

Zagreb, 19. srpnja 2013. godine

IZVJEŠĆE O PROVEDENOM POSTUPKU STRATEŠKE PROCJENE UTJECAJA NA OKOLIŠ VEZANOM UZ OPERATIVNI PROGRAM "PROMET" 2007.-2013.

UVOD

Ovo izvješće pripremio je Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture u skladu s čl. 19. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (NN br. 64/08).

Operativni program "Promet" (u nastavku OPP) predstavlja programski dokument za preuzimanje sredstava EU-a namijenjenih za provedbu kohezijske politike EU-a u sektoru prometa u Hrvatskoj. OPP za cilj ima razvoj prometne infrastrukture Hrvatske. OPP se temelji na prethodnim ulaganjima koja su financirana Instrumentom pretpristupne pomoći (IPA) – komponentom Regionalni razvoj.

Postupak strateške procjene utjecaja na okoliš (SPUO) za OPP proveden je u skladu s odredbama Zakona o zaštiti okoliša (NN br. 110/07), Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (NN br. 64/08) i Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (NN br. 64/08), koja je usklađena s Direktivom 2001/42/EZ. U sklopu postupka SPUO za OPP izvršene su sljedeće aktivnosti:

- Odluka o pokretanju strateške procjene Operativnog programa koju je usvojio ministar odgovoran za promet 13. svibnja 2010. godine (KLASA: 303-03/10-01/200, URBROJ: 530-13-10-1).
- Odluka o sadržaju strateške procjene utjecaja na okoliš koju je usvojio ministar odgovoran za promet 4. listopada 2010. godine (KLASA: 303-03/09-01/356, URBROJ: 530-13-10-78). Odluka je objavljena na internetskoj stranici Ministarstva.
- U utvrđivanju opsega strateške studije utjecaja na okoliš, savjetovana su sljedeća tijela:
 - Ministarstva odgovorna za zdravstvo; kulturu; prostorno planiranje; okoliš i prirodu; regionalni razvoj, šumarstvo i gospodarenje vodama;
 - sve jedinice regionalne samouprave (županije i Grad Zagreb).
- U skladu s postupkom javne nabave, Ministarstvo odgovorno za promet odabralo je ovlaštenu stručnu pravnu osobu za pripremu strateške studije utjecaja na okoliš za OPP. Odabrana ovlaštena stručna pravna osoba dobila je Odluku o sadržaju strateške procjene.
- Savjetodavno stručno povjerenstvo za provedbu strateške procjene utjecaja na okoliš imenovano je 4 listopada 2010. godine Odlukom koju je donio Ministar odgovoran za promet (KLASA: 303-03/09-01/356; UR. BROJ: 530-13-11-99).
- Savjetodavno stručno povjerenstvo održalo je tri kruga sastanaka:

- nakon dostave nacrtu strateške procjene utjecaja, savjetodavno stručno povjerenstvo sastalo se 3. studenoga 2011. godine. Povjerenstvo je ocijenilo potpunost procjene i njene stručne aspekte s obzirom na utvrđeni sadržaj procjene i nacrt prijedloga OP-a i zaključilo da strateška procjena ima određene nedostatke; međutim, oni nisu predstavljali prepreku za globalnu potpunost i stručnu utemeljenost procjene. Povjerenstvo je predložilo da se procjena revidira i nadopuni (ažurirana procjena u skladu s novom verzijom OPP-a; predloženi su ciljevi definicija i ispravci podataka);
 - Savjetodavno stručno povjerenstvo održalo je svoj drugi sastanak 22. veljače 2012. godine. Članovi Povjerenstva zatražili su dodatna poboljšanja procjene. Opseg OP-a je smanjen zbog kratkog programskog razdoblja od šest mjeseci. Naglašeno je da smanjeni opseg OP-a ne utječe na rezultate procjene;
 - Treći sastanak održan je 13. ožujka 2013. godine. Savjetodavno stručno povjerenstvo prihvatilo je stratešku procjenu utjecaja na okoliš. Vezano uz smanjeni opseg OP-a, Povjerenstvo je zaključilo da smanjeni opseg OP-a ne utječe na rezultate procjene za pojedine sektore prometa i planirane zahvate unutar tih sektora. Savjetodavno stručno povjerenstvo izdalo je mišljenje koje sadrži mjere zaštite okoliša i plan praćenja stanja u okolišu vezano uz planirane zahvate u sklopu OPP-a.
- Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (MPPI) 14. svibnja 2012. godine donijelo je Odluku o pokretanju postupka javne rasprave o strateškoj procjeni utjecaja na okoliš za nacrt Operativnog programa "Promet" (KLASA: 303-03/09-01/356, URBROJ: 530-13-12-105). Pokretanje postupka objavljeno je u dnevnim novinama "Jutarnji list" i na internetskoj stranici MPPI-a (<http://www.mppi.hr/default.aspx?id=6964>), 28. svibnja 2012. godine. Postupak javne rasprave trajao je od 1. lipnja do 30. lipnja 2012. godine. Netehnički sažetak strateške studije i cjelokupni nacrt OPP-a (na hrvatskom jeziku) objavljeni su na internetskoj stranici MPPI-a. Tiskani primjerci dokumenata stavljeni su na raspolaganje javnosti u prostorijama MPPI-a svaki radni dan tijekom postupka. Javnost je pozvana da dostavi pismene primjedbe i mišljenja na poštansku adresu MPPI-a. Osim toga, strateška studija i nacrt OPP-a dostavljeni su poštanskim putem svim županijama i Gradu Zagrebu s pozivom da podnesu mišljenja i primjedbe na oba dokumenta. Strateška studija i nacrt OPP-a predstavljeni su javnosti 15. lipnja 2012. godine u prostorijama MPPI-a. Pisane primjedbe zaprimljene su od 13 županija i Grada Zagreba, Agencije za vodne putove iz Vukovara, Lučke uprave Vukovar i Lučke uprave Osijek. Priroda i opseg dobivenih primjedbi i mišljenja prikazani su u pojedinim dijelovima ovog Izvješća.

Predsjedatelj Nadzornog odbora Operativnog programa „Promet“ pokrenuo je pisani postupak za donošenje Odluke o usvajanju prijedloga Operativnog programa „Promet“ 2007.-2013. dopisom KLASA: 910-04/10-01/40, URBROJ: 530-08-2-1-1-13-33, od 4. srpnja 2013. godine.

Dana 18. srpnja 2013. godine, na prijedlog Nadzornog odbora za Operativni program "Promet", ministar pomorstva, prometa i infrastrukture donio je Odluku o usvajanju prijedloga Operativnog programa „Promet“ 2007.-2013., uključujući indikativnu listu velikih projekata (Dodatak 5) te financijski plan (poglavlje 5.1 i poglavlje 5.2).

Operativni program „Promet“ i Izvješće o provedenom postupku Strateške procjene utjecaja na okoliš uz Operativni program "Promet" bit će objavljeni na web stranici Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture (www.mppi.hr).

I. Pregled pitanja vezanih uz zaštitu okoliša unutar Operativnog programa „Promet“

OPP je prije svega usko vezan uz ciljeve i prioritete Nacionalnog strateškog referentnog okvira.

Prvobitnom verzijom nacрта OPP-a bilo je predviđeno da se on odnosi na projekte vezane uz željeznički promet, pomorski promet i morske luke, riječni promet, cestovni promet, zračni promet i zračne luke, kombinirani promet i gradski promet.

