



REPUBLIKA HRVATSKA

MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA I PRIRODE

10000 Zagreb, Radnička cesta 80
Tel: 01/ 3717 111 fax: 01/ 3717 149

KLASA: UP/I 351-03/14-02/59

URBROJ: 517-06-2-1-1-15-19

Zagreb, 16. ožujka 2015.

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode na temelju članka 84. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13 i 153/13), odredbe točke 12. *Željezničke pruge od značaja za međunarodni promet s pripadajućim građevinama i uređajima* Priloga I. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, brojevi 64/08 i 67/09), a u vezi s člankom 33. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14), povodom zahtjeva nositelja zahvata HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, Zagreb, radi procjene utjecaja na okoliš modernizacije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge M201 na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica, donosi

RJEŠENJE

- I. Namjeravani zahvat, modernizacija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge M201 na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica, nositelja zahvata HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, Zagreb, a temeljem Studije o utjecaju na okoliš koju je izradio ovlaštenik Dvokut ECRO d.o.o. Zagreb, prihvatljiv je za okoliš i ekološku mrežu uz primjenu mjera zaštite okoliša i mjera ublažavanja utjecaja na ciljeve očuvanja ekološke mreže (A) te uz program praćenja stanja okoliša i ekološke mreže (B) kako slijedi:

A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA I MJERE UBLAŽAVANJA UTJECAJA NA CILJEVE OČUVANJA EKOLOŠKE MREŽE

Mjere zaštite tijekom pripreme, izgradnje i korištenja

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 iz ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša – izradu studija o utjecaju zahvata na okoliš.

SASTAVNICE OKOLIŠA

Zrak

2. Za vrijeme sušnih dana polijevati vodom transportne površine koje nisu asfaltirane.

3. Rasuti teret prevoziti u za to primjerenim vozilima, te ga vlažiti ili prekrivati osobito za vrijeme vjetrovitih dana.

Tlo

4. Planirati lokacije za privremeno skladištenje otpada odvojenog po vrstama i prema mogućnostima daljnjeg korištenja i/ili uporabe/zbrinjavanja.
5. Odrediti mjesta za parkiranje i okretanje građevinske mehanizacije u cilju smanjenja nepovoljnog utjecaja na okolno poljoprivredno zemljište. Spremnike goriva i maziva za potrebe građevinske mehanizacije smjestiti u vodonepropusne zaštitne bazene (tankvane).
6. Planirati mjesta za odlaganje tračnica, kamena, betonskih pragova, kao i ostalog materijala koji će se koristiti na predmetnoj trasi. Ocijeniti geotehnička svojstva tla na kojem se oblikuju privremena odlagališta. Voditi računa da taj prostor bude stabilan, da se uklapa u okolinu te da se odlaganjem ne uništi postojeća vegetacija, tj. da odlagalište bude smješteno na prirodno ogoljenom terenu. Nakon uklanjanja tog materijala, nužno je ta mjesta sanirati na način kao što su bila i prije početka radova.
7. Humusni sloj skinuti s trase pruge i odložiti na privremeno odlagalište te koristiti za biološku sanaciju i hortikulturno uređenje pokosa. Odlagalište u cijelosti sanirati nakon završetka radova.
8. Preostali materijal od iskopa odvesti s gradilišta na lokaciju/e određene u prethodnom dogovoru s predstavnicima nadležnih tijela.
9. Ograničiti kretanje teške mehanizacije prilikom izgradnje zahvata te koristiti postojeću mrežu putova.

Vode

10. Projektirati mostove i propuste na način da najniža kota donjeg dijela konstrukcije mosta bude na dovoljnoj visini u odnosu na velike vode.
11. U višim razinama razrade projektne dokumentacije napraviti detaljnija istraživanja podzemnih voda na mikrolokaciji usjeka Lepavina (od stacionaže km 496+000 do km 496+900 neposredno prije kolodvora Lepavina) radi utvrđivanja točne dubine podzemne vode uzduž lokacije usjeka, sa sezonskim varijacijama podzemne vode te propusnošću i izdašnošću vodonosnih slojeva, a sve prema vodopravnim uvjetima izdanim od nadležnog tijela.
12. U vodozaštitnim zonama „Trstenik“, „Ivanščak“ i „Lipovec“ i kod prijelaza preko značajnijih vodotokova (rijeka Drava, potok Gliboki) projektirati odvodnju oborinskih onečišćenih voda vodonepropusnim sustavom te iste preko separatora ulja i masti odvoditi u najbliži recipijent ili prema potrebi u zaštitnu građevinu.
13. Na dijelu trase gdje se izmješta pruga rekonstruirati postojeću kanalsku mrežu, s obzirom na planiranu odvodnju pruge otvorenim paralelnim zemljanim i betonskim kanalima.
14. Parkirališni prostor za smještaj vozila i građevinskih strojeva urediti izvan zona sanitarne zaštite. Ukoliko se prostor uređuje unutar zona sanitarne zaštite izgraditi ga na način da je podloga nepropusna, a oborinske onečišćene vode odvoditi preko separatora ulja i masti.
15. Na području gradilišta zabranjeno je skladištiti opasne tvari i materijale, ulja, gorivo, mazivo i sl.
16. Izraditi Operativni plan mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda, koji mora biti izrađen u skladu s odredbama Državnog plana mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda.
17. Rekonstrukcijom i izgradnjom pruge ne smije se umanjiti propusna moć korita vodotoka, niti uzrokovati erozija korita.
18. Zabranjuje se odlaganje građevnog i drugog materijala (zemlja, ostali otpad) u korito vodotoka i na njegove obale te oštećivanje korita vodotoka uslijed radova teške mehanizacije.
19. Za sprječavanje erozije obale rijeke Drave izgraditi zaštitne građevine 100 m uzvodno i nizvodno od mosta (primjerice od kamenja) ili nekog drugog prikladnog materijala.

20. Osigurati funkcioniranje postojeće odvodnje trupa pruge (nesmetan protok vode kanalima uzdužne odvodnje pruge, kanalima uzvodno i nizvodno od propusta u trupu željezničke pruge odnosno u koritu vodotokova) u svim fazama izgradnje i rekonstrukcije pruge. Kanale za oborinsku vodu redovito čistiti i kontrolirati tijekom rekonstrukcije, ali i tijekom korištenja pruge.
21. Uz radove na izgradnji propusta u trupu željezničke pruge predvidjeti i radove na uređenju pripadajuće kanalske mreže i ostalih objekata sustava odvodnje trupa željezničke pruge.
22. U zonama sanitarne zaštite izbjegavati upotrebu pesticida (herbicidi) i retardanata.
23. Radove na dijelovima zahvata koji mogu biti ugroženi pojavom visokih voda izvoditi u razdoblju niskog vodostaja.
24. Utvrditi mjere za reguliranje vodnog režima u slučaju pojave velikih voda tijekom izvođenja radova na pojedinim dionicama te obaviti pripreme kojim će se zaštititi dijelovi sustava i nebranjeni prostor u gradnji u slučaju nailaska vala velike vode.
25. Prije moguće pojave visokih voda svu opremu, građevinske strojeve i materijale ukloniti s pozicija ugroženih visokom vodom. Isto učiniti na svim mjestima gdje su mogući odroni i klizanje tla.
26. Održavati i redovito čistiti sve objekte namijenjene površinskoj odvodnji, osobito u zonama sanitarne zaštite.

Flora, fauna i ekološka mreža

27. Prijelaze za divlje životinje izgraditi na sljedećim lokacijama:

- u blizini naselja Vojakovački Kloštar
- u blizini naselja Carevdar
- u blizini naselja Sokolovac

28. Radove na uklanjanju šumske vegetacije između stacionaža 493+000 i 494+000 izvesti u razdoblju između 15. kolovoza i 1. veljače, izvan sezone gniježđenja šumskih vrsta ptica (leganj - *Caprimulgus europaeus*, crna roda - *Ciconia nigra*, crvenoglavi djetlić - *Dendrocopus medius*, sirijski djetlić - *Dendrocopus syriacus* i crna žuna - *Dryocopus martius*).
29. Radove na izgradnji novog i rušenju starog željezničkog mosta "Drava" obavezno izvoditi van reproduktivnog razdoblja životinjskih vrsta ciljeva očuvanja područja ekološke mreže HR1000014 i HR500014 - Gornji tok Drave (od Donje Dubrave do Terezinog polja), odnosno od rujna do sredine ožujka (vodomar - *Alcedo atthis*, mala prutka - *Actitis hypoleucos*, čaplja danguba - *Ardea purpurea*, roda - *Ciconia ciconia*, crna roda - *Ciconia nigra*, eja strnjarija - *Circus cyaneus*, mala bijela čaplja - *Egretta garzetta*, mali sokol - *Falco columbarius*, bjelovrata muharica - *Ficedula albicollis*, štekavac - *Haliaeetus albicilla*; modrovoljka - *Luscinia svecica*, gak - *Nycticorax nycticorax*, škanjac osaš - *Pernis apivorus*, mala čigra - *Sterna albifrons*, crvenokljuna čigra - *Sterna hirundo*, pjegava grmuša - *Sylvia nisoria*, patka lastarka - *Anas acuta*, patka kržulja - *Anas crecca*, divlja patka - *Anas platyrhynchos*, patka pupčanica - *Anas querquedula*, patka kreketaljka - *Anas strepera*, glavata patka - *Aythya ferina*, krunata patka - *Aythya fuligula*, patka batoglavica - *Bucephala clangula*, crvenokljuni labud - *Cygnus olor*, liska - *Fulica atra*, kokošica - *Gallinago gallinago*, vivak - *Vanellus vanellus*, bregunica - *Riparia riparia*, rogati regoč - *Ophiogomphus cecilia*, veliki tresetar - *Leucorrhinia pectoralis*, kiseličin vatreni plavac - *Lycaena dispar*, bolen - *Aspius aspius*, piškur - *Misgurnus fossilis*, prugasti balavac - *Gymnocephalus schraeter*, Balonijev balavac - *Gymnocephalus baloni*, veliki vretenac - *Zingel zingel*, mali vretenac - *Zingel streber*, barska kornjača - *Emys orbicularis*, veliki panonski vodenjak - *Triturus dobrogicus*, sabljarka - *Pelecus custratus*, istočna vodendjevojčica - *Coenargion ornatum*, zlatni vijun - *Sabanajewia balcanica*, bjeloperajna krkuš - *Romanogobio vladykovi*, gavčica - *Rhodeus amarus*, plotica - *Rutilus pigus*, mala svibanjska rđa - *Hypodryas maturna*).
30. Radove na izgradnji novog i rušenju starog željezničkog mosta "Drava" obavezno izvoditi za vrijeme najnižeg vodostaja rijeke Drave (prema podacima o vodostaju za posljednje tri godine to je razdoblje od listopada do veljače, no potrebno je uskladiti se prema trenutnom stanju), odnosno s obzirom na realnu visinu vodostaja u spomenutom razdoblju za godinu u kojoj će se izvoditi radovi.

