**REPUBLIKA HRVATSKA**
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I ENERGETIKE
10000 Zagreb, Radnička cesta 80
tel: +385 1 3717 111, faks: +385 1 3717 135

REPUBLIKA HRVATSKA
2170/1 PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
Primljeno: 22-07-2019
Klasifikacijska oznaka: 351-03/19-01/21 | Ustrojstvena jedinica: 03-08/6
Urudžbeni broj: 531-19-4 | Prilozi: 10 | Vrijednost: —
HBV
pred. kod

Uprava za procjenu utjecaja na okoliš
i održivo gospodarenje otpadom

**KLASA:** UP/I-351-03/18-02/59
**URBROJ:** 517-03-1-1-19-27
Zagreb, 15. srpnja 2019.

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike na temelju odredbe članka 21. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine", broj 64/08), nakon provedene javne rasprave u postupku procjene utjecaja na okoliš izgradnje drugog kolosijeka, obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo – Rijeka – Jurdani – Šapjane, pokrenutom po zahtjevu nositelja zahvata HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, Zagreb, daje

## IZVJEŠĆE O JAVNOJ RASPRAVI
**provedenoj u postupku procjene utjecaja na okoliš izgradnje drugog kolosijeka, obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo – Rijeka – Jurdani – Šapjane**

U postupku procjene utjecaja na okoliš izgradnje drugog kolosijeka, obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo – Rijeka – Jurdani – Šapjane, koji se u Ministarstvu zaštite okoliša i energetike (u daljnjem tekstu Ministarstvo) vodi po zahtjevu nositelja zahvata HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, Zagreb, od 28. prosinca 2018. do 28. siječnja 2019. godine radi sudjelovanja javnosti i zainteresirane javnosti provedena je javna rasprava u Informativnom centru Grada Rijeke – RI INFO, Korzo 18b, Rijeka, Vijećnici Grada Bakra, Primorje 13, Bakar te Vijećnici Općine Matulji, Trg maršala Tita 11, Matulji. Javno izlaganje je održano 16. siječnja 2019. godine u Vijećnici Grada Rijeke, Korzo 16, Rijeka. Slijedom odredbi članka 10. i 26. stavka 1. Zakona o općem upravnom postupku („Narodne novine", broj 47/09) i na temelju odredbe članka 17. stavka 2. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša, pojedine radnje (koordinacija-osiguranje i provedba) u postupku javne rasprave povjerene su Upravnom odjelu za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije, a sukladno Odluci Ministarstva o provedbi javne rasprave (KLASA: UP/I 351-03/18-02/59; URBROJ: 517-03-1-1-18-19 od 4. prosinca 2018. godine).

Informacija da se Studija o utjecaju na okoliš izgradnje drugog kolosijeka, obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo – Rijeka – Jurdani – Šapjane (u daljnjem tekstu: Studija), upućuje na javnu raspravu objavljena je 19. prosinca 2018. godine u dnevnim novinama „Novi list" i na oglasnim pločama Grada Rijeke, Grada Bakra i Općine Matulji te na internetskim stranicama Grada Rijeke, Grada Bakra, Općine Matulji i Ministarstva.

Za vrijeme trajanja javne rasprave javnosti je bio omogućen javni uvid u po jednu cjelovitu Studiju i po jedan ne-tehnički sažetak Studije u sljedećim službenim prostorijama:

• Informativnom centru Grada Rijeke – RI INFO, Korzo 18b, Rijeka, svakog radnog dana od 10 do 14 sati i od 16 do 18 sati,
• Vijećnici Grada Bakra, Primorje 39, Bakar, ponedjeljkom, srijedom i petkom od 8 do 11 sati te utorkom i četvrtkom od 12 do 15,30 sati,
• Vijećnici Općine Matulji, Trg maršala Tita 11, Matulji svakog radnog dana od 9 do 14 sati.
Studija i ne-tehnički sažetak Studije bili su dostupni javnosti i na internetskim stranicama Ministarstva.

Prema izvješću Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-01/18-01/75; URBROJ: 2170/1-03-08/6-19-44 od 4. veljače 2019. godine), tijekom javnog uvida zaprimljene su primjedbe Filipa Kasala, Milivoja Antolovića, Milene Zavadlav, Tanje Lušičić-Bajramović, stanovnika naselja Draga, Emila Kanobelj, Ognjena Ružića, mjesnog odbora Bulevar, mjesnog odbora Draga, Zorana Suvačareva, Ivice Delača, Alena Miculinića, Vladimira i Sanjina Mičetića, Marine Pribanić, Vojke i Marijana Ljevara, Silvije Benković, Marinka Rončevića, stanara Pelinove Gore, Eveline Lucović, Jerka Lucovića, Ivana Ružića, Dragana Vrbanića, Zdravka Ljevara, Josipe Ljevar, mjesnog odbora Školjić-Stari grad, stanovnika Sušaka, Igora Požgaja, Vijeća mjesnog odbora Škrljevo, Grada Bakra i Nataše Vranković. Također, u knjigu primjedbi izloženu u prostorijama Grada Rijeke upisano je devet primjedbi (Robert Grbac, Željka Petričić, Snježana Miklaušić, Bojan Jančikić, Milivoj Antolović, Milan Starčević, stanovnici naselja Gušć, Silvija Benković, Sonja Deluka Babić), dok u knjige primjedbi izložene u prostorijama Grada Bakra i Općine Matulji nisu bile upisane primjedbe. Primjedbe su se u bitnom odnosile na dodatna pojašnjenja i detalje rješenja zahvata, na zahtjeve za izgradnju bukobrana, na izmještanje, izgradnju ili uređenje prometnica te pristupa parcelama i objektima u obuhvatu zahvata, na dodatna moguća povezivanja dijelova naselja, moguće negativne utjecaje zahvata na naselja i stanovništvo tijekom izgradnje i korištenja zahvata, utjecaj na razine buke i vibracija, status pojedinih stambenih građevina obzirom na planirani zahvat, status jednog kulturnog dobra u širem obuhvatu zahvata, na geometriju dijela trase te na privremena deponiranja uporabljenog materijala. Savjetodavno stručno Povjerenstvo za ocjenu utjecaja predmetnog zahvata na okoliš, na 2. sjednici koja je održana 12. travnja 2019. godine u Zagrebu, razmotrilo je dostavljene primjedbe te s tim u vezi i očitovanje nositelja zahvata HŽ Infrastruktura d.o.o., Mihanovićeva 12, Zagreb, pripremljeno putem ovlaštenika Institut IGH d.d. iz Zagreba.

U privitku dostavljamo odgovore na primjedbe zaprimljene tijekom javne rasprave.

REPUBLIKA HRVATSKA – MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA I ENERGETIKE – ZAGREB

**POMOĆNICA MINISTRA**

**Anamarija Matak**

Privitak:
Kao u tekstu

Dostaviti:
1. Primorsko-goranska županija, Upravni odjel za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša, Riva 10, 51000 Rijeka

| Br primjedbe | IME I PREZIME | INSTITUCIJA | PRIMJEDBA | ODGOVOR/KOMENTAR NA UPIT |
|---|---|---|---|---|
| 1. | **Robert Grbac**<br>Sv. Kuzam 32 | | JAVNA RASPRAVA U OPĆINI/GRADU<br>(1) MOLIM DETALJNJE OBJAŠNJENJE VEZANO ZA VIJADUKT ISTOČNI IZLAZ:<br>a) VELIČINA NOVOG/REKONSTRUIRANOG OBJEKTA<br>b) POZICIJA OBZIROM DA ISPOD NJEGA IDE CESTA I DOBATINI CESTOVNI TUNEL<br>c) UTJECAJ NA STAMBENU ZGRADU J.P. KAMOVA 14<br>d) DA LI ĆE PLANIRATI INSTALIRATI BUČOBRANJE?<br>e) KOJI SE OBJEKTI PLANIRAJU RUŠITI?<br>(2) KADA SE PLANIRA POČETAK DVOKOLOSIJEČNE PRUGE I KOJE SU JOŠ FAZE PROJEKTA POTREBNE DO NJEZINOG POČETKA?<br>Štovani!<br>Stambena zgrada u kojoj živimo na k.č. 1961/3 k.o. Bakar zbog izvođenja radova predmetnog kolosijeka određena je za uklanjanje / pismeno dostavljeno na upućen upit HŽ-u / Kako bismo mogli svoje životno pitanje vezano uz boravište/prebivalište uskladiti organizirali molim Vaš da nam se makar i okvirno iznese vremenski rok i iznos sa kojim ćemo biti obeštećeni i/ili neki drugi prijedlog.<br>Unaprijed se zahvaljujem na odgovor<br>ROBERT GRBAC<br>SVETI KUZAM 32<br>tel 091 579 664<br>e mail robi.grbac@gmail.com<br>u Rijeci, 09.01.2019.<br>KNJIGA PRIMJEDBI I PRIJEDLOGA | U vezi s primjedbom odnosno upitom o tehničkim rješenjima i statusu kuća na česticama, slijedi odgovor:<br>1. upit - odgovori po točkama<br>a. vijadukt „istočni izlaz" – planirane su dvije varijante: jedna kompletno s novim objektom ili druga s rekonstrukcijom postojećeg + novi objekt za drugi kolosijek, dužine je cca 165 m,<br>b. planirani vijadukt (novi zamjenski ili dogradnja još jednog uz postojeći na razmaku 6,0 m) će biti na istoj poziciji kao i postojeći. Sve je usklađeno s propisanim uvjetima ceste ispod vijadukata.<br>c. – predmetna zgrada u Kamovoj 14 je van utjecaja radova na vijaduktu. Stanje oko zgrade ostaje nepromijenjeno u odnosu na postojeće.<br>d. – predviđeni su zidovi za zaštitu od buke duž trase pruge i na cijelom vijaduktu.<br>e. - za rušenje su predviđeni objekti sa sjeverne strane pruge na dionici Škrljevo – Rijeka koji se nalaze na (k.č. 4272/1 i k.č. 2760).<br>2. upit - odgovor (status zgrade, početak radova)<br>Što se tiče početka radova, prema sadašnjim planovima ne bi trebali započeti prije 2022. godine<br>Građevina na k.č. 1961/3 je predviđena za uklanjanje.<br>Početak rješavanja imovinsko-pravnih odnosa ovisi o dostavi geodetskih elaborata parcelacije što se očekuje krajem 2019., te će se u sklopu rješavanja istih definirati detalji vezani uz otkupe, pa će se tako provesti i procjena vrijednosti od strane neovisnog vještaka. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2. | **Petričić Željka**<br>Križanićeva 4 | JAVNA RASPRAVA U OPĆINI/GRADU<br>Petričić Željka (Križanićeva br. 4)<br>- Molim pojašnjenje za ul. Križanićeva br. 4 (stare zgrade) što će se učiniti za smanjenje vibracije (osim smanjenje buke ulaza) i tko će vršiti odzvanjanje kih starih zgrada (Križanićeva br. 4) budući je zidovi pomućeni od vibracije. Isto tako sto je sa bukom? Nisam pročitala (možda mi je promakla) da je taj dio zgrada biti zaštićen bukobranom (kontakt telf. 372-276 ili 099/4432829) zahvaljujem.<br>Petričić<br>KNJIGA PRIMJEDBI I PRIJEDLOGA<br>Stranica broj 2 | U vezi s primjedbom odnosno upitom vezano na status zgrade u Križanićevoj 4, slijedi odgovor:<br>Što se tiče vibracija, projektima je predviđeno smanjenje vibracija ugradnjom elastičnog pričvrsnog kolosiječnog pribora, postavom elastičnih podloga ispod tračnica i pragova, te po potrebi izvođenje specijalnih oblaganja samih tračnica, a sve u cilju smanjenja utjecaja i opterećenja od vibracija.<br>Po pitanju održavanja zgrada studijom je predviđen monitoring za vrijeme građenja, kojim će se pratiti stabilnost zgrada i kod pojave eventualnih oštećenja poduzimati potrebne mjere sanacije.<br>Po pitanju zaštite od buke, u predmetnoj zoni, od prelaska pruge preko ulice Bulevar do pred most Rječina, predviđeno je prugu staviti u galeriju, „umjetni tunel“ te se stoga ne očekuju problemi s prekoračenjem buke. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3. | **Snježana Miklaušić**<br>J.P. Kamova 37 | JAVNA RASPRAVA U OPĆINI/GRADU<br>VLASNICA SAM STANA U ZGRADI JANJA ZAIĆ KAMOVA 37. KUĆA JE U VEPRSKE BUJE BLIZINI NOGE; NA UDALJENOSTI OD 4,7 M OD POTPORNOG ZIDA; MITNOG KOLOSIJEKA KOJI JE NEKADA BIO U OKLAMŠTE "MAPSIJOG" NADAŠNJA LOKACIJA TONEIL CENTRA".<br>ZANIMA:<br>- NA KOJU DUŽINU - UDALJENOST SE MOGUĆE NADOGRADNJA NA OVOJ LOKACIJI; KOLIKO SE MISLI JOŠ UĆI U ZEMLJIŠTE KUĆE (AKO SE BUDE GRADIO 'BUKOBRAN' OSIGURAO ZAŠTITA OD BUKE I VIBRACIJA.<br>- DALI ĆE SE GRADITI BUKOBRAN? NA LOKACIJI<br>- DALI ĆE SE GRADITI ZAŠTITA OD VIBRACIJA?<br>- DALI SE SLIJEDI DA OSIM ZAKONATOM NARUČENIH VEĆ NARUČENO UVJETE ŽELJEZNICA GRADITI.<br>- DALI JE TO UVJETIMA EU GRADANINA OSJEĆATI TREBAO BITI BUČEN OSIGURAN ZAŠTIĆEN NA ADEKVATNI NAČIN PRIJE TO PROJEKTU<br>SNJEŽANA MIKLAUŠIĆ<br>tel. 091 12 23239<br>* LOKACIJA PRAVNOŠEĆA KUĆU 37 37 JANJA ZAIĆ KAMOVA - RIJEKA<br>KNJIGA PRIMJEDBI I PRIJEDLOGA<br>Uvezana broj 3 | U vezi s primjedbom odnosno pitanjem vezanim za status zgrade u Kamovoj 37, slijedi odgovor:<br>Na predmetnoj lokaciji zahvat na pruzi se izvodi u parceli HŽI, dakle unutar postojećeg zida uz prugu i ne ulazi u parcelu kuće (na k.č. 3131). Stoga stanje u ovoj zoni ostaje kao postojeće, a kuća nije predviđena za rušenje. Što se tiče eventualne nadogradnje, ista se može provesti sukladno čl. 8 Pravilnika o općim uvjetima za građenje u zaštitnom pružnom pojasu ("Narodne novine" 93/10.), ne bliže od 5,0 m od postojećeg potpornog zida.<br>Što se tiče zaštite od buke, duž cijele pruge, pa i u zoni ove zgrade (prije i nakon kuće) predviđeni su zidovi za zaštitu buke, čime će se umanjiti sadašnji negativni utjecaji od buke (obzirom da sada nema zaštite).<br>Isto tako je predviđena ugradnja sustava za smanjenje vibracija kako je obrazloženo u primjedbi br. 2. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4. | **Bojan Jančikić**<br>Kumičićeva 6 | JAVNA RASPRAVA U OPĆINI/GRADU<br><br>- UZ SAMU TRASU PRUGE NA POTEZU PIRAMIDA - STANICA PEĆINE, NALAZE SE SA SJEVERNE STRANE 3 OBITELJSKE KUĆE KOJE PROJEKTOM NISU PREDVIĐENE ZA RUŠENJE, IZUZEN JEDNOG POMOĆNOG OBJEKTA. (K.O. SUŠAK, Z.K.UL. 5080, Č.BR. 6227, 6228, 6229)<br><br>KAKO ĆE SE RIJEŠITI:<br>- ZAŠTITA OD BUKE<br>- ZAŠTITA OD VIBRACIJA (NISKO I VISOKO FREKVENT.)<br>- ZAŠTITA OD EM ZRAČENJA NAPONSKOG VODA 25 KV<br><br>- DA LI HŽ PREDVIĐA OBEŠTEĆENJE OBZIROM NA OTEŽANE UVJETE ŽIVOTA I PAD VRIJEDNOSTI NEKRETNINE?<br>- DA LI HŽ PREDVIĐA OTKUP OBJEKTA?<br><br>BOJAN JANČIKIĆ<br>KUMIČIĆEVA 6<br>(Č.BR. 6228)<br>MOB. 091/764-2336<br>e.mail: bojan.jancikic@gmail.com<br><br>KNJIGA PRIMJEDBI I PRIJEDLOGA<br>stranica broj 4 | U vezi s primjedbom odnosno pitanjem vezanim za status zgrade u Kumičićevoj 6, slijedi odgovor:<br>Nije precizno definirano o kojim objektima se konkretno radi (navedene čestice pod tim brojem ne postoje u katastarskom planu u toj zoni). Prema adresi upita pretpostavka je da se radi o kući na k.č. 3076. i susjednim kućama.<br>Predmetna zgrada se nalazi cca 10 m od postojećeg kolosijeka, na prostoru između dvije pruge i Kumičićeve ulice sa otežanim prilazima. Dogradnjom drugog kolosijeka zahvat se približava kući na cca 4 m.<br>Što se tiče pitanja o zaštiti od buke ista je predviđena na cijelom ovom području, tak oda će biti ispred predmetne zgrade.<br>Što se tiče zaštite od vibracija, sistemskim rješenjima u projektu, predviđena je zaštita od vibracija (vidi detaljnije obrazloženje u primjedbi br. 2).<br>Vezano za upit o elektromagnetskom zračenju, u studiji je obrađeno elektromagnetsko zračenje. Sukladno rezultatima proračuna navedenih u SUO, jakost električnog polja doseže dozvoljenu vrijednost veću od 2000 V/m samo u neposrednoj blizini vodiča kontaktnog voda (unutar kruga od 1,20 m. Na udaljenosti većoj od 1,2 m (u odnosu na vodič) vrijednost električnog polja pada ispod dozvoljene vrijednosti (2000 V/m). Na udaljenosti od 12 m ta je vrijednost ispod 400 V/m).<br>Gustoća magnetskog toka doseže dozvoljenu vrijednost veću od 40 µT samo u neposrednoj blizini vodiča kontaktnog voda. Na udaljenosti većoj od 1,6 m (u odnosu na vodič) vrijednost magnetskog toka pada ispod dozvoljenih 40 µT.<br>S tim u vezi predložena je mjera za smanjenje utjecaja u vidu ishođenja odobrenja ministarstva zdravstva za puštanje u rad sustava elektrovuče, a temeljem kontrolnih ispitivanja i mjerenja zračenja u okruženju koja tome prethode. To će biti dokaz da su zračenja u okruženju u granicama dozvoljenih.<br>Imovinsko pravna pitanja će se rješavati s investitorom.<br>Obzirom na lokaciju ovih objekata (između dvije pruge i dvije ceste) u daljnjoj projektnoj dokumentaciji je ipak predložen otkup i uklanjanje istih. |