Kako je pristupanje Republike Hrvatske Europskoj uniji odgođeno za 1. srpnja 2013. godine, u suradnji s Europskom komisijom, pristupilo se modifikaciji svih pretprijetnih Operativnih programa u okviru IPA-e i njihovom produženju do kraja lipnja 2013. godine. Istovremeno je dogovoreno kako će Operativni programi za strukturne instrumente, zbog kratkog razdoblja primjene od samo 6 mjeseci, zadržati iste sektore (prioritetne osi i mjere) koje su imali u pretprijetnom razdoblju (IPA-i). U slučaju Operativnog programa „Promet“ to je značilo uvrštavanje samo dva prometna sektora, tj. željezničkog sektora i sektora unutarnje plovidbe kroz dvije prioritetne osi. Slijedom gore iznesenoga, Strateška studija obuhvaća samo projekte koji se planiraju sufinancirati sredstvima Europske unije tijekom druge polovine 2013. godine, a oni su vezani isključivo za željezničku i riječnu prometnu infrastrukturu.

Opći strateški cilj Operativnog programa "Promet" je potaknuti brži gospodarski rast temeljen na integraciji tržišta i održivom razvoju prometa. Operativni program "Promet" pridonijet će ostvarivanju općeg strateškog cilja usmjeravanjem na tri načelna područja:

- a) Osiguravanje bolje integracije hrvatskih prometnih mreža unutar europske prometne mreže unapređenjem prometne infrastrukture u sektorima željeznica i unutarnjih plovnih putova, kroz razvoj prometnih mreža na koridorima transeuropske prometne mreže (TEN-T). Time će se omogućiti razvoj gospodarstva države kroz omogućavanje bolje povezanosti s ostatkom Europske unije.
- b) Poticanje razvoja regija kroz pružanje bolje prometne infrastrukture u odabranim sektorima (prvenstveno željezničkom).
- c) Poticanje što uravnoteženijeg razvoja prometnih mreža provedbom aktivnosti kojima će se osigurati jednak omjer ulaganja vezanih posebice uz željeznički sektor.

U okviru OPP-a potrebno je provesti tri prioritetne osi te slijediti strateške ciljeve:

Prioritetna os 1: Integracija i modernizacija hrvatske prometne infrastrukture s obzirom na TEN-T koridore (sufinanciranje iz Kohezijskog fonda)

Prioritetna os 2: Unaprjeđenje sustava unutarnjih plovnih putova (sufinanciranje iz ERDF-a)

Prioritetna os 3: Tehnička pomoć (sufinanciranje iz ERDF-a)

Prioritetna os 1: Integracija i modernizacija hrvatske prometne infrastrukture s obzirom na TEN-T koridore (sufinanciranje iz Kohezijskog fonda)

Cilj Prioritetne osi 1 je razviti i nadograditi prometnu mrežu za TEN-T kako bi se Hrvatska sveobuhvatnije i učinkovitije povezala s europskim prometnim mrežama te istovremeno harmonizirati tehničke standarde i standarde operabilnosti s onima Europske unije. Aktivnosti će se provoditi u sljedećim područjima:

- nadogradnja hrvatske željezničke mreže u dijelovima koji se nalaze na ili su povezani s TEN-T koridorima,
- razvoj multimodalne prometne mreže i poboljšanje njezine povezanosti s TEN-T koridorima.

Prioritetna os 2: Unaprjeđenje sustava unutarnjih plovnih putova (sufinanciranje iz ERDF-a)

Cilj Prioritetne osi 2 je ponovo uspostaviti i poboljšati povezanost hrvatske mreže unutarnjih plovnih putova i luka s europskom mrežom unutarnjih plovnih putova. Aktivnosti vezane uz razvoj unutarnjih plovnih putova bit će usmjerene na:

- poboljšanje sustava za kontrolu prometa i sigurnost hrvatske mreže unutarnjih vodnih putova s provedbom informacijskog sustava rijeke Save (riječnog informacijskog servisa - RIS),
- priprema projekata usmjerenih na unaprjeđenje klase međunarodnog vodnog puta za Savu, koja je trenutno niže klase nego što je potrebna;
- priprema projekata usmjerenih na modernizaciju i obnovu infrastrukture riječnih luka u Vukovaru, Osijeku, Slavonskom Brodu i Sisku.

Prioritetna os 3: Tehnička pomoć (sufinanciranje iz ERDF-a)

Cilj Prioritetne osi 3 je osigurati potpuno, djelotvorno i učinkovito korištenje sredstava dodijeljenih za Operativni program "Promet" u skladu s relevantnim pravilima i postupcima u EU. Aktivnosti planirane ovom osi trebaju pružiti nužnu razinu tehničke pomoći u provedbi drugih prioritetnih osi i postupaka navedenih u OPP-u.

Operativnim programom „Promet“ predviđen je sljedeći indikativni popis velikih projekata:

- Veliki projekti željezničkog prometa:
 - Obnova pruge Dugo Selo - Novska, dionica Dugo Selo – Novoselec
 - Nadogradnja i izgradnja drugog kolosijeka na dionici pruge Dugo Selo – Križevci
 - Izgradnja nove željezničke pruge za prigradski promet na dionici Gradec - Sv. Ivan Žabno
 - Izgradnja nove elektrificirane jednokolosiječne pruge, dionica Podsused - Samobor
- Veliki projekti riječnog prometa:
 - Obnova i modernizacija plovnog puta rijeke Save
 - Izgradnja Južne obale - Luka Osijek
 - Izgradnja intermodalne infrastrukture - zapadni dio Luke Osijek

Tijekom pripreme OPP-a, dokument je doživio nekoliko manjih izmjena što se tiče naziva i opsega prioritetnih osi u skladu s primjedbom zaprimljenom od Europske komisije. Stoga, dogovoreni nazivi imena i opseg unutar ovog dokumenta prilagođeni su konačnoj inačici OPP-a. Izmjene su se ticale prebacivanja aktivnosti iz Prioritetne osi 3 u Prioritetnu os 1 vezano uz pripremu projektne dokumentacije u drugim sektorima s obzirom da takve aktivnosti nisu prihvatljive u okviru Prioritetne osi 3. Stoga je izmijenjen naziv Prioritetne osi 1 u Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekata u sektoru prometa. Takav prijenos ne utječe ni na financijske ni na tehničke aspekte OPP-a. Opseg i naziv u sklopu Prioritetne osi 2 ostao je isti, samo je opis aktivnosti malo izmijenjen. Naziv Prioritetne osi 3 ostao je isti. Završno, može se zaključiti da izmjena naziva i opsega osi ne utječe na pripremljenu i dostavljenu studiju utjecaja na okoliš.