31. Faze izgradnje mosta na Dravi, 1. priprema radne površine za postavljanje temelja, 2. izgradnja temelja i 3. izgradnja stupova i upornjaka izvesti jednokratno i u što kraćem roku (oko četiri mjeseca ovisno o vremenskim uvjetima), bez stanki između pojedinih faza. Ne ostavljati poluotoke u vodotoku tokom cijele godine, niti ih godinu za godinom nanovo graditi i uklanjati.
32. Faze rušenja starog mosta na Dravi, 2. uklanjanje drugog dijela konstrukcije između sjevernog stupa u koritu rijeke i privremenog potpornog stupa između južnog i sjevernog stupa i 3. uklanjanje trećeg dijela konstrukcije između privremenog potpornog stupa i južnog stupa mosta izvesti jednokratno i u što kraćem roku (oko 2,5 mjeseca ovisno o vremenskim uvjetima), bez stanki između pojedinih faza kako bi prepoznati negativni utjecaji privremenih poluotoka u riječnom toku bili što kraćeg trajanja. Ne ostavljati poluotoke u vodotoku tokom cijele godine, niti ih godinu za godinom nanovo graditi i uklanjati.
33. Očuvati prirodna obilježja postojećeg rukavca na lijevoj obali Drave koji se nalazi u neposrednoj blizini zahvata i ne provoditi regulacijske radove na spomenutom vodotoku.
34. Prilikom izgradnje privremenih poluotoka zabranjuje se nasipavanje materijala na mjestu ušća postojećeg rukavca u Dravu kako ne bi došlo do prekida migracijskih putova ciljnih vrsta ihtiofaune.
35. Dimenzije planirane obaloutvrde svesti na najmanju moguću mjeru koja je neophodna za osiguranje stabilnosti i zaštite mosta.
36. U slučaju uočene aktivnosti dabra (*Castor fiber*) ili pronalaska njegove nastambe, obustaviti radove u granicama od 200 m uzvodno i nizvodno te o tome obavijestiti nadležno tijelo za zaštitu prirode. U slučaju uočene aktivnosti vidre (*Lutra lutra*) ili pronalaska njene nastambe, obustaviti radove u granicama od 100 m uzvodno i nizvodno te o tome obavijestiti nadležno tijelo za zaštitu prirode. U blizini aktivne nastambe vidre nije dopuštena upotreba teške mehanizacije, a dopušteno je kretanje samo manjih skupina radnika.
37. Izbjegavati nepotrebnu sječu ili oštećivanje drveća i grmlja kao i odsijecanje grana i dijelova grana.
38. Sve radove izvoditi samo tijekom dnevnog razdoblja.
39. Nakon završetka radova, obavezno obaviti biološku sanaciju pokosa pružnih nasipa i izgrađenih obaloutvrda autohtonim vrstama koje će dodatno stabilizirati podlogu.
40. Obaloutvrdu izvesti na način da se ne narušavaju prirodne karakteristike rukavca na lijevoj obali Drave čije ušće se nalazi neposredno uz sjeverni upornjak novoga mosta.
41. Izgradnju pristupnih poluotoka izvoditi postupno kako bi se riblje vrste koje su ciljevi očuvanja ekološke mreže imale vremena skloniti. Ne polagati sav materijal odjednom, a gradnju izvoditi od obale prema matici.
42. Obavijestiti lovoovlaštenika o eventualnom stradavanju divljači te u dogovoru s njim poduzeti dodatne mjere zaštite (svjetlosni i akustički repelenti i sl.)

Kulturno-povijesna baština

43. Prilikom izgradnje za vrijeme obavljanja svih zemljanih radova i iskopa osigurati stalan arheološki nadzor.
44. Ukoliko se naiđe na arheološke nalaze prekinuti radove i o nalazu obavijestiti nadležno tijelo Ministarstva kulture, koje će procijeniti potrebu i opseg obavljanja sustavnih arheoloških istraživanja te zaštite nalaza i lokaliteta.

Naselja i stanovništvo

45. Tijekom izvođenja radova osigurati dovoljan broj funkcionalnih pješačkih prijelaza.
46. Redovito kontrolirati stanje prometnica koje se koriste za pristup gradilištu te po potrebi sanirati veća oštećenja radi sigurnosti ljudi i vozila.
47. Izraditi Projekt regulacije cestovnog prometa za vrijeme izvođenja radova.
48. Nakon završetka radova sve ceste i putove koji su se koristili za prilaz gradilištu dovesti u stanje što sličnije prvobitnom.

Krajobraz

49. Tijekom izrade glavnog i izvedbenog projekta izraditi projekt krajobraznog uređenja.

50. Projekt krajobraznog uređenja mora:

- za sadnju dati prednost autohtonim ili udomaćenim biljnim vrstama
- pratiti i u najvećoj mogućoj mjeri nadomjestiti raznolikost krajobraznih uzoraka područja koje će se izmijeniti
- sadnjom stablašica i visokog grmlja u najvećoj mogućoj mjeri ublažiti vizualnu istaknutost vijadukata i nadvožnjaka
- barijere za zaštitu od buke oblikovati u skladu s prirodnim i krajobraznim zakonitostima koristeći prirodne materijale i autohtone biljne vrste
- dijelove pruge koji su izmjешtanjem trase izgubili svoju funkciju sanirati na način da se uklope u postojeći krajobraz.

51. Prilikom izrade glavnog i izvedbenog projekta za proširenje kolodvora i izgradnju novih stajališta izraditi detaljni projekt krajobraznog uređenja krupnijeg mjerila (1:100 ili 1:200).

OPTEREĆENJA OKOLIŠA

Buka

52. Tijekom izvođenja građevinskih radova zaštitu od buke ostvariti kroz organizaciju gradilišta te korištenje malobučnih građevinskih strojeva i uređaja.

53. Građevinska područja naselja s postojećom ili planiranom stambenom gradnjom, unutar kojih se očekuju razine buke više od dopuštenih, zaštititi izgradnjom barijera za zaštitu od buke ili primjenom drugih mjera za zaštitu od buke.

Otpad

54. Otpad nastao tijekom radova demontaže (rabljeni kameni agregat) razvrstati u kategorije I, II i III prema njihovoj uporabljivosti, stanju i potencijalnoj mogućnosti da postanu opasni otpad. Kameni agregat svrstan u I i II kategoriju ponovno uporabiti za potrebe HŽ Infrastrukture d.o.o. (radovi na pružnom donjem ustroju željezničkih pruga te nasipavanje pristupnih putova), a ukoliko nije moguće ili ne postoji potreba za iskorištavanjem navedenoga materijala unutar HŽ Infrastrukture d.o.o., pripremiti za prodaju drugim pravnim i/ili fizičkim osobama. Za kameni agregat III kategorije, provesti fizikalno-kemijsku analizu kojom će se utvrditi svojstva i karakteristike otpada te ga zbrinuti putem ovlaštene osobe.

55. Otpad nastao tijekom radova demontaže (rabljeni drveni pragovi) razvrstati u kategorije I, II i III prema uporabljivosti. Pragove razvrstane u kategorije I i II ponovno upotrijebiti (ponovna ugradba prilikom radova na pružnom donjem ustroju željezničkih pruga) ovisno o stupnju dotrajalosti i ispravnosti. Pragove III kategorije koji nisu pogodni za ponovnu uporabu razvrstati kao otpad te ga provesti fizikalno-kemijsku analizu kojom će se odrediti svojstva i karakteristike otpada te ga zbrinuti putem ovlaštene osobe.

56. Sav neopasan otpad koji nastane tijekom izgradnje sakupljati odvojeno po vrstama i privremeno skladištiti na prostorima uređenim za tu svrhu te zbrinjavanje prilagoditi dinamici nastanka otpada putem ovlaštenih osoba.

57. Nije dopušteno privremeno skladištenje otpada na mjestima prolaska trase područjima zona sanitarne zaštite izvorišta.

58. Čeličnu konstrukciju staroga mosta preko Drave nakon uklanjanja/demontaže predvidjeti za daljnje korištenje na drugoj lokaciji.

59. Opasan otpad sakupljati odvojeno od ostalog otpada. Prostor na kojem se nalaze spremnici mora biti ograđen i natkriven te s uređenim sustavom odvodnje koji završava sabirnom jamom za prihvrat eventualno razlivenog otpada. Zbrinjavanje organizirati putem ovlaštene osobe.

