



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA

GRAD RIJEKA

Gradonačelnica

KLASA: 024-02/26-01/86-54

URBROJ: 2170-1-02-00-26-2

Rijeka, 28. 7. 2026.

Gradonačelnica je 28. srpnja 2026. godine donijela sljedeći

z a k l j u č a k

1. Prihvaca se Izvješće o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnosti i Izvješće o provedenom javnom uvidu u postupku izrade Akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke za 4. krug izvještavanja.

2. Usvaja se Akcijski plan upravljanja bukom Grada Rijeke za 4. krug izvještavanja (u daljnjem tekstu Akcijski plan). Obrasci sa mjerama i scenarijima upravljanja bukom čine sastavni dio elaborata.

3. Zadužuje se Upravni odjel za komunalni sustav, gradsko redarstvo, sigurnost, mobilnost i okoliš da sukladno odredbama članka 7. Zakona o zaštiti od buke Akcijski plan iz točke 2. ovog Zaključka s pripadajućim rezultatima i podacima potrebnim za izvještavanje Europske komisije dostavi Ministarstvu zdravstva Republike Hrvatske.

4. Zadužuje se Upravni odjel za komunalni sustav, gradsko redarstvo, sigurnost, mobilnost i okoliš da po usvajanju Akcijskog plana, elaborat Akcijskog plana dostavi svim dionicima koji su uz Grad Rijeku uključeni u scenarije i mjere upravljanja bukom po područjima upravljanja bukom definiranim elaboratom Akcijskog plana.

5. Akcijski plan objavit će se na mrežnoj stranici Grada Rijeke i na portalu prostornih podataka Grada Rijeke.

 **GRADONAČELNICA**
Iva RINČIĆ
Iva Rinčić

Dostaviti:

1. Upravni odjel za komunalni sustav, gradsko redarstvo, sigurnost, mobilnost i okoliš, n/r Maje Malnar, Tanje Saulig, Ede Rumore i Alana Štimca

2. Upravni odjel ureda Grada, n/r Vlatke Car Prijić i Vesne Labudović Maržić



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
GRAD RIJEKA

**Upravni odjel za komunalni sustav, gradsko
redarstvo, sigurnost, mobilnost i okoliš**
KLASA: 024-02/26-15/25
URBROJ: 2170-1-06-00-26-1

Rijeka, 22.07.2026.

MATERIJAL ZA GRADONAČELNICU
za donošenje

**PREDMET: Prijedlog Akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke za 4. krug
izvještavanja s izvješćem o provedenom javnom savjetovanju i javnom
uvidu**

Izradili:

Tanja Saulig, univ. mag. biol. mol.
Eda Rumora, d.i.a.
u suradnji s DARH 2 d.o.o., dr.sc. Alan Štimac, dipl.ing.el.



Privremena pročelnica

Maja Malnar

1. PRAVNI TEMELJ ZA OCJENJIVANJE I UPRAVLJANJE BUKOM U NASELJENIM PODRUČJIMA

Pravni temelj za pokretanje projekta ocjenjivanja i upravljanja bukom okoliša na području grada Rijeke su odredbe iz članka 1. i članka 7. **Zakona o zaštiti od buke** („Narodne novine“ br. 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18 i 14/21, u daljnjem tekstu: Zakon).

Člankom 1. Zakona propisano je da se u cilju izbjegavanja, sprječavanja ili smanjivanja štetnih učinaka na zdravlje ljudi koje uzrokuje buka u okolišu, uključujući smetanje bukom, mora provoditi ocjenjivanje i upravljati bukom okoliša kojoj su izloženi ljudi, osobito u izgrađenim područjima, u javnim parkovima ili drugim tihim područjima u naseljenim područjima, u tihim područjima u prirodi, pored škola, bolnica i drugih zgrada i područja osjetljivih na buku, i to:

- izradom karata buke primjenom propisanih zajedničkih metoda za ocjenjivanje buke u okolišu,
- osiguravanjem dostupnosti podataka o buci okoliša javnosti,
- izradom i donošenjem akcijskih planova koji se temelje na podacima korištenim u izradi karata buke.

Člankom 7. Zakona propisano je da se strateške karte buke izrađuju, a akcijski planovi izrađuju i donose za naseljena područja s više od 100.000 stanovnika.

Obveza izrade strateških karata buke i izrade i donošenja akcijskih planova odnosi se i na vlasnike, odnosno koncesionare industrijskih područja, glavnih cesta s više od 3.000.000 prolaza vozila godišnje, glavnih željezničkih pruga s više od 30.000 prolaza vlakova godišnje i glavnih zračnih luka s više od 50.000 operacija (uzlijetanja ili slijetanja) godišnje.

Strateške karte buke usklađuju se s izmjenama u prostoru, a obvezno se obnavljaju svakih pet godina od dana izrade, odnosno dana odobravanja. Akcijski planovi preispituju se i, prema potrebi revidiraju u slučaju veće promjene koja utječe na postojeće stanje buke, a najmanje svakih pet godina nakon datuma odobrenja tih planova.

Normirna računalna metoda koja je obvezna za izradu strateške karte buke za 4. krug izvještavanja je „Zajednička metoda ocjene buke u EU-u“ (u daljnjem tekstu: „**CNOSSOS-EU**“).

Navedena metoda implementirana je kroz Direktivu Europske komisije (EU) 2015/996 od 19. svibnja 2015. godine o uspostavi zajedničkih metoda ocjena buke u skladu s **Direktivom 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002.godine o procjeni i upravljanju bukom okoliša (u daljnjem tekstu END)** uz Ispravak Direktive Europske komisije (EU) 2015/996 od 19. svibnja 2015. godine o uspostavi zajedničkih metoda ocjene buke u skladu s Direktivom 2002/49/EU Europskog parlamenta i Vijeća (Službeni list Europske unije L5/35-46, 10. siječnja 2018. godine.).

U konačnici opisana metoda doživjela je dodatne ispravke i nadopune kroz Delegiranu Direktivu Europske komisije (EU) 2021/1226 od 21. prosinca 2020. o izmjeni, u svrhu prilagodbe znanstvenom i tehničkim napretku, Priloga II. Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu zajedničkih metoda ocjena buke (Službeni list L 269, od 28. srpnja 2021. godine).

U odnosu na protekli krug izrade akcijskih planova bukom, u prosincu 2021.godine na snagu su stupili novi zakonski propisi kojima se određuju dopuštene razine buke, odnosno način izrade i sadržaj karata buke i akcijskih planova. Vrste, obvezni sadržaj i način izrade strateške karte buke naseljenog područja i akcijskog plana detaljnije su određeni Pravilnikom o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova te o načinu izračuna dopuštenih indikatora buke („Narodne Novine“ br. 146/21, u daljnjem tekstu: Pravilnik 1).

Pravilnik 1 u potpunosti mijenja metodologiju proračuna emisijskih razina buke glavnih izvora, matematički model širenja zvuka u atmosferi kao i način analize izloženosti stanovništva i/ili stambenih jedinica za stalno stanovanje odnosno analize izloženosti pokrivenosti površina određenim razinama buke.