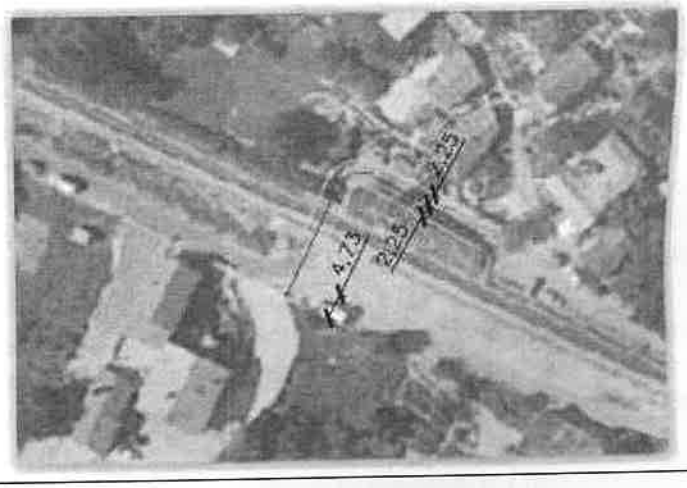
| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 5. | **Milivoj Antotlović**<br>Stari Voljak 4a | | JAVNA RASPRAVA U OPĆINI/GRADU<br>MILIVOJ ALTOLOVIĆ<br>STARI VOLJAK 4A<br>51000 RIJEKA<br><br>DRUGI KOLOSIJEK NIJE POTREBAN.<br>PUTNIČKI/GRADSKI PROMET MOŽE IĆI PO JEDNOM KOLOSIJEKU UZ MINIMALNA ULAGANJA JER JE JEFTINO I LAKO GRADITI.<br>A MOŽI KORISTITI PO JEDNOM KOLOSIJEKU I SA TERETNIM PROMETOM.<br>2.) TERETI SA TERMINALA BRAJDICA BRZO SE IZVUKU IZ GRADA (CENTRA) I NE TREBA ZA TO 2. KOLOSIJEK.<br>SA NOVOG TERMINALA ZAGREBAČKA OBALA I LUKE COŠE JE TERET VOZITI KROZ CENTAR GRADA VEĆ GA TREBA IZVUĆI ZAPADNO PREMA MATULJI I JURDANI.<br>A TU IMA PUNO STAMBENIH JEDINICA NA PUTU, TE OVDA PLANIRANOM OBILAZNOM TERETNOM PRUGOM KA ŠKRLJEVU.<br>DAKLE TREBA GRADITI TU OBILAZNU PRUGU<br>3. KROZ CENTAR PAK TEŠKI TERETNI PROMET DOĆI ĆE BUK<br>KNJIGA PRIMJEDBI I PRIJEDLOGA<br>redni broj 5 | U vezi s komentarima o potrebi ili ne, o opravdanosti ili neopravdanosti izgradnje drugog kolosijeka, slijedi odgovor:<br>Navedeni komentari se konkretno ne odnose na predmetnu studiju te se stoga ne prihvaćaju.<br>No, napominjemo da je predmetni zahvat dogradnje i modernizacije ove pružne dionice definiran prostorno-planskom dokumentacijom na razini Primorsko-goranske županije i Grada Rijeke (Prostorni plan PGŽ i Prostorni plan te GUP Grada Rijeke), Prostornim planom Grada Bakra i Općine Matulji, te Strategijom prometnog razvoja RH (2017.-2030.) i Strategijom prostornog razvoja RH (NN 106/17).<br>Isto tako, opravdanost ovog zahvata dokazana je Studijom opravdanosti za navedeni zahvat koju je investitor prethodno izradio. U studiji su uključeni svi troškovi investicije kao i troškovi provedbe potrebnih mjera zaštite okoliša.<br><br>Predviđene su potrebne mjere zaštite okoliša po svim sastavnicama, a rješenja zaštite obrazložena su u prethodnim i nastavnim odgovorima na primjedbe. |

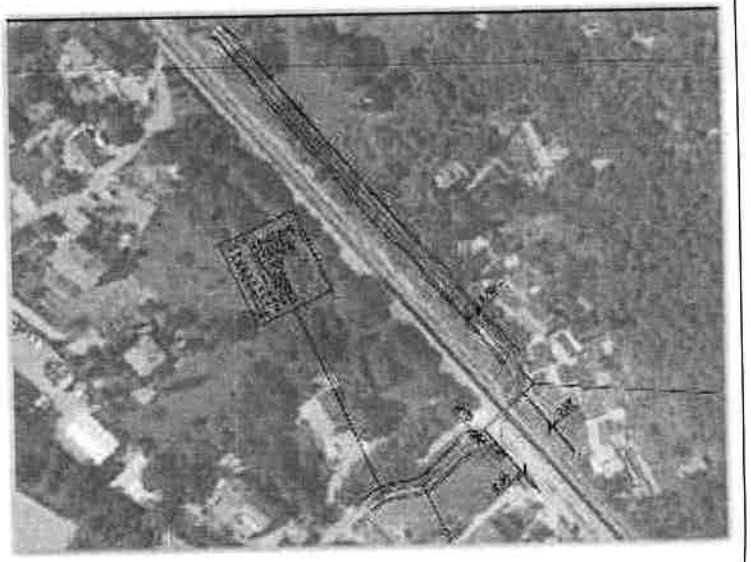
=> I VIBRACIJE, OŠTETITI KUĆE A TU JE I KANJON RJEČNE MOJI. MULTIPLICIRA I POJAČAVA BUKU I VIBRACIJE TE UNAZADITI KVALITET ŽIVOTA UZ TE "LAJEĆITIJE" KVA NOVE BULEVARD, KALVARIJA, PARK VL. NAROD

DAKLE POTPUNO NEOPRAVDANO I NESTRUČNO JE GRADITI 2. KOLOSIJEK IZ FINANCIJSKIH, EKONOMSKIH, URBANISTIČKIH I EKOLOŠKIH RAZLOGA TE TREBA NOVAC PRUSMJERITI NA POGRADU TREĆU OBIZNU PRUGU UPISANU VEĆ U PROSTORNE PLANOVE

NIKOLA ANTOLOVIĆ

KNJIGA PRIMJEDBI I PRIJEDLOGA

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6. | **Milan Starčević**<br>Draga Gušć 9 | JAVNA RASPRAVA U OPĆINI/GRADU<br>MILAN STARČEVIĆ<br>GUŠĆ 9 51000 RIJEKA (0955067020) RIJEKA 23. 01. 2019.<br>POŠTOVANI,<br>UVIDOM U DOSTUPNU DOKUMENTACIJU POZDRAVLJAM INICIJATIVU DA SE SAGRADI DRUGI PARALELNI KOLOSIJEK PO PREDVIĐENOJ RUTI, UZDRUJUĆI DA ĆE TO U BUDUĆNOSTI DONIJETI BOLJE UVJETE ŽIVOTA ŽITELJIMA UZ TU PRUGU PA I ŠIRE.<br>ŽIVIM CJELI SVOJ DOSADAŠNJI VIJEK U NASELJU GUŠĆ I NAGLEDAO SAM SE SVAŠTA PO PITANJU PROMETNE INFRA-STRUKTURE U TOM GRADSKOM NASELJU. POBROJITI ĆU SAMO NAJVAŽNIJE: NEMOGUĆNOST PROLAZKA VATROGASNOG VOZILA U NASELJE, POLICIJSKOG VOZILA, VOZILA PRVE POMOĆI, DOSTAVNIH VOZILA, RAZNIH DRUGIH POTREBA MJEŠTANA. CESTA KROZ NASELJE JE USKA UZ NEMOGUĆNOST MIMOILAŽENJA DVAJU OSOBNIH VOZILA. CESTA JE DVOSMJERNA I ZAVRŠAVA NA KRAJU MJESTA KAO SLIJEPA ULICA.<br>OBZIROM NA SVE POBROJENO I OKOLNOSTI OKO EVENTUALNE IZGRADNJE DODATNOG KOLOSIJEKA MISLIM DA SE U CJELOJ TOJ FINANCIJSKOJ KONSTRUKCIJI MORA PRONAĆI VOLJE I SREDSTAVA ZA IZGRADNJU DODATNE CESTE KROZ NASELJE ČIME BI SE ŽIVOT U NASELJU NORMALIZIRAO PRIMJEREMO VREMENU U KOJEM ŽIVIMO. TIM VIŠE ŠTO ĆE TAJ DRUGI KOLOSIJEK DODATNO NA NEKI NAČIN OTEŽATI FUNKCIONIRANJE ŽIVOTA U NASELJU.<br>MILAN STARČEVIĆ<br>GUŠĆ 9 51000 Rijeka<br>KNJIGA PRIMJEDBI I PRIJEDLOGA<br>URBROJ broj 7 | Primjedba u vezi razmatranja mogućnosti poboljšanja cestovne povezanosti dvije strane naselja, se prihvaća.<br>Razmatrana je mogućnost i predložena izgradnja dodatnog prolaza i povezivanja naselja s jedne i druge strane uređenjem postojeće cestovne mreže.<br>Detalji prijedloga rješenja dati su u prilogu ovog elaborata i u projektnoj dokumentaciji.<br>Veza s naseljem Gušć osigurana je preko novog podvožnjaka Draga Brig u km 646+505 pruge Zagreb Gk- Rijeka.<br>Postojeći podvožnjak se proširuje prema propisanim uvjetima za cestovne prometnice (širina će biti 4,50 m) čime se osigurava povezanost naselja i provoznost za interventna vozila (vatrogasci, policija, hitna pomoć, dostava,...). Ovo uređenje prolaza i ceste je predmet ovog zahvata.<br>Gradnja druge ili nove cestovne mreže u naselju, kroz ovaj projekt nije moguće obzirom da se financira sredstvima iz EU fondova u kojima bi takav zahvat bio neprihvatljivi trošak.<br>Ostali zahtjevi na žalost nisu u ingerenciji ovog projekta i ove studije, već se treba obratiti nadležnim institucijama.<br>  |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 7. | **Grupa građana**<br>Draga Gušć | **Prijedlog izgradnje ceste uz dionicu pruge od točke 646.000 koje se odnosi na projekt izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Škrljevo – Rijeka - Šapjane**<br><br>**Razlozi za izgradnju ceste su:**<br>a.) Sigurnost građana– nije predviđena protupožarna zaštita mjesta, mještana, kuća,šume i okoliša odnosno mogućnost brze evakuacije<br>b.) Zakinutost osnovnih ljudskih prava mještana Drage Gušć<br><br>**Stanovnici Drage Gušć nemaju pristup hitne i vatrogasne pomoći.**<br>Projektom izgradnje drugog kolosjeka predviđene su posebne mjere zaštite od požara, potresa i hitne pomoći. Međutim, nije uzeto u obzir posebno područje u kojem prolazi ova pruga u naselju Draga Gušć. Naime, pruga se proteže uz naselje, a nisu osigurani osnovni uvjeti sigurnosti glede pristupa vatrogasnog vozila i vozila hitne pomoći u slučaju požara i potresa. Projektom je previđeno povećanje željezničkog prometa te se samim time i povećava i opasnost od požara, a u slučaju da se isti dogodi, naselju ne bi mogio prići vatrogasno vozilo, već bi se požar gasio samo s naprtnjačama koje nose vatrogasci. Dakle, zaštita svakako nije prikladna i učinkovita.<br>Nadalje, dionica Drag, pa tako i naselje Gušć je na seizmološkoj karti označeno kao izrazito trusno područje te zbog specifičnosti tla u slučaju potresa, povećana je aktivacija klizišta i erozije tla. Projektom je predviđeno da će ceste i ostale prometnice zaštititi posebim mjerama od rušenja zgrada i ostalog zaprečivanja radi što brže i jednostavnije evakuacije ljudi i dobara. Stoga bi u skladu sa zahtjevima projekta trebalo i za područje Gušća osigurati evakuacijski put.<br>Vatrogasna vozila ne mogu doći do naselja: u više navrata je gorila šuma i nisko raslinje, koje je bilo zapaljeno kao posljedica iskrenja vlaka, a vatrogasci su bili prisiljeni ostavljati vozila na cesti i pješačiti do prvih hidranata kako bi spašavali zapaljenu šumu i kuće u neposrednoj blizini pruge. Zbog frekventnosti prometa kojoj će pridonijeti izgradnja nove pruge, predmnijeva se i veća rizičnost od požara, pa je potrebno osigurati adekvatniju zaštitu od požara i napraviti vatrogasni put koji će štiti ljude i kuće te velike zelene površine kojih je sve manje.<br><br>Predlažemo izgradnju ceste sjeverno od novog kolosjeka u dužini od 1 do 1,5 kilometra od predviđenog podvožnjaka prema zapadu, kojom bi se riješilo pitanje vatrogasnog pristupa u mjestu Draga Gušć.<br><br>Prema navedenom projektu, Draga i naselje Gušć spadaju u područje rekontrukcije radi poboljšanja dijelova naselja. Međutim, rekontrukcijom je propušteno poboljšanje funkcionalnosti ovog naselja te upravo stoga predlažemo izgradnju ove ceste koja bi uz ostalo služila i poboljšanju funkcionalnosti Gušća. Naglašavamo da stanovnicima Gušća ne može prići vozilo hitne pomoći, kao niti vozilo sanitetskog prijevoza. Dakle, uz sve gore navedene, stanovnici Gušća nemaju osiguranu neophodnu i hitnu medicinsku pomoć. Prema sadašnjem stanju, vozilo hitne pomoći može doći samo do postojećeg podvožnjaka ispod pruge, a nakon toga djelatnici hitne pomoći izlaze van iz vozila i na nosilima nose i prenose ljude svaki put oko pola kilometra pješice bez obzira na vremenske uvjete.<br><br>U naselju Gušć nema javne površine dovoljne za postavljanje spremnika za otpad za prikupljanje i razvrstavanje komunalnog otpada. Zbog nedostatka prostora trenutno su postavljene uske zelene kante za prikupljanje miješovitog tj. nerazvrstavnog otpada. Izgradnjom ove ceste riješit će se i problem nedostatka odgovarajuće javne površine te će se moći ispoštovati europski zahtjevi za razvrstavanje otpada.<br><br>Vezano za nedostatak javne površine, napominjemo da Gušć kao naselje ima jednu usku slijepu, strmu cestu u kojoj se ne mogu mimoići dva automobila. K tome, nema dovoljnog broja parkirnih<br><br>1/7 | Primjedba u vezi razmatranja mogućnosti poboljšanja cestovne povezanosti dvije strane naselja, se prihvaća.<br>Odgovori na ove upite dati su u i primjedbi 6. i 10.<br><br>Veza s naseljem Gušć osigurana je preko novog podvožnjaka Draga Brig u km 646+505.<br>Postojeći podvožnjak se proširuje na 4,50 m čime se osigurava provoznost za interventna vozila.<br>Što se tiče veza za naselje Pelinova gora, planira se slijedeće rješenje: od podvožnjaka Pelinova gora (ulaz u naselje) sa sjeverne strane pruge (sjeverno od stajališta Draga) prema zapadu planirana je nova cesta (dužine cca 150 m, širine 5,0 m) do priključka na postojeću cestu nešto prije postojećeg pješačkog prijelaza preko pruge. Navedeni pješački prijelaz se ukida, a pješačka komunikacija se ostvaruje kroz novi pothodnik na stajalištu Draga.<br>Ovo uređenje prolaza i ceste je predmet ovog zahvata.<br><br>  |

mjesta te stanovnici već sada nemaju gdje parkirati svoje automobile. Projektom izgradnje drugog kolosjeka pruge je predviđeno zauzimanje prostora koji će oduzeti desetak parkirnih mjesta, stoga će izgradnja predložene ceste uvelike pomoći stanovništvu da riješe problem parkiranja i rasterete usku, preopterećenu postojeću cestu u Gušću koja je svojom konfiguracijom izrazito strma i nepregledna.

Ističemo da izgradnjom ove ceste ne bi došlo do rušenja kuća jer na trasi na kojoj se predlaže cesta otpreilike 1 do 1,5 kilometra, pokraj drugog kolosjeka koji će se graditi, nema izgrađenih kuća, već se nalaze samo neobrađene poljoprivredne površine obrasle makijom.

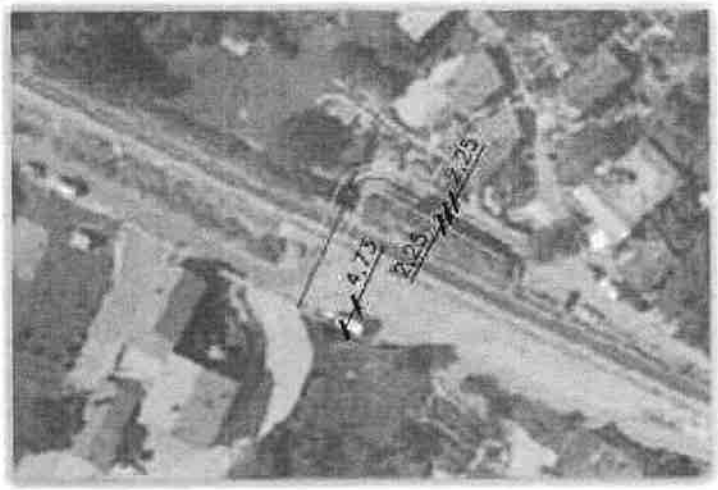
Postojeća strma i uska slijepa cesta u naselju općenito jako otežava život lokalnog stanovništva i zbog same udaljenosti do glavne prometnice kroz Dragu je više od 800 metara.

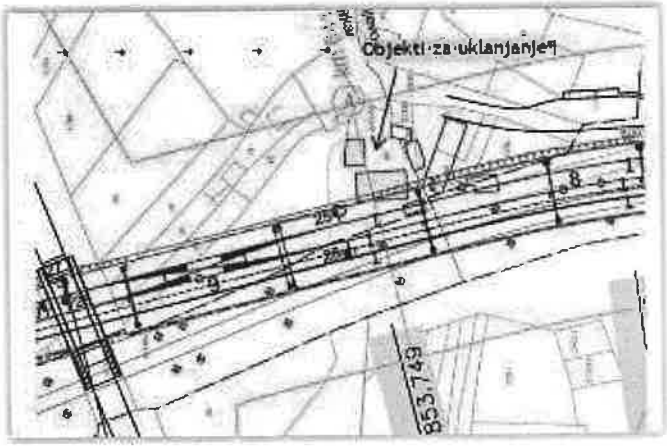
**Zaključak**

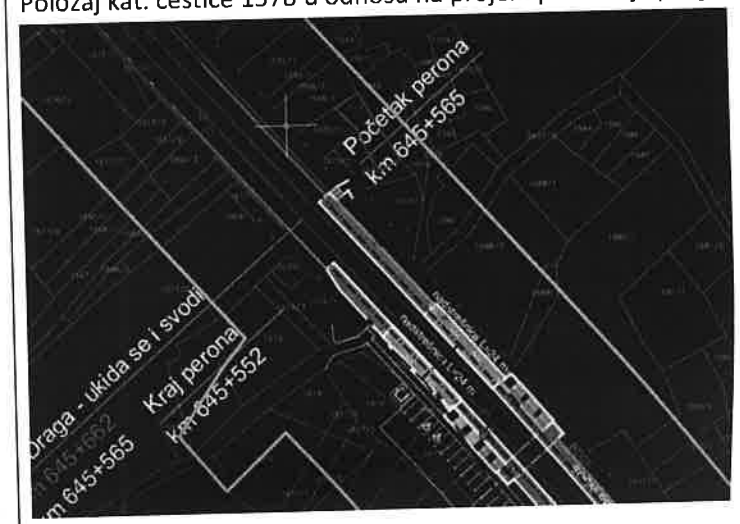
Zbog svega navedenog, stanovnici Drage Gušć mole i apeliraju da im se omoguće osnovni uvjeti za život, a to je pristup hitne pomoći i vatrogasaca, te da im se omogući nužna sigurnost u slučaju prirodnih katastrofa. Ne možemo se pomiriti s tim da u 21. stoljeću nemamo osnovne životne uvjete.