Mjere zaštite za izbjegavanje akcidenta i u slučaju akcidenta

60. Tijekom izvođenja radova u blizini rijeke Drave voditi računa o visokim vodama.
61. Za slučaj iznenadnih situacija ispuštanja goriva, ulja, maziva i ostalih potencijalno opasnih/onečišćujućih tvari na tlo, osigurati sredstva za upijanje prolivenih tekućina (čišćenje suhim postupkom). Onečišćeni dio tla zbrinuti u skladu s propisima.
62. Za slučaj iznenadnih situacija ispuštanja goriva, ulja, maziva i ostalih potencijalno opasnih/onečišćujućih tvari u rijeku Dravu, osigurati dovoljan broj priručnih sredstava za sprječavanje širenja onečišćenja nizvodno (sredstva za površinsko skupljanje ulja/goriva/masti, tzv. weir skimmer, sredstva za apsorpciju prolivenih tekućina, uljne barijere i sl.).
63. U cilju zaštite pruge od požara poduzeti sljedeće:
 - osigurati kontrolu trase pruge čišćenjem pružnog pojasa od otpada, suhog granja i sl.
 - osigurati dovoljan broj prilaza pruži.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

1. Uz trasu pruge izvesti tri piezometarske bušotine u području zone Ivanščak-Lipovec zapadno od pruge, na ulazu u zonu, u sredini i na kraju zone, te dvije u području crpilišta Trstenik po posebnom Projektnom zadatku praćenja stanja voda unutar II. i III. zone sanitarne zaštite izvorišta Ivanščak-Lipovec i III. zone sanitarne zaštite izvorišta Trstenik. U bušotinama snimiti inicijalno stanje kakvoće podzemne vode prije početka izgradnje, te kasnije vršiti stalno praćenje kakvoće podzemne vode uzorkovanjem 4 puta godišnje i izvedbom kemijskih analiza vode.
2. Na separatorima ulja i masti provoditi analizu efluenta 4 puta godišnje.
3. Tijekom korištenja, pratiti učestalost i lokacije eventualnih stradanja životinja od željezničkog prometa. Nakon praćenja u razdoblju od godinu dana napraviti analizu o mjestima stradanja i taksonomskoj pripadnosti stradalih životinja te izvršiti eventualne korekcije u smislu dodatnih mjera zaštite (npr. prolazi, propusti, akustički i vizualni repelenti i sl.). Rezultate praćenja stradanja životinja dostaviti tijelu nadležnom za zaštitu prirode. Rezultate praćenja od godinu dana usporediti s podacima lovoovlaštenika o stradanju divljači od željezničkog prometa prije realizacije zahvata te utvrditi je li došlo do povećanja stradanja. Po potrebi poduzeti odgovarajuće mjere zaštite u dogovoru s lovoovlaštenikom.
4. Tijekom prve godine korištenja, odnosno puštanja pruge u promet, provesti mjerenje buke na kritičnim točkama imisije prema projektu zaštite od buke. Provesti mjerenja na minimalno jednoj mjernoj točki zaštićenoj barijerama za zaštitu od buke uz istovremeno brojanje prometa. Ovlaštena stručna osoba koja provodi mjerenja buke može, ovisno o situaciji na terenu, odabrati i druge mjerne točke. Mjerenja treba ponoviti kada se utvrdi znatno povećanje prometa ili udjela teretnih vlakova.

- II. **Nositelj zahvata, HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, Zagreb, dužan je osigurati provedbu mjera (A) i praćenje stanja okoliša (B) iz točke I. ove izreke kako je to određeno ovim rješenjem.**
- III. **Rezultate praćenja stanja okoliša nositelj zahvata, HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, Zagreb, dužan je dostavljati Agenciji za zaštitu okoliša na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.**
- IV. **Nositelj zahvata, HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, Zagreb, podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja na okoliš zahvata iz točke I. izreke ovoga rješenja.**

- V. Ovo rješenje ukida se ako se u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole, odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog Rješenja, na zahtjev nositelja zahvata HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, 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 internetskoj stranici Ministarstva.
- VII. Sastavni dio ovog rješenja su grafički prilozi:
- Šire područje obuhvata zahvata (M1: 25 000)
 - Lokacije prijelaza za divlje životinje
 - Prikaz novog mosta na Dravi

O b r a z l o ž e n j e

Nositelj zahvata, HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, Zagreb, podnio je Ministarstvu zaštite okoliša i prirode (u daljnjem tekstu Ministarstvo), 16. travnja 2014. zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš modernizacije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge M201 na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica.

U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti i dokazi sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13 i 153/13), kao što su:

- Mišljenje Uprave za prostorno uređenje Ministarstva graditeljstva i prostornoga uređenja o usklađenosti zahvata s dokumentima prostornog uređenja (KLASA: 350-02/13-02/63, URBROJ: 531-05-1-13-2 KM od 7. kolovoza 2013.).
- Rješenje da je za planirani zahvat potrebno provesti Glavnu ocjenu prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu (KLASA: UP/I 612-07/13-60/08, URBROJ: 517-07-1-1-2-13-4) izdala je 10. veljače 2014. Uprava za zaštitu prirode Ministarstva zaštite okoliša i prirode.
- Studiju o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu: Studija) koja je priložena uz zahtjev izradio je ovlaštenik DVOKUT ECRO d.o.o. iz Zagreba, u ožujku 2014. godine (zajednička oznaka projekta: EuropeAid/131240/D/SER/HR) koji ima ovlaštenje Ministarstva (KLASA: UP/I 351-02/13-08/136; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-3 od 16. studenoga 2013.). Voditelj izrade studije je Mario Pokrivač, struč.spec.ing.sec.-zaštita okoliša, dipl.ing.prom.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, sukladno članku 8. stavku 3. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, brojevi 64/08 i 67/09, u daljnjem tekstu: Uredba) i članku 8. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08), na internetskim stanicama Ministarstva objavljena je 28. travnja 2014. informacija o zahtjevu za provedbu postupka (KLASA: UP/I 351-03/14-02/59, URBROJ: 517-06-2-1-1-14-2).

Radi sudjelovanja u predmetnom postupku, slijedom odredbe članka 87. stavka 1., 4. i 5. Zakona, Odlukom (KLASA: UP/I 351-03/14-02/59, URBROJ: 517-06-2-1-1-14-5) od 6. svibnja 2014. imenovano je Savjetodavno stručno povjerenstvo (u daljnjem tekstu: Povjerenstvo).

Povjerenstvo je održalo dvije sjednice. Na prvoj sjednici održanoj 30. svibnja 2014. u Koprivnici, Povjerenstvo je obavilo očevid na lokaciji gdje se namjerava obaviti zahvat te dalo primjedbe na Studiju. Povjerenstvo je utvrdilo da Studija sadrži određene nedostatke, koji u bitnom, nisu odlučujući za utvrđivanje cjelovitosti i/ili stručne utemeljenosti te je dalo prijedlog Ministarstvu da

se po doradi Studije prema iznesenim primjedbama članova Povjerenstva, a nakon provjere od strane članova Povjerenstva, Studija uputi na javnu raspravu.

Ministarstvo je nakon dorade Studije, 3. listopada 2014. donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I 351-03/14-02/59; URBROJ: 517-06-2-1-1-14-14). Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I 351-03/14-02/59; URBROJ: 517-06-2-1-1-14-15) povjerena je Upravnom odjelu za prostorno uređenje, gradnju, zaštitu okoliša i zaštitu prirode Koprivničko-križevačke 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 u razdoblju od 16. listopada do 14. studenoga 2014. Dva javna izlaganja održana su 28. listopada 2014. u prostorijama Grada Koprivnice i Grada Križevci. Prema Izvješću o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-03/14-01/18, URBROJ: 2137/1-04/12-14-21 od 24. studenoga 2014.) tijekom javnog uvida u knjigu primjedbi koje su bile izložene uz dokumentaciju u Gradu Koprivnica i Gradu Križevci nije upisana niti jedna primjedba, mišljenje ili prijedlog javnosti na adresu Upravnog odjela pristigle su ukupno tri primjedbe, mišljenja i prijedlozi javnosti i zainteresirane javnosti: Općina Drnje, Upravni odjel za stambeno komunalne djelatnosti Grada Križevci i Agencije za vodne putove iz Vukovara. Primjedbe su se u bitnom odnosile na potrebu da se postojeća stara trasa željezničke pruge iskoristi kao industrijski kolosijek za potrebe gospodarskih zona Donji Čret i Gornji Čret u Križevcima te potrebu posebne zaštite od buke blizu naselja, sprječavanja onečišćenja slivnih voda u slivu Česma-Glogovnica, obraćanja pozornosti na izvođenje donjeg ruba konstrukcije mostova i propusta radi sprječavanja poplava, potrebi određenih tehničkih preinaka projektirane trase pruge i usklađenja prijelaza, izgradnje mosta preko potoka Gliboki, asfaltiranje Kolodvorske ulice u naselju Drnje, korištenje postojeće vage i korištenje i sanacija postojećih pristupnih putova te potrebu osiguranja određene širine stupova željezničkog mosta preko rijeke Drave.