Dok su prethodne promjene izazvane promjenom Europske legislative i Republika Hrvatska ih je morala prenijeti u nacionalno zakonodavstvo i primjenjivati za ovaj krug izrade strateške karte buke, izmjena Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u prostorima u kojima ljudi rade i borave („Narodne novine“ br. 145/04) s Pravilnikom o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka („Narodne novine“ br. 143/21, u daljnjem tekstu: Pravilnik 2) je izmjena koja nije uvjetovana europskom legislativom već je zakonodavac odlučio provesti zamjenu podzakonskog akta zbog određenih nedostataka u sada već nevažećem Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u prostorima u kojima ljudi rade i borave.

2. STRATEŠKA KARTA BUKE

Gradonačelnica Grada Rijeke donijela je 24. veljače 2026. godine Zaključak (KLASA: 024-02/26-01/25-34, URBROJ: 2170-1-02-00-26-15 – u daljnjem tekstu Zaključak) kojim je prihvaćena informacija o izradi Strateške karte buke grada Rijeke za 4. krug izvještavanja. Istim Zaključkom Strateška karta buke upućena je na uvid.

Strateška karta buke je temeljna karta buke namijenjena cjelovitom ocjenjivanju izloženosti stanovništva buci od različitih izvora buke (cestovni, željeznički, zračni promet i industrija, uključujući pripadajuću infrastrukturu te objekte za šport i rekreaciju i posebno objekte i područja posebno osjetljiva na buku (bolnice, škole, vrtići, tiha područja i sl.).

- Rezultati strateške karte buke

Za cijelo područje izrade strateške karte buke provedena je zasebna analiza razina buke svakog promatranog izvora buke sukladno zahtjevima Pravilnika 1. Temeljem provedene analize pripremljeni su podatci koji čine obavezni skup podataka koji se prijavljuju nadležnom tijelu uključujući utjecaj „glavnih“ izvora unutar naseljenog područja.

Sukladno odredbama Direktive 2020/367 o izmjeni Priloga III. Direktivi 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu utvrđivanja metoda procjene štetnih učinaka buke iz okoliša¹, na temelju rezultata izloženosti stanovništva od promatranog izvora buke potrebno je provesti procjenu štetnih učinaka na zdravlje. Ako su iste osobe istodobno izložene različitim izvorima buke, štetni učinci ne smiju se zbrajati, međutim ti se učinci mogu usporediti radi procjene relativne važnosti svakog izvora buke prilikom razrade akcijskih planova upravljanja bukom.

Radi provedbe procjene štetnog utjecaja promatranog izvora buke korišteni su posljednji raspoloživi podatci za prevalenciju različitih ishemijskih bolesti srca sa mrežne stranice Hrvatskog zavoda za javno zdravstvo². Temeljem prevalencije ishemijske bolesti srca u Republici Hrvatskoj koja iznosi 5.815,8/100.000 stanovnika proračunata je procjena štetnih učinaka na zdravlje (Tablica 14).

Temeljem izrađene strateške karte buke Grada Rijeke uvažavajući metodologiju procjene izloženosti stanovništva propisanu metodom CNOSSOS-EU potvrđena je činjenica o cestovnom prometu kao uzroku najvećeg broja broj izloženih stanovnika razinama buke tijekom razdoblja „noć“ kao i tijekom cjelodnevnog razdoblja.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L0367&qid=1627479757047>

² <https://www.hzjz.hr/sluzba-epidemiologija-prevencija-nezaraznih-bolesti/rezultati-projekta-eurostat-morbidity-statistics-podaci-za-hrvatsku>

Temeljem provedene procjene štetnog utjecaja na zdravlje procijenjeno je da približno 7% stanovnika Grada Rijeke ima izraženu smetnju povezanu sa bukom cestovnog prometa, dok cca 2% stanovnika ima izražen poremećaj sna izazvan bukom cestovnog prometa. S obzirom da je približno 37% stanovnika Grada Rijeke izloženo razinama buke cestovnog prometa $L_{den} > 53$ dB(A), izravno slijedi da je za cca 179 stanovnika sa ishemijskim bolestima srca mogući uzrok bolesti prekomjerna razina buke cestovnog prometa.

Važno je napomenuti da prikazane vrijednosti ne predstavljaju stvarni broj ljudi koji pate od štetnih učinaka, već procijenjene brojeve temeljene na jednadžbama navedenim u END.

3. AKCIJSKI PLAN UPRAVLJANJA BUKOM GRADA RIJEKE ZA 4. KRUG IZVJEŠTAVANJA

Akcijski plan upravljanja bukom je plan koji se izrađuje radi upravljanja bukom okoliša glavnih izvora i njezinim štetnim učincima. Izrađuje se na temelju rezultata Strateške karte buke, temeljne karte buke namijenjene cjelovitom ocjenjivanju izloženosti stanovništva buci određenog izvora.

Prijedlog Akcijskog plana za upravljanje bukom okoliša na naseljenom području grada Rijeke sadrži sve propisane elemente među kojima su opis naseljenoga područja, cesta, pruga, industrijskih izvora koji su uzeti u obzir prilikom razmatranja, važeće dopuštene razine buke, pregled rezultata izrađene strateške karte buke, ocjene stanja buke na temelju procijenjenoga broja ljudi izloženih određenim razinama buke, prepoznavanje problema i situacija koje treba poboljšati, prikaz proteklih mjera i programa zaštite od buke, prijedlog aktivnosti koje bi naručitelj izrade akcijskoga plana trebao poduzeti u sljedećih 5 godina, uključujući prijedlog područja kandidata za kvalificiranje kao „tiho područje“, prijedlog dugoročne strategije, elemente vrednovanja akcijskog plana (troškove provedbe planiranih mjera, procjene utjecaja predloženih mjera na smanjenje broja ljudi koji su izloženi razinama buke preko dopuštenih razina).

Cilj izrade Akcijskog plana je upravljanje bukom cestovnog i željezničkog prometa i industrijskih postrojenja radi smanjivanja ukupne izloženosti stanovništva prekomjernim razinama buke.

Izrađen je za prioritetna područja na kojima je u Strateškoj karti buke utvrđeno izlaganje stanovništva grada Rijeke povišenim razinama buke cestovnog prometa i željezničkog prometa te industrijskih postrojenja, sukladno kriterijima za određivanje prioritetnih područja upravljanja bukom.

U sklopu Prijedloga Akcijskog plana, provedena je analiza za sve zone namjene prostora iz prostorno planske dokumentacije. Prilikom razrade postupka za prepoznavanje kandidata područja za upravljanje bukom koristio se niz varijabli kao što su ukupan broj stanovnika unutar objekta, maksimalna razina buke tijekom razdoblja dana, večeri, noći i cjelodnevno na fasadi objekta, iznos prekoračenja dopuštenih razina buke tijekom razdoblja dana, večeri, noći, korištenje i namjena prostora i gustoća objekata osjetljive namjene.

Po provedenom potvrđivanju područja upravljanja bukom, s ciljem što bolje definicije i određivanja provedivih scenarija upravljanja bukom, održani su sastanci projektnog tima te je za svako projektno područje pripremljen scenarij snižavanja i/ili upravljanja bukom.