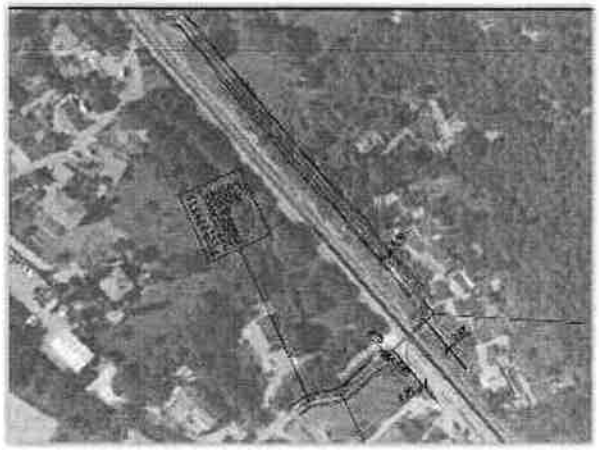
| | IME I PREZIME | ADRESA | BROJ OSOBNE ISKAZNICE / OIB | POTPIS |
|---|---|---|---|---|
| 1 | ASIM VESKOVIĆ | Gušć 31/A | 43880524071 | |
| 2 | KUKIĆ STIPAN | Gušć 33 | 78041063411 | |
| 3 | Miškulin Branko | Gušć 40 | OIB 85069687775 | |
| 4 | Miškulin Branka | Gušć 40 | OIB 28109633650 | |
| 5 | MAMULA DOMITA | Gušć 48 | 76156356369 | |
| 6 | ŠTEFANIĆ ANDREA | Gušć 52 | 52447654872 | |
| 7 | INES HREGA BARAK | Gušć 54B | OIB 16072835558 | |
| 8 | KRISTIAN BARAK | Gušć 54B | OIB 08535483505 | |
| 9 | ARSEN HREGA | Gušć 54A | 82640800289 | |
| 10 | LJERKA HREGA | Gušć 54A | 32920328770 | |
| 11 | IVANA ŠIROLA | Gušć 54A | 27906264747 | |
| 12 | ORNELA HREGA | Gušć 54 | 60012352704 | |
| 13 | IVICA TOMIJANOVIĆ | Gušć 23 | 87472759109 | |

2/7



| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 8. | **Silvija Benković**<br>Pelinova Gora 1 | | Poštovani,<br>Uvidom u studiju utjecaja na okoliš za izgradnju drugog kolosjeka obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo-Rijeka-Jurdani zaključili smo da se dva objekta namjenjena za stanovanje i jedan pomoćni objekt na Škrljevu k.č br. 68 predviđaju za rušenje (izvlaštenje). Molimo da nam se službeno potvrdi ovaj navod radi daljnih postupaka vezanih uz izvlaštenje, radi ublažavanja psiholoških posljedica koji već sada uvelike utječu na našu obitelj i onih tehničkih kao upisi djeteta u prvi razred osnovne škole neznajući hoćemo li uopće naći nekretninu pogodnu za stanovanje u blizini škole i vrtića kojeg polazi drugo dijete. Probajte shvatiti naše probleme i negativne psihološke posljedice vezane uz preseljenje obitelj koji se mnogostruko povećavaju, jer se ovdje radi o izvlaštenju, ili pravedno preformulirano izbacivanju obitelji iz njihovog doma. | U vezi s primjedbom odnosno pitanjem vezanim za status zgrada na k.č. br 68, slijedi odgovor:<br>Zgrade na predmetnoj čestici (k.č. 68, k.o. Bakar) su predviđene za rušenje obzirom da se nalaze neposredno uz postojeću prugu (kuća cca 10 m od postojeće pruge). Zbog korekcije zavoja u nastavku trase, kao i izmjene kolosiječne slike kolodvora Škrljevo (u skladu s propisima), izlaz iz kolodvora u smjeru Rijeke se pomiče prema naselju za cca 9-10 m, tako da novi zahvat prelazi preko pomoćnog objekta i kuće.<br>Vezano za pitanje imovinsko pravne problematike, navodimo da početak rješavanja imovinsko-pravnih odnosa ovisi o dostavi geodetskih elaborata parcelacije što se prema dinamici očekuje krajem 2019., te će se u sklopu rješavanja istih definirati detalji vezani uz otkupe. Temeljem toga će se provesti i procjena vrijednosti nekretnina od strane neovisnih vještaka.<br>Što se tiče početka radova, prema sadašnjim procjenama ne bi trebali započeti prije 2022. godine<br>  |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 9. | **Silvija Benković**<br>Pelinova Gora 1 | | Silvija Benković<br>Pelinova gora 1<br>Sušačka Draga<br>51 000 Rijeka<br><br>graditeljstvo@pgz.hr<br><br>**PREDMET: Primjedbe i prijedlozi na stratešku studiju o utjecaju na okoliš izgradnje drugog kolosjeka, obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo – Rijeka – Jurdani**<br><br>Poštovani,<br><br>obraćam se vrlo nezadovoljna predloženim projektom koji je predmet ovog dopisa. Iako smo se svi stanari složili oko teksta zajedničkih primjedbi i prijedloga, imam potrebu javiti se i pojedinačno.<br>Moja kuća na katastarskoj čestitci 1578, adresa: Pelinova gora 1, se nalazi u nezavidnom položaju, budući već sada željeznička pruga prolazi blizu kuće. Izgradnjom još jedne, bit ćemo u nenormalnim uvjetima za život, pogotovo kada se ukine dosadašnji pružni prijelaz te podigne bukobran.<br>Pregledom popisa kuća koje su predviđene za rušenje i otkup, moja kuća nije na tom popisu. Najljepše Vas molim da još jednom napravite uvid u postojeće stanje na terenu i da me svakako službeno kontaktirate i obavijestite o Vašem dolasku. Ako se već planira realizirati taj projekt, moram znati kakva će biti sudbina moje kuće, jer će u njoj jednog dana živjeti moja kći koja ima status osobe s invaliditetom i pod posebnom je socijalnom skrbi. Stoga Vas najljepše molim da izađete na teren i pod sadašnjim uvjetima, stavite moju kuću u plan za rušenje, tj, otkup.<br><br>Zahvaljujem i očekujem odgovor,<br><br>Silvija Benković<br><br>U Rijeci, 27.siječnja 2019. | U vezi s primjedbom odnosno pitanjem vezanim za status zgrade na k.č. br 1578, slijedi odgovor:<br>Postojeća kuća na k.č. 1578 nalazi se cca 18,0 m od novog kolosijeka, odnosno cca 13,0 m od perona stajališta Draga.<br>Postojeći pružni pješački prijelaz se ukida i svodi na novi pješački pothodnik u stajalištu Draga, gdje bi pješački pristup do kuće bio sigurniji i jednostavniji preko deniveliranog pothodnika ispod perona s obzirom da će imati ugrađeno dizalo.<br>Zahvat na ovoj lokaciji se izvodi u okviru postojeće čestice HŽI i nije predviđeno uklanjanje predmetne građevine na k.č. 1578.<br><br>Položaj kat. čestice 1578 u odnosu na projekt proširenja pruge<br>  |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 10 | **Sonja Deluka Babić**<br>Pelinova gora 5 | JAVNA RASPRAVA U OPĆINI/GRADU<br>Rijeka, 28.01.2019.<br><br>POŠTOVANI,<br><br>STANUJEM U PELINOVOJ GORI br. 5 DRAGA ZBOG NOVOG KOLOSIJEKA VI NAMA UKIDAJU POSTOJEĆI PRIJELAZ PRELO PRUGE I ONEMOGUĆUJEŠ NAM PRIJELAZ ZBOG BRZE PRUGE. MI ŽIVIMO U PODRUČJU GDJE SU ČESTO POŽARI PA VATROGASCI PRELAZE PRUGU SA ŠMRKOVIMA DA BI GASILI POŽAR PA SE JE ZNALO DOGODITI DA PROĐE VLAK I PREŠEĆE CRIJEVO A SVE ZATO JER MI NA DRUGOJ STRANI NEMAMO HIDRANT KOJIM BI SE MOGLO GASITI NEMAMO NITI POŽARNOG PUTA A VI SVAKAKOJEKOD DOBIJETE NA KOEFICIJENT IZGRIĐENJA NA VAŠEM PODRUČJU. A TAKOĐER NEMAMO NITI PRILAZ HITNIM PRVE POMOĆI ZA ŠTA SMATRAM DA BI SVAKI GRAĐANIN IMAO PRAVO GRADNJOM DRUGOG KOLOSIJEKA REĆI ŠTO DA ĆETE POBOLJŠAT ŽIVOT LJUDI KOJI ŽIVE UZ PRUGU PA SAD VAS MOLIM DA MI ODGOVORITE (PRETPOSTAVLJAM DA SE MOJA KUĆA NALAZI NA DANIŠI PRUGE GDJE ĆE DOĆI NOVA STANICA DRAGA - KAKO ĆE IZGLEDATI NOVI PODHODNIK U KOJIM GABARITIMA ĆE BITI JER MI DOBRAO PRETPOSTAVLJAM.<br><br>KNJIGA PRIMJEDBI I PRIJEDLOGA<br>stranica broj 10 | Primjedba u vezi razmatranja mogućnosti poboljšanja cestovne povezanosti dvije strane naselja, se prihvaća.<br>Odgovori na ove upite dati su i u primjedbi 6. i 7.<br>Razmatrana je mogućnost i predložena je izvedba dodatnog prolaza i povezivanja naselja s jedne i druge strane uređenjem postojeće cestovne mreže.<br>Detalji prijedloga rješenja dati su u prilogu ovog elaborata.<br>Od podvožnjaka Pelinova gora (ulaz u naselje) sa sjeverne strane pruge (sjeverno od stajališta Draga) prema zapadu planirana je nova cesta (dužine cca 150 m, širine 5,00 m) do priključka na postojeću cestu nešto prije postojećeg pješačkog prijelaza preko pruge.<br>Navedeni pješački prijelaz se ukida, a sigurnija pješačka komunikacija se ostvaruje kroz novi pothodnik na stajalištu Draga.<br>Ovo uređenje prolaza i ceste je predmet ovog zahvata.<br>  |

JAVNA RASPRAVA U OPĆINI/GRADU

ISPOD NJEGA VOZEĆI KARIJOLE ISPOD JER SE
BRIJEGA NA DRVA NEZNAM DAL ĆE NAM
ODGOVARAT VISINA KAD NAM DOĐE NEKI
GRAĐEVINSKI MATERIJAL I SL.
- KAKO ĆE IZGLEDAT PUT OD POTNOJANIKA
DO NAŠIH KUĆA JER POSTOJEĆI PUT
VIŠE NEĆE BIT U FUNKCIJI JER IDE OD
STAROG PRELAZA A TAMO DOLAZE I
BUKOBRANI
- KAKO BI TREBALO IZGLEDAT GAŠENJE
POŽARA JER NA NAŠOJ STRANI NEMA
HIDRANTA NI PUTA
- KAKO BI IZGLEDALO EVAKUACIJSKI PUT U
SLUČAJU NEKE KATASTROFE
- KAKO ĆETE RIJEŠIT ODRONJAVANJE KAMENJA
ZA VRIJEME RADOVA JER JE NAMA 2009 g.
ILI OD STALNIM MINIRANJA DOK SE RADILA
CESTA KROZ DRAGU ILI OD POTRESA koji
JE TE GODINE BIO DOSTA JAK JEDNA VELIKA
STIJENA PALA DO NAŠE KUĆE
- MISLIM DA POSTOJI MOGUĆNOST PRILAZANJA
CESTE ISPOD PRUGE DO NAŠIH KUĆA I NADAM
SE DA ĆETE TO UZET U OBZIR I SAGLEDAT I
DA ĆETE NAS POZITIVNO OBAVIJESTIT O DOSTA
Sa štovanjem

SONJA DELUKA ŽABIĆ
PELINOVA GORA 5
Novo Rijeka

KNJIGA PRIMJEDBI I PRIJEDLOGA
Knjižica broj 11

Što se tiče pitanja oko izvođenja radova, studijom su predviđene, a kroz daljnju dokumentaciju će se detaljnije razraditi, metode izvođenje radova vezano za miniranja („prespliting") upravo zato što su kuće u blizini. U ovoj zoni nisu duboki usjeci, a dio trase je i u nasipu, tako da se ne očekuju ti problemi (moguće da se radovi izvode i bez miniranja).

Što se tiče odronjavanja postojećih pokosa, projektnom dokumentacijom, a temeljem provedenih istražnih radova, predviđene su mjere sanacije i osiguranja pokosa usjeka i nasipa na način da će se izvoditi oblaganja, sidrenja, po potrebi zidovi, proširenja i ublažavanja nagiba pokosa, biološke sanacije i sl.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **11.** | **Filip Kasap**<br>(filipkasap2003<br>@gmail.com) | | Poštovani,<br>uvidom **u Studiju utjecaja na okoliš izgradnja drugog kolosijeka, obnova i modernizacija pružne dionice Škrljevo-Rijeka-Jurdani** zamjetio sam kako nigdje jasno nije istaknuto koje će biti rješenje za dio od pružnog prijelaza u Ulici Bulevar oslobođenja do mosta Riječina...stoga vam postavljam sljedeća pitanja:<br><br>1. Koje se stambeni objekti uklanjaju u ulici Križaničeva? | U vezi s primjedbama odnosno pitanjima vezanim za status zgrada i zaštite od buke, slijede odgovori:<br>U studiji su prikazana rješenja i na poziciji Križanićeve, a bilo je prezentirano i na samom javnom izlaganju i raspravi studije. Na dijelu pruge od prelaska pruge preko Bulevara prema mostu Rječina, izvodi se galerija („umjetni tunel").<br>Neposredno nakon križanja Križanićeve i Bulevara u nastavku Bulevara, započinje galerija i u dužini cca 200 se pruže prema Rječini (vidi prilog ovog elaborata).<br>U Križanićevoj načelno nije predviđeno uklanjanje objekata.<br>Uklanjanje objekata predviđeno je na početku Bulevara (uz križanje s Križanićevom), na česticama 933, 934, 935/1, 935/2, 936. |
| | | | 2. Koje će biti riješenje uvidu zaštite zgrada od buke i nečistoće npr.(bukobran itd.) | Obzirom da je pruga na tom dijelu u „tunelu", nije predviđena dodatna zaštita od buke. |
| | | | 3. Te tko će biti odgovoran za nedostatke tj. oštećenja stambenih objekata nastalih za vrijeme radova te tokom prometovanja prigradskih vlakova | Uz propisan način izvođenja radova, ne očekuju se oštećenja. Za radove je odgovoran izvođač i nadzorna služba, a mjere u studiji predviđaju snimanje postojećeg stanja objekata prije početka izvođenja radova i praćenje stanja okolnih objekata tokom izvođenja radova. Ukoliko dođe do eventualnih oštećenja, ista je dužan sanirati izvođač. |
| **12.** | **Milivoj Antolović**<br>Brajšina 20<br>51000 Rijeka | | **Primjedbe na studiju utjecaja na okoliš drugog kolosjeka Skrljevo Rijeka Jurdani** | U vezi s komentarima o potrebi ili ne, o opravdanosti ili neopravdanosti izgradnje drugog kolosijeka, odgovoreno je kroz primjedbu br. 5.<br>Primjedbe odnosno komentari se ne odnose na ovaj zahvat te se stoga ne prihvaćaju. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Primjedbe i prijedlozi na Studiju o utjecaju na okoliš izgradnje drugog kolosijeka, obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo – Rijeka – Jurdani.<br>Drugi kolosjek nije potreban.<br>Putnički/gradski promet može koegzistirati sa teretnim na jednom kolosjeku uz neka mjesta mimoilaženja sa dva kolosjeka tamo gdje je to lako i jeftino urediti.<br>2. Teretni promet zbog kojeg se ide u ovakvu skupu investiciju, takvog prometa nema u obimu da bi opravdao ovu investiciju.<br>Prvo bi trebalo ugovoriti terete dugoročno a onda graditi.<br>3. Usto sa kontejner terminala Brajdica teret ide tunelskom spiralom na ŽS Sušak i brzo je van grada i možde i po jednom kolosjeku funkcionirati.<br>4. sa novog kontejner terminala "zagrebačka obala" još se ne zna da li će itko tu doći prekrcavati teret a kamoli puno tereta.<br>Usto ako bi bilo puno vlakova razumno je da ne ide kroz centar grada već da se izvuče teret prvo zapadno put Matulja i Jurdana gdje ne prolazi naseljima, možda samo 2 km uz neke stambene jedinice ali od toga dosta u nekom klancu malom kanjonu pa ne smeta toliko, i onda planiranom zaobilaznom teretnom prugom koja je u prostornim planovima unesena, ka Škrljevu. !!<br>(Jurdani- tunel Kastav-tunel Škurinje/Katarina-most Rječina- tunel Pašac- Orehovica- Škrljevo)<br>**Dakle trebalo bi graditi tu zaobilaznu prugu a ne drugi kolosjek kroz centar Rijeke !!**<br>5. Jer provesti sav teret centrom i to uz zone najvrijednijeg stanovanja, Kalvarija, park Vl. Nazora, Bulevard gdje su stare vile, a kanjon Rječine ovdje pojačava buku i vibracije te će doći do oštećenja starih vila i srozavanja kvalitete življenja u toj vrlo vrijednoj gradskoj zoni.<br>Dakle potpuno je neopravdano ekonomski, prometno i ekološki graditi drugi kolosjek,.već treba graditi zaobilaznu prugu koja je i unesena u prostorne planove a od Škrljeva do Jurdana kroz Rijeku samo povremeno drugi kolosjek za mimoilaženje tamo gdje ga je zgodno i jeftino izvesti. a što isto osigurava veću protočnost tog pravca i dionice. | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 13. | **Milena Zavadlav** Sales Manager Rx | **Sandoz d.o.o.** Maksimirska 120 10000 Zagreb CROATIA | Poštovani,<br>Prvo Vam šaljem neke općenite podatke sa Vašeg javno dostupnog dokumenta kako bi razjasnila razlog ovog prigovora.<br><br>**Dopuštene razine buke -** Razina buke kod novoizgrađenih građevina prometne infrastrukture koja uključuje željezničke pruge, treba projektirati i graditi na način da razina buke na granici planiranog koridora prometnice ne prelazi ekvivalentnu razinu buke od 65 dB(A) danju odnosno 50 dB(A) noću.<br><br>Nadalje u nastavku maila su slike predložene nove trase pruge koja se približava kućama 50-ak metara a posebice se to čini kod zavoja na području Kukurin.<br>Na istom zavoju ste ucrtali novu trasu na par metara od spomenika kulture arheološkog nalazišta sv. Ambroz koji je označen zelenom strelicom.<br>Ono što mene, kao i stanovnike naselja Kukurin te Škrljeva brine osim približavanja pruge našim kućama je to da na cijelom području zavoja Kukurin nisu predviđeni bukobrani.<br>Molim očitovanje po tom upitu jer mi nije jasno kako je to moguće, budući da je i do sada, a pogotovo ljeti bila velika buka prilikom prolaska samih kompozicija koje su srećom rijetke. No ovdje se radi o pružnoj dionici po kojoj se pojačava promet te na taj način se očekuje i daleko više prolazaka.<br> | U vezi s primjedbama odnosno komentarima vezanim za pitanja buke, i zaštite kulturnog dobra, slijede odgovori:<br><br>Pruga Zagreb Gk-Rijeka u dijelu od km cca 642+000 do 642+260 prolazi u zoni visokog usjeka (cca 9,0 m), a potom izlazi i dijelom prolazi u ravnini terena odnosno u nasipu sve do km cca 642+470 kada se teren prema naselju ponovno izdiže iznad kote osi pruge. Zbog konfiguracije terena, na toj dionici se buka željeznice slobodno širi prema samom naselju, što je na grafičkom prikazu u studiji vidljivo kao prošireno područje širenja buke u odnosu na područje gdje pruga prolazi usjekom.<br>Proračun širenja buke u okoliš na toj lokaciji pokazuje da su **razine buke** na granici naselja **unutar dopuštenih razina** te zbog toga u ovoj fazi nije predviđena zaštita od buke barijerama. U km 642+500 se radi o poslovnom objektu. Očekivana razina buke uz taj objekt tijekom dnevnog razdoblja je unutar dopuštene granice pa nije predviđena zaštita od buke.<br>Dodatni i detaljni proračuni provesti će se u daljnjim fazama razrade dokumentacije (glavni projekti) te će se sukladno primjedbi postaviti dodatna kontrolna računska točka u naselju Škrljevo.<br>Krivulje jednakih razina buke prikazane na grafičkim prilozima su dobivene računskim putem iz modela, a ne mjerenjem buke. Kontrolna mjerenja buke provoditi će se nakon izgradnje pruge.<br>Proračun buke u ovoj fazi (studija utjecaja na okoliš) je izrađen na bazi povećanog prometa u planskom razdoblju (prema prometnoj studiji i prognozi prometa koja je rađena u okviru ovog projekta) i broju vlakova koji proizlaze iz takve prognoze.<br>Temeljem takvih podataka i modeliranja terena i objekata u prostoru, izrađeni su **modeli širenja buke** što je prikazano u studiji i kontrolirane su vrijednosti na točkama označenim u studiji. |