Povjerenstvo je na drugoj sjednici održanoj 29. siječnja 2015. u Zagrebu razmotrilo izvješće o provedenoj javnoj raspravi i izložene primjedbe javnosti i zainteresirane javnosti te očitovanje nositelja zahvata koje je dao putem izrađivača Studije – ovlaštenika. Slijedom svega razmotrenog, Povjerenstvo je u skladu s člankom 15. i 17. Uredbe donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš i ekološku mrežu i predložilo mjere zaštite okoliša i mjere ublažavanja utjecaja na ciljeve očuvanja ekološke mreže i program praćenja stanja okoliša i ekološke mreže, a koje prileži spisu.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je sljedećim razlozima: *Planirani zahvat modernizacije postojećeg i izgradnje novog kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci-Koprivnica-državna granica prolazi kroz područje Koprivničko-križevačke županije te je obuhvaćeno šest jedinica lokalne samouprave: Grad Križevci, Grad Koprivnica, Općina Sveti Ivan Žabno, Općina Sokolovac, Općina Peteranec i Općina Drnje.*

Planirani zahvat predviđen je Prostornim planom uređenja Koprivničko-križevačke županije te u grafičkim prikazima prati trasu planiranu navedenim planom. Zahvat je uglavnom usklađen s Prostornim planom Županije. Odstupanja treba analizirati kroz planove nižeg reda (PPUG Križevci i PPUO Sokolovac za koje je u tijeku izrada Ciljanih izmjena i dopuna prostornog plana uređenja).

Trasa zahvata je u skladu sa sljedećim prostornim planovima gradova i općina:

- *PPU Grada Križevaca - većim dijelom usklađena (uz manja odstupanja na pojedinim dijelovima)*
- *PPU Općine Sveti Ivan Žabno - u potpunosti usklađena*
- *PPU Općine Sokolovac - većim dijelom usklađena (uz manja odstupanja na pojedinim dijelovima)*
- *PPU Grada Koprivnice - u potpunosti usklađena*
- *PPU Općine Peteranec - u potpunosti usklađena*
- *PPU Općine Drnje - u potpunosti usklađena.*

Željeznička pruga Križevci – Koprivnica – DG (u projektno-planskoj dokumentaciji HŽ Infrastrukture definirana kao – dionica II), ukupne duljine 42,91 km, počinje na izlazu iz kolodvora Križevci kod stacionaže 481+425, a završava na granici između Hrvatske i Mađarske kod stacionaže 524+339,00. Cjelokupni radovi na modernizaciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci - Koprivnica - državna granica se organizacijski i provedbeno dijele kako slijedi:

- II.a poddionica – rekonstrukcija postojećega kolosijeka i izgradnja drugoga kolosijeka uz postojeći na pružnoj dionici Križevci (isključivo) – Carevdar (uključivo)*
- II.b poddionica – izgradnja nove dvokolosiječne željezničke pruge na dionici Carevdar (isključivo) – Lepavina (uključivo), uz rekonstrukciju kolodvora Lepavina*
- II.c poddionica – rekonstrukcija postojećega kolosijeka i izgradnja drugoga kolosijeka uz postojeći na pružnoj dionici Lepavina (isključivo) – Koprivnica (uključivo), uz rekonstrukciju kolodvora Koprivnica*
- II.d poddionica – rekonstrukcija postojećega kolosijeka i izgradnja drugoga kolosijeka uz postojeći na pružnoj dionici Koprivnica (isključivo) – Državna granica te izgradnja novoga kolodvora Novo Drnje i spojnoga kolosijeka Novo Drnje – Botovo i spojnog kolosijeka Novo Drnje - Drnje.*

Uz rekonstrukcije pojedinačnih vodoravnih lukova radi postizanja veće brzine, predviđa se značajnija rekonstrukcija trase na području oko kolodvora Lepavina, gdje se na duljini od oko 5 km napušta postojeća trasa pruge i predviđa izgradnja nove trase dvokolosiječne željezničke pruge, a također i izgradnja, rekonstrukcija i produljenje kolodvora Lepavina.

Nakon izgradnje drugoga kolosijeka, predviđa se ukidanje i demontaža kolodvora Mučna Reka te će on poprimiti ulogu stajališta. Umjesto postojećega kolodvora Drnje, koji se napušta, predviđa se izgradnja novog kolodvora Novo Drnje na drugoj lokaciji. Novi kolodvor Novo Drnje povezuje se s kolodvorom Botovo novim spojnim kolosijekom usporednim s dvokolosiječnom željezničkom prugom, tako da više neće postojati odvojena skretnica za kolodvor Botovo na pograničnoj pružnoj dionici Drnje – Gyekenyes.

Na dionici su projektirani novi mostovi koji će udovoljiti parametrima dvokolosiječne željezničke pruge. Nove konstrukcije će biti smještene na lokacijama postojećih mostova ili u njihovoj neposrednoj blizini. Najkompleksniji objekt na cijeloj dionici je novi most na rijeci Dravi. Naime, nakon tehničke, ekološke i konstrukcijske procjene te procjene kvalitete, funkcionalnosti, trajnosti i ekonomskih zahtjeva zaključeno je da je najbolje rješenje izgraditi novi dvokolosiječni most. Novi će most biti postavljen paralelno s postojećim od kojega će biti udaljen 8,27 m uzvodno, odnosno zapadno od postojećeg. Zbog promjene kategorije kolodvora Mučna Reka, koji će postati stajalište, demontirat će se sporedni kolosijek, a most „Koprivnica 3“ koji se nalazi na tom kolosijeku predviđen je za rušenje. Konstrukcije svih mostova, osim mosta „Drava“, su monolitne konstrukcije koje se sastoje od betonske ploče na upuštenim upornjacima i na stupovima.

Faze gradnje novog mosta „Drava“ obuhvaćaju:

Faza 1. Priprema radne površine za postavljanje temelja

Faza 2. Izgradnja temelja

Faza 3. Izgradnja stupova i upornjaka

Faza 4. Montiranje vozne plohe i elemenata mosta s obje strane konstrukcije

Faze 5., 6., 7. i 8. Postavljanje elemenata vozne plohe i konstrukcije mosta na njihove krajnje pozicije

Faza 9. Doprema centralnog dijela konstrukcije (središnjeg raspona) uz pomoć plovila

Faza 10. Podizanje centralnog cijela konstrukcije kranovima te izvedba suprastrukture (tračnice, stupovi itd.)

Faza 11. Završni radovi - uklanjanje pristupnog poluotoka i nasipa, sve vrste završnih radova, testna vožnja te puštanje u promet

Nakon što novi most preko rijeke Drave bude u funkciji srušit će se stari (postojeći) željeznički most. Faze rušenja starog mosta obuhvaćaju:

Faza 1. Uklanjanje svih nestrukturnih dijelova mosta (tračnica, pragova, telekomunikacijskih vodova i sl.) te uklanjanje prvoga dijela konstrukcije između privremenog potpornog stupa i sjevernog stupa u koritu rijeke

Faza 2. Uklanjanje drugoga dijela konstrukcije između sjevernog stupa u koritu rijeke i privremenog potpornog stupa između južnog i sjevernog stupa

Faza 3. Uklanjanje trećeg dijela konstrukcije između privremenog potpornog stupa i južnog stupa mosta

Faza 4. Uklanjanje petog dijela konstrukcije između južnoga stupa mosta i privremenog potpornog stupa položenog između južnoga upornjaka i južnoga stupa mosta

Faza 5. Uklanjanje krajnjeg sjevernog i krajnjeg južnog dijela konstrukcije između privremenih potpornih stupova i upornjaka

Faza 6. Uklanjanje betonskih stupova i rušenje upornjaka.

Željeznički vijadukti „Carevdar“ i „Komari“ su višeraspanske betonske konstrukcije, izuzevši raspone objekta „Carevdar“ koji prolaze iznad brze ceste, gdje se zbog potrebe ograničenja korisne visine objekta predviđa čelična konstrukcija s kolnikom dolje. Cestovni nadvožnjaci iznad željezničke pruge projektirani su kao višeraspanske betonske konstrukcije („Križevci“, „Vuk“, „Lepavina 2“, „Sokolovac“, „Danica“, „Novo Drnje“, „Šoderica“) ili betonskih okvira s jednim rasponom („Lepavina 1“).

Od 26 križanja trase željezničke pruge s postojećim cestama, predviđena je izgradnja 9 nadvožnjaka i 3 podvožnjaka za potrebe denivelacije željezničko-cestovnih križanja, 2 ceste prolaze ispod željezničkih objekata u trasi (vijadukata i mostova), dok će se 6 postojećih križanja u razini cesta niže kategorije zadržati kao željezničko-cestovni prijelazi u razini uz potrebnu rekonstrukciju i dogradnju, a 6 križanja s postojećim cestama svest će se na projektirana željezničko-cestovna križanja van razine. Četiri križanja trase željezničke pruge s projektiranim brzim cestama bit će riješena izgradnjom objekata u trasi brze ceste ili željezničke pruge, kojim će se omogućiti križanje prometnica van razine.

Zbog vremenske ograničenosti izvođenja radova na rekonstrukciji/modernizaciji postojećeg i izgradnji drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica emisije ispušnih plinova i prašine nisu tolike da bi dugoročno u većoj mjeri narušile kvalitetu zraka okolnog područja. Iako trenutno ne postoje mjerenja kvalitete zraka na promatranom području, ocijenjeno je da emisije nastale prolaskom vlakova prugom Križevci – Koprivnica – državna granica ne utječu na obližnja naselja i da unatoč prognoziranom povećanju prometa ni u budućnosti neće imati utjecaja na njih.

Usljed izmještanja jednog dijela postojeće trase predmetne željezničke pruge te izgradnju još jednog kolosijeka doći će do prenamjene **poljoprivrednog i šumskog zemljišta** na površini od 33,8 ha.

Tijekom same izgradnje zahvata, kao i tijekom kasnijeg korištenja predmetne željezničke pruge, za pretpostaviti je da neće biti promjena značajki **tala** na okolnom zemljištu. S obzirom na izgradnju novih i obnovu starih pružnih kanala odvodnje, za očekivati je da će ti radovi pozitivno utjecati na značajke tla u smislu otklanjanja prekomjernog vlaženja suvišnom vodom kod hidromorfnih tala.