II. Pregled načina na koji su rezultati strateške studije utjecaja na okoliš, primjedbe, prijedlozi i mišljenja mjerodavnih tijela i javnosti uzeti u obzir u pripremi OPP-a za usvajanje

OPP je programski dokument unutar hijerarhije dokumenata za korištenje sredstava EU-a u Hrvatskoj. Najviše rangirani dokument je Nacionalni strateški referentni okvir (NSRO) koji predstavlja temeljni referentni instrument za programiranje sredstava EU-a na području kohezijske i regionalne politike. Podređen OPP-u je dokument Dopuna programa. Dopuna programa je detaljni programski dokument u kojem se ispravljaju glavni parametri planiranih zahvata. Struktura, opći sadržaj i obrazac Dopune programa utvrđuju se u jedinstvenim nacionalnim pravilima, koje je 5. travnja 2013. godine odobrio Ministar regionalnoga razvoja i fondova EU-a. Između ostalog, obvezni sadržaj Dopune programa je povezanost s drugim nacionalnim propisima, uključujući procjenu utjecaja na okoliš, cjelovitu zaštitu od onečišćenja, procjenu učinaka na prirodu, prostorno planiranje. Prema jedinstvenim nacionalnim pravilima, odabir i odobrenje projekata ovisi o, između ostalog, zahtjevima propisanim u relevantnoj dopuni programa.

PREGLED MOGUĆIH UTJECAJA PROGRAMA I MJERA ZAŠTITE OKOLIŠA

MOGUĆI UTJECAJ PROGRAMA	MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA
<p style="text-align: center;">Utjecaj na zrak</p> <p>Veliki projekti željezničkog prometa Utjecaj na kakvoću zraka iskazat će se na više načina:</p> <ul style="list-style-type: none"> • onečišćenje zraka tijekom građevinskih radova na izgradnji, nadogradnji i obnovi željezničkih pruga • onečišćenje zraka tijekom odvijanja prometa <p>Provedbom Operativnog programa „Promet“ kakvoća zraka u blizini pruga bit će minimalno umanjena s obzirom na sadašnji promet, ali će unatoč tome i dalje biti I. kategorije na područjima neposredno uz željezničku prugu. Utjecaj na zrak se stoga procjenjuje kao mali zbog malog udjela željezničkog prometa u ukupnim emisijama onečišćujućih tvari u zrak svih prometnih grana od samo 6%, odnosno gotovo isključivoj primjeni elektro-vlakova i lokomotiva na prugama X. paneuropskog koridora.</p> <p>Veliki projekti riječnog prometa <u>Obnova i modernizacija plovnog puta rijeke Save</u></p> <p>Povećanje prijevoza tereta i putnika plovnim putem uzrokovat će povećanje količina emisije CO₂ kao i emisije ostalih onečišćujućih tvari kao što NO_x, SO₂ i prašina, sukladno povećanju prijevoza i vrsti tereta, ne uzimajući u obzir povećanje energetske efikasnosti i smanjenje emisija onečišćujućih tvari. Utjecaj na kakvoću zraka će biti minimalan, tako da se i dalje u okolišu na gotovo cijeloj dužini plovnog puta očekuje I. kategorija kakvoće zraka (iznimka je područje Siska gdje to nije slučaj ni sada).</p> <p><u>Izgradnja Južne obale - Luka Osijek i intermodalne infrastrukture - zapadni dio Luke Osijek</u></p> <p>Izgradnja ovih infrastrukturnih objekata će imati dominantan utjecaj na zrak isključivo tijekom gradnja dok ga tijekom korištenja uopće neće biti ili će se utjecaj na zrak odnositi na emisije u zrak uslijed rada uređaja na unutrašnje sagorijevanje strojeva i uređaja neophodnih za normalno funkcioniranje luke (dizalice, kranovi, viličari, i sl.) prilikom ukrcaja/iskrcaja tereta odnosno rada pomoćnih tehničkih objekata (npr. kotlovnica i sl.).</p>	<p style="text-align: center;">Mjere za zaštitu zraka</p>

Utjecaj na vode	Mjere zaštite voda
<p>Veliki projekti željezničkog prometa</p> <p>Planirani zahvati imat će utjecaj na površinske i podzemne vode:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tijekom građenja zbog radova na izgradnji, nadogradnji i obnovi Građevinski radovi koji će se izvoditi tijekom provođenja zahvata (rekonstrukcija, iskopi, skidanje prirodnog pokrovnog sloja, nasipi), transport materijala i privremeno odlaganje materijala) mogu imati negativnog utjecaja na površinske i podzemne vode u smislu onečišćenja voda, sprječavanja površinskih tokova i poremećaja vodnog režima presječenih vodotokova odnosno plavljenja gradilišta za vrijeme visokih voda. • Tijekom korištenja uslijed odvijanja prometa prugom Tijekom korištenja pruge može doći do onečišćenja površinskih i podzemnih voda koja nastaju korištenjem sredstava za suzbijanje rasta bilja i korova. • U slučaju iznenadnih onečišćenja voda: <ul style="list-style-type: none"> ○ Iznenadna onečišćenja voda najčešće mogu nastati uslijed: <ul style="list-style-type: none"> ○ akcidentnih situacija na željezničko-cestovnim prijelazima ○ nekontroliranog razlijevanja goriva i maziva za vrijeme izgradnje, nadogradnje i obnove te za vrijeme korištenja pruge ○ prijevoza opasnih tvari (u slučaju sudara, prevrtanja ili puknuća vagona/spremnika) ○ sudara vlakova, naleta vlaka i iskliznuća vlaka ○ požara (uporabom sredstava za gašenje požara opasnih za vode). <p>Do najvećeg potencijalnog onečišćenja vode za piće može doći na mjestima gdje pruge prolaze ili će prolaziti zonama sanitarne zaštite izvorišta, ukoliko nije osigurano kontrolirana odvodnja izlivena onečišćujuće tvari.</p>	<p>Veliki projekti željezničkog prometa</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trase novih željezničkih pruga planirati (voditi) na način da se izbjegnu područja posebne zaštite voda. 2. Na dionicama željezničkih pruga koje se nalaze unutar vodozaštitnih zona predvidjeti kontrolirani sustav odvodnje s odgovarajućim uređajem za pročišćavanje otpadnih voda. 3. Izgradnjom, nadogradnjom i obnovom željezničke pruge ne smije se umanjiti propusna moć korita vodotoka, niti uzrokovati dodatnu eroziju u njima. 4. Predvidjeti sustav odvodnje oborinskih voda.

Veliki projekti riječnog prometa

Obnova i modernizacija plovnog puta rijeke Save

Planirani zahvati imat će utjecaj na površinske vode:

- Tijekom građenja zbog radova na obnovi i modernizaciji plovnog puta rijeke Save Najveći negativni privremeni utjecaji na Savu očekuju se tijekom izvođenja radova na dionicama na kojima se radovi izvode u vodi. Na tim dionicama doći će do privremenog narušavanja kakvoće vode nizvodno od zahvata. Svi zahvati na oblikovanju korita koji se nalaze u području intenzivnog pronosa nanosa vrlo brzo će se stabilizirati i poprimiti prethodnu morfologiju i karakteristična staništa.

- Tijekom redovnog odvijanja prometa na rijeci Savi

Mogući su negativni utjecaji na kakvoću voda rijeke Save uslijed ispuštanja maziva i goriva s plovila.

- Iznenadna onečišćenja mogu nastati tijekom građenja ili korištenja:
 - propuštanjem i nekontroliranim istjecanjem opasnih tekućina (gorivo, mazivo, kemikalije) koje prevoze ili koriste plovila
 - prijevozom opasnih tvari (u slučaju sudara, prevrtanja ili puknuća spremnika
 - havarijom građevinskih strojeva i plovila koji se koriste u izgradnji (otkidanje s veza, nasukavanje, oštećenjem ili potapanjem plovila uslijed tehničkog kvara ili dotrajalosti)
 - uslijed havarija jednog ili više plovila za vrijeme visokih voda.