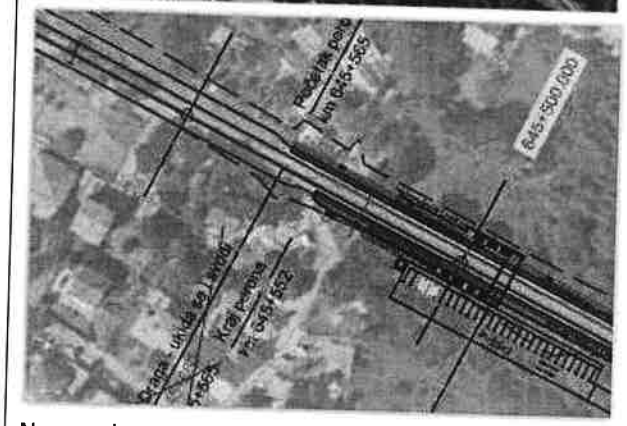
| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | U nastavku je slika trenutnih razina širenja buke te se vidi koliko se sama buka pojačava u prostor prema kućama u samom zavoju.<br>A tu govorimo o većoj udaljenosti pruge od kuća nego što je trenutno predložena!<br> <br><br>Dakle ponavljam upit, kako je moguće da se ne predviđaju bukobrani te zašto se toliko prilazi kućama?<br>Dali je i iz kojih razloga ta opcija nužna jer je se ne može raditi o velikim brzinama samih vlakova zbog blizine željezničkih postaja?<br><br>**v. Ambroz (strana 6-katalog kulturno povijesne baštine)**<br>Na karti 23.2.4.13.1 to je lokacija br.6<br>-to je arheološko nalazište –ruševine crkve sv. Ambroza iz 15. stoljeća<br>Zaštita: nije zaštićeno<br>Ruševina crkve nije niti u obuhvatu našeg zahvata. No ne znam koliko područje zauzima to arheološko nalazište pa možete reči da će se u daljnoj dokumentaciji tj. glavnom projektu ako bude potrebno propisati smjernice kod izgradnje pruge kako se nalazište ne bi devastiralo. | U fazi izrade glavnog projekta provodi se detaljniji proračun buke na bazi preciznijih podataka o trasi pruge i preciznijim geodetskim podlogama. U toj fazi će se ponovno preispitati ova lokacija i u slučaju potrebe će se projektirati elementi zaštite od buke.<br>Pitanje zaštite kulturnog dobra<br>Kartografski prikaz je izrađen iz GIS baze podataka ministarstva kulture. Koordinate centroida u HTRS96 /TM sustavu su dane u SUO u katalogu (kulturno dobro br. 6).<br>Sv. Ambroz je na oko 50 m od pruge, uredno je evidentiran u SUO, te je dana procjena utjecaja na njega.<br>Predmetno Dobro nije zaštićeno, no unatoč tome u SUO je predviđena mjera njegove zaštite tokom izvođenja radova, kako bi se u daljnjoj razradi dokumentacije i kod izvođenja radova o tome vodilo računa i po potrebi provele dodatne mjere zaštite (praćenje stanja, podgrade, eventualna sanacija).<br><br>6. sv. Ambroz (oznaka na karti u SUO: 6)<br>*Pozicija (HTRS96/TM) X: 345914, Y; 5021449*<br>*Tip kulturnog dobra: arheološko nalazište*<br>*Zaštita: nije zaštićeno*<br>*Opis:*<br>*Ruševine Sv. Ambroza iz 15. st.*<br>Zaštititi nalazište od štetnih utjecaja tijekom izgradnje pruge |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | <br> | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 14. | **Tanja Lušičić-Bajramović**<br>Brig 22a<br>51000 Rijeka | | **<u>Vezano za javnu raspravu o Studiji o utjecaju na okoliš izgradnje drugog kolosijeka, obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo – Rijeka – Jurdani</u>** i vaš poziv za dostavu prijedloga građana, molimo vas da radove na kolosijeku i oko njega izvedete tako da budu što prihvatljiviji za stanovnike koji žive uz prugu.<br><br>**1. VIBRACIJE I BUKA**<br>Naša obiteljska kuća nalazi se odmah ispod, južno od postojećeg kolosijeka, na nekadašnjem peronu Draga.<br>Osim što tu živimo, imamo i apartmane za turiste, kao osnovnu djelatnost kojom se obitelj bavi, čemu vibracije i buka vlakova nikako ne pogoduju. Stoga vas molimo da pri izvođenju radova pokušate SVESTI NA MINIMUM VIBRACIJE i BUKU koje osjećamo prilikom prolaska vlakova (postavljanjem kvalitetnih bukobrana i sl.)<br><br>**2. VODOVODNI OGRANCI**<br><br>U ime susjednih kućanstava, iznosimo problem potrebe dogradnje vodovodnih ogranaka za 6 kuća, jer se njihova vodovodna cijev nalazi u zemlji ispod sadašnje asfaltirane ceste = perona.<br>O tome smo 03.12.2018. obavijestili Mjesni odbor Draga, te smo 09.01.2019. dobili odgovor iz Vodovoda i kanalizacije o njihovoj nemogućnosti rješenja tog zahvata.<br>Stoga vam šaljemo naš opis problema kojim smo se krajem 2018. god. obratili MO Draga i navedeni negativni odgovor Vodovoda, te molimo da vi razmotrite izuzetnu ozbiljnost i potrebu da se sadašnje stanje svakako riješi prije definitivnog uređenja perona i prostora uz kolosijeke. | U vezi s primjedbama odnosno komentarima vezanim za pitanja buke i izgradnje vodovodne mreže, slijede odgovori:<br>Pitanje br.1<br>Projektna rješenja sadrže sustave za smanjenje buke i vibracija, tako da je i na predmetnom području predviđeno primijeniti elemente za smanjenje vibracija (elastični kolosiječni pribor, obloge tračnica) kao i buke (zidovi za zaštitu od buke).<br>Detaljnije je odgovoreno i obrazloženo u primjedbi br. 2.<br>Projektnom dokumentacijom obuhvaćene su sve vrste postojećih vodova i instalacija u infrastrukturnom pojasu koje se zbog radova predviđenih projektom, moraju premjestiti ili zaštititi.<br><br>Pitanje br. 2<br>Za pitanje vezano uz izgradnju vodovodnog sustava nadležne su druge institucije te Jedinica lokalne samouprave. Izgradnja predmetne vodovodne mreže nije predmet ovog zahvata i procjene utjecaja.<br>Ovo pitanje je upućeno Mjesnom odboru koji je na njega odgovorio (nastavno u pitanju stranke).<br><br>U okviru ovog projekta predviđeno je izvesti zaštitu ili po potrebi izmještanje dijela instalacija koje će biti u koliziji sa zahvatom pruge, a sve u skladu s posebnim uvjetima javnopravnih tijela. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | **03.12.2018. MO DRAGA**<br><br>MOLBA ZA POSTAVLJANJE POJEDINAČNIH VODOMJERA U NASELJU<br>*Šest domaćinstava (4 u Pelinovoj gori i 2 na Brigu) priključeno je na isti vodomjer, koji se nalazi na početku perona, kod željezničarske kućice. Cijev prolazi ispod cijelog perona = asfaltirane ceste uz prugu, do kraja perona i tu se račva na 2 dijela – gornji za Pelinovu goru i donji za Brig, a zatim do pojedinih kuća.*<br>*Često imamo problema s puknućem cijevi, koje su stare i dotrajale, a trošak popravaka i potrošene vode snosimo sami, jer je Vodovod odgovoran samo za instalacije do svojeg sata na početku perona.*<br>*Svako domaćinstvo je ugradilo svoj osobni kontrolni vodomjer, prema kojem sudjeluje u plaćanju dijela ukupnog iznosa za svih 6 kućanstava.*<br>*Željeli bismo da svako domaćinstvo ima svoj odvojeni vodomjer, po kojem će plaćati vodu i koji će biti blizu kuća, tako da eventualne kvarove koji se mogu dogoditi ispod cijele dužine perona, rješava Vodovod.*<br>*Svakako bi to trebalo napraviti najkasnije prije izgradnje željezničkog drugog kolosijeka i novog uređenja perona, jer ako kvar nastane nakon toga, troškovi njegove sanacije bili bi svakako van mogućnosti nas 6 korisnika vode koji smo priključeni na taj vodomjer.*<br>*Hvala lijepa,*<br>*Srdačni pozdravi.*<br>Tanja Lušičić-Bajramović | Upit prema Mjesnom odboru |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | **ODGOVOR MO Draga 9.01.2019.**<br>Poštovani,<br>primivši zamolbu/zahtjev MO Draga i gđe Lušičić – Bajramović za uvrštenjem dogradnje nedostajućeg vodovodnog ogranka nažalost Vas moramo upoznati kako nije bilo moguće ovaj razvojni zahvat uvrstiti u Plan gradnje vodno komunalnih građevina za 2019. godinu. Plan koji je 21.12.2018. donijela Skupština KD VODOVOD I KANALIZACIJA d.o.o. dostupan je na<br>http://www.kdvik-rijeka.hr/Download/2018/12/21/Plan_gradnje_komunalnih_vodnih_gradjevina_za_20191.pdf<br>Kako je višegodišnjim planovima gradnje u okvirnom razdoblju do 2021. godine predviđena dogradnja sustava javne odvodnje na tom području kroz potprojekt „Podsustav Sušačka draga", kao sastavnog dijela velikog i složenog projekta „Poboljšanje vodno-komunalne infrastrukture na području aglomeracije Rijeka" koji će biti sufinanciran sredstvima Europske unije, sagledat će se i razmotriti mogućnosti i uvjeti za usklađivanje dinamike istovremene realizacije izvođenje radova na vodovodnoj i kanalizacijskoj mreži. Nažalost u sklopu ovog jednog od najvećih i najsloženijih projekata u provedbi vodno komunalnih direktiva na području Republike Hrvatske nije bilo moguće osigurati sufinanciranje iz bespovratnih novčanih sredstava Europske unije i dogradnju sustava javne vodoopskrbe na tom području.<br><br>Molimo za razumijevanje i strpljenje.<br>S poštovanjem,<br>OGU za komunalni sustav | Odgovor Mjesnog odbora |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | **Draga, Brig 22a i susjedstvo - drugi željeznički kolosijek**<br>**<u>16.01.2019.</u>**<br>Nakon što smo 16.01.2019. bili na izlaganju Studije i Projekta kolosijeka u vijećnici grada i nakon svega što smo iznijeli u donjem prijašnjem mailu, molimo vas da nas još izvijestite:<br>- **KAKO IZGLEDAJU NACRTI "NAŠEG DIJELA" PROJEKTA**, kako bi trebalo izgledati područje oko pruge, od sadašnje željezničarske kućice Draga do kuće Brig 22A, koja se nalazi ispod pruge, gdje bi trebala biti željeznička stanica?<br>- **Molimo da nas izvijestite da li su kod kuće Brig 22A** obavljena mjerenja buke i vibracije, kakvi su rezultati tih mjerenja, da li je tu planirano postavljanje bukobrana, gdje i koje vrste?<br>Hvala lijepa.<br>Srdačni pozdravi. | Vezano za pitanje o lokaciji Brig 22 - područje oko pruge na dijelu od pruge prema kući na adresi Brig 22a ostaje nepromijenjeno u odnosu na postojeće stanje. Ukida se postojeći pješački prijelaz (pješačka komunikacija se osigurava preko novog pothodnika na stajalištu Draga), ali se cijeli zahvat na rekonstrukciji pruge na tom dijelu obavlja unutar postojeće čestice HŽI.<br> <br>  <br><br>Na predmetnom području je izrađen izračun širenja buke i predviđena je izvedba zidova za zaštitu od buke s lijeve i desne strane, ovisno o položaju kuća, prema rješenju u glavnom projektu. Mjere zaštite od vibracija predviđene su u projektu primjenom podloški ispod tračnica i ispod pragova (vidi primjedbu br.2.) |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 15. | **Stanovnici naselja Sušačka Draga** | Stanari Pelinove gore<br>Sušačka Draga<br>Rijeka<br><br>graditeljstvo@pgz.hr<br><br>**PREDMET: Primjedbe i prijedlozi na stratešku studiju o utjecaju na okoliš izgradnje drugog kolosjeka, obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo – Rijeka - Jurdani**<br><br>S obzirom na predmet ovog dopisa i uvid u studiju projekta, mi stanari Pelinove gore iznosima sljedeće primjedbe:<br><br>1) ogorčeni smo na sam način komunikacije s nama stanarima i prijenos informacija koji je neprofesionalan, jer nam nikada nitko nije uputio službene poziv za javno savjetovanje, a čiji su se skupovi odvijali u Vijećnici Grada Rijeke, već smo informacije dobivali slučajnom usmenom predajom<br>Ovakav projekt je od životnog značenja za svih nas koji stanujemo na upisanoj adresi, i smatramo, ukoliko nam se vrlo skoro nitko ne obrati službeno, u stanju smo učiniti poteze prema medijima i europskim institucijama.<br>2) nejasni su nacrti projekta, jer je vizualno prezentiran samo tlocrt sa stručnom terminologijom, a koju mi uopće nismo dužni u potpunosti razumijeti.<br>3) s obzirom na sadašnji tlocrt, imamo veliku primjedbu na prilaz kućama, jer je predviđeni pothodnik (ovakav kakav je danas) iznimno uzak i nizak, te je pogodan samo za pješake. Postavlja se pitanje: kako će do naših kuća doći kola Hitne pomoći, Vatrogasci, Policija i dostavna vozila? Stanovnici se griju na kruta goriva, uglavnom na drva i pelete, a veći dio je starije životne dobi, te se postavlja pitanje, kako će transportirati ogrijev do svojih kuća, ako dostavna vozila i kaminoni nemaju prilaz? Ovo područje je i trusno područje, a također je često podložno požarima, i iznova se postavlja pitanje: Kako će se gasiti budući požari, ili pak pomoći ugroženom stanovništvu iz bilo kojih razloga?<br>4) ako i kada se projekt ovog prredmeta bude realizirao, naglašavamo da je cijelo ovo područje ostalo bez važne infrastrukture, a to je kanalizacijska mreža, kao i neriješena vodoopskrbna struktura.<br>5) u konačnici, nejasan je cilj ovog glamuroznog projekta općenito, jer grad Rijeka nema nekih većih gospodarskih uzleta. Vlakovi prometuju rijetko, usudujemo se primijetiti, i puno rijeđe nego u bližoj povijesti. | U vezi s primjedbama odnosno komentarima vezanim za pitanja informiranosti, projektnih rješenja, infrastrukture, isplativosti projekta, slijede odgovori:<br>Primjedba 1 - informiranost<br>Primjedba se ne prihvaća, je smatramo da je u ovom predmetu postupljeno u skladu sa svim zakonski propisanim procedurama i da je informiranje o postupku provedeno na vrlo zadovoljavajući i zakonom propisani način. Studija je bila izložena na uvid mjesec dana, a procedura s rokovima o njenom izlaganju i javnoj raspravi, putem Upravnog odjelu za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije, bila je objavljena u dnevnom listu, na oglasnim pločama i web stranicama Grada Rijeke, Grada Bakra, Općine Matulji i stranicama MZOE. Tijekom javne rasprave u gradovima Rijeka i Bakar i u općini Matulji, bile su otvorene knjige primjedbi za upis primjedbi i prijedloga građana.<br><br>Primjedba 2 – prezentacija zahvata<br>Primjedba se ne prihvaća, jer je u studiji zahvat detaljno prikazan s različitih aspekata, a u skladu s propisanim sadržajem studije. Na javnom izlaganju su pojašnjavani detalji na upite javnosti. Dijelovi projekta su dati u 3D prikazu i mogli su se vidjeti na javnom izlaganju, a vidljivo je i u studiji (situacije, uzdužni i poprečni presjeci zahvata).<br><br>Primjedba 3 – podvožnjak u Dragi<br>Primjedba se prihvaća, odgovor na primjedbu i komentare može se pronaći u primjedbi br. 10. Osigurani su traženi pristupi za interventna vozila.<br><br>Primjedba 4 – komunalna infrastruktura<br>Primjedba se ne prihvaća, jer zahtjev za rješavanje lokalne komunalne infrastrukture nije predmet zahvata i ove procjene utjecaja. |

Stoga je nejsno, čemu i kome će projekt ovog dopisa biti prijeko potreban? Svjedoci smo starog voznog parka HŽ-a, jer su nam to svakodnevni prizori ispred naših kuća, koje su već sada izuzetno blizu željezničke pruge, pa je prethodno pitanje sasvim logično.

6) nigdje nije naveden vremenik provedbe ovog projekta, nisu jasni rokovi: kada će se koja faza projekta provoditi? Stanovnici su u iščekivanju i stalnoj napetosti, što stvara osjećaj nesigurnosti, nervoze, nemira i straha, a to može uzrokovati ozbiljne zdravstvene probleme.

Stanari ovog dopisa imaju nekoliko prijedloga:

1) postojeći pothodnik se mora proširiti i povisiti u omjerima koji odgovaraju prolasku navedenih vozila pod točkom 3. Sukladno tome, valja izgraditi adekvatnu cestu koja bi dosezala do naših kuća. Također ima prostora da nam se sagradi i parking za naša osobna vozila do kojeg bi se dolazilo spomenutom cestom.
2) očekujemo profesionalan odnos nositelja projekta s nama stanarima, na način da nam se obrate službenim dopisom, kako ne bismo informacije skupljali „po cesti"
3) Očekujemo vidjeti projekt u 3D obradi sa svim postojećim i budućim objektima

Stanari Pelinove gore:

SILVIJA BENKOVIĆ, Pelinova gora 1
DALIBOR JURANIĆ PELINOVA GORA 4
ANTON JURANIĆ PELINOVA GORA 4
BENKOVIĆ JOSIP, PELINOVA GORA 1
IVICA DELIĆ, PELINOVA GORA 5a
SANJA DELIĆ BABIĆ PELINOVA GORA 5
MILAN BABIĆ PELINOVA GORA 5
ANĐELKA TIBLJAŠ PELINOVA GORA 3
PETRA FRUK PELINOVA GORA
SNJEŽANA ŠKILJIĆ PELINOVA GORA 7

U Rijeci, 27.siječnja 2019.

Primjedba 5 – ciljevi projekta

Primjedba se ne prihvaća.

Napominjemo da je predmetni zahvat dogradnje i modernizacije ove pružne dionice definiran prostorno-planskom dokumentacijom na razini Primorsko-goranske županije i Grada Rijeke (Prostorni plan PGŽ i Prostorni plan te GUP Grada Rijeke), Grada Bakra i općine Matulji, te Strategijom prometnog razvoja RH (2017.-2030.) i Strategijom prostornog razvoja RH (NN 106/17).

Isto tako, opravdanost ovog zahvata dokazana je Studijom opravdanosti za navedeni zahvat koju je investitor prethodno izradio. U studiji su uključeni svi troškovi investicije kao i troškovi provedbe potrebnih mjera zaštite okoliša.

Komentar 6 – dinamika realizacije

Predviđena dinamika realizacije projekta definirati će se ugovorima, a trenutni plan je slijedeći: izrada tehničke dokumentacije i ishođenje građevinske dozvole do kraja 2020., povlačenje sredstava i provedba natječaja za izvođenje tokom 2021., a početak gradnje 2022. Predviđeni rok izgradnje je oko 4 godine.

Za pitanja odnosa naručitelja s javnošću, u svakom trenutku je moguće obratiti se nositelju zahvata putem službenih web stranica i ostalih uobičajenih vidova komunikacije.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 16. | **Kanobelj Emil**<br>Jušići 119a | | Šalje:<br>KANOBELJ EMIL<br>Jušići 119/A<br>51.213 JURDANI<br><br>Jušići, 21.01.2019.<br><br>Prima: UPRAVNI ODJEL ZA PROSTORNO UREĐENJE, GRADITELJSTVO I ZAŠTITU OKOLIŠA RIJEKA, SLOGIN KULA 2.<br>„JAVNA RASPRAVA O STUDIJI O UTJECAJU NA OKOLIŠ IZGRADNJE DRUGOG KOLOSIJEKA, OBNOVE I MODERNIZACIJE PRUŽNE DIONICE ŠKRLJEVO – RIJEKA – JURDANI"<br><br>NA OSNOVU OBJAVLJENE JAVNE RASPRAVE OD 28.12.2018.g. DO 28.01.2019.g. DAJEM SLIJEDEĆE PRIMJEDBE I ZAHTJEVE VEZANE ZA ZAŠTITU MOJEG STAMBENOG OBJEKTA U JUŠIĆIMA BR. 119/A KOJI SE NALAZI NA KATASTARSKOJ ČESTICI 1.002/4 KATASTARSKA OPĆINA JUŠIĆI, UZ MOST ŽUPANJSKE CESTE JUŠIĆI – RUKAVAC.<br>NAVEDENI MOJ STAMBENI OBJEKT NALAZI SE 24 m OD OSI ŽELJEZNIČKE PRUGE MATULJI-ŠAPJANE TE ĆE BITI IZLOŽEN VEĆEM UTJECAJU BUKE VEĆ KOD IZVOĐENJA REKONSTRUKCIJE PRUGE, A NAROČITO A NAROČITO U TOKU EKSPLOATACIJE ISTE ZBOG POVEĆANOG PROMETNOG OPTEREĆENJA PRUGE, POVEĆANIH BRZINA VLAKOVA, VEĆIH OSOVINSKIH PRITISAKA, A ŠTO ĆE REZULTIRATI I POJAVI POVEĆANIH VIBRACIJA.<br>TAKOĐER USLIJED POVEĆANE JAKOSTI ELEKTRIČNI. | U vezi s primjedbama odnosno komentarima vezanim za zaštitu od buke, vibracije i zračenja, slijede odgovori:<br><br>Pitanje 1 - buka<br>Primjedba se djelomično usvaja. Na predmetnoj lokaciji u Jušićima postojeća pruga se nalazi u usjeku. Na dionici Opatija/Matulji - Jurdani predviđena je samo obnova postojećeg kolosijeka na poziciji postojećeg (ne gradi se drugi kolosijek).<br>Obzirom na uvjete na lokaciji i zahvate predviđene na pruzi, u ovoj fazi nije predviđena gradnja zidova za zaštitu od buke, što ne isključuje takvu mogućnost u fazi glavnog projekta kad će se raditi detaljan proračun širenja buke.<br><br>Pitanje 2 - vibracije<br>Primjedba se djelomično prihvaća. Projektnom dokumentacijom je predviđeno izvođenje elemenata za ublažavanje vibracija (izbor elastičnog pričvrsnog pribora, elastične podloške ispod tračnica i/ili ispod pragova) koji će biti primijenjeni prema mogućnostima i u okviru ove rekonstrukcije.<br><br>Pitanje 3 – EM zračenja<br>Pruga je i sada elektrificirana. U okviru rješenja kontaktne mreže u smislu prekomjernog zračenja, poduzet će se sigurnosne mjere koje su propisima definirane. Predložena je mjera za smanjenje utjecaja u vidu ishođenja potrebnog odobrenja ministra zdravstva za puštanje u rad sustava elektrovuče, a temeljem kontrolnih ispitivanja i mjerenja zračenja u okruženju koja tome prethode. To će biti dokaz da su zračenja u okruženju u granicama dozvoljenih (detaljno obrazloženo u primjedbi br. 4). |

– 2 –

VODOVA POJAVIT ĆE SE I RAZNE MREŽNE FREKVENCIJE I POVEĆANJE MAGNETSKOG POLJA ŠTO NEGATIVNO UTJEČE NA ZDRAVLJE LJUDI, POGOTOVO ZBOG BLIZINE MOJEG STAMBENOG OBJEKTA OD 24 m OD OSI SADAŠNJE ŽELJEZNIČKE PRUGE.

