



P/8120953

REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I ZELENE TRANZICIJE

KLASA: UP/I-351-03/24-08/9
URBROJ: 517-05-1-2-24-29
Zagreb, 27. prosinca 2024.

Ministarstvo zaštite okoliša i zelene tranzicije, OIB 59951999361, 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 članka 21. stavka 1. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), povodom zahtjeva opunomoćenika Rijekaprojekt d.o.o., OIB 06443766961, Moše Albaharija 10a, Rijeka nositelja zahvata Lučka uprava Rijeka, OIB 60521475400, Riva 1, Rijeka, za procjenu utjecaja na okoliš multimodalnog terminala Praško pristanište u luci Rijeka, Grad Rijeka, Primorsko-goranska županija, donosi

R J E Š E N J E

- I. Namjeravani zahvat – multimodalni terminal Praško pristanište u luci Rijeka, Grad Rijeka, Primorsko-goranska županija, nositelja zahvata Lučka uprava Rijeka, Riva 1, Rijeka, temeljem studije o utjecaju na okoliš koju je izradio u rujnu 2024. 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. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

A.1. MJERE ZAŠTITE TIJEKOM PRIPREME I IZGRADNJE

Opće mjere

- A.1.1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazan način na koji su u Glavni projekt ugrađene mjere zaštite okoliša te program praćenja stanja okoliša iz ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša, u suradnji s projektantom.
- A.1.2. Površine potrebne za organizaciju građenja planirati na postojećim lučkim površinama.
- A.1.3. Za dopremu i otpremu materijala koji se koriste u građenju te prijevoz tereta tijekom korištenja koristiti državnu cestu DC403. Za dopremu materijala morskim putem odrediti mjesto ukrcaja i plovni put.
- A.1.4. Visinu obalnog zida projektirati na najmanje 3 m iznad srednje razine mora.
- A.1.5. Izraditi Maritimnu studiju te ishoditi suglasnost nadležne lučke kapetanije na studiju.

Vode i more

- A.1.6. Zbrinjavanje balastnih voda i moguće situacije izlivanja goriva i ulja s brodova u more rješavati prema ratificiranim međunarodnim ugovorima i konvencijama.

- A.1.7. Sve aktivnosti na gradilištu, osim dopreme materijala, organizirati i provoditi unutar granice zahvata odnosno na postojećoj površini Praškog pristaništa.
- A.1.8. Projektom definirati kvalitetu materijala za nasipavanje i betoniranje prema standardima za takvu vrstu radova. Planirati da se svi građevni elementi koji se mogu predgotoviti izvan mjesta ugradnje dovezu kao gotovi.
- A.1.9. Na terminalu označiti mjesto za odlaganje tereta s opasnim tvarima. Prostor mora biti opskrbljen protupožarnim cjevovodima s međunarodnom prirubnicom za požar i propisano osvijetljen.
- A.1.10. Sve radne, skladišne i prometne površine izvesti kao vodonepropusne. Izvesti kontroliranu odvodnju.
- A.1.11. Odvodnju novog terminala planirati na sljedeći način:
- Za sanitarno-tehnološke otpadne vode i oborinske vode s radnih, skladišnih i prometnih površina terminala primijeniti razdjelni sustav odvodnje;
 - Sanitarno-tehnološke vode priključiti na sustav javne odvodnje aglomeracija Grad Rijeka. Priključak definirati u dogovoru s nadležnim komunalnim društvom;
 - Na prostoru za opasne terete predvidjeti oborinsku odvodnju s retencijskim bazenom za sakupljanje oborinskih voda;
 - Sve građevine odvodnje (cjevovodi, revizijska okna, sabirni bazeni, separatori) projektirati kao vodonepropusne.
- A.1.12. Oborinske onečišćene vode s potencijalno onečišćenih površina (oborinske vode s prometnih i skladišnih površina) prikupljati sustavom oborinske odvodnje s pročišćavanjem voda prije ispuštanja u more (taložnica-separator), te predvidjeti mogućnost uzimanja uzorka kako bi se mogla pratiti kakvoća pročišćenih otpadnih voda od strane nadležnih službi.
- A.1.13. Osigurati sustav kontrole kvalitete oborinskih voda s površina terminala prije ispuštanja u more (na izlazu iz separatora-taložnika). Koncentracije onečišćujućih tvari u ovim vodama prije ispuštanja u more moraju zadovoljiti uvjete za ispuštanje u površinske vode propisane propisom o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda.
- A.1.14. Osigurati sustav kontrole ispravnosti građevina vodoopskrbe, sanitarne i oborinske odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda (strukturalne stabilnosti i osiguranja funkcionalnosti, vodonepropusnosti).
- A.1.15. Nije dopušteno nasipavanje u moru tijekom ljetnih mjeseci zbog intenzivnije cvatnje te u uvjetima raslojenosti vodenog stupca zbog mogućeg eutrofnog utjecaja na vodna tijela usporedo s resuspenzijom sedimenta koji bi bio značajnije perturbiran.
- A.1.16. Mehanizaciju gradilišta i vozila održavati u tehnički ispravnom stanju i na taj način onemogućiti istjecanje goriva ili motornih ulja. Održavanje i pranje opreme ne obavljati na gradilištu.
- A.1.17. Nakon završetka radova ispitati vodonepropusnost svih građevina odvodnje.

Kulturna baština

- A.1.18. Očuvati u skladu s vrednovanim arhitektonskim i urbanističkim obilježjima sve graditeljske i tehničke strukture, zgrade skladišta, dizalice i elemente lučke opreme prostora kao vrijedne primjere riječke industrijske baštine i lučkog urbanizma.
- A.1.19. Novu plohu pristaništa izvesti kao zasebnu konstrukciju koja je dilatirana od povijesnih obalnih zidova. To se prvenstveno odnosi na Bratislavsko pristanište, dok je na Praškom pristaništu, gdje zbog tehnologije korištenja i tehničkog stanja kamenih dijelova nije moguće njihovo očuvanje, kvalitetne dijelove kamenih struktura potrebno očuvati, te ih prezentirati i ponovno upotrijebiti na odgovarajućoj

lokaciji.

- A.1.20. Prije razgradnje jugozapadnog ugla Visinova gata zbog ugradnje bitve, detaljno dokumentirati i arhitektonski snimiti sve detalje konstrukcije i kamene obloge u mjerilu 1:50 do 1:10. Pažljivo demontirati rubne kamene blokove i ostale elemente te ih pohraniti i ponovno upotrijebiti prema projektnom rješenju.
- A.1.21. Postojeće obalne zidove na Visinovom gatu i Bratislavskom pristaništu u dodiru s novom plohom pristaništa očuvati u izvornom obliku uz nužne popravke. U sklopu daljnje razrade projektne dokumentacije izraditi i prijedlog njihove zaštite kako bi se izbjegla možebitna oštećenja. U slučaju oštećenih kamenih blokova moguće je izvesti zamjenske istovjetnom/sličnom vrstom kamena.
- A.1.22. Ishoditi detaljne konzervatorske uvjete nadležnog Konzervatorskog odjela.
- A.1.23. Tijekom izvođenja radova uspostaviti praćenje stanja i dokumentiranja mogućih oštećenja postavljanjem mjernih uređaja na skladišnim zgradama (kompleks skladišta Metropolis i skladište 17) kao i na ostalim tehničkim strukturama (obalni zidovi, lučka oprema i obrada površina) tijekom gradnje i korištenja te u skladu s rezultatima primijeniti tehnologiju izvođenja u svrhu smanjenja vibracija i mogućih oštećenja. Dokumentaciju dostaviti na odobrenje nadležnom Konzervatorskom odjelu.
- A.1.24. U okviru projekta novog terminala izraditi elaborat i projekt zaštite povijesnih obalnih zidova od utjecaja novog zahvata te ga dostaviti na odobrenje nadležnom Konzervatorskom odjelu.
- A.1.25. Bitve koje se moraju ukloniti na Praškom pristaništu selektirati, a očuvanije primjerke restaurirati i integrirati na području luke Rijeka, za što je potrebno izraditi projektnu dokumentaciju i dostaviti je na odobrenje nadležnom Konzervatorskom odjelu.
- A.1.26. Prema uvjetima nadležnog Konzervatorskog odjela definirati dizalice koje će se premjestiti radi nastavka korištenja, a za one koje ostaju, izraditi projekt očuvanja i dokumentirati postupak konzervacije. Tračnice izvan funkcije zadržati na dijelovima gdje se zadržavaju postojeće dizalice u dužini većoj od veličine dizalica, a ostale tračnice ukloniti.
- A.1.27. Prije početka radova provesti podmorski arheološki pregled područja, odnosno izraditi Izvješće o arheološkom rekognosciranju u području obuhvata od strane ovlaštenog arheologa kako bi nadležni Konzervatorski odjel odredio eventualne uvjete zaštite.

Krajobraz

- A.1.28. Površine luke održavati kako bi se spriječilo oštećenje povijesnih elemenata i objekata malog mjerila.

Stanovništvo

- A.1.29. Javnost obavijestiti o početku i dinamici izvođenja radova na realizaciji zahvata.
- A.1.30. Radove u vrijeme zabrane izvođenja radova ograničiti samo na održavanje postojećeg stanja bez dodatnih aktivnosti. Period zabrane donosi nadležno tijelo Grada.
- A.1.31. Izvođenje radova ograničiti na dnevni termin u vremenu od 7 do 19 sati.

Zrak

- A.1.32. Za radove u moru definirati najkraće plovne putove dopreme građevinskog materijala, plutajućih pontona, strojeva i ostale opreme.
- A.1.33. Pravilnim i redovitim održavanjem građevinskih strojeva spriječiti prekomjerna

- A.1.34. onečišćenja zraka zbog mogućeg povećanja koncentracije ispušnih plinova.
Pravilnim rukovanjem spriječiti zapaljenja i moguću opasnost od požara.

Promet

- A.1.35. Oglasiti i označiti područje izvođenja izvođenja radova na izgradnji, unijeti područje zahvata na pomorske karte i ostale pomorske publikacije te izraditi Elaborat maritimne sigurnosti.
- A.1.36. Odrediti režim plovidbe u neposrednoj blizini područja zahvata.

Nekontrolirani događaji

- A.1.37. Izraditi elaborat zaštite od požara i osigurati provedbu tehničkih i organizacijskih mjera zaštite na gradilištu.
- A.1.38. Mjere zaštite od požara na gradilištu planiranjem i provođenjem prate stanje na gradilištu do potpune gotovosti gradilišta tj. do izdavanja uporabne dozvole za građevinu.

Buka

- A.1.39. Koristiti građevinske strojeve, cestovna transportna sredstva i ostalu mehanizaciju čija razina zvučne snage ne prelazi dopuštene razine.
- A.1.40. Zbog blizine stambenih objekata, bolnice i Zavoda za javno zdravstvo te osiguranja „noćne tišine“ radove obavljati u dnevnom terminu između 7 i 19 sati. .

Svjetlosno onečišćenje

- A.1.41. U svrhu osiguranja gradilišta noću, primijeniti minimalno dovoljnu količinu rasvjete kako bi se osigurali strojevi, gorivo, alati, materijali te kontrolirali ulasci u zonu gradilišta. Osigurati napajanje iz EE sustava.
- A.1.42. Izvesti vanjsku rasvjetu upotrebom prigušenog svjetla uz usmjeravanje osvjetljenja prema tlu (ograničavanjem vodoravnog i uspravnog rasapa svjetlosti).