Izgradnja Južne obale – Luka Osijek i intermodalne infrastrukture – zapadni dio Luke Osijek

Najveći negativni privremeni utjecaji u smislu onečišćenja rijeke Drave mogu se očekivati tijekom izvođenja radova u vodi gdje može doći do privremenog pogoršanja kakvoće vode nizvodno od zahvata. Tijekom građenja, utjecaj na podzemne vode u kontaktnom i širem području lokacije zahvata može nastati uslijed:

- neadekvatnog skladištenja naftnih derivata u neprimjerenim spremnicima smještenim izravno na tlu (umjesto u vodonepropusnu tankvanu)
- neadekvatnog skladištenja sredstava za podmazivanje
- neodgovarajućeg punjenja transportnih sredstava gorivom.

Mogući negativni utjecaji na vode rijeke Drave tijekom korištenja luke Osijek mogu biti uzrokovani na slijedeći način:

- onečišćenje mazivima i gorivom s plovila
- onečišćenje nepročišćenim oborinskim vodama s radnih površina.

Veliki projekti riječnog prometa

Obnova i modernizacija plovnog puta rijeke Save

5. Prilikom obnove i modernizacije plovnog puta rijeke Save težiti višenamjenskim rješenjima (plovdba, zaštita od štetnog djelovanja voda) s ciljem održavanja postojećeg vodnog režima, zaštite okoliša i prirode i kao i morfoloških značajki rijeke Save.
6. Organizirati radove na izgradnji objekata plovnog puta tako da se najveći dio obavlja s vodene strane, posebno na dionicama gdje bi aktivnosti s obalne strane mogle nanijeti velike štete okolišu i kako bi se izbjegli radovi na probijanju novih prometnica i obalnoj organizaciji gradilišta.
7. Povećane rizike od onečišćenja rijeke Save na trasi plovnog puta održavati u prihvatljivim granicama strogo primjenom pravila obilježavanja.

Izgradnja Južne obale – Luka Osijek i izgradnja intermodalne infrastrukture- zapadni dio Luke Osijek

8. Radove na dijelovima Luke Osijek koji mogu biti ugroženi pojavom visokih voda vremenski smjestiti u razdoblje malih voda.
9. Sve dijelove zahvata planirati i izvesti na način da budu na koti koja je zaštićena od poplava (iznad nivoa poplavnih voda).

Utjecaj na tlo	Mjere zaštite tla
<p>Veliki projekti željezničkog prometa: Planiranim zahvatima tlo se potencijalno može degradirati na više načina:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prekidom postojećih većih ili manjih vodotoka koji imaju funkciju odvodnje suvišnih voda s poljoprivrednog tla/zemljišta • uklanjanjem površinskog, humusno-akumulativnog sloja tla <p>Veliki projekti riječnog prometa <u>Obnova i modernizacija plovnog puta rijeke Save</u> Zahvat neće dovesti do utjecaja na tlo u blizini zahvata.</p> <p><u>Izgradnja Južne obale - Luka Osijek i intermodalne infrastrukture - zapadni dio Luke Osijek</u> Do utjecaja na tlo tijekom izgradnje može doći samom rekonstrukcijom južne obale kroz nasipavanje terena te izgradnju lučke infrastrukture. Naime, kratkotrajni utjecaji tijekom izgradnje predmetnih zahvata koji neće ostati nakon izvedbe zahvata mogu biti sljedeći:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prekrivanje tla u slučaju odlaganja viška iskopa na zemljište koje nije za to predviđeno • taloženje prašine na tlo • povećana količina otpada i njegovo nepropisno zbrinjavanje • izlijevanje goriva i/ili maziva za strojeve i vozila te njihovo upijanje u tlo. 	<p>Veliki projekti željezničkog prometa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Radove izgradnje, nadogradnje i obnove željezničkih pruga po mogućnosti organizirati i izvoditi u periodu minimalnog ometanja poljoprivrednih aktivnosti i uz ograničenje kretanja teške mehanizacije, a sve gubitke koji bi nastali poljoprivrednicima treba nadoknaditi. <p><u>Veliki projekti željezničkog i riječnog prometa</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Tijekom projektiranja i pripreme svih zahvata definirati mjesta za parkiranje i okretanje građevinske mehanizacije radi što manjeg nepovoljnog utjecaja na okolno zemljište.

Utjecaj na krajobraz	Mjere zaštite krajobraza
<p>Veliki projekti željezničkog prometa: <u>Obnova pruge Dugo Selo - Novska, dionica Dugo Selo – Novoselec</u> Rekonstrukcijom magistralne pruge M103, dionica Dugo Selo- Novoselec, izgradit će se 2. kolosijek te će se trasa pruge izmještati na 3 lokacije. Dionica Dugo Selo- Novoselec je linijski element kojim će se stvoriti novi rubovi unutar površina šuma i mozaika livada i šumaraka, prekinut će se potezi vegetacije, ukloniti pojedini šumarci, narušiti naselja te prekinuti cjelovitost poljodjelskih površina. Planiranim izmještanjima trase nastat će novi, antropogeni, strukturni element krajobrazne kompozicije, nepovezan s ostalim dijelovima krajobraza, većim dijelom u sklopu plohe, a manjim dijelom unutar volumena. Planirana izmještanja se nalaze u dinamičnom krajobrazu pozitivnog vizualnog doživljaja, na nizinskom području gdje je prostor nepregledan zbog ravnog terena na kojem do izražaja dolaze prostorni volumeni šumaraka, šuma i naselja kao prepreke pružanju vizura i pogleda. Promjena vizualnog doživljaja ostvarit će se kroz kontrastni odnos novog antropogenog elementa s okolnim krajobrazom.</p> <p><u>Nadogradnja i izgradnja drugog kolosijeka na dionici pruge Dugo Selo – Križevci</u> Izvedbom drugog kolosijeka uklonit će se površinski pokrov u širini od oko 5 m uz postojeći kolosijek. Izmjena krajobrazne slike u strukturnom i vizualnom smislu neće biti značajna s obzirom da se heterogena linijska struktura postojeće pruge samo proširuje. Fragmentacija krajobraza će biti također zanemariva osim na dionicama koje prolaze kroz šumsko područje. Uklanjanje šume za potrebe drugog kolosijeka će biti jedini značajniji utjecaj na krajobraznu strukturu i krajobraznu sliku.</p> <p><u>Izgradnja nove željezničke pruge za prigradski promet na dionici Gradec – Sv. Ivan Žabno</u> Planiranom dionicom nastat će novi, antropogeni, strukturni element krajobrazne kompozicije, većim dijelom unutar cjelovitog visokog volumena, a manjim dijelom u sklopu plohe. To će biti zasebni, izdvojeni i dominantni element krajobraza strukturno nepovezan s ostalim dijelovima krajobraza. Na kamenom nasipu i heterogene linijske teksture bit će nadređen plohi polja i volumenu šuma. Strukturno je najznačajniji utjecaj fragmentacija volumena šuma Tenova i Grabik. Izvedbom zahvata nastat će široke i pravilne šumske prosjeke - linijski prekidi čime će se narušiti cjelovitost šuma. Zbog položaja na ravnom terenu, šuma će na tim dijelovima zaklanjati prugu od pogleda. Na dionici od naselja Gradec do naselja Lubena manje značajna strukturna izmjena krajobraza će se ostvariti fragmentacijom plohe polja. Uz granice nove linije, koja će kamenim nasipom biti izdignuta od okolnog terena, nastat će novi rubovi plohe u neskladu s postojećim uzorkom. Promjena vizualnog doživljaja ostvarit će se kroz kontrastni odnos novog antropogenog i postojećih krajobraznih uzoraka.</p>	<p><u>Veliki projekti željezničkog i riječnog prometa</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Unaprijed definirati pristupne putove u svrhu zaštite prostora s maksimalnim iskorištenjem već postojećih putova, po rubovima poljoprivrednih površina i šuma te na način da budu multifunkcionalni - šumski put, požarni put i sl. 2. Pristupni putovi ne smiju ugrožavati vrijedna i ugrožena staništa kao niti specifične elemente površinskog pokrova (soliterna stabla, drvorede, močvare, poteze vegetacije, šume...). 3. Upotrijebljene građevinske materijale i objekte uskladiti s okolnim planski dovršenim građevinama i postojećim krajobrazom. 4. Sanirati sve površine obuhvaćene izgradnjom, nadogradnjom i obnovom na način da se okolni prostor vrati u doprirodno stanje.