ZBOG SVEGA NAPRED NAVEDENOG ZAHTJEVAM DA SE MOJ STAMBENI OBJEKT ZAŠTITI OD POSTOJEĆIH POTENCIJALNIH NEGATIVNIH UTJECAJA NA SLIJEDEĆI NAČIN:

a.) POSTAVLJANJEM BARIJERA ZA ZAŠTITU OD BUKE DUŽ GRANICE MOJE PARCELE SA PARCELOM ŽELJEZNIČKE PROMETNICE I TO PRIJE POČETKA REKONSTRUKCIJE PRUGE, TAKO DA ISTA SLUŽI I KADA SE BUDU IZVODILI RADOVI I KASNIJE KOD EKSPLOATACIJE PRUGE, A UJEDNO ĆE BITI DJELOMIČNA ZAŠTITA OD PRAŠINE KOJA ĆE NASTAJATI U TOKU IZVOĐENJA GRAĐEVINSKIH RADOVA.

b.) POSTAVLJANJEM ODGOVARAJUĆIH ZAŠTITA OD VIBRACIJA ZBOG POVEĆANOG OPTEREĆENJA REKONSTRUIRANE PRUGE, VEĆIH BRZINA VLAKOVA, I KOČENJA VLAKOVA JER PRUGA IMA PAD PREMA MATULJIMA.

c.) POSTAVLJANJE ZAŠTITE OD MREŽNE FREKVENCIJE I POVEĆANOG MAGNETSKOG POLJA UZLIED POVEĆANE JAKOSTI ELEKTRIČNIH VODOVA

– 3 –

U NADI DA ĆETE PRIHVATITI I UVAŽITI MOJE PRIMJEDBE, PRIJEDLOGE I ZAHTJEVE, UNAPRIJED SE ZAHVALJUJEM.

KANOBELJ EMIL
JUŠIĆI 119/A
Kanobelj Emil
TEL. 051-275-613
MOB. 098-328-020

PRILOG: KOPIJA KATASTARSKG PLANA

NAPOMENA: TREBALO BI TAKOĐER POSTAVITI ZAŠTITU UZ PRUGU KOD PARCELE 1.007 KUĆA BR. 119.

Kanobelj

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 17. | **Ognjen Ružić,**<br>Škrljevo 49A,<br>Škrljevo | | ***Osvrt na Studiju***<br><br>**1. <u>Izmjena trase pružne dionice između kolodvora Škrljevo i stanice Sv. Kuzam (od kote 641+700 do 642+740)</u>**<br>Uvidom u drugi nacrt priloga 1,10 Studije (Objekti za uklanjanje) na stranici 84, vidljivo je da se od kolodvora Škrljevo ne širi postojeća trasa pruge, već se cjelokupna trasa pomiče prema kućama i naseljenom djelu Škrljeva.<br>Obzirom da živim u kući na adresi Škrljevo 49A, katastarski broj čestice 45 (označene na slikama žutom strelicom), koja je promjenom trase ušla i u obuhvat zahvata, obraćam vam se sa zamolbom o pojašnjenju i provjeri mogućnosti da se postojeća trasa proširi za 1 kolosijek umjesto navedene varijante kojom se novom trasom dodatno prilazi naselju i kućama. Naime, proširenjem postojeće trase koja se na jednom dijelu nalazi i u visokom usjeku, postiglo bi se slijedeće<br>1. Smanjenje obima iskopa, a pretpostavka je samim time brže izvođenje radova, te manje troškove<br>2. Proširenjem trase na lijevu stranu (iz smjera kolodvora Škrljevo prema Rijeci), trasa se širi u nenaseljeno područje, umjesto u naseljeno smanjujući negativan utjecaj na stanovništvo (označeno žutim područjem)<br>3. Izbjegavanje potrebe za rušenje i izvlaštenje 3 stambena objekta - kuće na Škrljevu (označeno narančastom strelicom)<br>4. Smanjeni troškovi i vrijeme izvođenja radova na izmještanju cestovnog nadvožnjaka na koti 641+935 gdje bi bilo potrebno samo produženje istog umjesto izgradnje potpuno novog objekta | U vezi s primjedbama odnosno komentarima vezanim za pitanja izmještanja trase pruge , statusa kuće u Škrljevu 49a, i zaštite od buke, slijede odgovori:<br>Primjedbe se ne prihvaćaju zbog slijedećih činjenica:<br>Primjedba 1 – izmjena trase pruge<br>Primjedba se ne prihvaća iz slijedećih razloga kako je navedeno u odgovoru i obrazloženo u podtočakama 1-4:<br>Da bi zadovoljili traženu geometriju pruge sukladno propisima, u tom dijelu trase nije bilo moguće zadržati trasu i geometriju postojeće pruge iz slijedećih razloga:<br>1.1. Projektirani pomak trase prema naselju, na izlazu iz kolodvora Škrljevo, potreban je iz sljedećih razloga:<br>- dogradnje 2. kolosijeka<br>- ostvarenja propisanih korisnih duljina kolodvorskih kolosijeka<br>- ugradnje skretnica na izlaznoj strani kolodvora za međusobno povezivanje lijevog i desnog kolosijeka dvokolosiječne pruge, te ugradnja skretnice za vezu Bakarske pruge<br>1.2. Projektirana brzina od 75 km/h nije jedini razlog izmicanja trase, ali se može reći da se bez izmicanja trase, uz gore navedeno, ne bi mogla postići brzina od 75 km/h, koja je propisana za dionicu od Škrljeva do Rijeke.<br>1.3. Predloženim projektnim rješenjem dobivene su propisane potrebne korisne duljine kolodvorskih kolosijeka od najmanje 400 m, te je ostvarena mogućnost obostrane izgradnje bočnih perona u kolodvoru uz 1. i 7. kolosijek.<br>1.4. Izmicanje pružne trase nakon izlaza iz kolodvora bilo je potrebno i zbog toga da se ostvare potrebne kolosiječne veze između 3 kolosijeka (dupla skretnička veza sa križištem na dvokolosiječnoj Riječkoj pruzi M202, te skretnička veza lijevog kolosijeka i Bakarske pruge M602.<br>Pitanje 2 – količine radova<br>Iz navedenih razloga pruga nije mogla ostati na istoj poziciji, tako da je to utjecalo i na količine radova, a sam smjer pruge prema Rijeci određuje stranu kamo se trasa morala pomaknuti. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | **2. <u>Plan postavljanja bukobrana na dionici kolodvor Škrljevo - stanica Sv Kuzam (od kote 641+700 do 642+740)</u>**<br>U Studiji, u poglavlju o buci, se navodi da će se na predmetnoj dionici postaviti bukobrani na desnu stranu od kote 641+615 do 641+876.<br>S obzirom na blizinu kuća, te konfiguraciju tla uzduž cijele trase, što dokazuju i grafovi mjerenja, kao i osobno iskustvo, bukobrane je potrebno staviti na cijeloj dionici **(641+700 do 642+740),** što po sadašnjem stanju nije predviđeno.<br>Naime, na dijelu dionice od 641+700 do 642+200 postoji usjek, ali su kuće vrlo blizu tako da je potrebno postaviti bukobrane, što pokazuju i mjerenja. Dodatno, prema nacrtu točno u tom području je predviđeno postavljanje skretnica među kolosijecima što će povećati razinu buke na tom području.<br><br>Također i na drugom dijelu dionice od 642+200 do 642+740 (na kojoj se iz nekog razloga nije obavilo mjerenje buke) nema usjeka (štoviše, dio pruge je na nasipu iznad razine okolnog terena) te se zvuk širi pravocrtno, ima veći doseg i utječe uz kuće u neposrednoj blizini i na one udaljenije (označene plavim strelicama). | Pitanje 3 – rušenje objekata<br>Primjedba se ne prihvaća. Navedena tri objekta u primjedbi se u svim opcijama (i u postojećem stanju pruge) moraju ukloniti. Zbog proširenja pruge za drugi kolosijek, postojeći nadvožnjak nema dovoljne raspone za dogradnju drugog kolosijeka pa se mora zamijeniti.<br><br>Pitanje 4 – izmještanje nadvožnjaka<br>Primjedba se ne prihvaća. Ovim projektnim rješenjem postignut je izravni ulazak vlakova iz smjera Bakra na novi 5. kolosijek, sa mogućnošću korištenja i drugih kolodvorskih kolosijeka. Na izlazu iz kolodvora ne može se zadržati trasa postojeće pruge za Bakar.<br>Čak i u slučaju da se uz postojeću Riječku prugu izravno „dodaje" drugi kolosijek, bez značajnijih rekonstrukcija postojećih pruga, dogodit će se to da će kuće s desne strane pruge, oko km 641+850, biti od osi novoga desnog kolosijeka udaljene samo 3-7 m, pa će ih u svakom slučaju trebati ukloniti.<br><br>Primjedba 2 – zaštita od buke<br>Primjedba se djelomično prihvaća. Što se tiče buke, rađeni su izračuni u fazi studije (propisano je da se ponovno radi novi detaljniji proračun kasnije u fazi glavnog projekata) temeljem kojih je proizašlo da se vaš objekt nalazi van zone prekoračenja dozvoljene buke (50dB noću) - izvan žute crte nivoa 45 dB, zelena 40 dB), a zbog konfiguracije terena, ostalih objekata i prepreka u prostoru, pruga je u usjeku cca 9,0 m, ...). Na kontrolnim točkama (brojevi u bijelim kvadratima u studiji) je vršen izračun širenja buke.<br>Temeljem toga u ovoj fazi nismo imali osnova za postavu barijera u ovoj fazi, što ne isključuje tu mogućnost u fazi glavnog projekta. Proračun širenja buke u okoliš pokazuje da su razine buke na granici naselja **unutar dopuštenih razina** te zbog toga u ovoj fazi nije predviđena zaštita od buke barijerama. U km 642+500 se radi o poslovnom objektu. Očekivana razina buke uz taj objekt tijekom dnevnog razdoblja je unutar dopuštene granice pa nije predviđena zaštita od buke. |

**Prilozi:**

**-Isječak iz Tablice 3.1-10. i Tablice 3.1-11.**

**Tablica 3.1-10. Razine buke u referentnim točkama**

| Naselje | Računska točka | Stacionaža | LA,eq [dB(A)] dan [dB(A)] | LA,eq [dB(A)] noć [dB(A)] | Prekoračenje dan [dB] | Prekoračenje noć [dB] |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Škrljevo | KD101 | 641+120,24 | 64,1 | 64,5 | 0,0 | 14,5 |
| | KD102 | 641+593,85 | 63,7 | 64,0 | 0,0 | 14,0 |
| | KD103 | 641+748,54 | 59,0 | 59,3 | 0,0 | 9,3 |
| | KD104 | 641+865,69 | 51,1 | 51,5 | 0,0 | 1,5 |

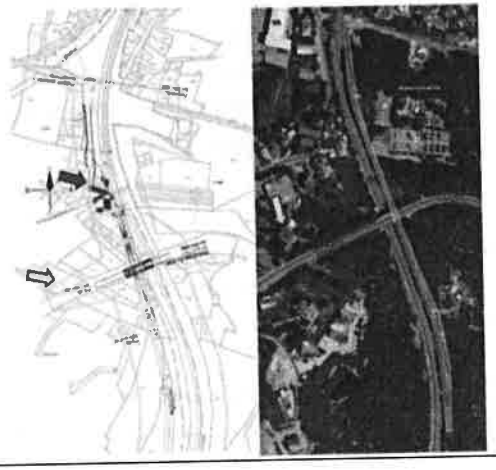
SUO ŠKRLJEVO - RIJEKA - JURDANI

STR. 275

**Tablica 3.1-11. Barijere za zaštitu od buke**

| Oznaka barijere | stacionaža od km | stacionaža do km | duljina [m] | visina [m] |
|---|---|---|---|---|
| BD01 | 641+615,09 | 641+876,77 | 268,0 | 5,0 |
| BD02 | 642+899,27 | 642+985,80 | 88,0 | 5,0 |
| | 642+985,80 | 643+000,00 | 14,0 | 4,0 |

**- Prilog 1.10 Objekti za uklanjanje**

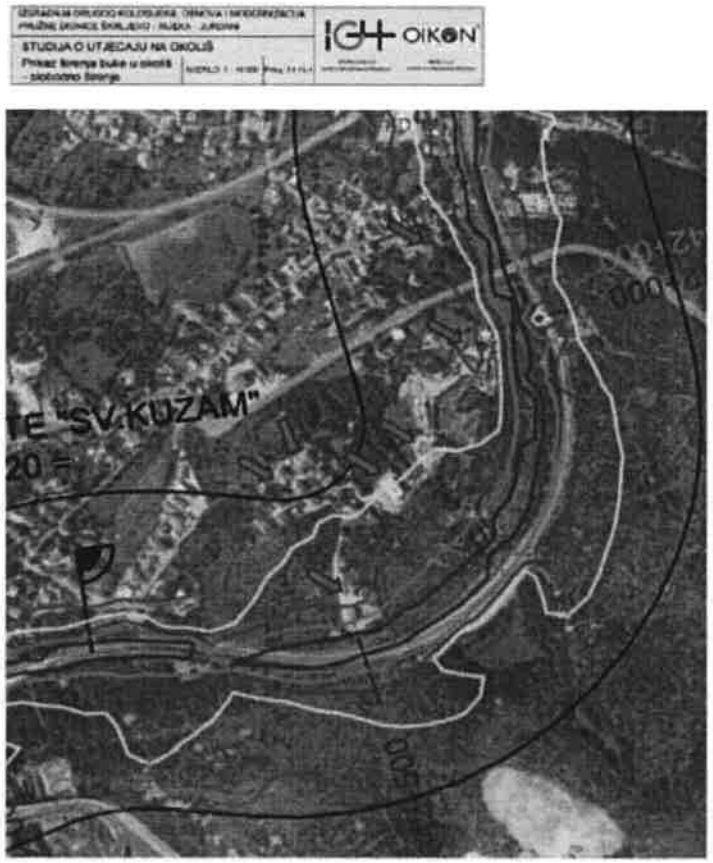


Dodatni i detaljni proračuni provesti će se u daljnjim fazama razrade dokumentacije (glavni projekti) te će se sukladno sugestiji u primjedbi postaviti kontrolna računska točka u naselju Škrljevo.

Krivulje jednakih razina buke prikazane na grafičkim prilozima u studiji su dobivene računskim putem iz modela terena, a ne mjerenjem buke. Kontrolna mjerenja buke provoditi će se nakon izgradnje pruge.

Proračun buke u ovoj fazi (studija utjecaja na okoliš) je izrađen na bazi povećanog prometa u planskom razdoblju (prema prometnoj studiji i prognozi prometa koja je rađena u okviru ovog projekta) i broju vlakova koji proizlaze iz takve prognoze. Temeljem takvih podataka i modeliranja terena i objekata u prostoru, izrađeni su **modeli širenja buke** što je prikazano u studiji i vrijednosti kontrolirane na točkama označenim u studiji.

**Prilog 3.1.11-1 Prikaz širenja buke u okoliš – slobodno širenje**
**Prilog 3.1.11-2 Prikaz širenja buke u okoliš – za zaštitom od buke**




Predmetne zgrade označene strelicama nalaze se u zoni dozvoljene razine buke (izvan žute granice je buka manja od 45 dB – dozvoljeno 50 dB).
Temeljem izrađenih detaljnijih projekata (na nivou glavnog projekta) se ponovno vrše akustični proračuni i detaljnije utvrđuju pozicije potrebne zaštite, tako da će se to još jednom razmatrati u toj fazi i po potrebi postaviti zaštita od buke.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 18. | **MO Bulevard** | PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA<br>GRAD RIJEKA<br>MJESNI ODBOR BULEVARD<br>VIJEĆE MJESNOG ODBORA<br><br>KLASA: 026-01/19-25/1<br>URBROJ: 2170/01-09-10-19-1<br>Rijeka, 23.01.2019.<br><br>Primorsko-goranska županija<br>Upravni odjel za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša<br>Slogin kula 2, 51 000 Rijeka<br>(mail: graditeljstvo@pgz.hr)<br><br>**Predmet:** Javna rasprava o Studiji o utjecaju na okoliš izgradnje drugog kolosijeka, obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo – Rijeka – Jurdani".<br><br>Vijeće Mjesnog odbora Bulevard podnosi sljedeće prijedloge i primjedbe na Studiju o utjecaju na okoliš izgradnje drugog kolosijeka, obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo – Rijeka – Jurdani:<br><br>1. Posebnost ovog zagađivača je:<br>• jačina buke (kod teretnih lokomotiva i preko 100 decibela),<br>• trajanje buke koja je zavisna od dužine čelj. kompozicije,<br>• učestalost buke koja je zavisna od učestalosti prometanja željezničke kompozicije,<br>• jake mehaničke vibracije koje se šire kroz tlo oko pruge u širini i preko 70 metara,<br>• kumulacija ovog izvora buke s bukom ostalih zagađivača: naročito kontejnerskog terminala Brajdica i cestovnog prometa,<br>• neugodna vrsta signalnih zvukovnih upozorenja: a) na pružnim prijelazima, b) lokomotiva,<br>• elektromagnetsko zagađenje.<br><br>2. Izvori buke iz toga zagađivača i prijedlozi smanjenja buke i vibracija:<br>• Motori naročito dizel lokomotiva:<br>- predlaže se definiranje i primjena slijedećih mjera:<br>a) *zabrana prometovanja dizel lokomotiva na gradskom području.*<br>• Pružna infrastruktura:<br>- predlaže se definiranje i primjena slijedećih mjera:<br>b) *ugradnja kvalitetnijih amortizirajućih željezničkih pragova i podloga i sl. nego što je planirano,*<br>c) izgradnja zvučnih zidova – bukobrana:<br>- uzduž cijelog poteza pruge: od nadvožnjaka iznad Kumičićeve ulice do ulice Bulevard oslobođenja odnosno do nadvožnjaka iznad Rječine (odnosno i pored-uzduž željezničkih gradskih stanica).<br>• Zvučni signal upozorenja prilikom prolaza vlaka-kompozicije prijo pružnog prijelaza:<br>- predlaže se definiranje i primjena slijedećih mjera:<br>d) primjena drugog, manje bučnog i sigurnijeg načina upozorenja pješaka.<br>• Zvučni signal upozorenja na pružnim pješačkim prijelazima: | Primjedbe odnosno komentari navedeni u prilogu nisu sasvim jasni te se stoga ne prihvaćaju.<br><br>Smisao navedenih prijedloga u točki 2, nije jasan, obzirom da su isti predviđeni rješenjima u studiji i projektu i da su na taj način obrađeni u studiji.<br>Projektna rješenja sadrže sustave za smanjenje buke i vibracija tako da je i na predmetnom području predviđeno primijeniti elemente za smanjenje vibracija (elastičnim kolosiječnim priborom i podloškama, detaljno objašnjeno u prethodnim primjedbama) kao i zaštita od buke (zidovi za zaštitu od buke).<br><br>Između prijelaza Bulevar i mosta Rječina predviđena je izvedba galerije („umjetni tunel"). Uređenje prostora oko galerije bit će predmet gradskih projekata (prema dogovoru s Gradom).<br><br>Odvijanje prometa (upotreba zvučnih signala na prijelazima) definirana je propisima i nije u ingerenciji ove studije.<br><br>Pitanje elektromagnetskog zračenja detaljnije je obrazloženo u primjedbi br. 4 i 16.<br><br>Što se tiče pitanja 3, u okviru rješavanja stajališta planirana je izvedba potrebnog broja parkirnih mjesta.<br>Pruga je elektrificirana i redovni promet će se odvijati elektrovučom (iznimno dizel vučom u slučaju nestanka električne struje). |

- **predlaže se definiranje i primjena slijedećih mjera:**

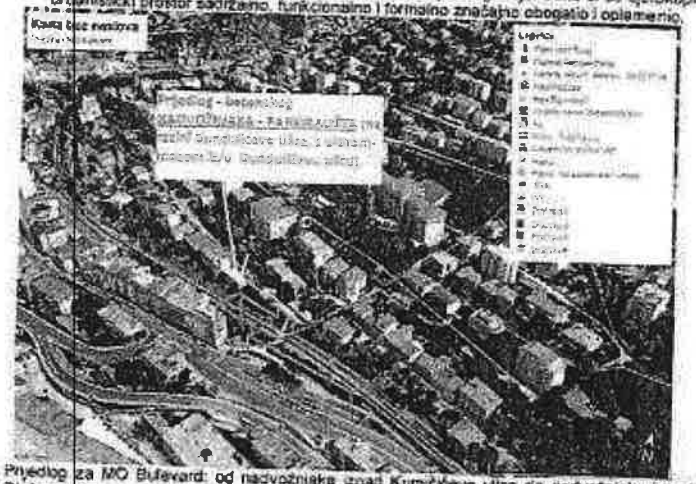
**e) primjena drugog, manje bučnog i iritetnog zvuka načina upozorenja pješaka.**

- **Elektromagnetsko zračenje:**
  - **predlaže se definiranje i primjena slijedećih mjera:**

***f) izgradnjom tunela – parkirališta – bitno bi smanjilo predmetno zračenje.***

3 <u>Također predlažemo:</u>

**Dogradnju dodatnih parkirališnih površina iznad pruge u obliku (nadvožnjaka, galerija) ili <u>tunela</u>** (napominjemo da su **tuneli najkvaliternije rješenje**, jer u sebi istovremeno integriraju i bitnu bukobransku funkciju i funkciju zaštite od elektromagnetskog zračenja). Njegova bi gornja betonska ploča - površina služila kao parkirališni prostor za vozila, šetnice i sl., čime bi se prije svega osiguralo veći broj deficitarnih parkirališnih mjesta za vozila građana uzduž dijela pruge (u suradnji s Rijeka prometom, odnosno Rijeka plusom). Nadalje ta površina bila bi bitna funkcionalna poveznica - premosnica čitavog okolnog prostora - kao živog urbanog tkiva - kojeg željeznički kolosijek u postojećem obliku bitno odvaja i zagađuje. Time bi se cjelokupni urbanistički prostor sadržajno, funkcionalno i formalno značajno obogatio i oplemenio.