Do negativnog utjecaja na stanje površinskih vodnih tijela doći će tijekom izgradnje novog i rušenja starog mosta, no utjecaj je okarakteriziran kao privremen. Na tim lokacijama doći će do privremenog pogoršanja stanja **voda** nizvodno od zahvata uslijed zamućivanja vodotoka izvođenjem građevinskih radova u rijeci. Ovaj utjecaj će biti lokalni, odnosno vezan uz uže područje oko mjesta izgradnje i vremenski ograničen. Radovi na izgradnji novog i rušenju starog mosta izvodit će se za vrijeme niskih vodostaja.

U fazi izgradnje ne očekuje se negativan utjecaj na količinsko i kemijsko stanje podzemnih voda.

Tijekom izgradnje novog mosta na Dravi doći će do negativnih utjecaja na hidromorfološke karakteristike rijeke Drave no oni su privremenog karaktera. Izgradnjom temelja potpornih stupova, pristupnog poluotoka te izgradnjom potpornih stupova u fazi izgradnje doći će do smanjenja poprečnog profila na lokaciji novog mosta te poremećaja pronosa nanosa na uskom području nizvodno i uzvodno od lokacije novog mosta. Radi osiguranja mosta izvršit će se utvrđivanje obale uzvodno i nizvodno od novog mosta, te će doći do promjene strukture obalnog pojasa i dijelom strukture i sedimenta korita rijeke, što predstavlja velik utjecaj na hidromorfološko stanje.

Tijekom gradnje novog mosta očekuje se mali negativan utjecaj na hidrološki režim. Naime, izgradnja privremenog poluotoka poremetit će brzinu toka i pronos nanosa te hidrološke uvjete, budući da će se smanjiti površina poprečnog profila rijeke, a također će prouzročiti zamućenje i privremenu promjenu kemizma vode. Ne očekuje se značajan utjecaj na vrijednost protoka nizvodno od obuhvata zahvata.

Utjecaji tijekom rušenja starog željezničkog mosta bit će vrlo slični utjecajima prilikom izgradnje novoga (izgradnja pristupnog poluotoka te korištenje plovećih pontona i kranova radi demontaže i odnošenja konstrukcije i stupova). Stupovi novog mosta na Dravi u fazi korištenja imat će umjeren negativan utjecaj na hidromorfološko stanje rijeke, budući da su locirani uz samu obalu.

Na dijelu trase koji prolazi kroz vodozaštitno područje izvorišta Lipovec, Ivanščak i Trstenik predviđen je zatvoreni sustav odvodnje. U vodozaštitnim zonama se nepropusnost zemljanog trupa pruge ostvaruje nepropusnim geokompozitom. Betonom obloženim kanalima voda se sa slivne površine trupa pruge odvodi do separatora ulja i masti iz kojih se voda ispušta u najbliži recipijent ili prema potrebi u zaštitnu građevinu. Do najvećeg potencijalnog onečišćenja podzemne vode može doći u slučaju akcidentnih situacija.

Tijekom redovnog korištenja ne očekuje se negativan utjecaj na ekološko i kemijsko stanje površinskih voda te na količinsko i kemijsko stanje podzemnih voda. Utjecaj na rijeku Dravu tijekom korištenja očitovat će se u vidu djelomičnog smanjenja poprečnog profila rijeke. Ne očekuje se nakupljanje naplavina na stupovima mosta pri pojavi velikih voda, budući da su locirani van matice rijeke.

Tijekom korištenja mosta ne očekuje se negativan utjecaj na hidrološki režim i dinamiku prirodnog pronosa nanosa rijeke Drave u odnosu na postojeće stanje.

U fazi izgradnje zahvata, doći će do prenamjene odnosno uklanjanja tipova **staništa**. Privremenu degradaciju staništa prouzročit će buka radnih strojeva, vozila i povećana prisutnost ljudi na području izgradnje zahvata kao i povećano taloženje prašine i lebdećih čestica u blizini izvođenja radova, no taj će utjecaj biti privremenog karaktera i nestat će nakon završetka izgradnje.

Modernizacijom i poboljšanjem željezničkih kolosijeka mogućnost pojave akcidentnih situacija će se znatno reducirati, tako da se može reći da će s tog aspekta zahvat imati pozitivan utjecaj na staništa te **floru, faunu i gljive** predmetnog područja.

Izgradnja zahvata neće imati značajnijeg negativnog utjecaja na **zaštićene dijelove prirode**.

Zahvat će u fazi izgradnje imati umjeren utjecaj na ciljeve očuvanja područja **ekološke mreže** značajnog za vrste i staništa (POVS) HR5000014 - Gornji tok Drave (od Donje Dubrave do Terezinog polja) zbog uklanjanja vegetacije na površini predviđenoj za izgradnju upornjaka, nasipa, stupa P-1 te izgradnje kamene obaloutvrde uzvodno i nizvodno od obuhvata zahvata.

Poremećaj protoka koji može utjecati na dinamiku pronosa nanosa u fazi izgradnje može imati utjecaj na riječni sprud koji se nalazi neposredno nizvodno uz područje izvođenja zahvata (nizvodno od postojećeg cestovnog mosta), što neće imati negativan utjecaj na ciljeve očuvanja vrste ptica područja očuvanja značajnog za ptice (POP) HR10000014 - Gornji tok Drave (od Donje Dubrave do Terezinog polja) koje se gnijezde na riječnim sprudovima (čigre, bregunice, prutke, vodomari), budući da se zahvat izvodi za vrijeme najnižih voda koje padaju van reproduktivnog razdoblja svih vrsta - ciljeva očuvanja obaju područja ekološke mreže. Također, ovaj će utjecaj biti i vremenski ograničen, odnosno privremeni poluotoci će trajati oko 4 mjeseca u fazi izgradnje novoga mosta i oko 2,5 mjeseca tijekom rušenja staroga mosta, u različitim godinama.

Zahvat neće imati značajnijeg negativnog utjecaja na područje ekološke mreže značajno za ptice (POP) HR1000008 Bilogora i Kalničko gorje, uz propisanu mjeru ublažavanja negativnog utjecaja na ciljne vrste ptica. U fazi korištenja neće biti značajnih utjecaja na faunu budući da se isti očituju jedino u povećanju željezničkog prometa te analogno količini buke, no budući da je riječ o konstantnom izvoru, za očekivati je kako će se životinje na njega s vremenom naviknuti.

Izvedbom zahvata prenamijeniti će se oko 7,6 ha **šumske** površine. U fazi korištenja ne očekuje se značajan utjecaj na šume i šumske površine.

Tijekom izgradnje drugog kolosijeka pored već postojeće pruge i izgradnje nove dvokolosiječne pruge (izmještanja trase) doći će do utjecaja na **divljač** prije svega u vidu uznemiravanja, što će prouzročiti privremene migracije, odnosno bijeg divljači s područja obuhvata zahvata, odnosno izvođenja radova.

U prostoru utjecaja pruge Križevci – Koprivnica – državna granica registrirana su tri **kulturna dobra** i to jedno memorijalne baštine, drugo profane graditeljske baštine te jedna kulturno – povijesna cjelina, ali nema registriranih kulturnih dobara arheološke baštine. Uz provedbu predloženih mjera, izgradnja pruge će imati minimalan utjecaj na navedena kulturna dobra i potencijalne arheološke lokalitete.

Kao elementi zahvata koji će u velikoj mjeri utjecati na narušavanje **krajobraznih** i vizualnih značajki izdvajaju se željeznički vijadukti Carevdar i Komari. Obnova i izgradnja mostova, vijadukata i izmicanje trase pruge će imati umjereni utjecaj, a nadogradnja postojećeg kolosijeka umjeren do mali utjecaj na narušavanje krajobraznih i vizualnih značajki. Utjecaj ostalih elemenata zahvata je mali ili vrlo mali. Utjecaji na krajobrazno vrijedno područje toka rijeke Drave ocijenjeni su kao umjereni zato što će novi most i ostali elementi željezničke infrastrukture biti uočljivi u krajobrazu, ali neće biti u bitnom neskladu s postojećim mostovima, prometnicama i prugom u neposrednoj blizini. Prema projektu novog mosta zaključuje se da će građevina zbog svoga suvremenog i vizualno atraktivnog izgleda donekle pozitivno utjecati na kvalitetu vizura. Zbog svih navedenih čimbenika ukupni utjecaj planiranog zahvata na krajobraz i vizualne značajke je ocijenjen kao umjeren.

Tijekom radova mogući su utjecaji na **stanovništvo** u smislu povećane buke, vibracija, prašenje te otežanog pristupa pojedinim građevinama zbog radova. Isto tako može doći do promjena redoslijeda vožnje i zatvaranja prometa uslijed čega je moguće stvaranje gužvi na pojedinim dionicama. Većina ovih utjecaja su privremeni i kratkotrajni.

Na dijelovima željezničke pruge gdje je predviđeno izmještanje trase predviđa se rušenje oko 10 objekata, većinom gospodarske namjene. Najizraženiji utjecaj na postojeće stambene objekte prisutan je na izmještenom ulazu u kolodvor Lepavina, gdje će zbog izmještanja trase doći do potrebe za rušenjem oko 4 stambena objekta u blizini državne ceste DC41.

Tijekom radova na izgradnji odnosno rekonstrukciji pruge u okolišu će se javljati **buka** kao posljedica rada građevinskih strojeva i uređaja te vozila vezanih za rad gradilišta.

Tijekom korištenja, duž područja naselja na kojima se očekuju razine buke više od dopuštenih, potrebno je poduzeti mjere zaštite od buke.