Izgradnja nove elektrificirane jednokolosiječne pruge, dionica Podsused – Samobor

Planiranom dionicom nastat će novi, antropogeni, strukturni element krajobrazne kompozicije većim dijelom na području plohe. Izmjena krajobrazne slike i strukturna izmjena prostora bit će slična kao i kod dionice Gradec – Sv. Ivan Žabno, s tim da će se fragmentacija odnositi na plohe polja, linije vodotoka, dolinu rijeke Save i dolinu između vodotoka Rakovica i Gradna. Uklanjanje površinskog pokrova, prekid kontinuiteta prostora koji je već gusto isprekidan postojećim linijskim infrastrukturnim objektima te promjena vizualnog doživljaja doline najznačajniji su utjecaji na krajobraz.

Veliki projekti riječnog prometa

Obnova i poboljšanje plovnog puta rijeke Save

Tijekom izgradnje uklonit će se površinski pokrov uz obalu rijeke na dijelovima na kojima će se rekonstruirati postojeći i izgraditi novi objekti- obaloutvrde i pera. Površinski pokrov koji će se ukloniti odnosi se na poteze drveća, šumske rubove, livade, mozaike livada i drveća, šikare i šume. Njihovim uklanjanjem izmijenit će se na određenim mjestima izgled obalnog krajobraza rijeke Save. Radovima na regulaciji korita te izvedbom novih pragova i pera može doći do utjecaja na smanjivanje sprudova i riječnih otoka.. Svi navedeni utjecaji trajno mijenjaju izgled toka rijeke Save na područjima zahvata.

Izgradnja Južne obale – Luka Osijek i izgradnja intermodalne infrastrukture – zapadni dio Luke Osijek

Tijekom izgradnje, privremeni negativni utjecaj na doživljaj prostora očitovat će se kroz buku, prašinu te замуćivanje vode rijeke Drave. Mogući su negativni utjecaji na krajobrazne značajke koje se odnose na zatvaranje dijela toka rijeke Drave južno od riječnog otoka. Izgradnjom će se promijeniti krajobrazna slika desne obale rijeke Drave preoblikovanjem riječnog otoka ispred luke u poluotok te uklanjanjem šume na njemu. Smanjenju negativnog utjecaja doprinijelo bi krajobrazno uređenje rubnih prostora prema gradu Osijeku i rijeci Dravi.

Utjecaj na zaštićene prirodne vrijednosti, staništa, floru i faunu (uključujući šume i divljač)	Mjere zaštite zaštićenih prirodnih vrijednosti, staništa, flore i faune
<p>Veliki projekti željezničkog prometa <i>Utjecaj na zaštićene prirodne vrijednosti, staništa, floru i faunu</i> Povećana ljudska prisutnost i aktivnost, korištenje mehanizacije, prašina i buka koja će se stvarati za vrijeme radova može imati negativan utjecaj na faunu šireg područja zahvata izgradnje, nadogradnje i obnove željezničkih pruga. Izgradnjom nove pruge/dogradnjom novog kolosijeka postojeće prenamijenit će se postojeće površine čime će doći do utjecaja na vegetaciju. Do negativnog utjecaja na kopnena i vodena staništa područja zahvata za vrijeme radova može doći:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ukoliko se ne osigura odgovarajući pristup gradilištu, već se nepotrebno uništavaju dodatne površine; • ukoliko se građevinski i drugi otpad nastao tijekom izgradnje nepropisno odlaže na okolne površine; • ukoliko dođe do izlivanja opasnih tvari u okolna staništa. <p>Glavni utjecaj tijekom korištenja novih pruga na faunu područja može se očekivati uslijed fragmentacije staništa. Također, uslijed povećanog prometa i računске brzine može doći do povećanog neposrednog stradavanja životinja u pokušaju prelaska željezničke pruge.</p> <p><i>Utjecaj na šume i divljač</i> Utjecaji na šume i šumarstvo prvenstveno se očituju u trajnom gubitku površina pod šumom izravnim zaposjedanjem šumsko-proizvodnih površina željezničkom prugom. Izgradnjom pruga doći će do naknadne fragmentacije površine lovišta što neće biti slučaj kod rekonstrukcije i obnove željezničkih pruga. S obzirom na veće brzine vlakova povećat će se utjecaj buke te postoji realna opasnost od češćeg naleta vlaka na divljač.</p>	<p><u>Veliki projekti željezničkog prometa</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Radi očuvanja biološke i krajobrazne raznolikosti očuvati tampon zonu grmovite i više vegetacije u obliku šumaraka između tračnica i okolnih površina jer predstavlja skrovište i stanište većem broju životinjskih vrsta. <p><u>Veliki projekti željezničkog i riječnog prometa</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Izbjegavati nepotrebno oštećivanje okolnih staništa uz minimalne intervencije za potrebe radova.

Veliki projekti riječnog prometa

Obnova i poboljšanje plovnog puta rijeke Save

Utjecaj na zaštićene prirodne vrijednosti, staništa, floru i faunu

Regulacijom plovnog puta može doći do smanjenje broja prirodnih staništa na toku rijeke Save što će dodatno utjecati na bioraznolikost. Navedeni utjecaji neće biti svugdje jednakog intenziteta. Zahvati na dijelovima toka koji još imaju prirodni oblik mogu imati utjecaj, kako na riječna staništa i ihtiofaunu, tako i na obalna i poplavna staništa i njima povezanu faunu kukaca, vodozemaca, gmazova, ptica i sisavaca. Utjecaj na faunu ovisit će o izvođenju radova u vrijeme reproduktivnog razdoblja pojedinih životinjskih skupina. Zbog buke, za vrijeme radova neke životinjske vrste (ptice močvarice i sisavci) napustit će dijelove šireg promatranog područja.

Utjecaj na šume i divljač

Narušavanje mira tijekom izgradnje i korištenja zahvata može se očekivati i na određenom pojasu (oko 100 metara uz obalu) uz obalu gdje obitava krupna divljač, što će uvjetovati udaljavanje dijela divljači od obale, posebno tamo gdje šuma dopire do same obale Save.