Otpad

- A.1.43. Osigurati spremnike za odvojeno sakupljanje otpada te ih smjestiti na natkrivene i vodonepropusne površine s kontroliranom odvodnjom.
- A.1.44. Na mjestima privremenih objekata osigurati dovoljan broj spremnika te organizirati redoviti odvoz i zbrinjavanje otpada putem ovlaštene osobe.
- A.1.45. Pridržavati se *Plana za prihvati i rukovanje otpadom u luci Rijeka* u smislu odvojenog sakupljanja i privremenog skladištenja različitih vrsta i kategorija otpada nastalog u procesu gradnje, uključujući i otpad preuzet s plovnih objekata koji će se koristiti pri gradnji. Predvidjeti površinu za privremeno odlaganje građevinskog otpada unutar granica luke.
- A.1.46. Prostor za sakupljanje i privremeno skladištenje otpada planirati na način da se otpad može odvojeno prikupljati. Predvidjeti prostor za odvojeno skladištenje opasnog otpada uz sljedeće uvjete:
- mora biti omogućeno skladištenje otpada odvojeno po vrstama;
 - mjesto za odlaganje otpada mora biti natkriveno i imati podlogu s koje se može sakupljati rasuti teret ili proliveni otpad i sustav za prikupljanje različenih tekućina,
 - mora biti opremljeno uređajima, opremom i sredstvima za dojavu, gašenje i sprječavanje požara.

A.2. MJERE ZAŠTITE TIJEKOM KORIŠTENJA

Staništa

A.2.1. Izvršiti korekcije granica kopnenih i morskih staništa koja se odnose na nove lučke površine.

Vode i more

Ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj opasnih tvari

- A.2.2. Prostor za odlaganje tereta s opasnim tvarima i za rukovanje opasnim tvarima mora biti potpuno čist i pristupačan interventnim vozilima. Ovaj dio terminala mora se organizirati tako da se mogu uspješno spriječiti/minimalizirati štete koje mogu nastati prosipanjem ili istjecanjem opasne tvari. To podrazumijeva osiguranje: zaštitne odjeće osoblja, praznih posuda (bačve, spremnici, ...), apsorbirajućeg materijala – pijesak, granulirana glina, piljevina, deterdženata, pribora za sakupljanje rasute ili prolivene tvari, sitnog pribora, sredstava prve pomoći, sredstava dojava.
- A.2.3. Uspostaviti organizaciju prekrcaja i skladištenja opasnih tereta i definirati postupke u slučaju nepredviđenih događaja vezanih za rukovanje opasnim tvarima.
- A.2.4. Primjenjivati elemente za uspostavu sustava interventnih mjera vezanih za incidente s opasnim tvarima koje se odnose na: organizaciju sustava kojim će se jasno definirati uloge, odgovornosti i mogućnosti pojedinog sudionika, način planiranja tj. pripreme detaljnih i specifičnih planova provođenja interventnih mjera, monitoring i izvještavanje kako bi se osiguralo da se svi incidenti zabilježe, evaluiraju i prate, definirani operativni postupci i obučavanje i vježba osoblja.
- A.2.5. Osigurati odgovarajuće mjesto za čuvanje opasnih tvari, ako se tvari moraju ukloniti iz luke.
- A.2.6. Sve radne, skladišne i prometne površine redovito održavati i čistiti: uklanjati krupnije otpatke, prolivena ulja, te prosipani ili razliveni teret.
- A.2.7. Objekte za obradu otpadnih voda (taložnike, separatore) kao i slivnike oborinske odvodnje redovito čistiti.

Protuobraštajni premazi

A.2.8. Provoditi nadzor nad uporabom štetnih sredstava protiv obraštaja.

Balastne vode

- A.2.9. Primjenjivati međunarodne i nacionalne propise o upravljanju vodenim balastom, a s ciljem smanjivanja rizika unosa invazivnih i patogenih organizama putem balastne vode. Brodovi koji će uplovljavati na terminal imaju obvezu pridržavanja odredaba propisa o upravljanju i nadzoru balastnih voda.
- A.2.10. Izraditi analizu stanja („Baseline Survey“) prema usvojenim protokolima što je prvi korak u uspostavi odgovarajućeg programa praćenja stanja okoliša stranih vrsta u lučkom području te osnova za izradu procjene rizika od onečišćenja mora balastnim vodama i sedimentom s brodova, u vidu unosa invazivnih vrsta, te uspostave tzv. ranog sustava dojavljivanja (tzv. „Early Warning System“) između jadranskih luka.
- A.2.11. Provoditi nadzor nad obvezama brodova u upravljanju balastnim vodama, a koje se odnose na obvezu izmjene balastnih voda prije ulaska u Jadransko more; prijavu vodenog balasta; ispuštanje vodenog balasta i sedimenta iz balastnih tankova. To se osobito odnosi na pitanje postupanja s balastnim vodama prema pravilu D-2 BWM Međunarodne konvencije o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i sedimentima, koje se od 8. rujna 2024. godine primjenjuje za sve brodove i definira obvezu da na svim brodovima bude ugrađen uređaj za tretiranje balastnih voda prema

posebnom standardu propisanom Konvencijom.

- A.2.12. Provoditi kontrolu kvalitete balastne vode uzimanjem uzoraka iz balastnih tankova ispitivanjem uz pomoć ovlaštene ustanove odnosno ovlaštenog laboratorija s ciljem provjere sastava vodenog balasta. U slučaju da se analizom uzoraka utvrdi da brod nije proveo neku od mjera upravljanja balastnim vodama utvrđenih propisom i nadzorom balastnih voda brodu zabraniti iskrcaj balastnih voda.

Kulturno-povijesna baština

- A.2.13. Sve očuvane elemente kulturno-povijesne baštine redovito održavati i pratiti njihovo stanje.
- A.2.14. Postojeće obalne zidove izgrađene od kamena održavati prema izvornom oblikovanju i uvjetima nadležnog Konzervatorskog odjela.

Zrak

- A.2.15. Sve površine unutar lučkog prostora redovito održavati radi sprječavanja onečišćenja prašinom.
- A.2.16. Nije dozvoljen pretovar rasutog tereta i metalnog otpada.
- A.2.17. Predvidjeti korištenje manje lučke mehanizacije (dizalice, traktori, viljuškari i dr.) s električnim pogonom.

Promet

- A.2.18. Nakon izgradnje multimodalnog terminala Praško pristanište obaviti hidrografsku izmjeru akvatorija šireg područja luke Rijeka i izraditi službenu pomorsku kartu krupnog mjerila.
- A.2.19. Označiti terminal postavljanjem vizualnih navigacijskih oznaka kod dnevne i noćne upotrebe.
- A.2.20. Određivanje režima plovidbe u neposrednoj blizini područja terminala definirati Maritimnom studijom.

Nekontrolirani događaji

- A.2.21. Opremiti terminal opremom za praćenje manevra priveza ili odveza broda te pratiti brod tijekom boravka na vezu, kojim se mogu mjeriti i pratiti sljedeći parametri: brzina i smjer vjetrova i morskih struja te visina valova, brzina prilaza broda obali, udaljenost od obale te kut prilaza obali tijekom svih faza manevra priveza, pomicanje broda na vezu.
- A.2.22. Dosljedno primijeniti Popis provjere brod-obala (Ship-to-Shore) uz redovni nadzor primjene od strane Lučke kapetanije Rijeka.
- A.2.23. Provoditi redoviti nadzor (Port State Control Inspection) u skladu s odredbama Pariškog Memoranduma o razumijevanju i nadzoru državne luke (inspekcijski nadzor svih brodova tijekom razdoblja od 6 mjeseci nakon puštanja terminala u promet kako bi se steklo odgovarajuće iskustvo).
- A.2.24. Uspostaviti sustav redovitog uvježbavanja djelovanja u slučaju onečišćenja u kojem sudjeluju svi subjekti te koji se zasniva na scenarijima djelovanja (pretpostavlja se provedba vježbe sprečavanja širenja onečišćenja te uklanjanja onečišćenja najmanje jednom godišnje).
- A.2.25. Uvježbavati djelovanja nadležnih službi Lučke kapetanije i Lučke uprave Rijeka u izvanrednim okolnostima (uvježbavanje kroz stolne simulacije djelovanja).
- A.2.26. Imenovati osobe zadužene za maritimnu sigurnost.
- A.2.27. Luku opskrbiti propisanom opremom za intervencije kod iznenadnih onečišćenja mora koje se provode sa svrhom sprječavanja širenja onečišćenja izvan njenog akvatorija i

- njegovog uklanjanja. Mjesto za smještaj ove opreme mora biti označeno.
- A.2.28. Manje količine izlivenih tekućina na nepropusne prometne ili manipulativne površine ukloniti upijajućim sredstvom i materijal zbrinuti kao opasan otpad. Rastresene krute opasne tvari ukloniti suhim postupkom.
- A.2.29. U slučaju onečišćenja sustava oborinske odvodnje izvršiti čišćenje sustava i uljnog separatora/taložnika i odvojeni materijal zbrinuti kao opasan otpad.
- A.2.30. U slučaju izlivanja naftnih derivata u more, spriječiti širenje onečišćenja plutajućom branom i primijeniti Operativni plan intervencija za slučaju iznenadnih onečišćenja mora.
- A.2.31. U slučaju iznenadnog onečišćenja mora izvan akvatorija luke obavijestiti županijski centar za obavješćivanje, lučku kapetaniju Rijeka ili najbližu policijsku stanicu o iznenadnom onečišćenju te djelovati po uputama Stožera operativnog centra Primorsko-goranske županije.
- A.2.32. Izraditi Operativni plan intervencija u slučaju iznenadnog onečišćenja mora u luci sukladno Planu intervencija kod iznenadnog onečišćenja mora u Primorsko-goranskoj županiji.

Buka

- A.2.33. Na terminalu koristiti mehanizaciju po mogućnosti na električni ili hibridni pogon.
- A.2.34. Održavati habajuće vozne i operativne površine luke kako bi se spriječila oštećenja koja prilikom prolaza vozila stvaraju dodatnu buku.
- A.2.35. Nakon početka korištenja terminala izvršiti ispitivanje buke na najbližim objektima te u skladu s rezultatima poduzeti dodatne mjere zaštite.

Svjetlosno onečišćenje

- A.2.36. Osigurati predviđenu količinu rasvjete dovoljnu za obavljanje svih aktivnosti i radnji na terminalu.
- A.2.37. Postojeću rasvjetu i rasvjetna tijela redovito kontrolirati kako bi se utvrdio položaj, usmjerenost i jačina svjetlosti, a koja mora biti u skladu sa projektom predviđenom rasvjetom. Za noćnu rasvjetu terminala koristiti ekološki prihvatljive svjetiljke.