Sastavni dio Prijedloga Akcijskog plana su grafički prikaz područja upravljanja bukom, grafički prikaz kandidata za „tiha područja“, pregled scenarija i mjera upravljanja bukom te obrasci scenarija i mjera upravljanja bukom po područjima upravljanja bukom.

Cilj Prijedloga Akcijskog plana je temeljem rezultata strateške i konfliktne karte buke planirati načine kojima će se smanjiti izloženost stanovništva uz područja izložena prekomjernoj buci, uz procjenu troškova koji iz tog proizlaze, vremenski period u kojem se planiraju provesti te mjere, procjenu učinka planiranih mjera i dr.

Cilj Europske unije je smanjenje udjela ljudi koji su kronično pogođeni bukom prometa za 30% do 2030. godine.

- provedene aktivnosti

S ciljem izrade i konačnog donošenja dokumenta upravljanja bukom cestovnog, željezničkog prometa i industrijskih postrojenja radi smanjivanja ukupne izloženosti stanovništva prekomjernim razinama buke na području grada Rijeke – „Akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke za 4. krug izvještavanja“, kao i dostavom Ministarstvu zdravlja svih relevantnih podataka i pripadajućih rezultata te njihove konačne dostave Europskoj Komisiji, izrađene su podatkovne podloge i provedene sljedeće aktivnosti:

1. Izrada Strateške karte buke grada Rijeke za 4. krug izvještavanja (u daljnjem tekstu: Strateška karta buke) s dostavom iste Ministarstvu zdravlja, odnosno Europskoj komisiji,
2. Izrada Akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke za 4. krug izvještavanja - Konfliktne karta buke i prijedlog prioriternih područja upravljanja bukom,
3. Izrada Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja – Određivanje i potvrđivanje prioriternih područja upravljanja bukom,
4. Izrada Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja – Scenariji upravljanja bukom na područjima upravljanja bukom,
5. Predstavljanje Strateške karte buke javnosti u periodu trajanja Javne rasprave i E-Savjetovanja (od 11. ožujka do 9. travnja 2026. godine),
6. Objedinjeni postupak postupaka Javne rasprave (Javni uvid u periodu od 11. ožujka do 9. travnja 2026. godine, Javno izlaganje 24.03.2026. u 14 sati za stručnu javnost i 24.03.2026. godine u 17 sati za građanstvo) i E-Savjetovanja za Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja).

Postupak izrade Akcijskog plana detaljno je opisan u elaboratu Akcijski plan koji se nalazi u prilogu ovog materijala.

3.1. MJERE UPRAVLJANJA BUKOM

Prilikom odabira mjera za upravljanje bukom, korištena je višekriterijska analiza s kojom je omogućen odabir svih mogućih mjera za upravljanje bukom svih glavnih izvora buke kako bi dobili najbolje i najprikladnije rješenje za svako promatrano područje upravljanja bukom. Odabir određene mjere upravljanja bukom kako bi se izradio scenarij upravljanja bukom ovisi o zadovoljavanju posebnih kriterija koji na određeni način ukazuju na vjerojatnost uspjeha predloženog rješenja. Zbog navedenog se pristupu razradi scenarija pristupilo s jasno definiranom mjerom uspješnosti scenarija upravljanja bukom koje su globalno grupirane na mjesto provedbe mjere:

- sniženje razina buke na izvoru buke (snižavanje emisijskih razina buke), odnosno
- sniženje razina buke korištenjem mjera na putu širenja buke, ili konačno
- sniženje buke na mjestu imisije buke.

Opis razrade scenarija upravljanja bukom s opisom mogućih mjera upravljanja bukom opisano je u zasebnom elaboratu. Po provedenom potvrđivanju područja upravljanja bukom, s ciljem što bolje definicije i određivanja scenarija upravljanja bukom, održani su sastanci projektnog tima te je za svako područje predložen barem jedan scenarij snižavanja i/ili upravljanja bukom sa barem jednom mjerom upravljanja bukom.

Od ukupno **38 područja** upravljanja bukom **cestovnog prometa**, na cca 55 % ukupnog broja područja Grad Rijeka može samostalno provoditi predložene aktivnosti, dok na preostalom broju područja (njih 17) potrebna je suradnja s Hrvatskim autocestama d.o.o. odnosno Hrvatskim cestama.

U odnosu na cestovni promet, u **upravljanju bukom željezničkog prometa** kao i bukom **industrijskih pogona i postrojenja odnosno lučkih područja**, Grad Rijeka nema nikakve mogućnosti poduzimanja samostalnih aktivnosti koje bi mogle npr. sniziti razine buke na samom izvoru. Samim time je Grad Rijeka na određeni način prepušten upraviteljima izvora buke i njihovoj dobroj volji, odnosno nadzorom kojeg je dužan provoditi Državni inspektorat RH.

Od ukupnog broja područja upravljanja bukom cestovnog prometa, na cca 49 % područja pretpostavljena je primjena tri mjere upravljanja bukom, na cca 49 % područja pretpostavljena je primjena dvije mjere upravljanja bukom cestovnog prometa, dok je svega na jednom području pretpostavljena jedna mjera upravljanja bukom.

Tablica 1. Nadležnost nad provedbom scenarija upravljanja bukom

Izvor buke	Upravitelj izvora buke	Broj područja
Cestovni promet	Grad Rijeka	20
	Grad Rijeka, Hrvatske autoceste d.o.o.	5
	Hrvatske autoceste d.o.o.	1
	Grad Rijeka, Hrvatske ceste d.o.o.	8
	Hrvatske ceste d.o.o.	4
Željeznički promet	HŽ Infrastruktura d.o.o.	6
Industrijski pogoni i postrojenja	Lučka uprava Rijeka / Koncesionar lučkog ili industrijskog područja	5

U ukupnom broju predloženih mjera upravljanja bukom cestovnog prometa, najzastupljenija je mjera „zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom“, te mjera „usporavanja prometa tijekom razdoblja noći“ koji prema stručnim preporukama osiguravaju najbolji omjer uloženo / dobiveno. S dodatnom mjerom korištenja inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom kretanja prometa pretpostavljeno je sniženje razina buke posebno tijekom razdoblja „noć“ (Tablica 2).

Tablica 2. Analiza primjene mjera upravljanja bukom

Izvor buke	Opis mjere	Broj
Cestovni promet	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom	35
	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći	32
	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa	20
	Snižavanje buke na putu širenja	7
Željeznički promet	Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji	6
	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)	6
Industrijski pogoni i postrojenja	Izrada detaljne karte buke za 2026.g.	5
	Praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom	5
	Uvođenje trajnog praćenja razina buke	5

- procjena broja stanovnika obuhvaćenih akcijskim planom

Sukladno predloženim područjima upravljanja bukom na području Grada Rijeke, ovim akcijskim planom obuhvaćeno je cca 40700 stanovnika odnosno cca 33 % od ukupnog broja stanovnika. Detaljne statističke podatke koje opisuju obuhvat predloženog akcijskog plana prikazuje Tablica 3.