Zbog povećanih brzina vlakova i povećanog prometa koji se očekuje, moguća je pojava **vibracija** koje će i dalje biti osjetne za stanovništvo koje živi u neposrednoj blizini pruge. S druge strane, modernizacijom postojeće pruge i izgradnjom drugog kolosijeka znatno će se poboljšati postojeće stanje i smanjiti vibracije uzrokovane lošim spojevima tračnica i dotrajalom tračničkom konstrukcijom. Rekonstrukcija/izgradnja pruge utjecat će na **promet** postojećim željezničko-cestovnim prijelazima u razini te će biti potrebno osigurati optimalne uvjete odvijanja cestovnog prometa na njima u svim fazama rekonstrukcije i u svim prijelaznim stanjima. Ovo se odnosi i na lokalne komunikacije paralelne uz željezničku prugu, a kojima se koristi lokalno stanovništvo. S obzirom na to da će se povećati sigurnost cestovnog i pješačkog prometa, planirani zahvat neće imati negativnog utjecaja na cestovni promet.

Rekonstrukcijom/izgradnjom pruge povećat će se sigurnost prometa, brzine vlakova te propusna i prijevozna moć pruge. Time će se dati prednost korištenju željeznice u putničkom i teretnom prometu. Iz tog razloga planirani zahvat imat će pozitivni utjecaj na željeznički promet.

*Tijekom izgradnje mogući su negativni utjecaji na elemente vodnogospodarske, telekomunikacijske ili elektroenergetske **infrastrukture** pri čemu može doći do mehaničkog oštećenje elemenata vodoopskrbe i posredno do onečišćenja pitke vode, odnosno oštećenja telekomunikacijskih i elektroenergetskih vodova i kanala.*

Tijekom korištenja, odnosno tijekom normalnog odvijanja prometa, ne očekuju se negativni utjecaji na elemente infrastrukture. Negativni utjecaji su mogući jedino u slučaju akcidentnih situacija i prilikom eventualnih rekonstrukcija na željezničkoj pruzi ili na elementima infrastrukturnih sustava.

*Odvozom **otpada** s lokacije i zbrinjavanjem svih nastalih vrsta otpada u skladu s propisima i dobrom praksom spriječit će se negativan utjecaj na okoliš.*

Utjecaj na okoliš predstavljaju i akcidentne situacije (sudar vlakova, prevrtanja spremnika ili vagona s opasnim materijalima prilikom prijevoza, puknuće spremnika ili vagona ili neko drugo oštećenje do čega može doći nepažnjom radnika zbog neznanja ili previda odnosno nemara ili kvara na opremi i sl.), u slučaju izlivanja štetnih tvari (nafta, kiselina i sl.) prilikom kojih može doći do ekoloških nesreća velikih razmjera.

Ministarstvo je u daljnjem postupku razmotrilo mišljenje Povjerenstva, primjedbe, prijedloge i mišljenja javnosti i zainteresirane javnosti i očitovanje nositelja zahvata putem izrađivača Studije na iste. Slijedom razmotrenoga i primjenom važećih propisa koji se odnose na predmetni zahvat, na temelju svega navedenog, Ministarstvo je uvažavanjem dijela primjedbi javnosti, a radi poboljšanja ekoloških i hidromorfoloških uvjeta te postizanja povoljnijeg vodnog režima rijeke Drave, prihvatilo izmijenjeno idejno rješenje novog mosta na rijeci Dravi. Radi usklađenja s novim idejnim rješenjem, Studija o utjecaju na okoliš je izmijenjena u dijelu tehničkog opisa vezanog uz novi most preko rijeke Drave, kao i svim vezanim utjecajima koji su nastali ovom promjenom. Što se tiče ostalih primjedbi javnosti Ministarstvo je utvrdilo da zbog neutemeljenosti nije moguće prihvatiti sljedeće primjedbe, prijedloge i mišljenja javnosti i zainteresirane javnosti izložene tijekom javnog uvida:

- u vezi komentara o potrebi iskorištenja stare trase željezničke pruge kao industrijskog kolosijeka za potrebe Gospodarskih zona Donji Čret i Gornji Čret isti nije prihvaćen jer nije predmet Studije o utjecaju na okoliš.
- prijedlog koji se odnosio na potrebu asfaltiranje cesta tj. dijela Kolodvorske ulice naselja Drnje, mogućnost korištenja mosne vage u vlasništvu Općine Drnje u svrhu vaganja i otpreme poljoprivrednih proizvoda putem željeznice te povezivanje prijelaza KP 519+276 i prijelaza „Stotina“ nije predmet Studije o utjecaju na okoliš, dok je obveza nositelja zahvata da tijekom izgradnje osigura zamjenske putove vlasnicima zemljišta.

Detaljni odgovori na primjedbe javnosti i zainteresirane javnosti elaborirani su u dokumentu koji prileži spisu predmeta.

Ministarstvo je također u daljnjem postupku razmotrilo tijek i rezultate provedenog postupka prekogranične procjene utjecaja na okoliš s Republikom Mađarskom. Republika Hrvatska je u skladu s člankom 3. Zakona o potvrđivanju Konvencije o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica dopisom od 23. travnja 2014. (KLASA: UP/I 351-03/14-02/59, URBROJ: 517-06-2-1-1-14-3) obavijestila Republiku Mađarsku o planiranim aktivnostima. Na temelju obavijesti o planiranoj aktivnosti te dostave potrebne dokumentacije, Republika Mađarska je u skladu s odredbama članka 3. stavka 3. Zakona o potvrđivanju Konvencije o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica dopisom od 8. srpnja 2014. (Ref.no.: KmF – 380/2014.) obavijestila Republiku Hrvatsku da nema

namjeru sudjelovati u postupku procjene utjecaja predmetnog zahvata na okoliš budući se s obzirom na karakteristike zahvata ne očekuje značajan negativni utjecaj preko državnih granica.

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

Opća mjera zaštite okoliša propisana je u skladu s člankom 69. stavkom 2. točkom 9. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13) i člankom 40. stavkom 2. točkom 2. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13 i 153/13).

Mjere zaštite zraka propisane su u skladu s člancima 5., 9. i 37. Zakona o zaštiti zraka („Narodne novine“, brojevi 130/11 i 47/14).

Mjere zaštite tla propisane su u skladu s člancima 11. i 21. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13 i 153/13), člankom 5. Zakona o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 39/13), te provedbenim propisom donesenim na osnovu Zakona o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, brojevi 52/08, 25/09, 153/09, 21/10 i 63/11) — Pravilnikom o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 9/14).

Mjere zaštite voda propisane su u skladu s člancima 40., 43. i 90. Zakona o vodama („Narodne novine“, brojevi 153/09, 130/11, 56/13 i 14/14), člancima 4., 8. i 13. Pravilnika o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, brojevi 80/13, 43/14 i 27/15) i člancima 12. i 35. Pravilnika o uvjetima za utvrđivanje zona sanitarne zaštite izvorišta („Narodne novine“, brojevi 66/11 i 47/13).

Mjere zaštite flore, faune i ekološke mreže propisane su u skladu sa člancima 4., 5., 6., 52., 58. i 61. Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13).

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine propisane su u skladu sa člancima 45., 46., 47., 60., 61. i 62. Zakonom o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, brojevi 69/99, 151/03, 157/03, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13 i 152/14) te Pravilnikom o arheološkim istraživanjima („Narodne novine“, broj 102/10).

Mjera zaštite naselja i stanovništva propisane su u skladu sa člankom 68. Zakona o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava („Narodne novine“, broj 82/13), člancima 24., 25., 45. i 62. Zakona o cestama („Narodne novine“, brojevi 84/11, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14), člancima 133. i 134. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13), člankom 5. Pravilnika o sadržaju plana uređenja privremenih i zajedničkih privremenih radilišta („Narodne novine“, broj 45/84) i Pravilnikom o uvjetima za određivanje križanja željezničke pruge i drugih prometnica i za svođenje i određivanje zajedničkog mjesta i načina križanja željezničke pruge i ceste i pješачkim prijelazima preko pruge („Narodne novine“, brojevi 121/09 i 123/12).

Mjere zaštite krajobraza propisane su člancima 11. i 26. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13), člankom 7. Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13), člankom 6. Zakona o prostornim uređenju („Narodne novine“, broj 153/13) i Statutom hrvatske komore arhitekata („Narodne novine“, broj 131/10 i 81/13).

Mjere zaštite od buke propisane su člancima 3., 4., 5. i 6. Zakona o zaštiti od buke („Narodne novine“, brojevi 30/09, 55/13 i 153/13) i člancima 5. i 7. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04).

Mjere postupanja s otpadom propisane su u skladu s člancima 11., 12., 44. i 45. Zakona o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13), odredbama Pravilnika o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, brojevi 23/14 i 51/14) i internim propisima - Uputi o razvrstavanju rabljenih drvenih željezničkih pragova (Službeni vjesnik HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o., 2011.) i Uputi o postupanju s rabljenim kamenim agregatima pridobivenima radovima na pružnom gornjem ustroju željezničkih pruga (Službeni vjesnik HŽ Hrvatske željeznice holding d.o.o., 2010.).

Mjere zaštite za izbjegavanje akcidenta i u slučaju akcidenta propisane su u skladu s člankom 10. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13), člancima 70. i 72. Zakona o vodama („Narodne novine“, broj 153/09, 130/11, 56/13 i 14/14) i člankom 8. Zakona o zaštiti od požara („Narodne novine“, broj 92/10).

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

Program praćenja kakvoće vode temelji se na člancima 35. i 40. Pravilnika o uvjetima za utvrđivanje zona sanitarne zaštite izvorišta („Narodne novine“, brojevi 66/11 i 47/13) i Pravilniku o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, brojevi 80/13, 43/14 i 27/15).