Izgradnja Južne obale – Luka Osijek i izgradnja intermodalne infrastrukture – zapadni dio Luke Osijek

Povećana ljudska prisutnost i aktivnost, korištenje mehanizacije, prašina i buka koja će se stvarati za vrijeme radova može imati negativan utjecaj na faunu šireg područja zahvata. Vodeni građevinski radovi, posebice otvaranje novog toka (prokopa) dovesti će do promjene vodenih i priobalnih staništa te do podizanja veće količine mulja i suspendiranih čestica koje će se, ovisno o brzini toka otplaviti nizvodno ili dijelom istaložiti i prekriti dno.

Tijekom korištenja zahvata na predmetnom području neće doći do značajnijeg utjecaja na kopnenu floru i faunu.

Glavna ocjena prihvatljivosti Operativnog programa "Promet" za ekološku mrežu	Mjere ublažavanja štetnih posljedica provedbe programa na ekološku mrežu
<p>Operativni program „Promet“ navedenim (indikativnim) popisom velikih projekata ukupno obuhvaća 19 područja ekološke mreže. Od toga je 15 važnih područja za divlje svojte i stanišne tipove i 4 međunarodno važna područja za ptice.</p> <p>Veliki projekti željezničkog prometa Dva projekata željezničkog prometa nalaze se izvan ekološke mreže:</p> <ul style="list-style-type: none"> • obnova pruge Dugo Selo - Novska, dionica Dugo Selo - Novoselec; • nadogradnja i izgradnja drugog kolosijeka na dionici pruge Dugo Selo - Križevci. <p>Preostala dva projekta željezničkog prometa (izgradnja novih željezničkih pruga za prigradski promet na dionici Gradec - Sv. Ivan Žabno i izgradnja nove elektrificirane jednokolosiječne pruge, dionica Podsused - Samobor) prolaze u blizini 3 važna područja za divlje svojte i stanišne tipove. Od navedenih projekata željezničkog prometa jedino će izgradnja nove elektrificirane jednokolosiječne pruge, dionica Podsused - Samobor imati minimalni utjecaj na ekološku mrežu i to na područje HR2001116 Sava (važno područje za divlje svojte i stanišne tipove).</p> <p>Veliki projekti riječnog prometa: <u>Obnova i modernizacija plovnog puta rijeke Save</u> Planirani projekt obnove i poboljšanja plovnog puta rijeke Save od Račinovaca do Siska zahvaća sljedeća područja ekološke mreže (u smjeru od Siska prema Račinovcima):</p> <ul style="list-style-type: none"> • HR2001116 Sava (važno područje za divlje svojte i stanišne tipove) • HR1000004 Donja Posavina (međunarodno važno područje za ptice) • HR2000416 Lonjsko polje (važno područje za divlje svojte i stanišne tipove) • HR2000417 Dražiblat (važno područje za divlje svojte i stanišne tipove) • HR2000420 Sunjsko polje (važno područje za divlje svojte i stanišne tipove) • HR2000418 Krapje đol (važno područje za divlje svojte i stanišne tipove) • HR2000463 dolina Une (važno područje za divlje svojte i stanišne tipove) • HR1000005 Jelas polje s ribnjacima i poplavnim pašnjacima uz Savu (međunarodno važno područje za ptice) • HR2000424 Vlakanac - Radinje (važno područje za divlje svojte i stanišne tipove) • HR2000425 Jelas polje (važno područje za divlje svojte i stanišne tipove) 	<p><u>Veliki projekti željezničkog prometa</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prilikom planiranja i gradnje nove elektrificirane jednokolosiječne pruge, dionica Podsused – Samobor maksimalno izbjeci mogući utjecaj na stanišne tipove koji su ciljevi očuvanja područja HR2001116 Sava (sprudovi, eutrofna jezera, priobalne šume vrba i topola). <p><u>Veliki projekti riječnog prometa</u> <i>Obnova i modernizacija plovnog puta rijeke Save</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Kod obnove i poboljšanja plovnog puta očuvati povezanost vodnoga toka rijeke Save. 3. Maksimalno moguće očuvati raznolikost staništa na vodotoku rijeke Save (neutvrđene obale, sprudovi, brzaci, slapovi i dr.) i povoljnu dinamiku voda (meandriranje, prenošenje i odlaganje nanosa, povremeno prirodno poplavljanje rukavaca i dr.). 4. Tijekom obnove plovnog puta rijeke Save planirati izgradnju umjetnih jezeraca s umjetnim otocima i sprudovima na način da se revitaliziraju stari rukavci ili prilagode postojeći iskopi šljunka, pijeska ili zemlje.

<ul style="list-style-type: none"> • HR2000426 Dvorina (važno područje za divlje svojite i stanišne tipove) • HR2000427 Gajna (važno područje za divlje svojite i stanišne tipove) • HR2000431 Sava - Štitar (važno područje za divlje svojite i stanišne tipove) • HR5000006 Spačvanski bazen (važno područje za divlje svojite i stanišne tipove) • HR1000006 Spačvanski bazen (međunarodno važno područje za ptice) <p>Navedena područja ekološke mreže vezana su posredno ili neposredno uz rijeku Savu. Bez obzira da li je riječ o samoj rijeci ili vlažnim područjima koja ovise o njenoj dinamici (močvarna područja, poplavne livade i šume) radi se o osjetljivom i međusobno dobro povezanom sustavu.</p> <p>Obnova i modernizacija plovnog puta rijeke Save može imati utjecaj na veći dio navedenih područja ekološke mreže. Taj utjecaj isključivo ovisi o opsegu potencijalnih radova i njihovom utjecaju na dinamiku rijeke Save.</p> <p><u>Izgradnja južne obale - luka Osijek i izgradnja intermodalne infrastrukture - zapadni dio luke Osijek</u> Stara i Nova luka Osijek u potpunosti se nalaze unutar 2 područja ekološke mreže:</p> <ul style="list-style-type: none"> • HR1000016 Podunavlje i donje Podravlje (međunarodno važno područje za ptice) i • HR5000013 Drava (važno područje za divlje svojite i stanišne tipove). <p>Izgradnja južne obale i intermodalne infrastrukture imat će vremenski ograničen utjecaj na ciljeve očuvanja područja HR5000013 Drava.</p> <p>Do značajnijeg utjecaja može doći tijekom korištenja uslijed akcidentne situacije. U tom slučaju može doći do većeg opterećenja u kratkom vremenskom periodu što za posljedicu može imati negativan utjecaj na navedena područja ekološke mreže. U slučaju akcidentne situacije većih razmjera, negativan utjecaj se može očitovati i na cjelovitost područja ekološke mreže HR5000013 Drava i HR1000016 Podunavlje i Donje Podravlje.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 5. Obaloutvrde graditi samo u slučajevima ako odronjavanje obale neposredno ugrožava postojeća naselja. 6. Očuvati vodena i močvarna staništa u što prirodnijem stanju, a prema potrebi izvršiti revitalizaciju. 7. Osigurati povoljnu količinu vode u vodenim i močvarnim staništima koja je nužna za opstanak staništa i njihovih značajnih bioloških vrsta. 8. Vrijeme i način gradnje planirati i prilagoditi tako da se izbjegnu reproduktivna razdoblja ugroženih životinjskih vrsta koji su ciljevi očuvanja područja ekološke mreže. 9. U slučaju uočavanja narušavanja ekoloških sustava prilikom izvođenja radova na obnovi i modernizaciji plovnog puta rijeke Save obavijestiti središnje tijelo državne uprave nadležno za poslove zaštite prirode radi pokretanja postupka vezano za korekcijske zahvate, te tijelo nadležno za gospodarenje šumama radi procjene ugroženosti šumskih ekosustava.
---	---