Tablica 3. Statistički pokazatelji obuhvata akcijskog plana upravljanja bukom

Izvor buke	Broj PUB	Stanovnici		Stambene jedinice		Površina PUB	
		n	%	n	%	s/ m ²	%
Cestovni promet	38	30731	25,1%	17297	25,9%	1752631	4,0%
Željeznički promet	6	2509	2,0%	1407	2,1%	248199	0,6%
Industrijski pogoni i postrojenja	5	7497	6,1%	4205	6,3%	1158679	2,7%
Grad Rijeka		122407		66789		43380796	

Kroz predložene aktivnosti, Grad Rijeka će u razdoblju od sljedećih pet godina sustavno i postupno povećavati primjenu „tihih“ kolničkih konstrukcija na prometnicama s najvećim utjecajem na buku cestovnog prometa, s ciljem smanjenja izloženosti stanovništva buci cestovnog prometa, poboljšanja kvalitete življenja i usklađivanja s ciljevima održive urbane mobilnosti.

Ugradnja "tihih" kolničkih konstrukcija povezivat će se s redovitim održavanjem, rekonstrukcijama i kapitalnim projektima radi smanjenja troškova i prekapanja. Odgovarajućim akustičkim ispitivanjima, praćenjem stanja kolnika i prometnih veličina uz prikupljanje iskustva korisnika provoditi će se uspješnost primjene te prema rezultatima prilagođavati daljnje prioritete. Okvirni plan aktivnosti prikazuje Tablica 4:

Tablica 4. Vremenski tijek aktivnosti uvođenja „tihih“ kolničkih konstrukcija

Godina provedbe	Opis aktivnosti
2026	Izrada tehničkih kriterija za odabir dionica
2027	Provedba pilot-projekata na odabranim prometnicama
2028	Proširenje primjene na dodatne kritične gradske prometnice.
2029	Integracija "tihih" kolničkih konstrukcija u standardne programe održavanja.
2030	Evaluacija rezultata i definiranje dugoročnog plana daljnjeg širenja.

U predloženom ukupnom broju scenarija upravljanja bukom željezničkog prometa najzastupljenije su mjere „Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji“ koja se izrađuje tijekom proteklih 10 godina, uz obavezno trajno „infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)“ čime se trajno osigurava niže emisijska razina buke.

Za industrijske pogone i postrojenja pretpostavljena je izrada „detaljne karte buke za 2026.g.“ što je neznatno proširenje ionako postojeće zakonske obaveza za izradu strateške karte buke za slijedeći krug izvještavanja uz izradu i provedbu plana upravljanja bukom i uvođenje trajnog praćenja razina buke čime bi javnost mogla trajno pratiti razine buke kojima je izložena.

Sukladno bitnim primjedbama javnosti na buku lučkih područja tijekom javne rasprave, osim propisanog sadržaja strateške karte buke Zakonom i Pravilnikom 1 odnosno 2, projekt detaljne emisijske i imisijske karte industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja za ocjensku 2026.g. mora uključivati slijedeće:

- provedbu nužnih akustičkih mjerenja za izradu emisijskog modela buke promatranog pogona,
- analizu tonalnosti buke od određenih izvora buke unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, poglavito tijekom razdoblja „noć“, uz točno kvantificiranje postojanje tonalnosti određenih izvora
- analizu impulsnog karaktera buke od određenih izvora buke i radnih aktivnosti unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, poglavito tijekom razdoblja „noć“, uz točno kvantificiranje broja impulsnih događaja po emisijskoj razini buke i ocjenskom razdoblju,
- kvantificiranje pojedinačnih i sumarnih utjecaja različitih izvora buke industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja (industrijskih izvori, cestovni promet, pružni promet) na najbliže zone boravišne i/ili mješovite namjene uključujući područja s obrazovnim i/ili zdravstvenim ustanovama s naglaskom na utjecaje tijekom razdoblja „noć“.

Uvođenjem **trajnog praćenja razina buke od strane upravitelja lučkih područja i/ili koncesionara terminala**, Grad Rijeka uspostavlja trajni, transparentan i tehnički vjerodostojan sustav praćenja buke u lučkim područjima, prvenstveno oko kontejnerskih terminala, radi zaštite zdravlja građana, smanjenja okolišnih opterećenja i osiguranja usklađenosti s propisima. Sustav praćenja razina buke će biti osmišljen na način da omogućuje kontinuirano praćenje razina buke, javnu dostupnost podataka, pravodobno upozoravanje na prekoračenja dopuštenih razina te pokretanje korektivnih mjera prema nadležnim tijelima.

Pretpostavljeni ciljevi za implementaciju sustava praćenja buke su:

- uspostaviti trajno praćenje buke na ključnim položajima u okolini kontejnerskih terminala, s naglaskom na mjerenje u realnom vremenu,
- obuhvatiti različite režime rada terminala, uključujući dnevne, večernje i noćne operacije, kako bi se vidio stvarni utjecaj na okolna zone boravišne i/ili mješovite namjene.
- omogućiti povezivanje podataka sa strateškom kartom buke za 5.krug izvještavanja i akcijskim planom upravljanja bukom,
- uspostaviti jasan model suradnje između grada, Lučke uprave, koncesionara, državnog inspektorata i javnosti,
- osigurati da se na temelju rezultata praćenja buke pokreću tehničke i organizacijske mjere upravljanja i/ili snižavanja razina buke, a ne samo administrativno evidentiranje problema.

U nastavku se nalazi primjer grafičkog prikaza područja upravljanja bukom sadržanog u prijedlogu akcijskog plana (slika 5.) s mjerama upravljanja bukom, po pojedinim izvorima buke.

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_008			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	19353
Procijenjeni broj stanovnika u području:	478	Procijenjeni broj objekata u području:	21
Mjesni odbor / Ulica	Podvežica	Kumičićeva ulica, Ulica Drage Ščitara, Ulica Slavka Krautzeka	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Ulica Slavka Krautzeka, Kumičićeva ulica, Ulica Drage Ščitara
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