Otpad

- A.2.38. Otpad odvojeno prikupljati na način da se omogući njegovo ponovno korištenje, recikliranje i odgovarajuća obrada odnosno odlaganje u skladu s propisima koji reguliraju gospodarenje otpadom.
- A.2.39. Skladištenje opasnog otpada vršiti uz sljedeće uvjete:
- skladištiti otpad odvojeno po vrstama uz propisno označavanje;
 - spremnici za čuvanje tekućeg otpada i otpada u rasutom stanju moraju biti zatvoreni i vodonepropusni.
- A.2.40. Komunalni otpad sakupljati u za to namijenjenim spremnicima i redovito odvoziti.
- A.2.41. Osigurati spremnike za privremeno skladištenje naftnih derivata s nepoželjnim čvrstim ili tekućim primjesama.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

More

- B.1.1.** Ispitivanje sadržaja teških metala u vodi provoditi osam (8) puta godišnje, a ispitivanje teških metala (bakar, olovo, kadmij, živa), tributilkositrenih spojeva i policikličkih aromatskih ugljikovodika u površinskom sloju sedimenta debljine 10 cm na postajama na kojima su već vršena ispitivanja u akvatoriju lučkog bazena Rijeka – postaja S1 i S2.,

ispitivanja provoditi jednom u dvije godine. Ispitivanje koncentracije suspendiranih čestica, prozirnosti te temperature, saliniteta, otopljenog kisika, anorganskog dušika (nitrati, nitriti i amonijeve soli), ortofosfata i ukupnog fosfora u površinskom i pridnom sloju ispred Praškog pristaništa barem osam puta godišnje. Sve navedene parametre obavezno analizirati prije početka samog zahvata, a ne samo tijekom korištenja kako bi se dobilo „referentno“ stanje. Sustav interventnih mjera u slučaju izvanrednih događaja koji mogu ugroziti vode i vodni okoliš podrazumijeva i praćenje njihovog stanja. Program praćenja mora se izraditi za svaki slučaj posebno.

Zrak

B.1.2. Pored redovnog praćenja stanja kvalitete zraka na postaji Krešimirova-Zavod u svrhu provjere stanja jednom (1) godišnje izvršiti dodatna ispitivanja na lokaciji terminala. Ispitivanje mora dati rezultate za ukupne taložne tvari ($\text{mg}/\text{m}^2/\text{dan}$) i istaložene metale ($\text{ug}/\text{m}^2/\text{dan}$).

II. Nositelj zahvata Lučka uprava Rijeka, Riva 1, Rijeka, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša (A) i programa praćenja stanja okoliša (B), kako je to određeno ovim rješenjem.

III. Rezultate praćenja stanja okoliša nositelj zahvata Lučka uprava Rijeka, Riva 1, Rijeka, je obvezan dostavljati Ministarstvu zaštite okoliša i zelene tranzicije (u daljnjem tekstu: Ministarstvo) na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.

IV. Nositelj zahvata Lučka uprava Rijeka, Riva 1, Rijeka, 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 Lučka uprava Rijeka, Riva 1, Rijeka, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata Lučka uprava Rijeka, Riva 1, Rijeka, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu promijenili uvjeti utvrđeni ovim rješenjem.

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

VII. Sastavni dio ovog Rješenja su sljedeći grafički prilozi:

- Prilog 1. Prometno-tehnološka situacija, M 1:1000
- Prilog 2. Pregledna situacija, M 1:5000

O b r a z l o ž e n j e

Opunomoćenik Rijekaprojekt d.o.o., Moše Albaharija 10a iz Rijeke, je u ime nositelja zahvata Lučka uprava Rijeka, Riva 1, Rijeka, podnio 19. veljače 2024. godine Ministarstvu

gospodarstva i održivog razvoja, koje sukladno odredbama Zakona o ustrojstvu i djelokrugu tijela državne uprave („Narodne novine“, broj 85/20, 21/23 i 57/24) od 17. svibnja 2024. godine nastavlja s radom kao Ministarstvo zaštite okoliša i zelene tranzicije (u daljnjem tekstu: Ministarstvo), zahtjev za provedbu postupka procjene utjecaja na okoliš multimodalnog terminala Praško pristanište u luci Rijeka, Grad Rijeka, Primorsko-goranska županija. 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 Uprave za prostorno uređenje i dozvole državnog značaja Ministarstva prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine o usklađenosti zahvata s prostorno-planskom dokumentacijom (KLASA: 350-02/23-02/31; URBROJ: 531-06-2-1/1-23-2 od 28. srpnja 2023. godine).
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I-352-03/23-06/34; URBROJ: 517-10-2-2-23-2 od 28. lipnja 2023. godine) da je 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 iz Rijeke, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I-351-02/13-08/93; URBROJ: 517-03-1-2-20-4 od 17. rujna 2020. godine). Studija i Ne tehnički sažetak su izrađeni u veljači 2024. godine, a dopunjeni u rujnu 2024. godine. Voditelj izrade Studije je Mladen Grbac, dipl. ing. građ.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, sukladno članku 160. stavku 1. i članku 162. stavku 1. Zakona i članku 7. stavku 1. i točke 1. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08), na internetskim stranicama Ministarstva objavljena je 30. travnja 2024. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš multimodalnog terminala Praško pristanište u luci Rijeka, Grad Rijeka, Primorsko-goranska županija (KLASA: UP/I-351-03/24-08/9; URBROJ: 517-05-1-1-24-2 od 29. travnja 2024. 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, 2. srpnja 2024. godine (KLASA: UP/I-351-03/24-08/9; URBROJ: 517-05-1-2-24-13).

Povjerenstvo je održalo dvije sjednice. Na **prvoj sjednici** održanoj 16. srpnja 2024. godine u Rijeci, Povjerenstvo je utvrdilo da je Studija cjelovita i u svojim bitnim elementima stručno utemeljena i izrađena u skladu s propisima, te predložilo da se istu dopuni u skladu s primjedbama članova Povjerenstva i nakon dopune i suglasnosti članova uputi na javnu raspravu.

Ministarstvo je 1. listopada 2024. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/24-08/9; URBROJ: 517-05-1-2-24-19), a zamolbom za pravnu pomoć (KLASA: UP/I-351-03/24-08/9; URBROJ: 517-05-1-2-24-20) povjerilo je koordinaciju (osiguranje i provedbu) javne rasprave Upravnom odjelu za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije. **Javni uvid** proveden je u skladu sa člankom 162. stavkom 2. Zakona u razdoblju od 18. listopada 2024. godine do 19. studenoga 2024. godine u službenim prostorijama Grada Rijeke, svakog radnog dana u vremenu od 9 do 15 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Novi list“ na oglasnim pločama i internetskim stranicama Grada Rijeke, Primorsko-goranske županije te na internetskim stranicama Ministarstva. U sklopu javne rasprave održano je javno izlaganje 7.

studenoga 2024. godine s početkom u 16:30 sati u Gradskoj vijećnici u Rijeci, Korzo 16. Prema Izvješću Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-01/24-01/37; URBROJ: 2170-03-08/1-24-10 od 21. studenoga 2024. godine) tijekom javnog uvida u knjigu primjedbi izloženu uz Studiju nisu bile upisane primjedbe, prijedlozi ili mišljenja javnosti i zainteresirane javnosti, dok su putem elektroničke pošte na adresu Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije zaprimljene primjedbe gospodina Milivoja Miće Antolovića.

Zaprimljene primjedbe i prijedlozi su se, u bitnom, odnosili na odabranu lokaciju za smještaj terminala i bespotrebno prekomjerno betoniranje mora kako bi se dobile nove lučke površine te da bi terminal bilo bolje izgraditi na lokaciji platoa u Bakru i zapadno na području naftne luke Piopi, nedopustivost prekrcaja starog željeza u centru grada gdje sitna prašina zagađuje zrak, grad i pluća stanovnika; nedostatak izrade detaljnog plana uređenja lučkog područja (DPU) te analize prostora i sagledavanja čitavog prostora kao jedne cjeline; te na gubitak vizualne izražajnosti i ambijentalnog značaja kompleksa skladišta Metropolis..

Povjerenstvo je na **drugoj sjednici** održanoj 4. prosinca 2024. godine u Zagrebu razmotrilo odgovore na zaprimljene primjedbe s javne rasprave, a koje je pripremio nositelj zahvata. Odgovori na primjedbe s javne rasprave, koje je Povjerenstvo razmotrilo, u bitnom su sljedeći:

- Primjedbe koje se odnose na odabranu lokaciju za smještaj terminala i bespotrebno prekomjerno betoniranje mora kako bi se dobile nove lučke površine, te da bi terminal bilo bolje izgraditi na lokaciji platoa u Bakru i zapadno na području naftne luke Piopi, koji su dalje od centra Grada se ne prihvaća. Planiranje i gospodarenje prostorom na području Grada Bakra nije predmet Studije, jer se predmetni zahvat nalazi na području Grada Rijeke. Namjena i korištenje površina definira se kroz izradu i postupak donošenja prostorno - planske dokumentacije. Područje platoa Bakar i naftne luke Piopi nalaze se izvan granica obuhvata zahvata.
- Primjedba koja se odnosi na nedopustivost prekrcaja starog željeza u centru grada gdje sitna prašina zagađuje zrak, grad i pluća stanovnika se prihvaća. U Studiji u poglavlju A.2.2. *Postojeće stanje* i u poglavlju E.2.3. *Program praćenja stanja zraka* je jasno naglašeno da se postojeći scrap mora ukloniti prije početka izvođenja radova. Tijekom korištenja Praškog pristaništa nije predviđeno prekrcavanje ni skladištenje scrapa.
- Primjedba koja se odnosi na nedostatak izrade detaljnog plana uređenja lučkog područja (DPU) kako bi se dala sveobuhvatna analiza tog prostora i sagledao čitav prostor kao cjelina se ne prihvaća. U sklopu Studije utjecaja na okoliš analizirana je usklađenost zahvata s prostorno planskom dokumentacijom te je od strane Ministarstva prostornog uređenja, graditeljstva i državne imovine ishodena „Potvrda u usklađenosti s prostornim planovima“ (KLASA: 350-02/23-02/31, URBROJ: 531-06-2-1/1-23-2, od 28. srpnja .2023. godine).
- Primjedba koja se odnosi na gubitak vizualne izražajnosti i ambijentalnog značaja kompleksa skladišta Metropolis se ne prihvaća. Ambijentalni značaj kompleksa skladišta Metropolis obrađen je u Studiji kroz poglavlja *Utjecaji tijekom građenja i tijekom korištenja (u domeni direktnih i indirektnih utjecaja na zaštićeno kulturno dobro)*. U skladu s prepoznatim utjecajima predložene su mjere zaštite u fazi izgradnje i u fazi korištenja. Spomenuti objekti nalaze se izvan granica zahvata i na tim objektima se tijekom provedbe zahvata ne obavljaju nikakve aktivnosti.

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 te program praćenja stanja okoliša.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način:

Predmet Studije utjecaja na okoliš je proširenje Praškog pristaništa tj. izgradnja multimodalnog terminala koji se nalazi na području Grada Rijeke i Primorsko – goranske županije. Lokacija pristaništa je u središtu grada i dio je teretne luke Rijeka koja je definirana kao luka otvorena za javni promet i od osobitog je međunarodnog interesa za Republiku Hrvatsku te je dio osnovne TEN-t Europske mreže prometnih koridora („core port“).

Svrha poduzimanja zahvata je izgradnja i uređenje prostora za povećanje kapaciteta za prihvat generalnih, specijalnih i ro-ro tereta u luci Rijeka.

Planirana izgradnja multimodalnog terminala nalazi se unutar postojećeg bazena Rijeka u središtu grada Rijeke. Novi multimodalni terminal uključuje izgradnju nove obale i zaobalne površine za prekrcaj, skladištenje i distribuciju tereta na cestovnu i željezničku mrežu.