Utjecaj opterećenja na okoliš (promet i prometna infrastruktura, povećanje razine buke, nastajanje otpada)	Mjere zaštite prometa
<p>Veliki projekti željezničkog prometa</p> <p>Utjecaj na okoliš može nastajati zbog prijevoza raznovrsnih, ponekad vrlo opasnih tvari u slučaju akcidentnih situacija. Izgradnjom, nadogradnjom i obnovom željezničkih pruga 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 zahvati će imati pozitivan utjecaj na željeznički promet.</p> <p>Za planirane zahvate moguće je povećanje razine buke tijekom izgradnje, nadogradnje i obnove željezničkih pruga korištenjem potrebne mehanizacije i tijekom korištenja pruge prolazom kompozicija vlakova. Tijekom rekonstrukcije i izgradnje ali i tijekom korištenja navedenih zahvata mogu nastati određene količine komunalnog, neopasnog i opasnog otpada, (npr. otpad od demontaže impregniranih pragova).</p> <p>Veliki projekti riječnog prometa:</p> <p>Obnova i modernizacija plovnog puta rijeke Save</p> <p>Građevinski radovi na vodnom putu mogu izazvati poteškoće i čak blokadu unutarnje plovidbe na neko vrijeme. Za to vrijeme može doći do "obrnute promjene modaliteta", što će dovesti do privremeno većih prijevoznih troškova za industriju. Nakon obnove i modernizacije rijeke Save očekuju se značajne promjene što se tiče načina prijevoza. Transport će se prebaciti s cestovnog prometa na unutarnju plovidbu kako bi se profitiralo na nižim prijevoznim troškovima..</p> <p>Građevinski radovi koje je potrebno izvesti kako bi se ostvario zahvat proizvode buku koja je tipična za uobičajene građevinske radove. Izvori su buka radnih strojeva, zvučni signali na gradilištu i kamioni koji odvoze i dovoze materijal. Tijekom građevinskih radova na uređenju savskog plovnog puta utjecaje će osjetiti samo lokalno stanovništvo u blizini Save.</p> <p>Izgradnja Južne obale – Luka Osijek i izgradnja intermodalne infrastrukture- zapadni dio Luke Osijek</p> <p>Za planirane zahvate moguće je povećanje razine buke tijekom izgradnje korištenjem potrebne mehanizacije. Buka tijekom korištenja nastajat će zbog aktivnosti (utovar, istovar, premještaj i sl.) na području Luke Osijek.</p> <p>Tijekom izgradnje Južne obale i infrastrukture nastajat će određene količine komunalnog, neopasnog i opasnog otpada.</p>	<p><u>Veliki projekti željezničkog prometa</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sva križanja željezničkih pruga s državnim cestama izvesti prema Pravilniku o načinu osiguravanja prometa na željezničko-cestovnim prijelazima i pješćkim prijelazima preko pruge (NN 121/09), sukladno dinamici određenoj Programom rješavanja željezničko-cestovnih prijelaza na prugama HŽ-a. Na dijelovima trase gdje se pruga siječe s postojećim komunikacijama važnim za prostornu organizaciju naselja u potpunosti osigurati kontinuitet lokalnih prometnica. 2. Povećati sigurnost željezničkog prometa izgradnjom telekomunikacija i suvremenih signalno-sigurnosnih uređaja i sustava regulacije prometa na prugama i u kolodvorima. <p><u>Veliki projekti riječnog prometa:</u></p> <p><u>Veliki projekti riječnog prometa</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Unaprijediti i modernizirati postojeće sustave obilježavanja i snimanja stanja plovnosti plovnog puta rijeke Save uz orijentaciju na pouzdanost i jednostavnost održavanja.

Utjecaj na naselja i stanovništvo	Mjere zaštite naselja i stanovništva
<p>Veliki projekti željezničkog prometa: Tijekom rekonstrukcija na postojećim prugama doći će do promjena redosljeda vožnje i zatvora prometa uslijed čega će biti moguće stvaranje gužvi na pojedinim dionicama cestovnih prometnica. Navedeno će imati utjecaj najviše na dnevne migrante koji putuju izvan naselja radi posla ili školovanja.</p> <p>Izvedba pojedinih trasa novih željezničkih pruga djelomično će se odraziti i na mogućnosti širenja naselja. Velike infrastrukturne investicije otvaraju prostor za novo zapošljavanje dijela stanovništva i aktiviraju čitav niz domaćih poduzeća. Takvim djelovanjem moguće je ekonomski pokrenuti i oživjeti cjelokupnu lokalnu i regionalnu zajednicu, čime se opet pridonosi boljem standardu stanovništva. Razvoj željezničkog prometa može omogućiti revitalizacija naselja i gospodarstva uz zadržavanje stanovništva zbog smještaja infrastrukturnih objekata u prostorima u kojima pada broj stanovnika (rubna i manje razvijene područja). Tijekom korištenja pruga, očekuje se pozitivan utjecaj na migracije stanovništva. Postizanjem većih brzina vlakova i povećanim brojem putničkih vlakova u lokalnom prometu omogućit će se jačanje dnevnih migracija.</p> <p>Veliki projekti riječnog prometa: <u>Obnova i modernizacija plovnog puta rijeke Save</u> Tijekom građevinskih radova na uređenju savskog plovnog puta utjecaje će osjetiti samo lokalno stanovništvo u blizini Save..</p> <p>Velike infrastrukturne investicije otvaraju prostor za novo zapošljavanje dijela stanovništva i aktiviraju čitav niz domaćih poduzeća. Takvim djelovanjem moguće je ekonomski pokrenuti i oživjeti cjelokupnu lokalnu i regionalnu zajednicu, čime se opet pridonosi boljem standardu stanovništva.</p> <p>Obnovom i modernizacijom plovnog puta rijeke Save omogućit će se razvoj riječnog prometa i turizma i ujedno će se omogućiti da se i mali gospodarski sustavi uključe u razvoj i korištenje ove vrste prijevoza (skelarstvo, riječno ribarstvo i dr.).</p> <p><u>Izgradnja Južne obale – Luka Osijek i izgradnja intermodalne infrastrukture- zapadni dio Luke Osijek</u> Dogradnja postojeće luke otvara prostor za novo zapošljavanje dijela stanovništva. Takvim djelovanjem moguće je ekonomski pokrenuti i oživjeti cjelokupnu lokalnu i regionalnu zajednicu, čime se opet pridonosi boljem standardu stanovništva.</p>	<p><u>Veliki projekti željezničkog i riječnog prometa</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prije početka građenja. putem sredstava javnog informiranja obavijestiti zainteresirano pučanstvo o izgradnji, nadogradnji i obnovi svih planiranih zahvata i očekivanim utjecajima koje može prouzročiti planiranja gradnja. 2. Zabraniti organizaciju građenja (gradilišta) u stambenim dijelovima naselja. 3. Organizaciju građenja što više temeljiti na postojećim objektima i postojećoj infrastrukturi.