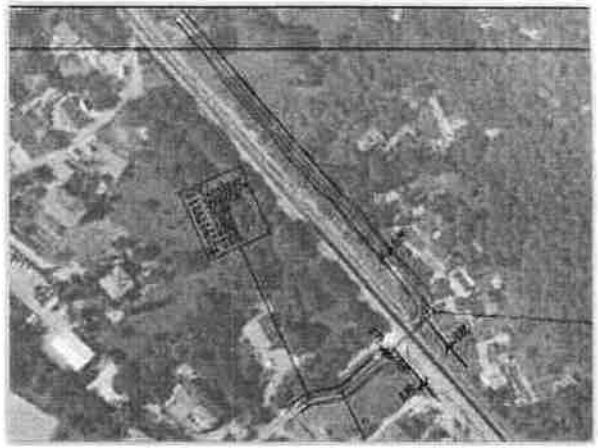

Prijedlog za MO Bulevard: od nadvožnjaka iznad Kumičićeve ulice do nadvožnjaka iznad Rječine. Npr. na fotografiji: prijedlog dijela parkirališta/tunela s pristupom iz Gundulićeve ulice).

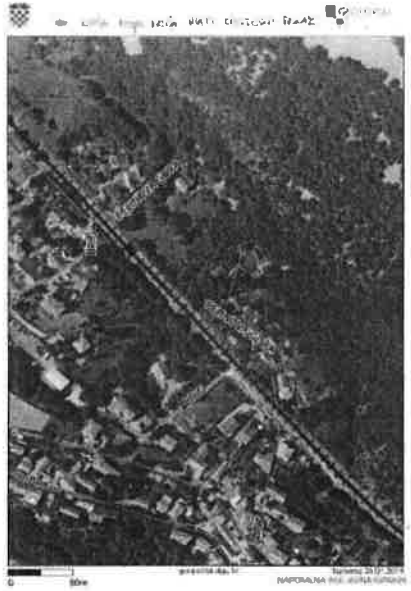
s poštovanjem,

**Predsjednik VMO "Bulevard"**
**Darinko Papić**

<u>Na znanje:</u>
1. OGU za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem
2. TD Rijeka promet
3. TD Rijeka plus
4. Gradonačelnik

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **19.** | **MO Draga** | | PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA<br>GRAD RIJEKA<br><br>MJESNI ODBOR DRAGA<br>VIJEĆE MJESNOG ODBORA DRAGA<br><br>KLASA: 029-01/19-09/1<br>URBROJ: 2170/01-09-10-19-17/1<br>Rijeka, 25.01.2019.<br><br>Primorsko – goranska županija<br>Upravni odjel za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša<br>Slogin kula 2<br>51 000 Rijeka<br><br>„Javna rasprava o studiji o utjecaju na okoliš izgradnje drugog kolosijeka, obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo – Rijeka – Jurdani"<br><br>Predmet: Prijedlog na Stratešku studiju<br><br>Tijekom provođenja javne rasprave za Studiju utjecaja na okoliš za zahvat izgradnje drugog kolosijeka, obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo – Rijeka – Jurdani, te nakon održanog javnog izlaganja Studije i projekta u sklopu javne rasprave koja je održana u vijećnici Grada Rijeke dana 16. siječnja 2019., Vijeće Mjesnog odbora Draga zaprimilo je od mještana naselja Gušć dopis s prijedlogom izgradnje ceste uz dionicu pruge od točke 646.000 koje se odnosi na projekt izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Škrljevo – Rijeka – Jurdani.<br>Vijeće Mjesnog odbora Draga smatra da su navedene primjedbe opravdane, te prijedlog podržavamo u cijelosti, stoga Vam i u ime mještana Gušća i svoje dostavljamo prijedlog koji nam je izuzetno važan da se prihvati i uvesti kako bi poboljšali funkcionalnosti i kvalitetu života mještana Draga.<br><br>Molimo Vas da nas pismeno obavijestite o daljnjem postupanju po danoj primjedbi kako bi o istom mogli informirati mještane.<br><br>Zahvaljujem na suradnji.<br>S poštovanjem.<br><br>Predsjednik VMO "Draga"<br>Davide Škrola | Odgovori na upite i primjedbe građana Gušća vezano za dodatno povezivanje naselja i osiguranja pristupa interventnim službama, dani su prethodno u odgovorima na primjedbu br. 6, 7 i 10. |
| **20.** | **Zoran Suvačarev**<br>Škrljevo 77 | | Primjedba isto kao pod br. 22. | odgovor kao pod primjedbom br. 22. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **21.** | **Ivica Delač**<br>Pelinova gora<br>6a | | PRIMJEDE I PRIJEDLOZI NA STRATEŠKU STUDIJU O UTJECAJU NA OKOLIŠ IZGRADNJE DRUGOG KOLOSJEKA, OBNOVE I MODERNIZACIJE PRUŽNE DIONICE ŠKRLJEVO – RIJEKA –JURDANI<br>Na navedenu studiju izjavljujem slijedeće primjedbe i prijedloge:<br>1/ Predviđenim projektnim rješenjem ne rješava se pitanje cestovnog prilaza za dio stanovnika ulice Pelinova gora i to za kućne brojeve: 1, 2,3,4,5,6a,6,7 i 8.Predviđa se podvožnjak na stacionaži 645+385 koji rješava samo prilaz za kućne brojeve 9,10, 11, 12 i 13. Na stacionaži 645+485 predviđen je pješački pothodnik koji vodi na privatnu parcelu umjesto na javni put. Postavlja se pitanje ne samo kako će stanovnici tog dijela ulice Pelinova gora dopremati ogrjev, građevinski materijal, namještaj i sl. već kako će uopće doći do svojih kuća. Netreba posebno isticati što to znači u slučaju izvanrednih okolnosti (vatrogasci, prva pomoć).<br>Smatram da se navedeni problem može riješiti na 2 načina:<br>a/ da se od planiranog podvožnjaka izgradi cesta koja će ići paralelno sa prugom do kućnog broja 3 i tako bi se riješio prilaz za k. br. 1,2,3 i 4. Ta cesta bi se vezala na k.č. 437/3 i 3436/1 (u naravi javni put) koji se može proširiti za cca 2m i tako bi se riješio prilaz za k.br. 5, 6, 6a, 7 i 8.<br>b/ da se planirani pješački pothodnik izvede kao podvožnjak te da se preko k.č. 1588/3 poveže na k.č. 437/3 i 3436/1.<br><br>2/ S obzirom da će se vjerovatno dio buduće trase i minirati (skica u privitku) a pošto se iznad moje kuće na udaljenosti cca 20m nalazi trošna stijenska masa (slike u privitku) , a koja se nalazi na k.č.1932/85 koja je u vlasništvu Republike Hrvatske zahtjevam da se navedena stijenska masa adekvatno osigura (zaštitnom mrežom ili na drugi odgovarajući način.U privitku se nalaze i slike dijelova stijenja koje se je odronulo prilikom miniranja za trasu nove ceste kroz Draški potok.<br>U Rijeci, 27.siječnja 2019. | Primjedbe vezane na povezivanje naselja Pelinova gora, prihvaćaju se i odgovori su detaljnije dani u odgovorima pod 6,7 i 10.<br>Razmatrana je mogućnost i predložena je izvedba dodatnog prolaza i povezivanja naselja s jedne i druge strane uređenjem postojeće cestovne mreže.<br>Detalji prijedloga rješenja dati su u prilogu ovog elaborata.<br>Od podvožnjaka Pelinova gora (ulaz u naselje) sa sjeverne strane pruge (sjeverno od stajališta Draga) prema zapadu planirana je nova cesta (dužine cca 150 m, širine 5,00 m) do priključka na postojeću cestu nešto prije postojećeg pješačkog prijelaza preko pruge.<br>Navedeni postojeći pješački prijelaz se ukida, a pješačka komunikacija se ostvaruje kroz novi pothodnik na stajalištu Draga.<br>  <br>Što se tiče izvođenja radova (pitanje 2), studijom su predviđene, a kroz daljnju dokumentaciju će se detaljnije razraditi, metode izvođenje radova što se tiče miniranja („prespliting") upravo zato što su kuće u blizini. U ovoj zoni nisu duboki usjeci, a dio trase je i u nasipu, tako da se ne očekuju ti problemi (moguće da se radovi izvode i bez miniranja). |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | <br>  | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 22. | **Alen Miculinić**<br>Škrljevo 74 | | **„Javna rasprava o Studiji o utjecaju na okoliš izgradnje drugog kolosijeka, obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo-Rijeka-Jurdani"**<br>***Dostava primjedbi i mišljenja***<br><br>**1. Izmjena trase pružne dionice kroz naselje Škrljevo (između kolodvora Škrljevo i stanice Sv. Kuzam)**<br>Uvidom u nacrt priloga 1,10 studije na stranici 84, vidljivo je da se od kolodvora Škrljevo ne širi postojeća trasa pruge za jedan dodatni kolosijek, već se umjesto proširenja postojećeg usjeka prema nenaseljenom dijelu za jedan kolosijek predviđa potpuno nova trasa koja približava prugu prema centru i naseljenom dijelu naselja. Na stranici 67 studije je navedeno da se trasa mijenja zbog „...same rekonstrukcije kolodvora Škrljevo i tehnološkom potrebom za odvajanjem kolosijeka pruge za Bakar." Nastavno, na javnoj raspravi održanoj 16.1.2019 u vijećnici Grada Rijeke je isto argumentirano potrebom podizanja maksimalne brzine vlakova za 5 km/h (sa 70 km/h na 75 km/h)!?<br>Navedeno ne samo da ima negativni ekonomski utjecaj u smislu višestruko uvećanih troškova većih i dugotrajnijih izvođenja radova na toj dionici, već povećava negativan utjecaj na kvalitetu života stanovnika zbog povećane buke i vibracija, neposredni utjecaj i ugrožavanje kulturnog dobra (crkvice Sv Ambrozija iz 14. stoljeća), te potrebnih izvlaštenja stambenih objekata, a što bi proširenjem sadašnje trase prema nenaseljenom dijelu bilo minimalno.<br>Upitni su prezentirani argumenti s obzirom da je istim projektom predviđena rekonstrukcija kolodvora Škrljevo gdje se trebalo iznaći rješenje koje uvjetuje manji utjecaj na stanovništvo. Dodatno, teško je razumjeti potrebu odvajanja kolosijeka pruge za Bakar s obzirom da ista danas već postoji i koristi, a ovim prijedlogom se i njoj izmješta trasa. Na kraju, dvojbena je potreba i učinak povećanja brzine za 5 km/sat na dionici dugoj 1800m između dva predviđena stajališta gradskog vlaka (kolodvor Škrljevo i stanica Sv Kuzam) s obzirom da će ubrzanje nakon polaska i kočenje vlaka prije druge stanice uzeti većinu te duljine. | U vezi s primjedbama odnosno komentarima vezanim za pitanja izmještanja trase, brzina, zaštite od buke, zaštita kulturnog dobra, slijede odgovori:<br>Primjedbe se ne prihvaćaju zbog slijedećih činjenica:<br>Primjedba 1 – izmjena trase pruge<br>Da bi zadovoljili traženu geometriju pruge sukladno propisima, u tom dijelu trase nije bilo moguće zadržati trasu i geometriju pruge iz slijedećih razloga:<br><br>1.1. Projektirani pomak trase prema naselju, na izlazu iz kolodvora Škrljevo, potreban je iz sljedećih razloga:<br>- dogradnja 2. kolosijeka<br>- ostvarenje propisanih korisnih duljina kolodvorskih kolosijeka<br>- ugradnja skretnica na izlaznoj strani kolodvora za međusobno povezivanje lijevog i desnog kolosijeka dvokolosiječne pruge, te ugradnja skretnice za vezu Bakarske pruge<br>1.2. Projektirana brzina od 75 km/h nije jedini razlog izmicanja trase, ali se može reći da se bez izmicanja trase, uz gore navedeno, ne bi mogla postići brzina od 75 km/h, koja je propisana za dionicu od Škrljeva do Rijeke.<br>1.3. Predloženim projektnim rješenjem dobivene su propisane potrebne korisne duljine kolodvorskih kolosijeka od najmanje 400 m, te je ostvarena mogućnost obostrane izgradnje bočnih perona u kolodvoru uz 1. i 7. kolosijek.<br>1.4. Izmicanje pružne trase nakon izlaza iz kolodvora bilo je potrebno i zbog toga da se ostvare potrebne kolosiječne veze između 3 kolosijeka (dupla skretnička veza sa križištem na dvokolosiječnoj Riječkoj pruzi M202, te skretnička veza lijevog kolosijeka i Bakarske pruge M602. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Što se tiče teretnih vlakova, razlika brzine od 5 km/h na dionici kraćoj od 2 km ne bi smjela imati opravdanje u višestruko većim troškovima izgradnje nove trase.<br>Završno, predloženo rješenje podrazumijeva izgradnju bukobrana s obje strane na dionici pruge kroz centar mjesta. S obzirom da je Škrljevo već prethodno devastirano željezničkim nadvožnjakom kroz sami centar mjesta koji povezuje kolodvor Škrljevo i industrijsku zonu Kukuljanovo, **trebalo bi predvidjeti kreativnije rješenje zaštite u vidu galerije i djelomično vanjskog tunela koji bi uz maksimalno smanjenje utjecaja buke i vibracija donijelo i minimalno vizualno zagađenje, pa čak kao rješenje imalo i nove javno korisne prostore na krovu tog objekta, kao što je npr predviđeno za galeriju Sv Ana u Rijeci.**<br>**Temeljem gore navedenog, s obzirom da i studija kao mjera zaštite stanovništva na stranici 313 pod brojem 12 navodi „Razmatranje mikro promjena trase ili detalja tehničkih rješenja..." i time daje mogućnost izmjene trase, molim vas da prihvatite gore navedene primjedbe te da se još jednom sagleda cijela dionica i donese rješenje koje će minimalno utjecati na živote mještana Škrljeva.**<br><br>**<u>2. Plan postavljanja bukobrana na dionici kolodvor Škrljevo – stanica Sv Kuzam (od kote 641+700 do 642+740)</u>**<br>U studiji, u poglavlju o buci (str. 241, tablica 3.1-11), se navodi da će se na predmetnoj dionici postaviti bukobrani na desnu stranu od kote 641+615 do 641+876.<br>S obzirom na blizinu kuća kao i predviđeno postavljanje skretnica među kolosijecima što uvećava buku i vibracije, te konfiguraciju tla uzduž cijele trase, što dokazuju i grafovi mjerenja, bukobrane je potrebno staviti na cijeloj dionici (641+700 do 642+740), što pokazuju i mjerenja. Dodatno, prema nacrtu točno u tom području je predviđeno postavljanje skretnica među kolosijecima što će povećati razinu buke na tom području. | 1.5. Ovim projektnim rješenjem postignut je izravni ulazak vlakova iz smjera Bakra na novi 5. kolosijek, s mogućnošću korištenja i drugih kolodvorskih kolosijeka. Na izlazu iz kolodvora ne može se zadržati trasa postojeće pruge za Bakar.<br>1.6. Čak i u slučaju da se uz postojeću Riječku prugu izravno „dodaje" drugi kolosijek, bez značajnijih rekonstrukcija postojećih pruga, dogodit će se to da će kuće s desne strane pruge, oko km 641+850, biti od osi novoga desnog kolosijeka udaljene samo 3-7 m, pa će ih u svakom slučaju trebati ukloniti.<br><br>Razmotren je prijedlog da se dio pruge na izlazu iz kolodvora zatvori tunelom ili galerijom, kako bi se smanjio utjecaj buke i vibracija, međutim takva opcija u ovom trenutku nema financijsko-ekonomskog, prostornog ni tehničkog opravdanja, te će biti ponovno razmotrena u fazi glavnog projekta.<br><br>Primjedba 2 – zaštita od buke<br>Što se buke tiče, pruga u dijelu od km cca 642+000 do 642+260 prolazi u zoni visokog usijeka (cca 9,0 m), a potom izlazi i dijelom prolazi u ravnini terena odnosno u nasipu sve do km cca 642+470 kada se teren prema naselju ponovno izdiže iznad kote osi pruge. Zbog konfiguracije terena, na toj dionici se buka željeznice slobodno širi prema samom naselju, što je na grafičkom prikazu u studiji vidljivo kao prošireno područje širenja buke u odnosu na uže područje gdje pruga prolazi usjekom.<br>Proračun širenja buke u okoliš pokazuje da su razine buke na granici naselja **unutar dopuštenih razina** te zbog toga u ovoj fazi nije predviđena zaštita od buke barijerama. U km 642+500 se radi o poslovnom objektu. Očekivana razina buke uz taj objekt tijekom dnevnog razdoblja je unutar dopuštene granice pa nije predviđena zaštita od buke. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Također i na drugom dijelu dionice od 642+200 do 642+740 (područje Kukurin) na kojoj se prema tablici iz studije (str. 235-236, tablica 3.1-10) iz nekog razloga nije obavilo mjerenje buke nema nema usjeka (štoviše, dio pruge je na nasipu iznad razine okolnog terena) te se zvuk širi pravocrtno, ima veći doseg i utječe uz kuće u neposrednoj blizini i na one udaljenije.<br><br>Postavlja se pitanje kako su se dobile krivulje buke u prilozima 3.1-11-1 i 3.1-11.2, te učinak nakon postavljanja barijera. Slučajno ili ne, predviđeni bukobrani kroz Škrljevo završavaju na mjestu zadnje točke izmjere po tablici 3.1-10, dok za ovo područje uopće nisu predviđeni iako je lokalno poznato da se buka na tom dijelu daleko širi i jako utječe na kvalitetu života.<br><br>**Potrebno je izvršiti detaljno mjerenje buke cijele dionice 641+700 do 642+740, te temeljem rezultata prilagoditi opseg i tip bukobrana koji će maksimalno smanjiti utjecaj buke. Štoviše, zbog predviđenih skretnica treba predvidjeti maksimalnu razinu zaštite ne samo od buke, nego i od vibracija.**<br><br>**3. Zaštita kulturnog dobra crkvice Sv Ambrozija iz 14. stoljeća**<br>S obzirom da trasa pruge prolazi neposrednom blizinom kulturnog dobra te ima direktni utjecaj, **potrebno je iznaći rješenje kojim će se ista maksimalno zaštititi kako bi se istu zaštitilo od negativnih utjecaja vibracija. Također, kod izvođenja radova, u dogovoru sa konzervatorima bi se moralo zahtijevati maksimalnu zaštitu područja.**<br><br>U Škrljevu, 26.01.2019. | Dodatni i detaljni proračuni buke provesti će se u daljnjim fazama razrade dokumentacije (glavni projekti) te će se sukladno sugestiji u primjedbi, postaviti kontrolna računska točka u naselju Škrljevo.<br>Krivulje jednakih razina buke prikazane na grafičkim prilozima su dobivene računskim putem iz modela, a ne mjerenjem buke. Kontrolna mjerenja buke provoditi će se nakon izgradnje pruge.<br><br>Proračun buke u ovoj fazi (studija utjecaja na okoliš) je izrađen na bazi povećanog prometa u planskom razdoblju (prema prometnoj studiji i prognozi prometa koja je rađena u okviru ovog projekta) i broju vlakova koji proizlaze iz takve prognoze. Temeljem takvih podataka i modeliranja terena i objekata u prostoru, izrađeni su modeli širenja buke što je prikazano u studiji, a vrijednosti su kontrolirane na točkama označenim u studiji.<br><br>Primjedba 3 – zaštita kulturnog dobra<br>Kartografski prikaz kulturnog dobra je izrađen iz GIS baze podataka ministarstva kulture. Koordinate centroida u HTRS96 /TM sustavu su dane u SUO u katalogu (kulturno dobro br. 6).<br>Sv. Ambroz je na oko 50 m od pruge, uredno je evidentiran u SUO te je dana procjena utjecaja na njega<br>Predmetno Dobro nije zaštićeno, no unatoč tome u SUO je predviđena mjera njegove zaštite tokom izvođenja radova u vidu da se prati njegovo stanje tokom građenja, da se u njegovoj blizini ne stvara privremena deponija materijala, odnosno da se u blizini nalazišta ne odvija gradilišni promet. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | | *Kulturno dobro 6. sv. Ambroz (oznaka na karti u SUO: 6)*<br>*Pozicija (HTRS96/TM) X: 345914, Y; 5021449*<br>*Tip kulturnog dobra: arheološko nalazište*<br>*Zaštita: nije zaštićeno*<br>*Opis:*<br>*Ruševine Sv. Ambroza iz 15. st.*<br>*Zaštititi nalazište od štetnih utjecaja tijekom izgradnje pruge*<br>Što se tiče privremenih deponija za vrijeme gradnje, nalazište nije ugroženo (cca 80-100 m je udaljeno od moguće privremene deponije na k.č. 207/1).<br>Generalno, za potrebe privremenih odlagališta (gradilišnih) postoji po potrebi mogućnost osiguranja dodatnog zemljišta na prigodnim lokacijama u kolodvorima i uz trasu, što će biti definirano glavnim projektom i u dogovoru s lokalnom samoupravom. Kao trajna deponija predlaže se koristiti usjeke na napuštenom dijelu trase koji bi se krajobrazno uredili. |
| **23.** | **Vladimir i Sanjin Mičetić**<br>Škrljevo 81 | | Primjedba isto kao pod br. 22. | odgovor kao pod br. 22. |
| **24.** | **Marina Pribanić** | | ------- Forwarded message ---------<br>From: **Marina Pribanić** <marinadujmesic@gmail.com><br>Date: ned, 27. sij 2019. 17:17<br>Subject: Upit o izvlaštenju k.č br. 68 Škrljevo<br>To: <infrastruktura.upiti@hzinfra.hr><br><br>Poštovani,<br>Uvidom u studiju utjecaja na okoliš za izgradnju drugog kolosjeka obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo-Rijeka-Jurdani zaključili smo da se dva objekta namjenjena za stanovanje i jedan pomoćni objekt na Škrljevu k.č br. 68 predviđaju za rušenje(izvlaštenje).Molimo da nam se službeno potvrdi ovaj navod radi daljnih postupaka vezanih uz izvlaštenje, radi ublažavanja psiholoških posljedica koji već sada uvelike utječu na našu obitelj i onih tehničkih kao upisi djeteta u prvi razred osnovne škole neznajući hoćemo li uopće naći nekretninu pogodnu za stanovanje u blizini škole i vrtića kojeg polazi drugo dijete. Probajte shvatiti naše probleme i negativne psihološke posljedice vezane uz preseljenje obitelj koji se mnogostruko povećavaju, jer se ovdje radi o izvlaštenju, ili pravedno preformulirano izbacivanju obitelji iz njihovog doma. Lp. | Vezano na primjedbu, odnosno upit o statusu kuća na k.č. 68, slijedi odogovor:<br>Zgrade na predmetnoj čestici su predviđene za rušenje obzirom da se nalaze neposredno uz postojeću prugu (kuća cca 10 m od pruge). Zbog korekcije zavoja u nastavku, kao i izmjene kolosiječne slike kolodvora Škrljevo, a da bi se zadovoljila propisana geometrija pruge, izlaz iz kolodvora u smjeru Rijeke se pomiče prema naselju za cca 9-10 m, tako da novi zahvat prelazi preko pomoćnog objekta i kuće. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 25. | **Vojka Ljevar i Marijan Ljevar** Škrljevo 218/a | | Primjedba isto kao pod br. 22. | odgovor kao pod primjedbom br. 22. |
| 26. | **Silvija Benković** Pelinova Gora 1 | | Ista primjedba kao pod 8. i 9. | Odgovor na primjedbu dan je prethodno pod primjedbom 8. i 9. U ovom trenutku ne postoji razlog ni mogućnost uklanjanja kuće. |
| 27. | **Marinko Rončević** Škrljevo 39 | | Primjedba isto kao pod br. 22. | odgovor kao pod primjedbom br. 22. |
| 28. | **Stanari Pelinove Gore** | | Primjedba ista kao pod br. 15. | Odgovori na primjedbe dani su prethodno u primjedbama br. 6, 7, 10 i 15<br>Osim toga, prilikom izmjena prostorno-planske dokumentacije bila je mogućnost uvida javnosti u te planove, te su bila organizirana javna izlaganja Projekta u proteklim godinama. |
| 29. | **Evelina Lucović** Škrljevo 83 | | Primjedba isto kao pod br. 22. | odgovor kao pod primjedbom br. 22. |
| 30. | **Jerko Lucović** Škrljevo 82 | | Primjedba isto kao pod br. 22. | odgovor kao pod primjedbom br. 22. |
| 31. | **Ivan i Ognjen Ružić** Škrljevo 49a | | Primjedba isto kao pod br. 22. | odgovor kao pod primjedbom br. 22. |
| 32. | **Dragan Vrbanić** Škrljevo 78 | | Primjedba isto kao pod br. 22. | odgovor kao pod primjedbom br. 22. |
| 33. | **Zdravko Ljevar** Škrljevo 153/a | | Primjedba isto kao pod br. 22. | odgovor kao pod primjedbom br. 22. |
| 34. | **Josipa Ljevar** Škrljevo 153/a | | Primjedba isto kao pod br. 22. | odgovor kao pod primjedbom br. 22. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 35. | **Vijeće MO Stari Grad** | PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA<br>**GRAD RIJEKA**<br>**Mjesni odbor Školjić-Stari grad**<br>**Vijeće Mjesnog odbora**<br><br>KLASA: 026-01/08-04/1<br>URBROJ: 2170/01-09-10-19-1<br>Rijeka, 24. siječnja 2019.<br><br>PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA<br>Upravni odjel za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša<br>Slogin kula 2, 51 000 Rijeka<br><br>Javna rasprava o Studiji o utjecaju na okoliš izgradnje drugog kolosijeka, obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo – Rijeka – Jurdani<br><br>**PREDMET: Javna rasprava, očitovanje Vijeća Mjesnog odbora Školjić-Stari grad**<br><br>Na osnovu javnog poziva za sudjelovanjem u Javnoj raspravi o Studiji o utjecaju na okoliš izgradnje drugog kolosijeka, obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo – Rijeka – Jurdani' te po sudjelovanju na Javnom izlaganju Studije, dana 16. siječnja 2019. godine, Vijeće Mjesnog odbora Školjić-Stari grad očituje se prema sljedećem:<br><br>1. Podržavamo izgradnju i njenu trasu kao projekt koji će značiti napredak u razvoju predloženog pružnog prometnog pravca kako za MO Školjić- Stari grad, tako i za širu zajednicu, te želimo da se isti što kvalitetnije i što prije projektira, izvede i stavi u kvalitetnu upotrebu, na korist investitoru i drugim zainteresiranim sudionicima ali svakako i lokalnoj zajednici. Posebno smo zainteresirani za utjecaj projekta na područje MO Školjić-Stari grad – vijadukt Školjić i predviđeno stajalište za putnički gradski i prigradski promet, ali i šire.<br><br>2. Suglasni smo sa stavovima Ministarstva kulture – Uprave za zaštitu kulturne baštine - Konzervatorskog odjela u Rijeci i smatramo da treba prethodno izraditi predložene elaborate / studije, te da je vrlo važno i prethodno tj. prije izrade idejnih rješenja, angažirati vrhunske stručnjake i pronaći vrhunska arhitektonska rješenja koja na visokokvalitetan način spaja postojeću vrijednu kulturno povijesnu baštinu i sam izgled grada Rijeke, te novu prugu skupa s novim materijalima i mogućim vrhunskim rješenjima koja još treba pronaći.<br><br>3. **Svakako je potrebno (iz)vršiti stvarna mjerenja razina buke i vibracija, stabilnosti i dr. te potom primijeniti najviša kvalitetna rješenja zaštite od mogućih štetnih utjecaja – npr. galerijom koja će čuvati od buke okoliš i stanovništvo i nekretnine kako na nižim katovima Školjića i šire, ali isto tako podjednako i na visokim katovima, na brežuljcima i Trsata i Kozala ali i uz tijek Rječine i Mrtvog kanala, kao i šire.**<br><br>Što je galerija? - nije opisano u SUO, niti grafički prikazano (poprečni presjek). Kakav ima utjecaj na smanjenje razine buke?<br><br>Komentar utjecaja buke za područje Školjića:<br>Prema proračunu razine buke u referentnim točkama, predviđeno je prekoračenje noćne razine buke u točkama K904 (km 651+520) za 7,2 dB, KD1302 (km 651+747) za 3,1 dB i KL1001 (km 651+716) za 2,4 dB. Prema tablici 3.1-11 predviđene su barijere za zaštitu od buke BD12 (km 651+561 do 651+798) i BL10 (km 651+561 do 651+799). | Vezano na primjedbe, odnosno upite i sugestije o trasi na područja mjesnog odbora, slijedi odgovor:<br>Točka 1.<br>Na području Školjića predviđeno je stajalište na objektu, povezano s dizalima. Za cijelo područje Školjića predviđena je u okviru Konzervatorskog elaborata i urbanistička valorizacija prostora, te donošenje potrebnih mjera koje bi se dalje kroz glavni projekt implementirale.<br><br>Točka 2.<br>Prema sugestiji Konzervatorskog odjela formiran je poseban stručni tim koji će surađivati u izradi konzervatorskog elaborata i donositi smjernice za daljnje projektiranje (urbanisti, arhitekti, konzervatori, povjesničari umjetnosti, ...).<br><br>Točka 3.<br>Proračun širenja buke u okoliš pokazuje da su razine prekoračenja buke u ovom području, najvećim dijelom u uskom pojasu uz prugu (izvan žutog područja – 45 dB), pa je razina buke u prostoru u granicama dozvoljene.<br>Na ovom područje predviđena je izvedba zidova za zaštitu od buke i na objektima.<br>Dodatni i detaljni proračuni provesti će se u daljnjim fazama razrade dokumentacije (glavni projekti) te će se sukladno sugestiji postaviti i kontrolirati razine buke u naznačenim točkama (5,6,7,8,9).<br>Krivulje jednakih razina buke prikazane na grafičkim prilozima su dobivene računskim putem iz modela, a ne mjerenjem buke. Kontrolna mjerenja buke provoditi će se nakon izgradnje pruge.<br>Proračun buke u ovoj fazi (studija utjecaja na okoliš) je izrađen na bazi povećanog prometa u planskom razdoblju (prema prometnoj studiji koja je rađena u okviru ovog projekta) i broju vlakova koji proizlaze iz takve prognoze. |