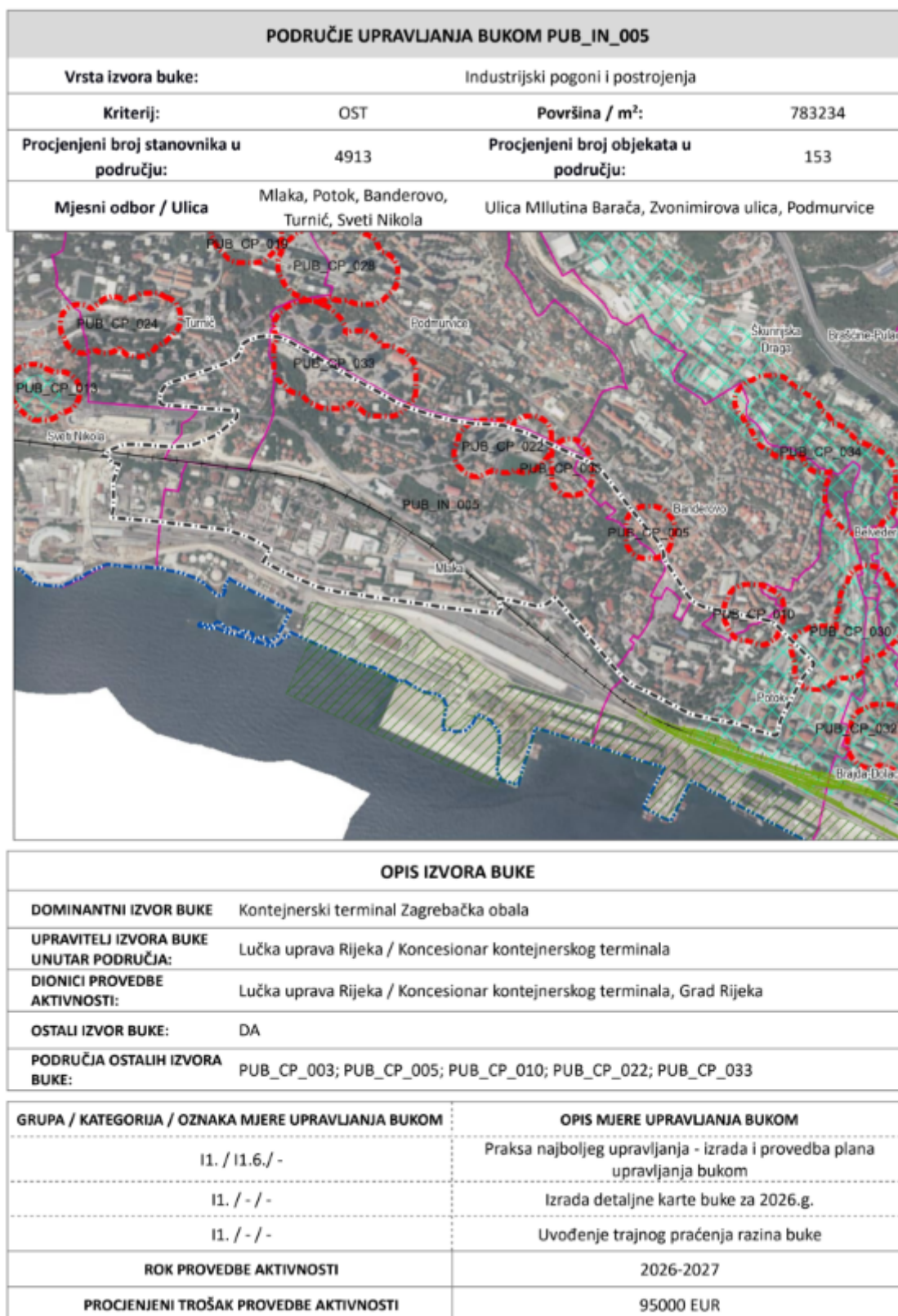
GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	96000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_ZP_003			
Vrsta izvora buke:		Željeznički promet	
Kriterij:	5 %	Površina / m²:	30777
Procijenjeni broj stanovnika u području:	237	Procijenjeni broj objekata u području:	27
Mjesni odbor / Ulica	Krimeja, Pečine	Šetalište Trinaeste Divizije, Ulica Janka Polića Kamova	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	M202, M603
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	HŽ infrastruktura d.o.o.
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka
OSTALI IZVOR BUKE:	DA
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	PUB_CP_035; PUB_IN_004

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
P.2. / P.2.1. / -	Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji
P1. / P1.3. / -	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033; 2026-2029
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	730000 EUR



Slika 5. Prikaz područja upravljanja bukom s predloženim mjerama upravljanja bukom

3.2. MJERE OČUVANJA „TIHIH“ PODRUČJA

Osim svih prethodno navedenih aktivnosti za upravljanje bukom na područjima upravljanja bukom na području Grada, kandidati za „tiha područja“ zahtijevaju određeni niz aktivnosti s kojima se ostvaruje metodološki okvir za očuvanje „tihih područja“ unutar Grada. U stručnoj praksi, uobičajeni plan aktivnosti za očuvanja „tihih područja“ sastoji se od:

- određivanja kandidata za „tiha područja“ unutar naseljenog područja,
- analize kandidata za „tiha područja“ unutar naseljenog područja primjenom kriterija koji će valorizirati kvantitativne i kvalitativne parametre tihih područja, i
- određivanjem strategije i operativnih aktivnosti usmjerenih na očuvanje potvrđenih „tihih područja“.

Kako su kandidati za „tiha područja“ unutar naseljenog područja određeni unutar ovog akcijskog plana, s ciljem što točnije analize prihvatljivosti kandidata za „tiha područja“ potrebno je potvrditi područja kandidate primjenom niza kriterija (parametara) kao što su:

- ne-akustički osnovni parametri
 - krajobraz
 - stanje održavanja okoliša, čistoća područja (tlo, zrak, vode)
 - opća sigurnost
 - Opća analiza prihvatljivosti predloženog područja
 - urbani kontekst
 - udaljenost od zona stambene i/ili mješovite pretežito stambene namjene
 - dostupnost područja (npr. javnim prijevozom)
 - udaljenost od glavnih izvora buke
 - primjena mjera upravljanja bukom u graničnim zonama područja
 - potreba za dodatnim mjerama upravljanja bukom
 - potreba za dodatnim mjerama upravljanja bukom od različitih izvora
- parametri koji opisuju ponašanje u području:
 - procijenjeni broj korisnika područja
 - geografska raspodjela korisnika područja
 - uobičajene aktivnosti na području
- akustički parametri:
 - kratkotrajna „in-situ“ mjerenja razina buke koja obuhvaćaju mjerenja raznih akustičkih veličina (npr. L_{Aeq} , L_{10} , L_{90} , L_{95} , broj zvučnih događaja, impulsni karakter i sl.) tijekom vremena kada se područje koristi,
 - dugotrajna „in-situ“ mjerenja razina buke koja obuhvaćaju mjerenja raznih akustičkih veličina s ciljem globalne ocjene imisijskih razina,
 - snimanje reprezentativnih zvučnih snimaka te proračun psiho-akustičkih parametara (npr. glasnoća).

Konačnu potvrdu prikladnosti kandidata za „tiha područja“ planirano je provesti primjenom tehnike anketiranja čime se mora dobiti i subjektivna ocjena korisnika područja kroz njihov doživljaj zvučnog okoliša područja. Temeljem navedenih aktivnosti određeni broj kandidata za „tiha područja“ proglašava „tihim područjem“, te se navedena područja unose u prostorno-plansku dokumentaciju grada te se prema njima primjenjuju posebne mjere zaštite od buke kao npr. prostorno-planske mjere zaštite od buke, mjere upravljanja izvorima buke u graničnim područjima i sl. Ovim akcijskim planom predlaže se da postupak potvrđivanja „tihih područja“ unutar Grada Rijeke bude proveden tijekom 2026. godine najkasnije do sredine 2027.g.

3.3. ELEMENTI AKCIJSKOG PLANA

- rokovi provedbe aktivnosti upravljanja bukom

U okviru ovog akcijskog plana predlažu se rokovi provedbe akcijskog plana:

- kratkoročni rok - rok provedbe u roku od dana usvajanja akcijskog plana do kraja 2027.g. (u daljnjem tekstu 2026-2027).
- srednjoročan rok – rok provedbe u roku 1-3 od dana usvajanja akcijskog plana (u daljnjem tekstu 2026-2029).
- dugoročan rok - rok provedbe u roku od 4- 7 godina od dana usvajanja akcijskog plana (u daljnjem tekstu 2030-2033).