Utjecaj na kulturno-povijesnu baštinu	Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine
<p>Veliki projekti željezničkog prometa</p> <p>Izgradnja, nadogradnja i obnova željezničkih infrastrukturnih građevina može se odvijati u blizini niza kulturnih dobara. Stoga je neophodno prilikom eventualnih radova u neposrednoj blizini kulturnih dobara prema potrebi poduzeti odgovarajuće mjere zaštite tih dobara. Na području izgradnje novih pruga postoji realna mogućnost ugroženosti još neutvrđenih arheoloških lokaliteta čiji tragovi nisu vidljivi na površini tla ili ta područja nije bilo moguće istražiti zbog visokog raslinja. Stoga je potreban stalni arheološki nadzor kako bi se utjecaj sveo na najmanju moguću razinu. Ukoliko bi zaštitna arheološka istraživanja rezultirala značajnim nalazima koje treba konzervirati i prezentirati potrebno je razmotriti mogućnosti izmještanja trase na takvim pozicijama. Svaka promjena planiranog zahvata u prostoru uvjetovat će istovjetan postupak utvrđivanja ugroženosti kulturnih dobara. Kod izgradnje željezničkih pruga postoji mogućnost nailaska na predmete ili nalaze arheološkog značenja</p> <p>Veliki projekti riječnog prometa:</p> <p>Obnova i modernizacija plovnog puta rijeke Save</p> <p>U prioritetne radove, koji bi neposredno omogućili odvijanje plovidbe, predviđen je iskop muljevitoz i šljunkovitoz materijala iz korita rijeke Save u gabaritu plovnog puta, a što može predstavljati izravni utjecaj na arheološka nalazišta. Način izgradnje novih pera i obaloutvrda te obnove i rekonstrukcije postojećih pera i obaloutvrda može imati utjecaj na kulturno-povijesnu baštinu.</p> <p>Kod obnove i modernizacije plovnog puta rijeke Save postoji mogućnost nailaska na predmete ili nalaze arheološkog značenja.</p> <p>Izgradnja Južne obale – Luka Osijek i izgradnja intermodalne infrastrukture- zapadni dio Luke Osijek</p> <p>Kod izgradnje Južne obale – Luka Osijek i izgradnje intermodalne infrastrukture postoji mogućnost nailaska na predmete ili nalaze arheološkog značenja.</p>	<p><u>Veliki projekti željezničkog i riječnog prometa</u></p> <p>1. Pri izradi plana organizacije građenja i tijekom samog građenja posebnu pozornost posvetiti provedbi odgovarajućih zaštitnih mjera kako se ne bi ugrozili ili oštetili pojedini kulturno-povijesni objekti/lokaliteti.</p>

III. OPIS PREDVIĐENIH MJERA PRAĆENJA

Vode

Veliki projekti željezničkog prometa

1. Provoditi praćenje kakvoće površinskih i podzemnih voda u područjima zahvata.

Izgradnja Južne obale – Luka Osijek i izgradnja intermodalne infrastrukture – zapadni dio Luke Osijek

2. Redovito kontrolirati rad i ispravnost svih bitnih dijelova luke Osijek iz kojih se može generirati onečišćenje i o tome voditi očevidnik (sustav odvodnje, mehanizacija, plovila, postupci s manipulacijom tereta).
3. Provoditi redovitu kontrolu ispuštenih otpadnih voda nakon postupka pročišćavanja putem separatora masti i ulja Luke Osijek.

Buka

Veliki projekti željezničkog prometa

4. Provesti mjerenje buke željezničkog prometa na kritičnim mjernim mjestima u skladu s ocjenskim mjestima pojedine Studije o utjecaju na okoliš i Glavnim projektom zaštite od buke, nakon završetka izgradnje, nadogradnje i obnove i puštanja pruga u korištenje punim kapacitetom.

IV. KRATKI PRIKAZ RAZLOGA ZA ODABIR RAZMOTRENIH VARIJANTNIH RJEŠENJA, OBRAZLOŽENJE NAJPRIHVATLJIVIJEG VARIJANTNOG RJEŠENJA OPERATIVNOG PROGRAMA „PROMET“ 2007.-2013. NA OKOLIŠ I OPIS PROVEDEN PROCJENE, UKLJUČUJUĆI I POTEŠKOĆE (PRIMJERICE TEHNIČKE NEDOSTATKE ILI NEDOSTATKE ZNANJA ILI ISKUSTVA) PRI PRIKUPLJANJU POTREBNIH PODATAKA

Prvobitnom verzijom nacрта Operativnog programa „Promet“ 2012.-2013. bilo je predviđeno da se on odnosi na projekte vezane uz željeznički promet, pomorski promet i morske luke, riječni promet, cestovni promet, zračni promet i zračne luke, kombinirani promet i gradski promet. Kako je pristupanje Republike Hrvatske Europskoj uniji odgođeno za 1. srpnja 2013. godine, u suradnji s Europskom komisijom, pristupilo se modifikaciji svih pretpripravnih Operativnih programa u okviru IPA-e i njihovom produženju do kraja lipnja 2013. godine. Istovremeno je dogovoreno kako će Operativni programi za strukturne instrumente, zbog kratkog razdoblja primjene od samo 6 mjeseci, zadržati iste sektore (prioritetne osi i mjere) koje su imali u pretpripravnim razdobljima (IPA-i). U slučaju Operativnog programa „Promet“ to je značilo uvrštavanje samo dva prometna sektora, tj. željezničkog sektora i sektora unutarnje plovidbe kroz dvije prioritetne osi. Slijedom gore iznesenoga, Strateška studija obuhvaća samo projekte koji se planiraju sufinancirati sredstvima Europske unije tijekom druge polovine 2013. godine, a oni su vezani isključivo za željezničku i riječnu prometnu infrastrukturu.

Operativnim programom „Promet“ predviđen je sljedeći indikativni popis velikih projekata:

- Veliki projekti željezničkog prometa:
 - Obnova pruge Dugo Selo - Novska, dionica Dugo Selo – Novoselec
 - Nadogradnja i izgradnja drugog kolosijeka na dionici pruge Dugo Selo – Križevci

- Izgradnja nove željezničke pruge za prigradski promet na dionici Gradec - Sv. Ivan Žabno
- Izgradnja nove elektrificirane jednokolosiječne pruge, dionica Podsused - Samobor
- Veliki projekti riječnog prometa:
 - Obnova i modernizacija plovnog puta rijeke Save
 - Izgradnja Južne obale - Luka Osijek
 - Izgradnja intermodalne infrastrukture - zapadni dio Luke Osijek

Predmetnom Strateškom studijom prezentirani su mogući utjecaji i propisane su odgovarajuće mjere ublažavanja mogućih negativnih utjecaja, koje su postavljene na višoj razini od onih koji će se kasnije utvrditi za svaki pojedini zahvat. Detaljnija varijantna rješenja pojedinih aktivnosti - zahvata će biti moguće definirati, a time i obrazložiti prilikom samog konačnog definiranja zahvata (lokacije i veličine).



 Odobrio:

 MINISTAR

 dr. sc. Siniša Hajdaš Dončić