete Projekta.

Predstavnici državnih i samoupravnih tijela, lokalno stanovništvo i osobe na koje bi Projekt mogao utjecati, ekološke i nevladine organizacije kao i akademska i naučna tijela pozivaju se da sudjeluju na skupu čija je svrha upoznavanje javnosti i utvrđivanje sadržaja i svrhe izrade Izvještaja o procjeni utjecaja na okoliš.

Pojedinosti o uključivanju javnosti mogu se naći u Planu o izvještavanju i upoznavanju javnosti.

PRILOZI

Prilog 1 Izvještaj o procjeni utjecaja na okoliš, Prijedlog sadržaja

Izvještaj o procjeni utjecaja na okoliš

Prijedlog sadržaja

Sažetak

1.0 Operativni dio

- 1.1 Svrha i potreba
- 1.2 Pravni i institucijski okvir
- 1.3 Povijest radnji uključujući razmatrana alternativna rješenja

2.0 Opis Projekta

3.0 Opis postojećeg okoliša

- 3.1 Klimatski uvjeti
- 3.2 Geomorfologija i geologija
- 3.3 Kvaliteta površinskih i podzemnih voda
- 3.4 Pejzaž
- 3.5 Ekologija i resursi živog svijeta
- 3.6 Kvaliteta zraka
- 3.7 Buka
- 3.8 Tlo
- 3.9 Društveno-ekonomska i kulturna pitanja
- 3.10 Korištenja zemljišta i naselja

4.0 Opis i procjena značajnih utjecaja na okoliš predloženih radnji na lokalnoj, regionalnoj i globalnoj razini

- 4.1 Utjecaji tijekom izgradnje
- 4.2 Utjecaji tijekom korištenja
- 4.3 Utvrđivanje glavnih nesigurnih/promjenjivih podataka i praznina u podacima
- 4.4 Usporedba utjecaja prema alternativama uključujući alternativu da se ne radi ništa

5.0 Opis mjera za ublažavanje utjecaja i/ili mjera za veću korist od okoliša

6.0 Ukratko o planu praćenja okoliša

- 6.1 Praćenje za vrijeme izgradnje
- 6.2 Praćenje za vrijeme korištenja