Ovaj akcijski plan omogućava usmjeravanja cijelih ili djelomičnih aktivnosti na područja koja su izložena najvišim razinama buke, uz razmatranje raspoloživih financijskih i vremenskih okvira. Prije poduzimanja bilo koje aktivnosti iz ove akcijskog plana razmotrit će se pretpostavljeni troškovi i korist provedbe predložene aktivnosti te će se uvažavajući moguća tehnička rješenja predložiti poboljšanja scenarija upravljanja bukom .

Uvažavajući činjenicu da se strateške karte buke i akcijski planovi upravljanja bukom trajno usklađuju sa promjenama u prostoru (Čl. 7 Zakona), predložene rokove provedbe aktivnosti upravljanja bukom moguće je prilagoditi uvjetima provedbe sukladno ostalim planovima i programima (poglavito planom izgradnje i investicijskim održavanjem prometnica).

- organizacijske aktivnosti akcijskog plana upravljanja bukom

Sukladno navedenim postavkama akcijskog plana za 4.krug izvještavanja, u kratkoročnom razdoblju do kraja 2027.g. planirana je provedba slijedećih aktivnosti koju prikazuje Tablica 5 .

Tablica 5. Rokovi provedbe mjera očuvanja „tihih“ područja, prostorno planskih i pripremnih aktivnosti

Opis aktivnosti	2026	2026-2027
Mjere očuvanja tihih područja		X
Usvajanje akcijskog plana za 4.krug izvještavanja u sve razine prostorno planske dokumentacije	X	
Pripremnih aktivnosti za poticanje izmjena zakonodavnog okvira	X	
Izrada projektantskih smjernica za sagledavanje problematike buke okoliša u razradi novih razvojnih projekta		X
Izrada tehničke specifikacije potrebnih ulaznih podataka za izradu strateške karte buke za 5.krug izvještavanja	X	
Prikupljanje ulaznih podataka za izradu strateške karte buke za 5.krug izvještavanja	X	

3.5. ROKOVI PROVEDBE AKTIVNOSTI U PODRUČJIMA UPRAVLJANJA BUKOM S KRATKIM OPISOM

Tablica 6 - Pregledna tablica područja upravljanja bukom, odabranih scenarija upravljanja bukom, rokovima i dionicima

PUB	Upravitelj izvora buke	Dionici	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Trošak / EUR
PUB_CP_001	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				60.500,00 €
PUB_CP_002	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći				105.000,00 €
PUB_CP_003	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći				74.000,00 €
PUB_CP_004	Hrvatske autoceste d.o.o.	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Snižavanje buke na putu širenja Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				745.000,00 €
PUB_CP_005	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći				67.250,00 €
PUB_CP_006	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći				53.750,00 €
PUB_CP_007	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				53.750,00 €
PUB_CP_008	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa				96.000,00 €

PUB	Upravitelj izvora buke	Dionici	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Trošak / EUR
PUB_CP_009	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći								20.000,00 €
PUB_CP_010	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				100.500,00 €
PUB_CP_011	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom								100.500,00 €
PUB_CP_012	Hrvatske ceste d.o.o.	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom								101.000,00 €
PUB_CP_013	Hrvatske ceste d.o.o.	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				209.000,00 €
PUB_CP_014	Hrvatske ceste d.o.o.	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				65.000,00 €
PUB_CP_015	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				600.000,00 €
PUB_CP_016	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Snižavanje buke na putu širenja Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				592.000,00 €
PUB_CP_017	Hrvatske ceste d.o.o.	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom								200.000,00 €

PUB	Upravitelj izvora buke	Dionici	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Trošak / EUR
PUB_CP_018	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				56.000,00 €
PUB_CP_019	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Snižavanje buke na putu širenja Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				619.000,00 €
PUB_CP_020	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom Snižavanje buke na putu širenja				690.000,00 €
PUB_CP_021	Hrvatske ceste d.o.o.	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom								65.000,00 €
PUB_CP_022	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći				60.500,00 €
PUB_CP_023	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				200.000,00 €
PUB_CP_024	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom								150.000,00 €
PUB_CP_025	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći								60.000,00 €
PUB_CP_026	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom				132.000,00 €

PUB	Upravitelj izvora buke	Dionici	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Trošak / EUR
							razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				
PUB_CP_027	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Snižavanje buke na putu širenja Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				605.500,00 €
PUB_CP_028	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				141.000,00 €
PUB_CP_029	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći								60.000,00 €
PUB_CP_030	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				385.000,00 €
PUB_CP_031	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Snižavanje buke na putu širenja Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				709.000,00 €
PUB_CP_032	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				385.000,00 €
PUB_CP_033	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom				168.000,00 €

PUB	Upravitelj izvora buke	Dionici	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Trošak / EUR
							kolničkom konstrukcijom				
PUB_CP_034	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				385.000,00 €
PUB_CP_035	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				600.000,00 €
PUB_CP_036	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				222.000,00 €
PUB_CP_037	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				208.500,00 €
PUB_CP_038	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Snižavanje buke na putu širenja Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				1.023.000,00 €
PUB_IN_001	Brodogradilište Viktor Lenac	Brodogradilište Viktor Lenac, Grad Rijeka	Izrada detaljne karte buke za 2026.g. Uvođenje trajnog praćenja razina buke Praksa najboljeg upravljanja - izrada plana upravljanja bukom			Praksa najboljeg upravljanja - provedba plana upravljanja bukom					31.500,00 €

PUB	Upravitelj izvora buke	Dionici	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Trošak / EUR
PUB_IN_002	Brodogradilište Viktor Lenac	Brodogradilište Viktor Lenac, Grad Rijeka	Izrada detaljne karte buke za 2026.g. Uvođenje trajnog praćenja razina buke Praksa najboljeg upravljanja - izrada plana upravljanja bukom		Praksa najboljeg upravljanja - provedba plana upravljanja bukom						31.500,00 €
PUB_IN_003	Brodogradilište Viktor Lenac	Brodogradilište Viktor Lenac, Grad Rijeka	Izrada detaljne karte buke za 2026.g. Uvođenje trajnog praćenja razina buke Praksa najboljeg upravljanja - izrada plana upravljanja bukom		Praksa najboljeg upravljanja - provedba plana upravljanja bukom						31.500,00 €
PUB_IN_004	Lučka uprava Rijeka / Koncesionar kontejnerskog terminala	Lučka uprava Rijeka / Koncesionar kontejnerskog terminala, Grad Rijeka	Izrada detaljne karte buke za 2026.g. Uvođenje trajnog praćenja razina buke Praksa najboljeg upravljanja - izrada plana upravljanja bukom		Praksa najboljeg upravljanja - provedba plana upravljanja bukom						95.000,00 €
PUB_IN_005	Lučka uprava Rijeka / Koncesionar kontejnerskog terminala	Lučka uprava Rijeka / Koncesionar kontejnerskog terminala, Grad Rijeka	Izrada detaljne karte buke za 2026.g. Uvođenje trajnog praćenja razina buke Praksa najboljeg upravljanja - izrada plana		Praksa najboljeg upravljanja - provedba plana upravljanja bukom						95.000,00 €