Planirani terminal se gradi ispred postojećeg Praškog pristaništa dužine 361 m, koje ima malu zaobalnu površinu neposredno uz postojeća lučka skladišta u zaleđu terminala. Dubina uz obalni rub je samo 6,7 do 7,3 m što onemogućava prihvat većih brodova. Taj dio obale koristi se za prekrcaj generalnih tereta. Uz obalni rub su kranske staze dizalica. Zahvat se realizira na morskom dijelu luke ispred postojećeg Praškog pristaništa omeđen na zapadu s novoizgrađenim kontejnerskim terminalom Zagrebačka obala i Visinovim gatom na istoku. Novi terminal ima ukupnu površinu od oko 7,38 ha, novi vez dužine 310 m i ro-ro rampu širine oko 40,0 m, koja zadovoljava uvjete za manipulaciju brodske rampe, kao i uvjete radijusa kretanja vozila prilikom izlaska. U zaleđu terminala su postojeći željeznički kolosijeci kojim se taj dio luke povezuje sa glavnim teretnim kolodvorom Rijeka i nova lučka prometnica preko koje će terminal imati vezu sa državnom cestom DC403 i autocestom A7.

Postojeće Praško pristanište dužine 361 m podijeljeno je na dva veza – istočni (Vez 4 - max. gaz 7,32 m, a koristi se za iskrcaj/ukrcaj generalnog tereta kao i za razne betonske ili željezne profile) i zapadni (Vez 3 - max. gaz 6,70 m, - koristi se za privez brodova do 150 metara. U upotrebi je i vez 7 na Visinovom gatu za brodove do 130 m. Planiranim zahvatom ukidaju se postojeći vezovi.

Postojeća lučka nadgradnja u pozadini Praškog pristaništa i na Visinovu gatu nalazi se izvan granica zahvata, a riječ je o nizu zatvorenih skladišta (od broja 17 do 22) koja su većinom neiskorištena zbog gabarita i neučinkovitosti za nove tehnologije skladištenja. Ti objekti su zaštićeno kulturno dobro te je u sklopu studije izvršena analiza direktnih i indirektnih potencijalnih utjecaja te dat prijedlog mjera tijekom izgradnje terminala i kasnije tijekom korištenja. Zahvat fizički ne obuhvaća spomenuta skladišta.

Cestovna povezanost - teretna luka bazena Rijeka je preko novoizgrađene državne ceste DC403 povezana direktno s mrežom autocesta (autocesta A7) putem čvora Škurinje. Kroz lučko područje do državne ceste DC403 izgrađena je nova lučka prometnica, a u tijeku je izrada projektne dokumentacije za novi glavni ulaz u teretni dio luke što uključuje i Praško pristanište.

Željeznička povezanost - Grupa kolosijeka Praško pristanište se sastoji od tri kolosijeka u pravcu koji su spojeni skretnicama i sjeverni kolosijek je spojen na kolosijek između kranskih staza na Budimpeštanskom pristaništu. Kolosijeci na Budimpeštanskom pristaništu su spojnim kolosijekom povezani sa kolodvorom Rijeka- teretni dio.

Tehnološko rješenje terminala

Primarno je to terminal za generalne terete i u skladu s time je definirana tehnologija terminala. Mogućnost prihvata ro-ro brodova je dodatna vrijednost terminala. Ro-ro brodovi se sve češće koriste u multimodalnom transportu kada se koristi kombinacija dvije grane prometa (pomorski/cestovni). Kombinacijom cestovnog i pomorskog prometa umanjuju se

negativni utjecaji na okoliš zbog manjeg korištenja cestovnog prometa.

Tereti koji će se prekravati na terminalu

Generalni teret ili suhi jedinični teret su različite vrste komadnog tereta kao što su metalni proizvodi (čelični limovi, cijevi, žice i profili), kameni blokovi, drvena građa i trupci, dijelovi građevinskih konstrukcija, industrijskih postrojenja, strojeva i vozila, papir i teret u balama, sirovine i proizvodi prehrambene industrije, tekućine i plinovi u prijenosnim tankovima

Specijalni tereti – teški suhi jedinični tereti i tereti velikih dimenzija (Projektne tereti)

RO-RO (roll on- roll off) tehnologija tj. transport brodom vozila na kotačima. Teret ulazi na brod vlastitim pogonom preko brodske rampe, i isto tako izlazi iz broda. Glavno obilježje RO-RO terminala je brzina i efikasnost distribucije jer omogućuje izravnu i direktnu povezanost pomorskog i cestovnog prijevoza roba.

Opasni tereti – kao i do sada osiguran je prihvata opasnih tereta u luci koji određuje Lučka uprava posebnim Pravilnikom, a kojim se određuju klase i količine opasnih tvari kojima se može rukovati. u luci, odnosno s kojima brod može ući u luku, mjesta u luci u kojima je dozvoljeno rukovati takvim tvarima, mjesta gdje čekaju vozila na utovar/ istovar kao i mjesta za čuvanje uklonjenih opasnih tvari. Na postojećem Praškom pristaništu bio je omogućen pretovar i skladištenje opasnih tvari izuzev klasa 1 i 7 sa kojim je dozvoljeno isključivo rukovanje u direktnoj operaciji ukrcaj/iskrcaj i to brod – vozilo i obratno. Lokacija skladištenja je posebno označena i za tu lokaciju su predviđene dodatne građevinske mjere (zasebna odvodnja, protupožarna zaštita).

Površine terminala – terminal čini kopneni i morski dio gdje kopnena površina terminala čini 43 500 m² nove i 7850 m² postojeće površine, dok morska površina iznosi 22 450 m². Granice zahvata ukupno (kopno i more): 73 800 m².

Lučke površine su definirane prema svojoj namjeni a riječ je o sljedećim površinama:

- **obalna operativna površina** - na njoj se vrši manipulacija teretom brod - kopno i obrnuto, planirana u širini od 40 m paralelno s obalnim rubom;
- **skladišne površine** namijenjene kratkotrajnom i dugotrajnom uskladištenju tereta, ukupno su planirane 3 skladišne površine omeđene prometnicama i to P1= 6600 m², P2=7960 m² i P3= 8320 m²;
- **prometne površine** koje čine: interne cestovne prometnice koje su dvosmjerne i omogućavaju dolazak do operativne i skladišnih površina kako bi se i u vrijeme manipulativnih operacija omogućilo neometano kretanje terminalom te željeznički kolosijeci kako bi se teret mogao transportirati željeznicom;
- **površine za smještaj prekrcajnih sredstava, uslužnih djelatnosti, lučke operative i drugih korisnika terminala** koje čine: površine za transportna sredstva, servisne stanice, radionice za održavanje;
- **zatvorene površine za poslovne potrebe i površina za smještaj prekrcajne mehanizacije** (jedna nova mobilna dizalica te manji prekrcajni i transportni uređaji kao što su: lučki traktori, viljuškari, prikolice i dr. s pogonom na električnu energiju).

Instalacije terminala

Terminal se oprema svim potrebnom instalacijama što se odnosi na vodoopskrbni sustav, odvodnju oborinskih voda sa sustavom pročišćavanja, elektroinstalacije sa napajanje sustava, visokonaponski priključak za napajanje brodova.

Opis konstrukcije obale i zaobalne površine

Generalna visinska kota nove obale (zona obale širine oko 40 m) je oko +3,00 m. Predviđena je izvedba obalnog zida od armirano betonskih kesona koji su čelijaste, gravitacijske konstrukcije građene u suhom ili potopljenom doku. Nakon izrade dotegle se na mjesto ugradbe koristeći vlastiti uzgon, te se tada potope na uređeni nasip izrađen na morskom dnu. Dimenzije pojedinog kesona iznose oko 17,00 x 11,00 x 23,00 m. Duž istočne rubne zone

obale predviđena je izvedba pilotske stijene zbog savladavanja denivelacije i uklapanja novoprojektirane dubine ispred obalne konstrukcije novog Praškog pristaništa i dubine postojećeg Visinovog gata.

Temeljno tlo ispod nasipa ojačava se šljunčanim stupovima i mlaznim injektiranjem.

Obalna konstrukcija kesona monolitizira se izradom armirano-betonske konstrukcije koja se sastoji od montažnih prednapetih nosača iznad kojih se izrađuje armiranobetonska ploča operativne površine izrađena na samom mjestu.

Nasipavanjem kamenog materijala, u zoni koja je omeđena prethodno ugrađenim kesonima, uređuje se operativna i skladišna površina terminala. Nasip se izvodi kamenim materijalom težine zrna 0-200 kg na marinskom sedimentu i dijelom na postojećem nasipu, oboje prethodno poboljšani šljunčanim stupovima.

Količine potrebnog materijala - Procijenjene količine potrebnog gradiva za izgradnju terminala iznose:

- | | |
|--|------------------------|
| 1. Podmorski iskop postojećeg kamenog nasipa: | 2.000 m ³ |
| 2. Nasip od kamenog materijala | 850.000 m ³ |
| 3. Beton obalne konstrukcije | 125.000 m ³ |
| 4. Beton operativne površine: | 14.800 m ³ |
| 5. Kameni materijal za bonifikaciju temeljnog tla: | 54.000 m ³ |

Količine iskopnog podmorskog materijala u potpunosti će se iskoristiti za izradu nasipa.

Kolnička konstrukcija platoa predviđena je od mikroarmiranih betonskih ploča na nosivom sloju od drobljenca, te na posteljici od kamenog materijala.

Vodoopskrba i odvodnja

Vodovodni priključak - zahvat se priključuje na postojeću / rekonstruiranu vodoopskrbnu mrežu.

Sanitarna i požarna voda – za potrebe opskrbe objekata i plovila, kao i za potrebe zaštite od požara predviđen je zajednički dovod vode. Za opskrbu objekata i plovila predviđet će se ogranci s priključnim oknima, a duž cjevovoda rasporedit će se dovoljan broj nadzemnih hidranata i hidrantskih ormarića.

Odvodnja – na području zahvata postoji sustav odvodnje sanitarnih, mješovitih i oborinskih voda. U zapadnom uglu Praškog pristaništa, odnosno u obalnom zidu Bratislavskog pristaništa smješten je postojeći rasteretni kanal „Podpinjol“ promjera 3000 mm. Duž obalnog zida Praškog pristaništa evidentiran je jedan ispušt oborinskih voda promjera 400 mm i jedan ispušt sanitarnih voda promjera 400 mm koji nije u funkciji. Duž obalnog zida Visinovog gata evidentirano je pet ispusta oborinskih voda promjera 200 mm. U pogledu odvodnje otpadnih voda, zbrinut će se sljedeće otpadne vode:

- Sanitarne otpadne vode
- Mješovite otpadne vode (rasteretni kanal „Podpinjol“)
- Tehnološke otpadne vode (vode s platoa za opasne terete)
- Oborinske onečišćene vode (vode s prometnih i skladišnih površina)
- Oborinske čiste vode (vode s krovnih površina)

Prihvat otpadnih voda s plovila nije planiran. Teretni brodovi nisu tehnički opremljeni na način da se mogu direktno spojiti na lučki priključak i da u luci ispuštaju otpadne vode. Teretni brodovi imaju svoje vlastite sustave pročišćavanja otpadnih voda.

Elektroinstalacije

Na terminalu su planirane sljedeće elektroinstalacije:

- elektroenergetski razvod za potrebe napajanja mobilnih lučkih dizalica,
- elektroenergetski razvod za potrebe napajanja punjača električnih vučnih vozila,
- vanjska rasvjeta,
- distributivna telekomunikacijska kanalizacija (DTK-a) za potrebe elektroničke komunikacijske infrastrukture (EKI) i ostalih instalacija slabe struje.