Prema tablici 3.1-12. nakon postavljanja barijera za zaštitu od buke u gore navedenim točkama (K904, KL1302, KL1001) predviđeno je smanjenje buke tako da neći trebalo dolaziti do prekoračenja. Budući da se to ne odnosi i na razinu buke na višim katovima obližnjih zgrada te eventualno na podnama Trsata i Kozala, predlaže se sljedeće:

- a) na području vijadukta Školjić postaviti galeriju kojom bi se smanjila okolna razina buke na dozvoljene vrijednosti, ili
- b) predviđeti mjeru kojom će se na ugroženim objektima ugraditi stolarija za ublažavanja utjecaja buke.

Što se samih barijera tiče, one bi na području Školjića trebale biti od prozirnog materijala.

4. Sva pitanja u zoni Školjića potrebno je shodno prethodno idejnom projektu rješavati vrhunskim i izvršnim projektiranjem te izvođenjem i potom eksploatacijom uz kontinuirani monitoring i otklanjanje eventualnih propusta te uredno održavanje.

5. Smatramo da i nakon završetka Javne rasprave zainteresirana lokalna zajednica treba biti uključivana i jasno i pravovremeno informirana o svim relevantnim informacijama i u svim fazama razvoja tog značajnog prometno-urbano-povijesnog –građevinskog projekta koji će imati izrazito velik utjecaj i na područje našeg mjesnog odbora ali i grada Rijeke i šire. Vijeće Mjesnog odbora Školjić-Stari grad svakako će insistirati na tome i aktivno se uključivati, zajedno sa zainteresiranim građanima Školjića.

6. Izgradnja i puštanje u promet nove pruge s novom željezničkom postajom na Školjiću svakako će dovesti ne samo do nove vizure ovog dijela grada već vjerojatno i do promjene postojećih cestovnih, ali i pješačkih tijekova koje će trebati uskladiti s legitimnim potrebama lokalnog stanovništva. Stoga smatramo da planiranje, investicije i izvođenje radova na pruzi u svim fazama trebaju najuže surađivati s nadležnim gradskim stručnim službama – Odjelom gradske uprave za razvoj, ekologiju, urbanizam i gospodarenje zemljištem, Odjelom gradske uprave za komunalni sustav i Odjelom gradske uprave za kulturu, za koje Vijeće MO vjeruje da će po ovom pitanju imati proaktivan pristup.

Odgovor na ovo očitovanje možete poslati na:

Mjesni odbor „Školjić-Stari grad"
Vijeće Mjesnog odbora
Žrtava fašizma 2, 51 000 Rijeka

e-mail: mo.skoljic.stari.grad@rijeka.hr

tel: 051/209 370
fax: 051/209 480

S poštovanjem,

Predsjednica VMO
[illegible], v.r.

Dostaviti:
- naslovu
- Odjel gradske uprave za razvoj, ekologiju, urbanizam i gospodarenje zemljištem - na znanje
- Odjel gradske uprave za komunalni sustav - na znanje

Temeljem takvih podataka i modeliranja terena i objekata u prostoru, izrađeni su modeli širenja buke što je prikazano u studiji i vrijednosti kontrolirane na točkama označenim u studiji. Prije i nakon ove zone, pruga je u tunelu i ne postavljaju se dodatni zahtjevi za zaštitu od buke.

Točka 4.
Studijom su predviđena područja za koja je propisan monitoring.

Točka 5.
Lokalna zajednica može biti uključena u daljnjoj izradi dokumentacije preko Grada Rijeke koji je aktivno uključen u projekt od samih početaka i dalje će biti informiran o svim ključnim pitanjima u razvoju projekta.

Točka 6.
Po navedenim pitanjima je Grad već uključen kroz određene sugestije i prijedloge u smislu urbanističkog uređenja šire zone, a bit će i u nastavku izrade dokumentacije.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **36.** | **peticija stanovnika Sušaka** | | OBRAZLOŽENJE<br>S obzirom da bezrazložna devastacija S ušaka traje već desetljećima i time je od ugodnog dijela grada pretvoren u industrijsku zonu najgore vrste ,ali su nam pri tome nameti ostali isti jasno želimo istaknuti naše protivljenje bezrazložnoj izgradnji drugog kolosijeka pruge od Škrljeva do Jurdana.<br>Početak propadanja Sušaka započinje nasilno nametnutom izgradnjom ceste tkz. istočnog izlaza također predstavljenog kao velikog napretka grada i izgrađenog usprkos aklamativnom protivljenju stanovnika koji su tada, krajem sedamdesetih godina prošlog stoljeća,predlagali izgradnju ceste preko Delte upravo gdje je oko četrdesetak godjna nakon toga i izgrađena cesta D404 koja je naravno opet prikazana kao vrhunski. doseg. Izgradnjom ceste tkz. istočnj izlaz srušene su neke od najljepših klasicističkih i secesionističkih zgrada, njihovih vrtova i dvorišta, a na mjesto toga dobili smo masu neodržavanog betona. Daljnjom devastacijom nestalo bi i ono malo arhitektonske povijesti S ušaka koje je ostalo.<br>No ta silna devastacija očito nije bila dovoljna pa na mjestu privremenog kontenjerskog terminala na Delti odnosno Brajdici Jedine stvarno razmatrane opcije krajem osamdesetih god. prošlog stoljeća za izgradnju kontenjerskog terminala bile su : Omišalj, Bršica, Bakar) u središtu Sušaka nastaje krajem devedesetih god. prošlog stoljeća stalni terminal iako je praksa u EU da se takvi terminali grade izvan središta grada štoviše da se dislociraju lučki objekti iz središta gdje god je to moguće.<br>Pri izgradnji terminala nije napravljena ozbiljna studija utjecaja istog na život stanovnika pa danas trpimo zastrašujuću cjelodnevnu buku s terminala kao i jako obasjavanje naših stanova moćnim reflektorima kao što je zastrašujuća i činjenica da je na taj terminal dozvoljeno uplovljavanje najgore vrste brodova koji proizvode najviše buke i zagađenja dok je istovremeno zabranjen ulaz takvim brodovima u luke Koper i Trst. | Vezano na komentare, odnosno upite navedene u peticiji (62 građana), slijedi odgovor:<br>U načelu navedeni komentari se ne prihvaćaju, odnosno možda djelomično, jer se ne odnose na konkretnu problematiku ovog zahvata i procjene. Nisu umjesne ni prijetnje iskazane u peticiji.<br><br>Realizacijom planiranog projekta, trenutna situacija u smislu kvalitete života na području kojim prolazi pruga, će se bitno poboljšati obzirom da će se primijeniti suvremena rješenja, modernizirati će se željeznički infrastrukturni podsustavi, izgraditi će se sustavi za zaštitu od buke i vibracija, sustavi vodozaštite, denivelirani prijelazi i prolazi (cestovni i pješački) koji će bitno poboljšati sigurnost, te revitalizacija urbanog područja uz željeznički infrastrukturni pojas.<br>Studijom su predviđene mjere zaštite površinskih i podzemnih voda kao i praćenje stanja tokom korištenja zahvata.<br>Projekt je definiran prostorno-planskom dokumentacijom Županije i Grada Rijeke, te strateškim dokumentima RH (Prostorni plan PGŽ, Prostorni plan i GUP grada Rijeke, Strategije prometnog i prostornog razvoja RH).<br>Opravdanost izgradnje predloženog zahvata je dokazana prethodno izrađenom studijom opravdanosti, koja je temeljena na prometnoj prognozi i planiranom broju vlakova iz te prognoze, s uključenim svim troškovima investicije i potrebnih mjera zaštite okoliša. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Svemu tome moramo nadodati i potpuno neprimjerenu lokaciju heliodroma.<br>Ovo sve navodimo s razloga da upozorimo da nećemo više trpjeti bezrazložno uništavanje. Zadnji primjer upravo se dešava zahvaljujući HŽ infrastrukturi gdje je djeci razrušena i uništena škola *i* gdje se nastava pohađa u gotovo nemogućim uvjetima dok teška mehanizacija buši tunel nakon što je zatrpala postojeći. Za zahtjeve HŽ-a i kontenjerskog tenninala bilo je dovoljno modificirati i prepraviti onaj stari, koliko nam je poznato upravo takva studija i postoji u Lučkoj upravi, međutim Hž kao i u slučaju izgradnje drugog kolosijeka moraju se pohvaliti kako su uspjele povući sredstva iz fondova EU i utrošiti ih u ovakve nepotrebne i nesvrsishodne projekte. HŽ se pri tomu ne hvali kako im je propao, barem je tako bilo objavljeno u medijima,krucijalni projekt za grad Rijeku i samu RH, a tek da ne spominjemo važnost za riječku luku,izgradnja nizinske pruge Rijeka - Zagreb.<br>Kako je nedavno objavljeno u članku Novog Lista upravo i povezanog za izgradnju drugog kolosijeka, u vlaku iz Matulja do Rijeke uz novinara brojem i slovom nalazila se jedna (1) osoba kao i u svjetlu nedavnih članaka vezanih za Autotrolej koji iskazuje gubitke zbog pomanjkanja putnika kao i samih brojki o broju stanovnika Rijeke koji se svake godine vidno smanjuje ne vidimo razloga za izgradnju tako nečeg kao što je drugi kolosjek i daljnjeg uništavanja Sušaka, čak ni navodi o zagušenosti prometa ili nedostatku parkirnih mjesta u Rijeci ne stoje jer dovoljno je da se provozate gradom tijekom dana ili posjetite garaže kraj škole Tesla ili u Zagradu koje zjape poluprazne, a tek navodi o poboljšanju teretnog prometa potpuno su besmisleni i nerazložni jer kako smo prije napomenuli propao je projekt pruge Rijeka -Zagreb koja je jedina relevantna za poboljšanje istog.<br>Na kraju napominjemo da ćemo posegnuti za svim demokratskim sredstvima koja nam stoje na raspolaganju da zaustavimo ovu šaradu. Sigurno u Hrvatskoj postoje važniji i neophodniji projekti u koje treba investirati i njima priskrbiti nova radna mjesta. | |