PUB	Upravitelj izvora buke	Dionici	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Trošak / EUR
			upravljanja bukom								
PUB_ZP_001	HŽ infrastruktura d.o.o.	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)				Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji				555.000,00 €
PUB_ZP_002	HŽ infrastruktura d.o.o.	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)				Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji				555.000,00 €
PUB_ZP_003	HŽ infrastruktura d.o.o.	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)				Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji				730.000,00 €
PUB_ZP_004	HŽ infrastruktura d.o.o.	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)				Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji				730.000,00 €
PUB_ZP_005	HŽ infrastruktura d.o.o.	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)				Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji				730.000,00 €
PUB_ZP_006	HŽ infrastruktura d.o.o.	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)				Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji				730.000,00 €

3.6. PROVEDBENE AKTIVNOSTI I MJERILA PROVEDBE SCENARIJA UPRAVLJANJA BUKOM

S ciljem omogućavanja praćenja provedbe akcijskog plana upravljanja bukom tijekom nadolazećeg razdoblja za svaku predloženu mjeru upravljanja bukom predložene su moguće provedbene aktivnosti potrebne za uspješnu provedbu mjere, kao i moguća mjerila provedenih aktivnosti.

Tablica 7. Provedbene aktivnosti i mjerila provedbe scenarija upravljanja bukom

Mjere upravljanja bukom	Provedbene aktivnosti	Mjerila provedbe
Zidovi za zaštitu od buke – razni materijali Zidovi za zaštitu od buke – razni oblici		
Izrada projektnog zadatka. Izrada idejnog projekta zaštite od buke. Pribavljanje posebnih uvjeta za projektiranje zida za zaštitu od buke. Izrada projektne dokumentacije elaborata zaštite od buke i ishođenje potrebnih potvrda. Ishođenje građevinske dozvole. Postupak javne nabave. Izgradnja zida za zaštitu od buke. Ishođenje uporabne dozvole.	Izrađeni projektni zadatak. Izrađen idejni projekt zaštite od buke. Ishođeni posebni uvjeti za izgradnju zida za zaštitu od buke. Izrađen elaborat zaštite od buke, glavni projekt, te ishođene potvrde na projektnu dokumentaciju. Ishođena građevinska dozvola. Provedba javnog nadmetanja i odabir izvođača. Izvođenje radova. Ishođena uporabna dozvola.	
Zamjena postojeće kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom		
Izraditi tehnički zahtjev za "tihi" kolničku konstrukciju. Uspostaviti elemente ocjene „tihe“ kolničke konstrukcije (prije / poslije). Uspostaviti sustav prijema izgrađene „tihe“ kolničke konstrukcije. Uspostaviti sustav održavanja "tihih" kolničkih konstrukcija.	Tehnički zahtjev za "tihe" kolničke konstrukcije. Provedba mjerenja akustičkih karakteristika postojećeg stanja kolničke konstrukcije. Zamjena postojeće kolničke konstrukcije. Provedba mjerenja akustičkih karakteristika "tihe" kolničke konstrukcije. Uspostavljen sustav održavanja "tihih" kolničkih konstrukcija.	
Upravljanje prometom teških vozila kroz zabranu i ograničenja toka prometa teških vozila Mjere usporavanja prometa Smanjenje gustoće prometa upravljanjem prometom Ograničenje cestovnog prometa		
Analiza postojećeg stanja imisije buke i prometnih veličina. Izraditi prometni elaborat i projektnu dokumentaciju. Ishođenje suglasnosti i implementacija prometnog rješenja. Analiza stanja imisije buke i prometnih veličina nakon promjene u prometnoj mreži. Izrada plana praćenja razina buke i prometnih veličina.	Mjerenje buke i analiza prometnih tokova prije promjene prometnih tokova. Izrađen prometni elaborat / projektna dokumentacija. Ishođene suglasnosti te implementacija prometnog rješenja do stanje potpune funkcionalnosti. Mjerenje buke i analiza prometnih tokova nakon instalacije sustava. Godišnje izvješće o uspješnosti mjere upravljanja bukom.	
Izrada detaljne karte buke industrijskog područja		
Izrada projektnog zadatka za postupak nabave detaljne karte buke industrijskog područja Postupak nabave Provedba akustičkih mjerenja tijekom ocjenke godine Izrada detaljne karte buke industrijskog područja Predstavljanje rezultata javnosti Dostava rezultata Gradu Rijeci i nadležnom Ministarstvu	Izrađen projektni zadatak u skladu s odredbama Zakona o zaštiti od buke, podzakonskim aktima i akcijskim planom Ugovoren izrađivač detaljne karte buke Ispitni izvještaji o provedenim akustičkim mjerenjima Izrađena detaljna karte industrijskog područja Provedeno predstavljanje rezultata javnosti Dostavljeni rezultati u skladu s odredbama Zakona o zaštiti od buke, podzakonskim aktima Gradu Rijeci i nadležnom Ministarstvu	

Mjere upravljanja bukom	Provedbene aktivnosti	Mjerila provedbe
Izrada i provedba plana upravljanja bukom u petogodišnjem razdoblju		
Izrada plana upravljanja bukom za petogodišnje razdoblje	Izrađen plana upravljanja bukom za petogodišnje razdoblje	
Trajno praćenje razina buke		
Izrada plana praćenja razina buke u okolini industrijskog područja	Izrađen plana praćenja razina buke u okolini industrijskog područja	
Izrada tehničke specifikacije za cjelovit autonoman sustav praćenja buke uključujući svu dodatnu opremu potrebnu za pouzdan trajni rad (365/24/7) uključujući mrežni prikaz rezultata za javnost	Tehnička specifikacije za cjelovit autonoman sustav praćenja buke uključujući svu dodatnu opremu potrebnu za pouzdan trajni rad (365/24/7) uključujući mrežni prikaz rezultata za javnost u skladu s odredbama Zakona o zaštiti od buke, podzakonskim aktima i akcijskim planom	
Postupak (javne) nabave	Proveden postupak (javne) nabave	
Postavljanje trajnih mjernih postaja	Postavljene trajne mjerne postaje	
Uspostava centralne platforme za prikaz rezultata mjerenja građanima i nadležnim tijelima	Uspostavljena centralne platforme za prikaz rezultata mjerenja građanima i nadležnim tijelima	
Definiranje pragova za alarmiranje i protokol postupanja kod prekoračenja razina buke	Postavljeni pragovi za alarmiranje i izrađen protokol postupanja kod prekoračenja razina buke	
Puštanje u rad postaja za praćenje buke	Postaje za praćenje buke puštene u rad	
Redovito izvještavanje javnosti, najmanje kvartalno, uz godišnje izvješće o trendovima i poduzetim mjerama	Izrađeni kvartalni izvještaji i postavljeni na javno dostupnu mrežnu lokaciju Izrađen godišnji izvještaj i postavljeni na javno dostupnu mrežnu lokaciju Nakon 2.godine korištenja, izrađen godišnji izvještaj s usporedbom na protekle godine, prikaz trendova. Izvještaj postavljen na javno dostupnu mrežnu lokaciju	

4. DUGOROČNA STRATEGIJA ZAŠTITE OD BUKE

Akcijski plan upravljanja bukom Grada Rijeke nastavak je strateškog promišljanja u pogledu upravljanja bukom glavnih izvora na području grada koji je započeo s izradom karte buke 2007.g.