- Priprema za kasniju ugradnju viskonaponskog kopnenog priključka za potrebe napajanja brodova na vezu (*On shore power supply-SP*),

Viskonaponski kopneni priključak za brodove - Trenutno na području luke privezani brodovi za potrebe opskrbe električnom energijom svojih potrošača koriste vlastite diesel generatore. Direktivom EU je predviđeno da od 2030. godine, brodovi koji su na vezu u luci, a čiji boravak traje dulje od dva sata, ne smiju koristiti svoje diesel generatore kako više ne bi sagorijevali fosilna goriva koja uzrokuju značajno onečišćenje zraka i moraju imati mogućnost spajanja na obalni elektroenergetski sustav koji se uz potrebnu opremu svodi na naponski nivo i potrebnu frekvenciju samog broda. Stoga će se, u svrhu usklađenja s direktivama EU i smanjenja onečišćenja uzrokovano sagorijevanjem fosilnih goriva i buke, predvidjeti infrastruktura za priključenje brodova na kopnenu elektroenergetsku mrežu dok su brodovi privezani na obalu, tzv. *Onshore Power Supply (OPS)*. U sklopu ovog zahvata napraviti će se priprema (energetski kanali i zdenci) za kasniju ugradnju kablova i sve potrebne opreme.

Zaštita od požara - Eventualno gašenje požara prva bi preuzela profesionalna vatrogasna postrojba Luke Rijeka. Jedinica je smještena na prostoru Luke i dolazak do terminala može se očekivati u vremenu od 3-5 minuta. Osim ove postrojbe u gašenju požara sudjelovala bi i Javna profesionalna postrojba Grada Rijeka i to s lokacije Centar s vremenom dolaska 3-5 minuta. Ulaz vatrogasne tehnike predviđen je na istočnoj strani terminala tj. sa planiranog glavnog ulaza u terminal.

Morski prostor tijekom izvođenja i korištenja

Oglašavanje i označavanje zahvata tijekom građenja i unošenje područja zahvata na pomorske karte i ostale pomorske publikacije – početak i tijek izvođenja radova objaviti u "Oglasima za pomorce" koje izdaje Hrvatski hidrografski institut i izlazi mjesečno. O tijeku izvođenja radova investitor obavještava nadležnu lučku kapetaniju (LK Rijeka) koja obavijest dostavlja Hrvatskom hidrografskom institutu.

Određivanje režima plovidbe u neposrednoj blizini područja zahvata tijekom građenja određuje se prije početka izvođenja radova u posebnom Elaboratu maritimne sigurnosti koji treba biti odobren od nadležne lučke kapetanije prije započinjanja radova.

Označavanje terminala tijekom njegova korištenja/eksploatacije - Označavanje zahvata tijekom njegova korištenja podrazumijeva postavljanje vizualnih navigacijskih oznaka koje mogu biti dnevne i noćne.

Određivanje režima plovidbe u neposrednoj blizini područja terminala tijekom njegova korištenja/eksploatacije – definira se u Maritimnoj studiji koja se izrađuje prije izrade glavnog projekta ili prije početka korištenja novog terminala u luci Rijeka.

Upravljanje vodenim balastom - Obzirom na stupanje na snagu „Međunarodne konvencije o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i sedimentima“ 8. rujna 2017. brodovi koji će uplovljavati na terminal u luci Rijeka morat će zadovoljiti standard za upravljanje balastnim vodama (Pravilo D2 odnosno Pravilo D1). Mjere propisane Konvencijom imaju za cilj u potpunosti spriječiti prijenos invazivnih i patogenih organizama putem balastne vode.

Dodatno, propisana je kontrola provođenja navedenih mjera, odnosno kontrola kvalitete balastne vode, koju provode inspektori sigurnosti stranih brodova (PSC inspektori) uzimanjem uzoraka balasta i njegovim ispitivanjem u ovlaštenoj ustanovi.

Mjere zaštite morskog okoliša zbog ispuštanja balastnih voda uključuju i uspostavljanje sustava ranog otkrivanja i upozorenja te brzog otklanjanja invazivnih i patogenih vrsta propisanih Pravilom C-2.

Osobit značaj za pitanje postupanja s balastnim vodama ima pravilo D-2 BWM Konvencije, koje se od 8. rujna 2024. godine primjenjuje na sve brodove i definira obvezu da na svim brodovima bude ugrađen uređaj za tretiranje balastnih voda prema posebnom standardu propisanom Konvencijom. Uz propisane postupke primjenjuje se Pravilnik o lučkom redu koji je već u primjeni za luku Rijeka.

Zahvat je u skladu da sljedećim Prostornim planovima:

- Prostorni plan Primorsko-goranske županije („Službene novine Primorsko-goranske županije”, broj 32/13, 7/17-ispr., 41/18, 4/19-pročišć. tekst, 18/22, 40/22-pročišć. Tekst, 35/23, 12/24),
- Prostorni plan uređenja Grada Rijeke ("Službene novine Primorsko-goranske županije", broj 31/03, 26/05-uskl. i 14/13 i "Službene novine Grada Rijeke", broj 3/17, 21/19, 22/19, 14/23),
- Generalni urbanistički plan Grada Rijeke ("Službene novine Primorsko-goranske županije", broj 7/07, 14/13 i "Službene novine Grada Rijeke" broj 8/14, 3/17, 21/19, 11/20. -ispr., 14/23).

Mogući utjecaji tijekom izgradnje i korištenja zahvata

Lokacija pripada stanišnom tipu J. Izgrađena i industrijska staništa. S obzirom na to da se radi o postojećoj lokaciji na kojoj je, kao i u njenoj okolici, već prisutan antropogeni utjecaj, izgradnja planiranog zahvata nasipavanjem kamenim materijalom imat će ograničen negativan utjecaj na staništa i vrste na morskom dnu do 25 m dubine. Kod nasipavanja i proširenja obale mehanički će biti devastirane zbog trajnog zauzeća morskih površina novim zahvatom. Iako se radi o degradiranim zajednicama potrebno je voditi računa o granulaciji i kvaliteti nasipnog materijala. Zemljani materijal zbog sitnih čestica raznosi se kroz stupac vode i ovisno o morskim strujanjima sedimentira na širem području. Zbog položaja Praškog pristaništa i smjera izlaznih struja iz Riječke luke moguće bi bilo očekivati utjecaj sedimentacije zemljanog materijala i na području izvan lokacije zahvata do udaljenosti približno 500 m, ako je udio zemlje u nasutom materijalu veći od 5%. Ukupna površina staništa obuhvaća površinu od 73.800 m². G.3.2. Infralitoralni sitni pijesci s više ili manje mulja – Površina staništa G.3.2. iznosi 62 750 m². Tijekom građenja nasipavanje i realizacija nove konstrukcije uzrokuje trajan gubitak dijela staništa. Utjecaj je značajno negativan, izravan i mijenja izgled staništa. Riječ je o površini ispod nove konstrukcije od 40 300 m². Na preostali dio staništa u moru površine 22 450 m² na kojem se ne izvode radovi a nalazi se unutar granica zahvata u morskom dijelu utjecaji su minimalni jer dolazi do zamučivanja tijekom izvođenja radova. Utjecaj je privremenog karaktera do završetka radova. Taj dio staništa ostaje u prvobitnom obliku i nalazi se van fizičkog dijela zahvata. G.3.6. Infralitoralna čvrsta dna i stijene - Površina staništa G.3.6. iznosi 3 200 m². Tijekom građenja javlja se značajno negativan utjecaj koji značajno mijenja izgled staništa i šteti postojećim vrstama. J.2.1. Gradske jezgre - Površina staništa iznosi 6 500 m². Tijekom građenja, preko staništa odvijat će se i komunikacija građevinske operative što uzrokuje privremene utjecaje manjeg inteziteta. J.4.1. Industrijska i obrtnička područja - Površina staništa J.4.1. iznosi 1 350 m². Zahvat obuhvaća rekonstrukciju manjeg dijela postojećeg Visinovog gata. Utjecaj je umjereno negativan koji privremeno mijenja izgled staništa. J.4.4.4./F.5.1.2./G.2.5.2. Lučke površine/Zajednice morske obale na čvrstoj podlozi pod utjecajem čovjeka/Zajednice mediolitorala na čvrstoj podlozi pod utjecajem čovjeka-Stanište pokriva dužinu od ukupno 655,0 m., riječ je o postojećoj obali koja se koristi za vrijeme izvođenja.

Praško pristanište koristit će se za ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj generalnog tereta, a eventualno mogući utjecaji na životne zajednice mogu biti uzrokovani nepažljivom manipulacijom i neadekvatnim skladištenjem i eventualnim prosipanjem tereta na samoj obali. Stoga će se poduzeti mjere sprječavanja rasipanja tereta i mogućnosti izljeva pogonskog goriva i ulja s brodova te njihovo adekvatno zbrinjavanje prema propisanim mjerama zaštite morskog okoliša i ratificiranim međunarodnim propisima i konvencijama. Opasnost od utjecaja balastnih voda na pridnene zajednice sprječava se primjenom „Međunarodne konvencije o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i sedimentima“ 8. rujna 2017. gdje će brodovi koji će uplovljavati na terminal u luci Rijeka morati zadovoljiti standard za upravljanje

balastnim vodama (Pravilo D2 odnosno Pravilo D1). Mjere propisane Konvencijom imaju za cilj u potpunosti spriječiti prijenos invazivnih i patogenih organizama putem balastne vode. Dodatno, propisana je kontrola provođenja navedenih mjera, odnosno kontrola kvalitete balastne vode, koju provode inspektori sigurnosti stranih brodova (PSC inspektori) uzimanjem uzoraka balasta i njegovim ispitivanjem u ovlaštenoj ustanovi. Mjere zaštite morskog okoliša zbog ispuštanja balastnih voda uključuju i uspostavljanje sustava ranog otkrivanja i upozorenja te brzog otklanjanja invazivnih i patogenih vrsta propisanih Pravilom C-2. Osobit značaj za pitanje postupanja s balastnim vodama ima pravilo D-2 BWM Konvencije, koje se od 8. rujna 2024. godine primjenjuje na sve brodove i definira obvezu da na svim brodovima bude ugrađen uređaj za tretiranje balastnih voda prema posebnom standardu propisanom Konvencijom.

Zaštićena područja nalaze se izvan obuhvata zahvata. Najbliže zaštićeno područje – spomenik prirode – Zametska pećina nalazi se na udaljenosti od 3,3 km, te zahvat tijekom pripreme, građenja i korištenja nema utjecaja na zaštićena područja.