Program praćenja učestalosti i distribuciju eventualnih stradanja životinja od željezničkog prometa temelji se na dobroj praksi sprječavanja i ublažavanja posljedica kolizije divljih životinja i vozila na neograđenim prometnicama u suradnji s lovoovlaštenicima.

Program praćenja buke temelji se na članku 4. Zakona o zaštiti od buke („Narodne novine“, brojevi 30/09, 55/13 i 153/13) i članku 5. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04).

Prema odredbi članka 85. stavka 5. Zakona o zaštiti okoliša 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 o zaštiti okoliša (točka V ovoga rješenja). Mogućnost **produljenja važenja** ovog Rješenja propisana je u skladu s člankom 92. stavkom 4. Zakona o zaštiti okoliša.

Obveza objave ovoga rješenja na **internetskim stranicama** Ministarstva utvrđena je člankom 7. stavkom 1. točkom 3. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša, a sukladno članku 91. stavak 2. Zakona o zaštiti okoliša (točka VI ovoga rješenja).

Da bi se ocijenilo da predložene mjere zaštite okoliša za modernizaciju postojećeg i izgradnju drugog kolosijeka željezničke pruge M201 na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica proizlaze iz zakona, drugih propisa, standarda i mjera koje nepovoljni utjecaj svode na najmanju moguću mjeru i postižu najveću moguću očuvanost okoliša, temeljem članka 76. stavka 4. Zakona o zaštiti okoliša proveden je postupak procjene utjecaja na okoliš prije izdavanja lokacijske dozvole. Osim toga, sukladno članku 76. stavku 2. istog Zakona u provedenom postupku procjene utjecaja na okoliš sagledani su mogući nepovoljni utjecaji na sastavnice okoliša (tlo, vode, flora i fauna, krajobraz, kulturno-povijesna baština), opterećenje okoliša (buka, otpad), te međuutjecaji s planiranim i postojećim zahvatima na području mogućeg utjecaja. Stoga je na temelju članka 89. stavka 1. Zakona odlučeno kao u izreci ovog 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 Zagrebu, Avenija Dubrovnika 6-8, 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 za zahtjev i ovo Rješenje propisno je naplaćena državnim biljezima u ukupnom iznosu od 70,00 kuna prema Tar. br. 1. i 2. Tarife upravnih pristojbi, Zakona o upravnim pristojbama (Narodne novine, br. 8/96, 77/96, 131/97, 68/98, 66/99, 145/99, 30/00, 116/00, 163/03, 17/04, 110/04, 141/04, 150/05, 153/05, 129/06, 117/07, 60/08, 20/10, 69/10, 126/11, 112/12, 19/13, 80/13, 40/14, 69/14, 87/14 i 94/14).

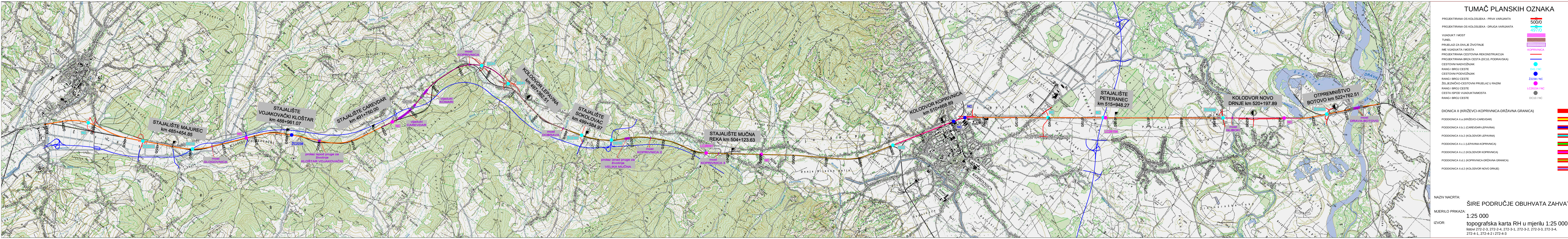


DOSTAVITI:

1. HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o., Mihanovićeve 12, Zagreb (**R s povratnicom!**)

Na znanje:

2. Koprivničko-križevačka županija, Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju, zaštitu okoliša i zaštitu prirode, Antuna Nemčića 5, Koprivnica
3. Ministarstvo graditeljstva i prostornoga uređenja, Uprava za dozvole državnog značaja, Republike Austrije 20, Zagreb
4. Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Uprava za inspekcijske poslove, ovdje
5. Pismohrana u spisu predmeta, ovdje



TUMAČ PLANSKIH OZNAKA

- PROJEKTIRANA OS KOLOSJEKA - PRVA VARIJANTA
- PROJEKTIRANA OS KOLOSJEKA - DRUGA VARIJANTA
- VIJADUKT / MOST
- TUNEL
- PRIJELAZI ZA DIVLJE ŽIVOTINJE
- IME VIJADUKTA / MOSTA
- PROJEKTIRANA CESTOVNA REKONSTRUKCIJA
- PROJEKTIRANA BRZA CESTA (DC10, PODRAVSKA)
- CESTOVNI NADVOŽNJAK
- RANG I BROJ CESTE
- CESTOVNI PODVOŽNJAK
- RANG I BROJ CESTE
- ŽELJEzniČKO-CESTOVNI PRIJELAZ U RAZINI
- RANG I BROJ CESTE
- CESTA ISPOD VIJADUKTAMOSTA
- RANG I BROJ CESTE

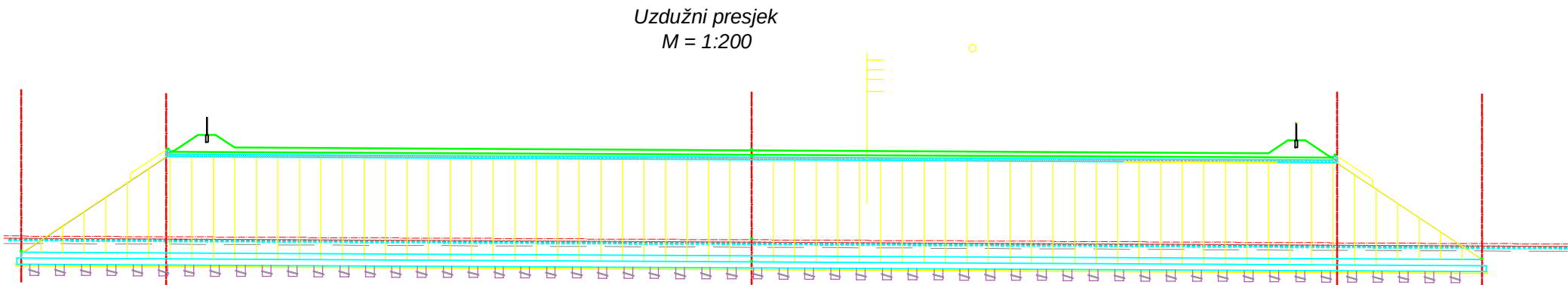
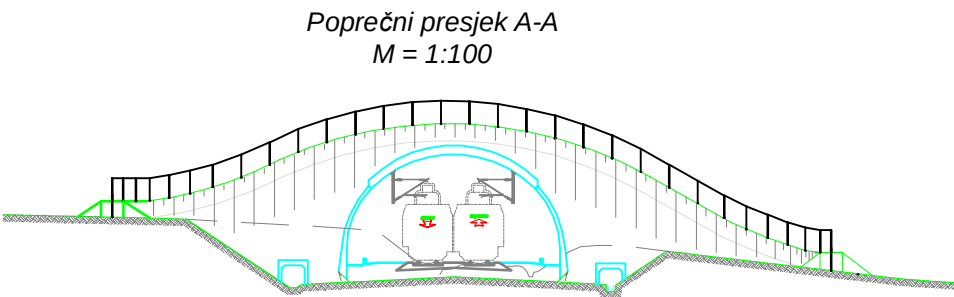
- DIONICA II (KRIŽEVCI-KOPRIVNICA-DRŽAVNA GRANICA)
- PODDIONICA II.a (KRIŽEVCI-CAREVDAR)
- PODDIONICA II.b.1 (CAREVDAR-LEPAVINA)
- PODDIONICA II.b.2 (KOLODVOR LEPAVINA)
- PODDIONICA II.c.1 (LEPAVINA-KOPRIVNICA)
- PODDIONICA II.c.2 (KOLODVOR KOPRIVNICA)
- PODDIONICA II.d.1 (KOPRIVNICA-DRŽAVNA GRANICA)
- PODDIONICA II.d.2 (KOLODVOR NOVO DRNJE)