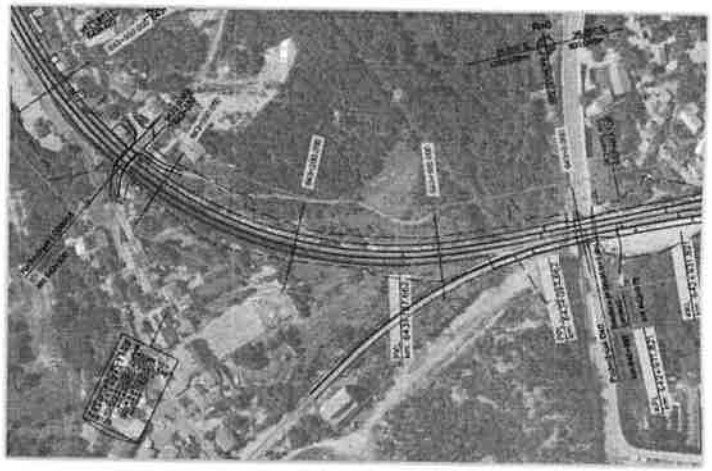
| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | RAZLOZI NEGATIVNOG UTJECAJA NA OKOLIŠ I ŽIVOT STANOVNIKA PRUGE ŠKRLJEVO-RIJEKA –JURDANI<br>1. geološka građa terena na kojem je predviđena gradnja (tlis), jako porozno,<br>2. požari pri čemu se količina onečišćenih tvari, a posebno lebdećih čestica može višestruko povećati, neposredna blizina zgrada i velika mogućnost uništenja imovine<br>3. povećana razina buke i vibracija koja je i već sada prevelika<br>4. redovito održavanje pruge i pojasa uz prugu izvori su onečišćenja zraka i okolnog tla te površinskih i podzemnih voda<br>5. tijekom održavanja pruge moguće širenje stranih invazivnih biljnih vrsta koje će se opet tretirati kemikalijama<br>6. obzirom da pruga prelazi samim centrom prijelazi preko nje su jako frekventni, a svakako treba uzeti u obzir činjenicu da prijelaze svakodnevno koristi veliki broj srednjoškolaca i da su se već nažalost dešavale nesreće sa smrtnim ishodom<br>7. daljnjim rušenjem građevina Sušaka te daljnjim intervencijama u same strukture ulica uništava se i mijenja sama arhitektonska vizija,a time i povijest Sušaka<br>8. velika ulaganja, korist nikakva | Ad1) – nejasna konstatacija. Geološka građa je projektantima poznata, vrše se geotehnički istražni radovi i sukladno tome odabiru tehnička rješenja.<br><br>Ad2) – konstatacija je nejasna, što je upit? Požari na trasi se ne očekuju.<br><br>Ad3) – predviđena je provedba sustava zaštite od buke i vibracija<br><br>Ad4) - održavanje pruge predviđeno je dozvoljenim sredstvima s potrebnim atestima<br><br>Ad5) – redovnim održavanjem pojasa željezničke pruge ne očekuje se širenja invazivnih vrsta<br><br>Ad6) – modernizacijom pruge upravo se podiže sigurnost odvijanja prometa i sigurnost za građane, jer su svi prijelazi pruge denivelirani (cestovni i pješački)<br><br>Ad7) – nije predviđeno „rušenje Sušaka" a provedbom urbanističko-arhitektonske revitalizacije zone pruge osigurati će se poveznica povijesti i budućih rješenja pruge<br><br>Ad8) - opravdanost izgradnje predloženog zahvata je dokazana prethodno izrađenom studijom opravdanosti |

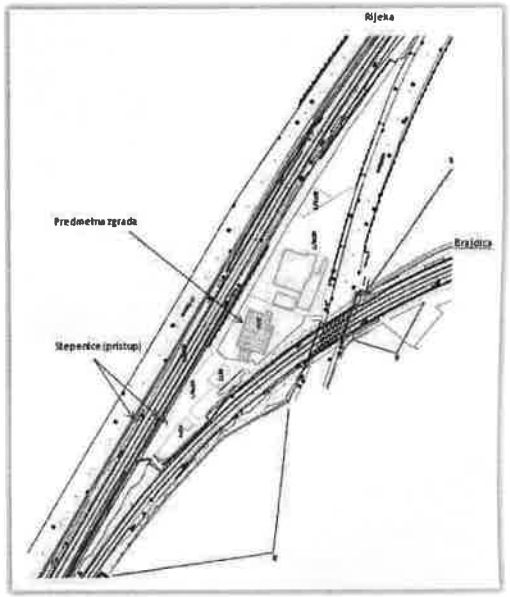
| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 37. | **Igor Požgaj**<br>Kukuljanovo<br>217 b | | Poštovani, Temeljem uvida u Studiju utjecaja na okoliš izgradnje drugog kolosjeka obnove i modernizacije pružne dionice Škrljevo Rijeka Jurdani, dostavljam slijedeću primjedbu.<br>U dijelu naselja Škrljevo u blizini sadašnje trase pruge nalazi se dio ceste bez nogostupa. Radi se o dijelu između sadašnjeg podhodnika i marketa Brodokomerc. Izražavam bojazan da će se planiranim približanjem pruge naselju mogućnost izgradnje nogostupa na tom dijelu umanjiti, odnosno u potpunosti eliminirati. | Primjedba, odnosno upit vezano na status ceste, slijedi odgovor:<br>Na predmetnom dijelu ceste je izlaz trase pruge iz kolodvora Škrljevo, a zahvat se nalazi u okviru čestice HŽI. Zbog dodatnih kolosijeka zahvat se širi, što zahtjeva manju korekciju postojeće ceste. Cesta se rekonstruira i uređuje, ostaje nogostup kako je i sada i dodaje se autobusno ugibalište, te se povezuje novim nogostupom prema centru. |
| 38. | **Vijeće MO Škrljevo** | | Primjedba isto kao pod br. 22. | odgovor kao pod primjedbom br. 22. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 39. | **Davor Skočilić** | **Grad Bakar** | Poštovani,<br>Temeljem izrađene i prezentirane studije kroz javnu raspravu, a nakon održanih sastanaka sa stanovnicima naselja Škrljeva i Mjesnim odborom Škrljevo prenosimo neke od pitanja i primjedbi u nastavku koje su zaključi održanih sastanaka.<br><br>1. Trasa - Koji je točan razlog za izmicanje trase na dijelu koji prolazi kroz Škrljevo? Umjesto proširenja postojećeg usjeka od Škrljeva prema Sv. Kuzmu predviđena je potpuno nova trasa, koja se približava za cca 50 m naselju.<br>Novo položenom trasom povećava se negativan utjecaj na stanovništvo, a radijus krivine na tom dijelu trase ne smanjuje se značajno. Isto tako ne vjerujemo da se projektirana brzina, odnosno povećanje sadašnje za 5 km/h ne može zadovoljiti postojećom krivinom odnosno trasom.<br>Također se pomicanjem trase na sjever dolazi bliže lokaciji kulturnog dobra, odnosno crkvice Sv. Ambroza. Ukoliko je neophodno izmicanje trase bliže naselju potrebno je sagledati mogućnost zatvaranja usjeka u galeriju na način kako je isto predviđeno na dionici Sv. Ane na Gornjoj Vežici.<br><br>2. Buka – Prema podacima iz studije na području od cestovnog mosta i na cijelom zavoju oko naselja Kukurin uopće nije mjerena buka. Nije precizirano iz kojeg razloga se na tom dijelu ista nije mjerila, s obzirom da na području Kukurin nema usjeka već je dio pruge i na većoj visini od okoline. Također, s obzirom da se nije vršilo mjerenje, nije jasno kako su se napravili izračuni i krivulje decibela na okolno područje. Predviđeni bukobrani kroz Škrljevo završavaju na mjestu zadnje točke izmjere dok za područje Kukurina uopće nisu predviđeni iako je lokalno poznato da se buka na tom dijelu daleko širi i jako utječe na kvalitetu života. Čak u gornjem dijelu naselja Škrljevo se jače čuje buka od vlaka sa predjela Kukurin nego li sa dijela pruge od kolodvora prema centru naselja. Na koji način je sagledan vizualni utjecaj bukobrana s obzirom da će isti biti postavljeni u centru mjesta. | Primjedbe 1-3 vezano na izmjenu trase, buku i zaštitu kulturnog dobra se ne prihvaćaju, a obrazloženja su dana kroz odgovore na primjedbu br. 22.<br><br>Primjedba 4 privremene deponije<br>Privremeno skladištenje materijala (uporabljenog i novog za izgradnju) načelno je planirano na zemljištu pod upravljanjem HŽI te lokalne samouprave uz samu prugu, u pravilu u zonama postojećih kolodvora Škrljevo, Rijeka, Jurdani i Šapjane, odakle će se gradilišnim transportom dopremati na lokacije trase u skladu s napredovanjem radova.<br>Privremene deponije uz prugu označene su na nacrtu 1:5000 koji je sastavni dio studije.<br>Za potrebe privremenih odlagališta (gradilišnih) postoji po potrebi mogućnost osiguranja dodatnog zemljišta na prigodnim lokacijama u kolodvorima i uz trasu , Što se tiče trajnih deponija, jedna od mogućnosti je deponiranje u usjeke napuštenog dijela trase uz njihovo krajobrazno uređenje ili kao sanacija kamenoloma ispred kolodvora Škrljevo, što će biti definirano kroz glavni projekt i u suradnji s lokalnom samoupravom, a sve u skladu sa<br>• Zakonu o održivom gospodarenju otpadom (NN 94/13, 73/17)<br>• Pravilnikom o gospodarenju otpadom (NN 117/17)<br>• Pravilnikom o katalogu otpada (NN 90/15)<br>• Pravilnikom o građevnom otpadu i otpadu koji sadrži azbest (NN 69/16)<br>• Pravilnikom o Registru onečišćavanja okoliša (NN 87/15)<br>• Pravilnikom o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova (NN 79/14) |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 3. Od iznimnog je značaja zaštita od negativnih utjecaja vibracija crkvice Sv. Ambroza koja je stara 700 godina a nalazi se u neposrednoj blizini trase.<br>Kako se ista misli zaštititi kod izgradnje budući da je i privremena deponija predviđena u neposrednoj blizini?<br><br>4. Budući da su duž trase predviđeni privremeni deponiji materijala građane zanima na koji način se isti namjeravaju sanirati tj. osigurati povratak u prvobitno stanje nakon završetka izgradnje?<br><br>Pitanje je postavljeno i zbog loših iskustva od izgradnje riječke zaobilaznice gdje se brojni „privremeni" deponiji još nisu sanirali i područja izgledaju devastirano.<br>Vjerujemo da ste na istu temu i sa istim primjedbama dobili i očitovanje Mjesnog odbora Škrljevo te ovim putem izražavamo podršku njihovim stavovima.<br><br>Temeljem gore navedenog, molim da se još jednom sagledaju alternativna rješenja i donese ono koje će minimalno utjecati na živote mještana Škrljeva, odnosno građana Grada Bakra.<br><br>S poštovanjem,<br>G R A D B A K A R<br>UPRAVNI ODJEL ZA URBANIZAM,<br>KOMUNALNI SUSTAV I EKOLOGIJU<br>DAVOR SKOČILIĆ, *mag.ing.aedif.* | |
| **40.** | **Nataša Vranković**<br>Škrljevo 45 b1 | | pitanje isto kao pod br. 22. | odgovor kao pod primjedbom br. 22. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **41.** | **Pitanja s javnog izlaganja (Zapisnik)** | **Mijo Miklaušić** | Kuća uz stanicu Sušak-Pećine, prolaz i stepenište iznad kuće | Vezano na upit o statusu kuće i prilazima, slijedi odgovor:<br>U pitanju nije preciznije definirano o kojem objektu se radi. Objekti u susjedstvu kolodvora Sušak-Pećine nisu tako blizu pruge kako se navodi. Ako se misli na objekte uz slijepi kolosijek prema tunelu Brajdica, isti se demontira i neće više biti u uporabi.<br>Obzirom da nije poznato o kojem objektu se radi, ne može se ovaj čas odgovoriti da li će se uklanjati ili ne.<br>Studijom i projektnom dokumentacijom je predviđena provedba mjera za zaštitu od buke i vibracija izgradnjom barijera za zaštitu od buke i ugradnjom sustava pričvršćenja i elastičnih podloga, te za zaštitu površinskih i podzemnih voda izvedbom kontroliranog sustava odvodnje.<br> <br> |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | **Zoran Komadina** | Pitanje odvojka pruge za Bakar, što se tu gradi? | Vezano na upi o zahvatu u zoni razdvajanja pruge M202 za Rijeku i M602 za Bakar, slijedi odgovor:<br>Pitanje se odnosi na područje razdvajanja riječke i bakarske pruge. Na odvojku bakarske pruge (crvena crta) se planira samo uklapanje postojećeg kolosijeka u novo rješenje pruge M202 Škrljevo-Rijeka, po postojećem stanju, bez većih građevinskih zahvata.<br>  |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | **Ivan Vidović** | Pitanje postojećeg prijelaza preko pruge u ul. J.P. Kamova 9<br> <br> | Vezano na upi o pristupu kući, slijedi odgovor:<br>Predmetni objekt se nalazi na k.č. 3076, Kamova 9 i ima samo neuređeni nelegalni pješački pristup (što i stranka navodi) preko pruge iz ul. J.P. Kamova.<br>Kuća se nalazi na vrhu usjeka, stepenicama u terenu se silazi niz pokos na prugu, zatim prelazi preko pruge u razini i drugim stepenicama niz pokos se silazi na prometnu Kamovu ulicu (dvotračna, bez označenih pješačkih prijelaza, bez staza, bez bankina). Situacija je apsolutno nesigurna i opasna.<br>Dogradnjom drugog kolosijeka ruše se stepenice od pruge prema kući.<br>Prijedlog u fazi idejnog projekta je uklanjanje ovog i grupe objekata na k.č. 4274, i k.č. 4273, (neki su unutar postojeće parcele HŽI).<br>U načelu, prijedlog je da se svi ti objekti (na k.č. 4273, 4274, 3076, 4270/7 i 3075/2) uklone zbog nemogućnosti osiguranja legalnog prilaza na javne prometnice i loših uvjeta života u okruženju (dvije pruge, dvije glavne gradske ceste).<br>  <br> |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Ostala pitanja su odgovorena na samom javnom izlaganju. | |

**Odgovore pripremili:**

Mr.sc. Stjepan Kralj, Institut IGH d.d. (izrađivač studije)

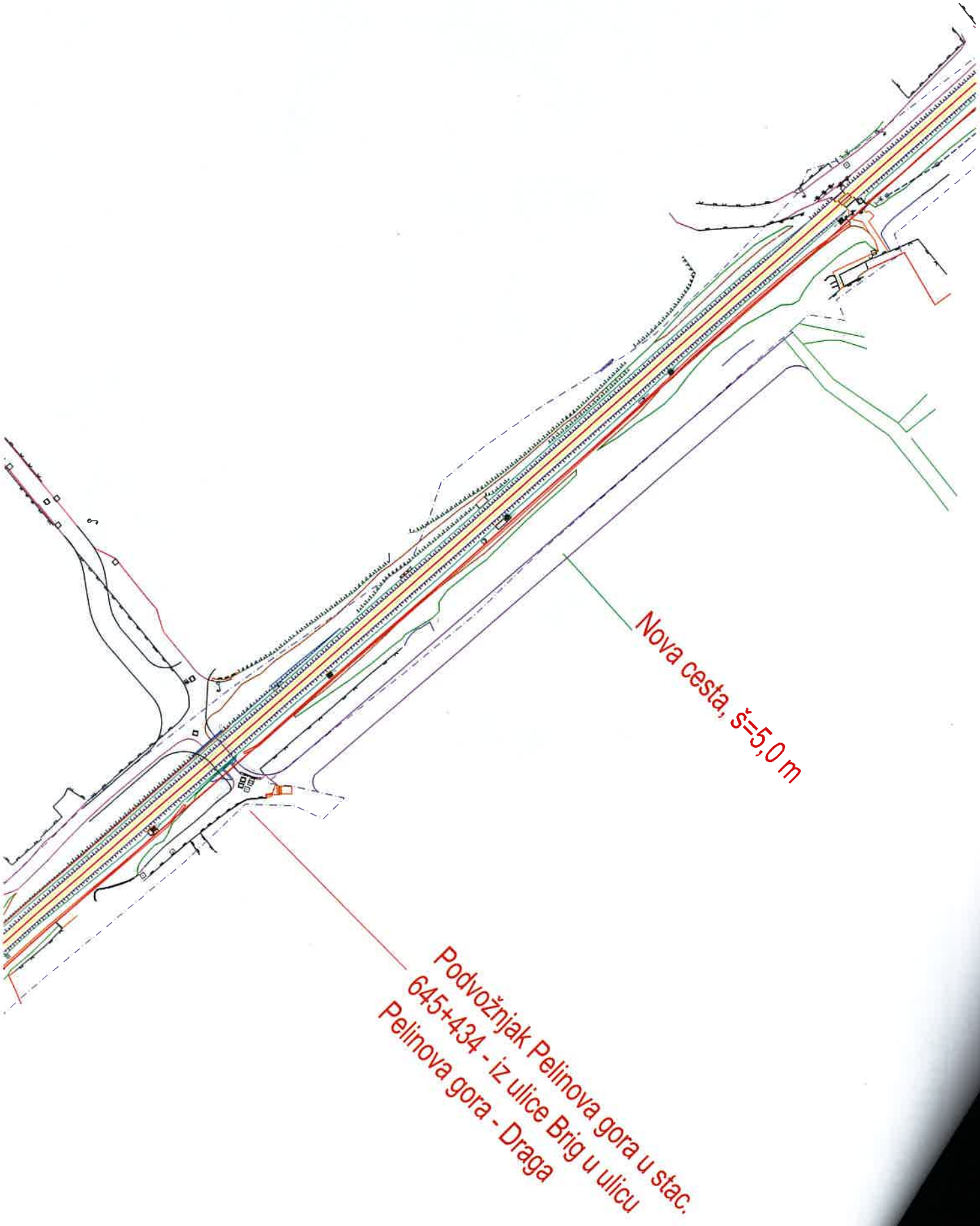
Petra Lacković, Granova d.d. (suradnik izrađivača studije)

dr.sc. Božica Šorgić, Oikon d.o.o.(izrađivač studije)

Miljenko Henich, Sonus d.o.o. (suradnik izrađivača studije)

Grga Frangeš, Mjesto pod suncem d.o.o. (izrađivač studije)

STAJALIŠTE DRAGA
km 645+472
PRILOG 1
Početak perona
km 645+566
PP Draga - ukida se i svodi
km 645+565
Kraj perona
km 645+552
TK kućica
km 645+535
Novi pothodnik
km 645+485
Kraj perona
km 645+405
Početak perona
km 645+392
Novi pothodnik (NC Pelinova gora)
km 645+385
45+305.390


Nova cesta, š=5,0 m
Podvožnjak Pelinova gora u stac.
645+434 - iz ulice Brig u ulicu
Pelinova gora - Draga

PRILOG 2
PP Ulica Brig - ukida se i svodi
km 646+620
Novi podvožnjak (NC-Draga Brig)
km 646+505
K.O.Sušak
K.O.Draga
BL05
km 646+602

PRILOG 3

PKL km 651+573.044
PPL km 651+503.044
KPL km 651+454.474
KKL km 651+424.474
PKL km 651+397.036
PPL km 651+367.036
KPL km 651+356.480
KKL km 651+291.480
PKL km 651+224.113
PPL km 651+159.113
KPL km 651+026.471
KKL km 650+976.471
PKL km 650+916.750
PPL km 650+886.750
R=3000
R=0
R=0