Tijekom izvođenja radova ne postoji opasnost od utjecaja oborinskih voda. U fazi izgradnje može se očekivati zamućivanje mora. Veći dio temeljnog tla je marinski sediment, pretežito pijesak prašinstvo te mulj, debljine do 30 m. Građevinski radovi na izgradnji nove obale neminovno će stoga uzrokovati značajno zamućenje mora. Posljedica podizanja sedimenta s morskog dna u vodeni stupac bit će povećana sedimentacija čestica na dno s obje strane područja iskopa, ovisno o trenutnoj dinamici mora. Čestice veće granulacije će se brzo istaložiti na morsko dno u blizini mjesta s kojeg su dignute. Kako je **more** na području zahvata pod znatnim utjecajem slatke vode iz potoka koji utječu u luku, većina koloidnih čestica će se zadržati u gornjem, boćatom sloju i raznosit će se okolo ovisno o trenutnoj dinamici mora. Ne očekuje se doseg primjetnog utjecaja veći od 500 m u svim smjerovima od mjesta iskopa tj. zamućenje mora vjerojatno će se javljati samo unutar akvatorija vodnog tijela Luka Rijeka u zoni zahvata. Tri su moguća izvora onečišćenja mora naftnim derivatima: strojevi za obavljanje radova na moru, koji se nalaze na plovilima, drugi izvor ulja mogu biti kaljužne vode plovila, ako budu neodgovorno odlagane u more. Treći izvor mogu biti vozila i strojevi koji će se koristiti za izvođenje radova na kopnu. Zahvat nema utjecaja na vode namijenjene ljudskoj potrošnji. Slivovi izvora u gradu Rijeci, zahvaćenih za javnu vodoopskrbu, nalaze se izvan mogućeg utjecaja zahvata. Tijekom izvođenja radova nema opasnosti od zamućenja mora za kupanje na gradskim plažama obzirom da su udaljene približno 3,0 km od lokacije zahvata. Prema Odluci o određivanju osjetljivih područja ("Narodne novine", broj 81/10) planirani zahvat ne nalazi se na području osjetljivom na ispuštanje otpadnih voda (eutrofna područja). Osim toga, osjetljivost područja u ovom slučaju se odnosi na stupanj pročišćavanja otpadnih voda, a otpadne vode zahvata planirano je priključiti na sustav javne odvodnje aglomeracije Rijeka. Vodno tijelo podzemnih voda Riječki zaljev oznake JKGI_04 zadovoljava postavljene ciljeve zaštite voda. Zahvat se nalazi na rubnom području vodnog tijela. Niti u fazi građenja niti tijekom korištenja ne očekuju se utjecaji na količinsko stanje vodnog tijela (na ravnotežu između crpljenja i prihranjivanja vodnog tijela), kao i na njegovo kemijsko stanje. Onečišćenje podzemnih voda naftnim ugljikovodicima, ekotoksičnim sastojcima protuobraštajnih premaza i fekalnim tvarima se ne očekuju ni u kakvim okolnostima. Zahvat neće imati utjecaja na stanje vodnog tijela Škurinjski potok oznake JKRN0278_001. Ne očekuje se utjecaj zahvata na unutarne vodno tijelo vodotoka Rječine na granici sa slatkom vodom oznake P2-1RJP niti na vanjsko vodno tijelo prijelaznih voda vodotoka Rječine na granici s priobalnom vodom oznake P2-2RJP. Vjerojatnost onečišćenja vanjskog vodnog tijela vodotoka Rječine je i u slučaju velikih akcidenata zanemariva zbog prevladavajućih strujanja u smjeru sjeverozapada te propisanih mjera zaštite za takve slučajeve. Na osnovi dvadesetogodišnjeg praćenja, stanje eutrofikacije vodnog tijela Riječki zaljev oznake 0323-RIZ, može se opisati kao oligotrofno tj. kao stanje koje je obilježeno niskom primarnom proizvodnjom, dobrom prozirnošću, niskim koncentracijama hranjivih soli i klorofila a, te odsutnošću hipoksije. Rizik za onečišćenje se

procjenjuje malim zbog uspostave sustava zaštite mora od onečišćenja i zbog primjene mjera zaštite u redovnim prilikama te u slučaju akcidenata. Vodno tijelo priobalnih voda Luka Rijeka oznake 0323-RILP u mnogim elementima kakvoće ne ispunjava ciljeve zaštite voda: biološki elementi kakvoće (vrlo loše stanje makroalgi; dobro stanje: ribe i bentički beskralježnjaci), hidromorfološko stanje i kemijsko stanje (TBT u vodi, PBDE i Hg u bioti). Kandidat je za promijenjeno vodno tijelo. Primjenom mjera zaštite očekuje se poboljšanje i promjena stanja vodnog tijela što pozitivno utječe na sadašnje ekološko i kemijsko stanje. Utjecaj zahvata na promjenu hidromorfološkog stanja zbog trajnog gubitka morskog dna nije značajno zbog obuhvata zahvata, veličine i stanja vodnog tijela (0,8 % površine vodnog tijela). Procjenjuje se da se neće značajno promijeniti kemijsko stanje vodnog tijela zbog propisanih mjera zaštite.

Tijekom korištenja sanitarne otpadne vode iz mogućih pomoćnih objekata (odvodnja objekta, sanitarija ili sl.), će se prikupiti zatvorenim sustavom sanitarne odvodnje te će se priključiti putem kompaktne crpke na postojeći sustav sanitarne odvodnje lučkog bazena Rijeka. Očekuje se smanjenje sadašnjeg stanja opterećenja lučkog akvatorija fekalnim otpadnim vodama s obzirom da se otpadne sanitarne vode jednog dijela postojećih objekata sada ispuštaju direktno u akvatorij. Mješovite otpadne vode iz rasteretnog kanala „Podpinjol” i dalje se upuštaju u more tako da cirkulacija izljeva nije ugrožena tijekom korištenja zahvata. Konstrukcija pristaništa je izmaknuta od postojećeg mjesta izljeva te je omogućena nesmetana cirkulacija mora. Tehnološke otpadne vode nastale prilikom skladištenja opasnih tereta prikupljat će se zatvorenim sustavom odvodnje (linijska odvodnja, slivnici i kolektori), primarno pročišćavati putem separatora, te prikupljati u retencijskom bazenu. Daljnja obrada otpadnih voda nastalih prilikom skladištenja opasnih tereta predviđena je putem nadležne tvrtke za prikupljanje i obradu otpadnih voda. Oborinske onečišćene vode s prometnih i skladišnih površina mogu biti onečišćene suspendiranim česticama i mineralnim uljima. Iste će se prikupiti zatvorenim sustavom oborinske odvodnje, te pročistiti putem separatora lakih tekućina i ispustiti u more. U studiji je obrađen model pronosa onečišćenja uslijed **nekontroliranog događaja** tijekom korištenja na hipotetskoj poziciji ispred terminala. Model pronosa uzima u obzir sve ključne reaktivne procese: širenje mrlje na morskoj površini, isparavanje, stvaranje emulzije vode u ulju, brzinu ulaženja ulja vertikalnim miješanjem u sloju mora ispod mrlje, brzinu otapanja, promjene viskoznosti i gustoću analiziranog ulja. Izgradnjom nove obale doći će do promjene u morfologiji lučkog akvatorija, međutim, ne očekuje se da će ona značajno utjecati na dinamiku i vrijeme izmjene vodenih masa lučkog bazena s morem Riječkog zaljeva zbog relativno velike otvorenosti akvatorija luke Rijeka prema Riječkom zaljevu. Pristajanje i boravak brodova na privezu može utjecati na resuspenziju sedimenta i smanjenje prozirnosti mora. Zbog velike dubine mora uz novu obalu efekt podizanja čestica morskog dna (zamućenje mora) uzrokovan brodskim porivnim uređajima bit će mali i reverzibilni, neznatno u odnosu na šire područje. Ostali izvori mogućeg onečišćenja mora mogu se javiti u segmentu obavljanja drugih Lučkih djelatnosti, ostala moguća zagađenja sa brodova, prekrcaj opasnih tvari, tehnički neispravna lučka mehanizacija, otpadne vode, protuobraštajni premazi. Prema ispitivanjima sediment u lučkom bazenu Rijeka bio je umjereno onečišćen, dok je sediment izvan lukobrana bio jako onečišćen. Sadržaj bakra u sedimentu na području luke kretao se od 23,8 do 51,8 mg/kg s.t., a izvan lukobrana od 57,0 do 91,9 mg/kg s.t. Iz navedenog zaključeno je da su moguće daljnje varijacije u koncentracijama bakra u sedimentu luke Rijeka, ali se procjenjuje da porast bakra neće značajno utjecati na razinu opterećenja akvatorija lučkog bazena.

Glede opasnosti od **poplava** velika vjerojatnost pojavljivanja odnosi se na poplavni val od 0,5 – 1,5 m. Kod plimnog vala do visine od 1,5 m može doći do podizanja mora. Međutim, visina obalnog zida je 3,0 m pa nema većeg utjecaja. Srednja vjerojatnost pojavljivanja odnosi se na poplavni val od 1,5 – 2,5 m. U slučaju pojavljivanja poplavnog vala do 2,5 m, maksimalna visina je ispod nivoa obalnog zida. Utjecaj je minimalan i ograničenog karaktera jer ne

osigurava mogućnosti prekrcaja u punom obimu. Mala vjerojatnost pojavljivanja odnosi se na poplavni val veći od 2,5 m. Val je na granici samog ruba obale što izaziva problem kod prekrcaja broda, naročito u slučaju prekrcaja preko RO – RO rampi. U slučaju srednje i male vjerojatnosti pojavljivanja obalne površine zahvata bile bi van upotrebe.

Tijekom izvođenja radova doći će do emisije u zrak ugljičnog dioksida (CO₂) od rada građevinskih strojeva kao i do potrošnje električne energije kao pogonskog sredstva za pokretanje dodatnih građevinskih aparata i alata koji se koriste tijekom realizacije građevine te za potrebnu rasvjetu. Manja onečišćenja zraka mogu se javiti od ispušnih plinova građevinskih strojeva tijekom izvođenja radova na kopnenom i morskom dijelu. Međutim, značajniji utjecaj kao ni promjena postojeće kvalitete zraka se ne očekuju. Prije početka izgradnje uklonit će se sav nagomilani metalni otpad s prostora Praškog pristaništa koji može prouzročiti određeni negativni utjecaj na kvalitetu zraka.

Za vrijeme korištenja dolazi do onečišćenja zraka od rada brodova i pogonskih motora vozila koja služe za dopremu i otpremu roba i tereta. Predviđeno je da lučka vozila budu na elektro pogon tako da u tom segmentu nema dodatnog utjecaja. Provedbom zahvata očekuje se povećana dinamika prometa u zoni luke i na prometnicama koje povezuju luku s obilaznicom. Većina tereta planira se odvoziti željeznicom, a manji dio kamionskim prijevozom. Obzirom da kamioni za prijevoz tereta koriste motore s unutarnjim izgaranjem, dolazit će do emisija ispušnih plinova, ali se ne očekuje značajan negativan utjecaj na postojeću kvalitetu zraka koja će se pratiti na najbližoj mjernoj postaji u Krešimirovoj ulici.

Tijekom izgradnje zahvata prilikom rada strojeva procijenjene su male direktne emisije stakleničkih plinova u zrak, a s obzirom na kratkotrajan karakter građevinskih radova ocijenjeno je da će utjecaj na **klimatske promjene** biti kratkotrajan i niskog intenziteta. Zahvat se nalazi u području koje prema klimatološkim obilježjima spada u „povoljno područje za gradnju“, što znači da je građenje omogućeno tijekom cijele godine. Eventualna kašnjenja u izgradnji izazvana klimatološkim i meteorološkim prilikama mogu se očekivati jedino u slučajevima ekstremnih vjetrova i utjecaja valova koji mogu onemogućiti dinamiku izvođenja. Pored navedenih utjecaja na dinamiku može utjecati temperatura koja u ekstremnim uvjetima može onemogućiti određene faze izvođenja. Taj utjecaj je kratkotrajan i zanemariv obzirom na vrijeme izvođenja radova. Mogući negativni utjecaj od poplavnog vala mora može prouzročiti negativne posljedice poput erozije obale, uništenja građevinskih strojeva, materijala i sl., ako se nalaze na području zahvata i izazivati zamućenje priobalnih voda.

Tijekom korištenja ne očekuje se utjecaj promjena morske razine, jer je ista uzeta u obzir kod projektiranja visine obalne konstrukcije.