NAZIV NACRTA: ŠIRE PODRUČJE OBUHVATA ZAHVATA

MJERILO PRIKAZA: 1:25 000

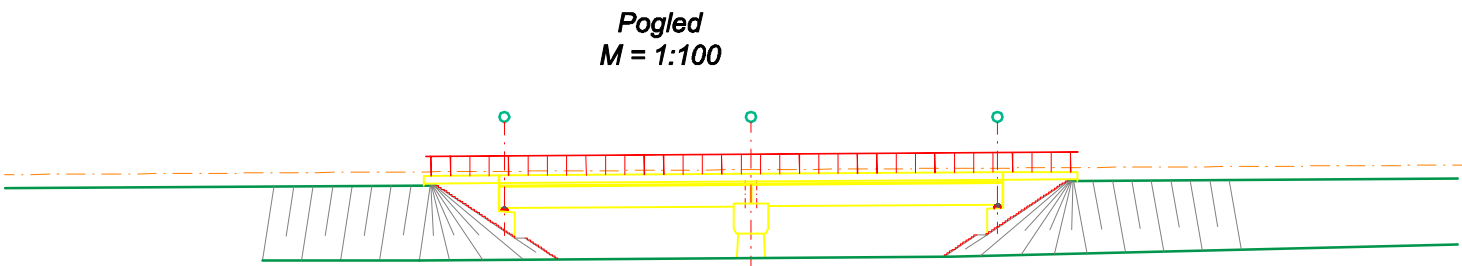
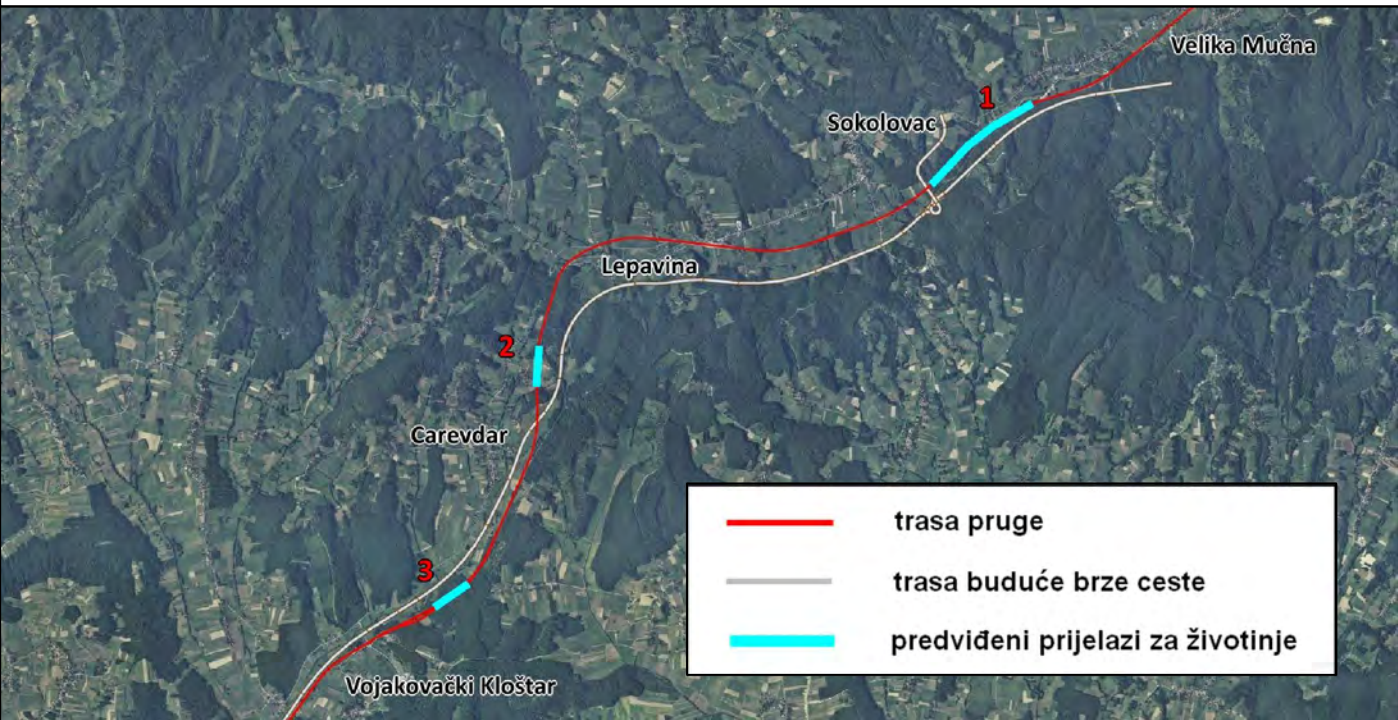
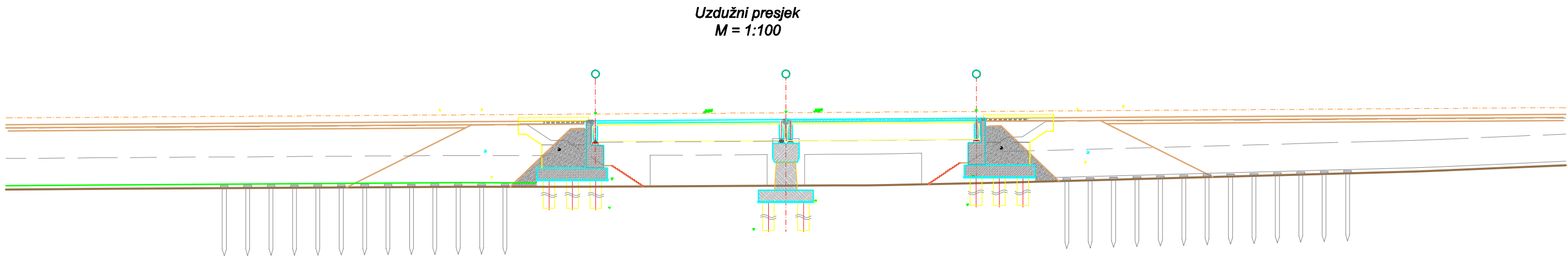
IZVOR: topografska karta RH u mjerilu 1:25 000
listovi 272-2-3, 272-2-4, 272-3-1, 272-3-2, 272-3-3, 272-3-4, 272-4-1, 272-4-2 i 272-4-3

1. PRIJEDLOG PRIJELAZA ZA ŽIVOTINJE U BLIZINI NASELJA SOKOLOVAC



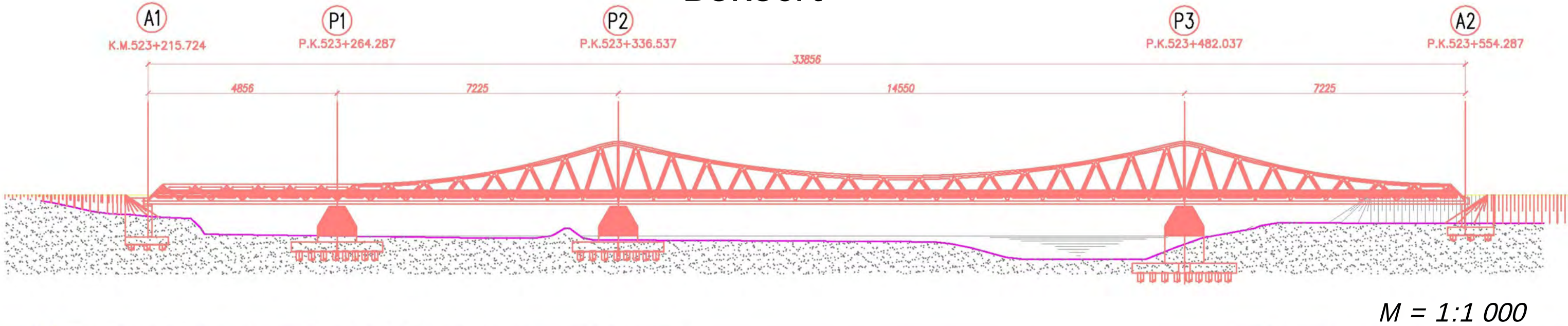
2. PRIJEDLOG PRIJELAZA ZA ŽIVOTINJE U BLIZINI NASELJA CAREVDAR - VIJADUKT CAREVDAR

3. PRIJEDLOG PRIJELAZA ZA ŽIVOTINJE U BLIZINI NASELJA VOJAKOVAČKI KLOŠTAR

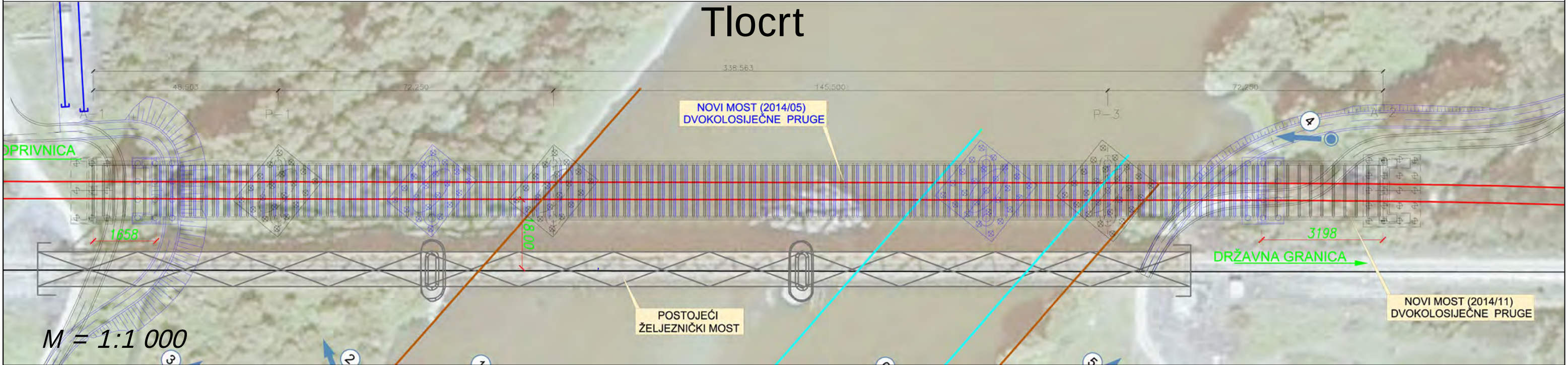


NAZIV NACRTA: LOKACIJE PRIJELAZA ZA DIVLJE ŽIVOTINJE
MJERILO PRIKAZA: Razno
IZVOR: URS Polska Sp z o o - Zagreb (nacrti)
WMS Državne geodetske uprave - ortofoto podloga
u mjerilu 1:5 000 (prikaz položaja prijelaza)

Bokocrt



Tlocrt



3D prikaz

$M = 1:1\ 300$



NAZIV NACRTA: TLOCRT, BOKOCRT I 3D PRIKAZ NOVOGA MOSTA NA DRAVI
MJERILO PRIKAZA: Razno
IZVOR: IDOM