U zoni direktnog utjecaja zahvata nalaze se elementi graditeljske baštine, Visinov gat kao element povijesne lučke infrastrukture. Radi uklopa nove obalne konstrukcije Praškog pristaništa i zbog smještaja privezne opreme (poler), potrebno je izvesti rekonstrukciju na jugozapadom kutu Visinovog gata. Zona indirektnog utjecaja odnosi se na objekte koji su na samoj granici zahvata. U toj zoni nalaze se pojedinačno zaštićena **kulturna dobra**: kompleks skladišta Metropolis (oznaka registracije Z-21888) i skladište 17 (oznaka registracije Z- 655) Tijekom izgradnje zahvata u zoni indirektnog utjecaja može doći negativnog utjecaja uslijed prolaska mehanizacije i kamiona te uslijed građevinskih radova u podmorju koji mogu izazivati vibracije i fizička oštećenja baštinskih struktura ukoliko se ne primjene odgovarajuće mjere. Izrada konstrukcije zahvata ima utjecaj na obalni zid Praškog pristaništa obzirom da se mora omogućiti spoj postojeće i nove površine i konstrukcijski prijelaz starog i novog dijela. Dvije postojeće obale (Bratislavsko pristanište i Visinov gat) cijelim rubom fizički su odvojene od novoformirane površine terminala. Planirani zahvat imat će utjecaj koji se umanjuje dokumentiranjem i očuvanjem povijesnih struktura prije i tijekom faza radova. Predviđeni zahvat ima mali utjecaj na male elemente lučke opreme, kao što su bitve (na Visinovom i Bratislavskom pristaništu ostaju i ne diraju se, dok se bitve na Praškom pristaništu moraju

ukloniti zbog nove operativne površine). Utjecaj se umanjuje dokumentiranjem i pohranom u muzejsku ustanovu ili na neku drugu lokaciju. Predviđeni zahvat ima znatan pozitivan utjecaj na parternu obradu koja je devastirana.

Utjecaji tijekom korištenja su moguća oštećenja priobalnog pojasa, problem kod prekrcaja roba i tereta, opasnost od potencijalne erozije izgrađenih površina, opasnost od prelijevanja preko obalnog ruba uslijed povećanja morske razine za slučaj „male vjerojatnosti pojavljivanja“. Zbog prometa teških teretnih vozila može se očekivati određeni utjecaj na kulturno-povijesnu baštinu unutar zone indirektnog utjecaja, odnosno na kompleks skladišta Metropolis i skladište 17 na Visinovom gatu. Prolaskom teških vozila javljaju se određene vibracije koje mogu utjecati na objekte uzevši u obzir njihovo stanje, starost konstrukcije, neodržavanje tako da je tijekom korištenja potrebno pratiti stanje objekata te u slučaju bilo kakvih oštećenja poduzeti mjere zaštite u skladu sa konzervatorskim uvjetima.

Tijekom građenja može se očekivati negativni vizualni utjecaj na **krajobraz** zbog prisutnosti građevinske mehanizacije strojeva, materijala i pomoćne opreme. Utjecaj tijekom izgradnje bit će privremen i imat će minoran negativan karakter s obzirom da se zona obuhvata zahvata nalazi unutar lučkog, industrijaliziranog obalnog područja grada sagledivog jedino s mora i riječkog lukobrana.

Planirani zahvat u vizualnom pogledu odražava horizontalnu liniju iznad površine mora. Unošenjem novih elemenata tijekom korištenja – generalnog ili specijalnog tereta većih dimenzija na budućoj plohi proširenja Praškog pristaništa izgubit će se vizura na skladišta Metropolis i na taj način umanjiti kvaliteta slike grada s mora, odnosno s Molo longa. Gledano s aspekta krajobraznih vrijednosti planirani zahvat će tijekom korištenja imati negativan utjecaj na urbanu fizionomiju i prepoznatljivu sliku grada Rijeke.

Područje zahvata nalazi se unutar granica lučkog područja koje je i prema postojećem stanju kontrolirano i ograničeno područje u kojem komuniciraju isključivo zaposlenici i osobe sa dozvolom za kretanje u području luke. Utjecaj na **stanovništvo** tijekom izgradnje reflektirat će se povećanjem prometa građevinskih vozila na obližnjoj gradskoj prometnici državne ceste (DC403) koja će služiti za dovoz i odvoz materijala, strojeva i ljudi. S tim u vezi, javnost će se obavijestiti o početku i dinamici izvođenja radova na realizaciji zahvata. Izvođenje radova će se ograničiti na dnevni termin u vremenu od 7 do 19 sati. Radovi u vrijeme zabrane izvođenja radova ograničit će se samo na održavanje postojećeg stanja bez dodatnih aktivnosti. Period zabrane donosi nadležno tijelo Grada.

Korištenjem novog multimodalnog terminala podiže se nivo usluge luke što predstavlja pozitivan utjecaj na stanovništvo kao i na gospodarski rast. Nakon izgradnje predmetnog zahvata dobiva se nova lučka operativna površina s novom obalnom linijom koja omogućava obavljanje djelatnosti sa približno 25 novih djelatnika koji će u skladu sa svojim aktivnostima obavljati lučke poslove na terminalu.

S aspekta zaštite od **buke** razlikuju se utjecaji koji su privremenog karaktera i javljaju se uglavnom tijekom izgradnje te stalni utjecaji buke kod korištenja nakon izgradnje. Zahvat je u 6. zoni gdje su najviše dopuštene ocjenske razine buke imisije 65 dbA za dan odnosno 55 dbA za noć. Utjecaj buke na okoliš, unutar lokacije zahvata kao i u području utjecaja zahvata, započet će s prvim radovima na izgradnji, uključivanjem građevinskih strojeva i mehanizacije kao privremeni izvori buke. Obzirom da zahvat producira određenu buku vrijeme izvođenja ograničava se na dnevni termin od 7 do 19 h. Povećanje buke na pristupnim prometnicama zbog prometovanja građevinskih vozila prije početka i za vrijeme izgradnje trajat će do kraja izvođenja radova. Ovo povećanje buke privremenog je karaktera. Isto vrijedi i za buku koju produciraju plovila koja sudjeluju u procesu izgradnje. Kod prijevoza tereta prometnicom javlja se utjecaj buke od kamionskog prometa.

Izvori buke tijekom korištenja mogu se definirati s mora i kopna. U morskom dijelu buka se javlja od aktivnosti plovila i brodova, buka koja se javlja od rada pogonskih agregata

brodova koji prolaze prema teretnoj ili putničkoj luci Rijeka. Kopnena buka javlja se uglavnom od lučke operative, dizalica, teretnih vozila, željeznice te cestovnih vozila. Količina tereta će se povećati, ali će se koristiti nova suvremena mehanizacija na električni pogon, a nove lučke površine će biti bez oštećenja koja mogu povećati buku uslijed kretanja mehanizacije. Brodovi na vezu su izvori buke radi potrebe stalnog rada motora. Sukladno važećoj regulativi do 2030. se treba osigurati kopnene priključke broda na električnu mrežu čime će se znatno smanjiti razina buke od broda. Veći problem utjecaja buke na urbani dio predstavlja željeznički kolodvor koji se nalazi između terminala i urbanog dijela.

Potencijalno negativni utjecaj **svjetlosnog onečišćenja** na objekte smještene u zaleđu zahvata tijekom izgradnje anulirat će se izvođenjem radova u dnevnom terminu između 7 – 19 sati, dok će se za noćnu rasvjetu koristiti ekološki prihvatljive svjetiljke. Kompletna rasvjeta, rasvjetna tijela, njihovo pozicioniranje, napajanje i dr., izrađuje se za cijelo područje luke. U tu svrhu izradit će se idejni i glavni projekti rasvjete uzimajući u obzir usklađenje s postojećom rasvjetom u rubnoj zoni zahvata.

Izgradnjom zahvata uvest će se novi element u prostor te će se povećati rasvijetljene površine luke. Primjenom ekološki prihvatljivih svjetiljki, pravilnim pozicioniranjem stupova rasvjete i usmjeravanjem rasvjetnih tijela svjetlost je moguće usmjeriti prema površinama koje je nužno osvijetliti te smanjiti utjecaj svjetlosnog onečišćenja na okolni prostor.

Tijekom izgradnje nastajat će neopasan **otpad** kao što je građevinski otpad, ambalažni otpad, metalni otpad, komunalni otpad te otpad s morskog dna koji će se ukloniti prije početka radova. Temeljem uvida u stanje morskog dna koje je izvršeno preronom za očekivati je uklanjanje približno deset kubika otpadnog materijala koje se nakon vađenja predaje ovlaštenoj osobi na zbrinjavanje. Opasan otpad, otpadna ulja i drugi zauljeni otpad, može nastajati kao posljedica prisutnosti građevinske mehanizacije. Nepravilno odloženi otpad može nepovoljno utjecati na izgled prostora, a može dospjeti u more direktnim izlivanjem tekućeg opasnog otpada ili ispiranjem oborinskim vodama onečišćenih radnih površina. Pravilnim gospodarenjem otpadom ovaj utjecaj se može smanjiti na najmanju moguću mjeru. Općenito, ukoliko do njega ipak dođe ocjenjuje se kao lokalna, privremena, reverzibilna i u slučaju pravovremene reakcije i zbrinjavanja, zanemariva. Sav nastali opasan i/ili neopasan otpad će se privremeno odvojeno skladištiti te predati ovlaštenoj osobi na zbrinjavanje.

Prema podrijetlu i svojstvima otpadne tvari općenito se mogu svrstati u dvije kategorije: opasni otpad i ostale otpadne tvari. Opasni otpad može nastati kao posljedica incidenta nastalih pri rukovanju opasnim tvarima. Opasni otpad koji nastaje u normalnim uvjetima rada u luci uključuje: otpadna motorna i hidraulička ulja nastala izmjenom ulja u sredstvima rada; otpadna ambalaža od motornih ulja; otpadna transformatorska ulja; akumulatori; mulj iz separatora ulja uređaja za pročišćavanje otpadnih voda. Ostali otpad koji će nastajati na području Praškog pristaništa je: otpad od čišćenja operativne obale (komadi drveta, plastične vreće, krpe, kartoni...); otpad iz procesa održavanja interne kanalizacije (kruti otpad koji se javlja na rešetkama slivnika); otpad s brodova i otpad nastao boravkom radnika u luci, koji je sličan komunalnom otpadu. Tijekom korištenja, u luci će se uspostaviti sustav gospodarenja opasnim otpadom kojim je rizik za onečišćenja pri izmjeni motornih i hidrauličkih ulja iz sredstava rada minimiziran. Talog/mulj koji će se nakupljati u separatorima će se zbrinjavati putem za to ovlaštene osobe i odvoziti van lokacije.

Tijekom izgradnje očekuje se negativni učinak na gradske prometnice zbog povećane prisutnosti građevinskih vozila. U cilju njegovog ublažavanja za pristup zahvatu koristit će se državna cesta DC403 te interne lučke prometnice. Prostor gradilišta za postavljanje privremenih objekata, prostora za skladištenje građevinskog materijala organizirat će se neposredno uz Praško pristanište na slobodnim površinama. Kako će se određeni radovi izvoditi u moru, očekuje se određena rezervacija morskog prostora kao i doprema materijala morskim putem. Stoga je potrebno definirati mjesto ukrcaja i plovni put dopreme materijala. U

tom slučaju utjecaj na pomorski promet bit će povremen s ograničenim intenzitetom. Mjesto ukrcanja mora biti definirano prije početka radova. Pomorski promet u području zahvata obuhvaća promet brodova i brodica koje uplovljavaju u Riječki lučki bazen. Tijek izvođenja radova na izgradnji terminala na Praškoj obali u luci Rijeka ovisit će o tehnologiji gradnje terminala. Predviđa se da će se većina gradnje izvoditi s plovila kako je građena i Zagrebačka obala u neposrednoj blizini. Brodovi i oprema koja će se koristiti prilikom izgradnje terminala utjecat će na promet brodova koji pristaju u Riječkom lučkom bazenu. Brodovi i oprema će prilikom izvođenja radova zauzimati dio plovnog puta luke Rijeka te će plovni put na tom dijelu biti sužen. Gradnja terminala zbog zauzimanja morskog prostora ne bi smjela utjecati na mogućnost manevriranja brodova unutar Riječkog lučkog bazena obzirom da je navedeni prostor kružnog oblika i promjera približno 300 m. Tijekom izvođenja radova koristit će se plovila i strojevi za izvođenje radova u moru te postoji rizik od nepredviđenog događaja izazvanog nesavjesnim rukovanjem ili havarijom. Najveću opasnost po onečišćenje mora predstavlja onečišćenje naftnim derivatima.

Povećani promet plovila tijekom korištenja povećava rizik od **nekontroliranog događaja** onečišćenja mora izazvanog nesavjesnim rukovanjem ili havarijom. Najveću opasnost po onečišćenje mora izvan luke predstavlja onečišćenje naftnim derivatima. Postoji mogućnosti onečišćenja priobalnog mora s kopna zbog preplavlivanja i ispuštanja u more oborinske vode s prometnih i operativnih površina. U slučaju pojave akcidenta izlivanja naftnih derivata iz brodova smještenih u akvatoriju lučkog bazena primarna briga je vezana uz opasnost iznošenja onečišćenja izvan samog akvatorija luke u područje otvorenog mora, a nakon čega su sve sanacijske mjere i intervencije znatno otežane.

Mogući utjecaji od požara mogu se javiti pri iskrcaju robe s broda na terminal odnosno na vozilo za transport na terminalu, pri transportu robe po terminalu do mjesta skladištenja, pri transportu i skladištenju opasnih tvari iz područja zapaljivih tekućina, u slučaju skladištenja robe sklone samozapaljenju koja pri povišenim ljetnim temperaturama može reagirati samozapaljenjem, pri ukrcanju robe na vagone, na kamione, pri obavljanju određenih popravaka na pristaništu, a koji mogu izazvati požar (zavarivanje – elektrolučno ili autogeno, rezanje reznom pločom, brušenje, lemljenje, rad uporabom otvorenog plamena), međutim izradit će se elaborat zaštite od požara i osigurati provedba tehničkih i organizacijskih mjera zaštite na gradilištu te pravilnim rukovanjem će se spriječiti zapaljenja i moguća opasnost od požara.

Lokacija zahvata udaljena je od granica Slovenije 18,2 km zračne linije (kopnena granica smjer SZ) dok je granica Italije udaljena 58 km (kopnena) odnosno 125,5 km (morska granica). Obzirom na geografski položaj zahvata i prostornu udaljenost od granica susjednih zemalja ne očekuje se **prekogranični utjecaj**.

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.

- **Opće mjere zaštite** su u skladu s člancima 69. i 89. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13, 20/17, 39/19 i 125/19) i člankom 40. stavkom 2. točkom 2. te člankom 89.a Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18), Zakonom o prostornom uređenju („Narodne novine“, broj 153/13, 65/17, 114/18, 39/19, 98/19 i 67/23) i posebnim propisima.
- **Mjera zaštite bioraznolikosti** je u skladu sa Zakonom o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19, 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 voda, mora i prometa** su u skladu su s člankom 5., 46., 49. i 103. Zakona o vodama („Narodne novine“, broj 66/19 i 84/21), Pravilnikom o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 26/20) i Pravilnikom 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), Uredbom o standardu kakvoće voda („Narodne novine“, broj 96/19, 20/23, 50/23), Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama („Narodne novine“, broj 83/23), Zakonom o hidrografskoj djelatnosti („Narodne novine“, broj 68/98, 110/98, 163/03, 71/14), Pravilnikom 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), Pravilnikom o oznakama i načinu označavanja na plovnim putovima u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske („Narodne novine“, br. 50/07), Uredbom o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke („Narodne novine“, broj 110/04), Pravilnikom 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 zraka** temelje se na čl. 37. Zakona o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 127/19 i 57/22) i dosadašnjem inženjerskom iskustvu.
- **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 stanovništva** temelje se na Zakona o zaštiti okoliša.
- **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. Pravilnika 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 za gospodarenje 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 84/24 i 124/24).
- **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 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“, broj 26/09), Zakonu o vodama („Narodne novine“, broj 66/19, 84/21 i 47/23), 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, 114/22) i Pravilniku o sustavima za dojavu požara („Narodne novine“, broj 56/99).

Nositelja zahvata se člankom 142. stavkom 1. Zakona obvezuje na **praćenje stanja okoliša (B)** posredstvom stručnih i za to ovlaštenih 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 mora** temelji se na Zakonu o vodama, Pravilniku o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda i Uredbi o standardu kakvoće voda.
- **Program praćenja stanja zraka** temelji se na Zakonu o zaštiti zraka i Uredbi o razinama onečišćujućih tvari u zraku („Narodne novine“, broj 77/20).

Sukladno članku 21. stavku 2. Uredbe, prije donošenja rješenja, nacrt rješenja je stavljen na uvid javnosti na internetskim stanicama Ministarstva u trajanju od 8 dana s datumom objave 18. prosinca 2024. godine i na njega nisu dostavljene primjedbe.

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

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

Točkom IV. izreke ovog rješenja prema odredbi članka 85. stavka 5. Zakona nositelj zahvata podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja zahvata na okoliš.

Rok važenja ovog rješenja propisan je u skladu s 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. 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 Rijeci, Barčićeva 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.



DOSTAVITI:

1. Lučka uprava Rijeka, Riva 1, Rijeka (**R!**, s povratnicom)

NA ZNANJE:

1. Državni inspektorat, Inspekcija zaštite okoliša, Šubićeva 29, Zagreb



MULTIMODALNI TERMINAL
 PRAŠKO PRISTANIŠTE
 Idejno rešenje

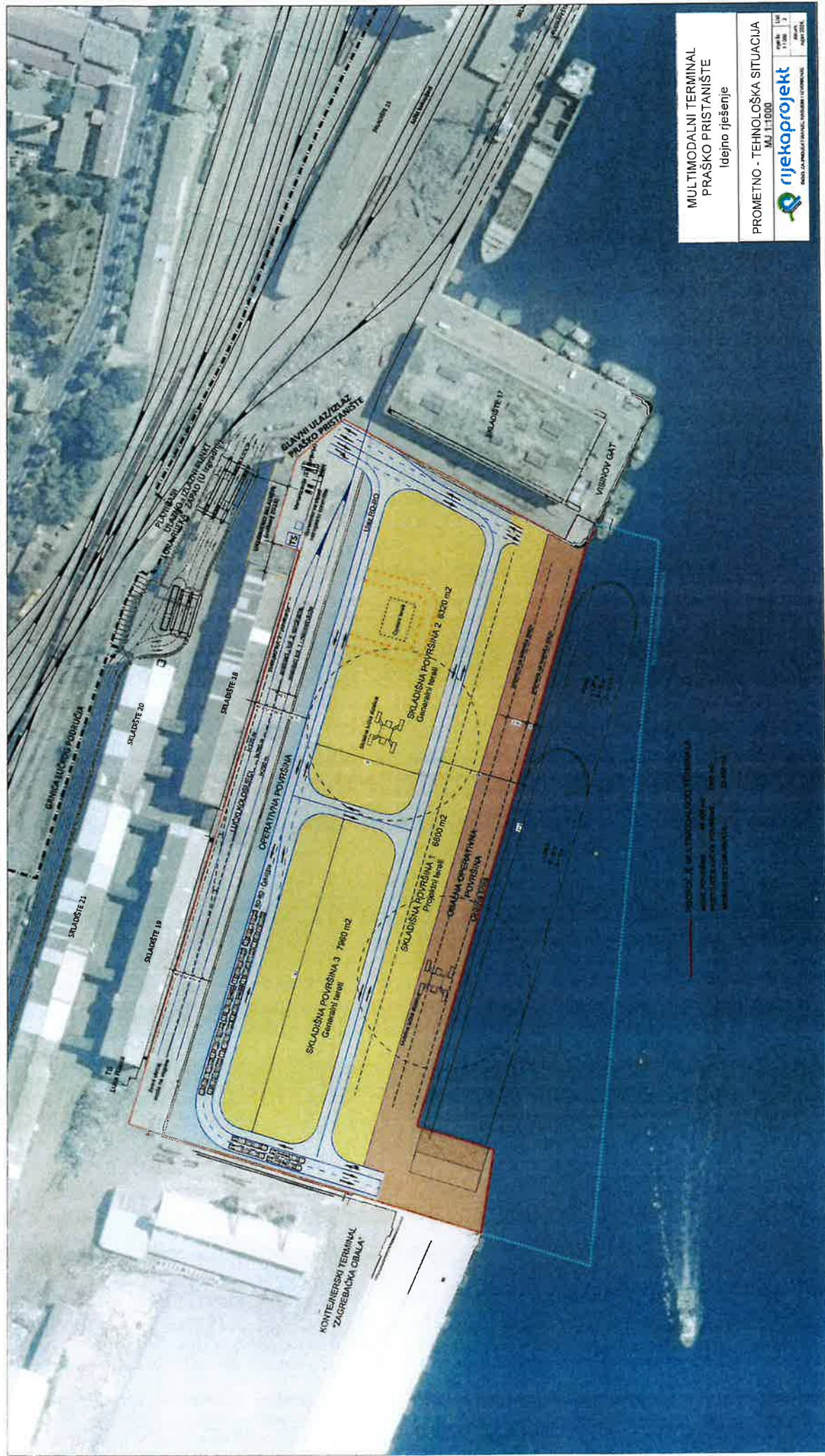
PREGLEDNA SITUACIJA
 M/1:5000

ryekoprojekt
 INŽENJERSKI INŠTITUT ZA VEŠTAČENJE, PROJEKCIJE I USTVARJANJE

ŠIFRA	100
ŠIFRA	100
ŠIFRA	100
ŠIFRA	100

LEGENDA

- DRŽAVNA LAGUNA LUBJANA - POMOČNA LAGUNA
- DRŽAVNA LAGUNA LUBJANA - LUKA ZA VEŠE
- DRŽAVNA LAGUNA LUBJANA - LUKA
- DRŽAVNA LAGUNA LUBJANA - POMOČNA LAGUNA
- DRŽAVNA LAGUNA LUBJANA - LUKA ZA VEŠE
- DRŽAVNA LAGUNA LUBJANA - LUKA



MULTIMODALNI TERMINAL
 PRAŠKO PRISTANIŠTE
 Idejno rješenje

PROMETNO - TEHNOLOŠKA SITUACIJA
 MJ. 11.000

rijekaprojekt
 DOLNA CRKVA, PULJICA 11, 51000 PULA
 IZV. 01/2019

Skupina je arhitektoničko-tehnička
 i projektna, a ne i građevinska
 projektna organizacija. Njezine
 odgovornosti su ograničene na
 područje projektnog rješenja.