Grad Rijeka spreman je aktivno sudjelovati s Ministarstvom zdravstva, Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture, Hrvatskim autocestama d.o.o., Hrvatskim cestama d.o.o., HŽ Infrastrukturu d.o.o., kao i jedinicama lokalne i regionalne samouprave radi utvrđivanja jasnog okvira odgovornosti u upravljanju bukom Grada Rijeke u kontekstu buduće Nacionalne strategije zaštite od buke koju treba donijeti u skladu s odredbama Zakona o zaštiti od buke.

Na temelju dosadašnjih iskustava u izradi strateških karata buke i akcijskih planova, Grad Rijeka je prepoznao potrebu za pouzdanim i cjelovitim sustavom prikupljanja podataka o cestovnom prometu, kako bi se osigurali nužni podaci za izradu strateške karte buke za 5.krug izvještavanja.

Grad Rijeka želi biti aktivno uključen u bilo koju vrstu postupka planiranja i upravljanja prostorom u područjima s razinama buke indikatora L_{night} iznad 50 dB(A) koje potječu od autocesta odnosno državnih cesta Republike Hrvatske, te željezničkih pruga. Dosadašnja praksa ukazuje na krivo razmatranje utjecaja buke i nedostatak razrade stručnih podloga zaštite od buke prilikom izrade idejnih rješenja kao i kasnije projektne dokumentacije.

Također, Grad Rijeka želi aktivno sudjelovati u najavljenj izmjeni Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave ili odgovarajućeg zakonskog propisa s kojim će se definirati dopuštene razine buke svakog glavnog izvora buke.

Kroz suradnju s Ministarstvom zdravstva, Grad Rijeka prepoznaje buku kao značajni faktor u određivanju kvalitete života, te će kroz suradnju s nadležnim ustanovama koje obrađuju sustav javnog zdravstva nastaviti upotpunjavati informaciju o utjecaju buke od glavnih izvora.

Grad Rijeka će:

- u narednih pet godina postupno povećavati udio prometnica izvedenih s „tihim“ kolničkim konstrukcijama, prvenstveno unutar područja upravljanja bukom, uz sustavno planiranje, praćenje učinaka i financijski održivu provedbu. Dugoročni cilj je uspostaviti planski i financijski održiv pristup korištenja „tihih“ kolničkih konstrukcija pri kojem su one primarni odabir na prometnicama unutar zona boravišne i/ili mješovite namjene.
- uspostaviti sustav trajnog praćenja buke u lučkim područjima, s posebnim naglaskom na kontejnerske terminale i njihovo okruženje. Sustav će obuhvatiti kontinuirano mjerenje, javno objavljivanje rezultata, analizu trendova, identifikaciju izvora buke i provedbu korektivnih mjera u suradnji s nadležnim lučkim i državnim tijelima. Cilj je smanjiti utjecaj lučkih operacija na kvalitetu života stanovnika, osigurati transparentnost i stvoriti temelje za dugoročno smanjenje buke kroz tehnička i organizacijska poboljšanja.
- stalno razmatrati pitanja koja se nameću u okviru implementacije akcijskog plana, te će redovito obavještavati javnost o aktivnostima na provedbi akcijskog plana upravljanja bukom za 4. krug izvještavanja s naglaskom na lučka područja Grada Rijeke.

- **Završne aktivnosti**

Akcijski plan dostavit će se Ministarstvu zdravstva koje će ga dalje proslijediti Europskoj komisiji.

Aktivnosti i predviđeni rokovi do završetka projekta:

1. Donošenje Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja.
2. Javna objava Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja na internetskim stranicama Grada Rijeke.
3. Dostava dokumentacije Ministarstvu zdravstva i Europskoj komisiji.

Cjeloviti elaborat „Prijedlog Akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke za 4. krug izvještavanja“ nalazi se u privitku ovog materijala.

5. INFORMACIJA O PROVEDENOJ JAVNOJ RASPRAVI (JAVNI UVID I JAVNA IZLAGANJA) I E-SAVJETOVANJU

Gradonačelnica Grada Rijeke uputila je Nacrt prijedloga akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja temeljem Zaključka (KLASA: 024-02/26-01/25-34, URBROJ: 2170-1-02-00-26-15) od 24. veljače 2026. godine u objedinjeni postupak E- Savjetovanja i Javne rasprave (koja se sastoji od Javnog uvida i Javnog izlaganja) u trajanju od 11. ožujka do 9. travnja 2026. godine.

Temeljem odredbi Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“ br. 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18), Zakona o zaštiti od buke („Narodne novine“ broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18 i 14/21), Pravilnika o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova te o načinu izračuna dopuštenih indikatora buke („Narodne Novine“ broj 146/21), Pravilnika o najvišim dopuštenima razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka („Narodne novine“ broj 143/21), Zakona o pravu na pristup informacijama („Narodne novine“ broj 25/13, 85/15 i 69/22) i Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“ broj 64/08 i 80/13), proveden je objedinjeni postupak Javne rasprave koji je uključivao Javni uvid u dokumentaciju (omogućen u prostorijama Grada Rijeke na adresi Trg Svete Barbare 2) i javno izlaganje, te E-Savjetovanje putem web stranice Grada Rijeke.

Postupak Javnog uvida i savjetovanja s javnoscu trajao je 30 dana, a proveden je u razdoblju od 11. ožujka do 9. travnja 2026. godine.

Mišljenja, prijedlozi i primjedbe na Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja mogli su se podnijeti na javnom izlaganju, putem pisarnice Grada Rijeke, poštanskom dostavom i/ili elektronskom poštom te putem obrasca za primjedbe koji je bio dostupan na stranici Savjetovanja/E-konzultacije.

U postupku Javne rasprave zaprimljeno je 15 primjedbi građana ili grupa građana, dok su E-Savjetovanjem zaprimljene 23 primjedbe građana ili grupa građana.

Nakon provedenog objedinjenog postupka savjetovanja s javnošću te odgovora izrađivača na pristigle primjedbe, prijedloge i mišljenja izrađen je Prijedlog Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja.

Obzirom na rezultate objedinjenog postupka savjetovanja s javnošću, u Prijedlog Akcijskog plana unesene su dopune i izmjene kako slijedi:

- elaborat je dopunjen na način da je područje kontejnerskog terminala Zagrebačka obala utvrđeno kao područje za upravljanje bukom od industrijskih izvora (PUB?)
- sistematizirani su prioriteti provedbe mjera na područjima upravljanja bukom od cestovnog prometa.



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA

GRAD RIJEKA

Gradonačelnica

KLASA: 024-02/26-01/25-34
URBROJ: 2170-1-02-00-26-15
Rijeka, 24. 2. 2026.

IVA RINČIĆ
2026.03.03 08:52

Gradonačelnica je 24. veljače 2026. godine donijela sljedeći

z a k l j u č a k

A

1. Prihvaća se informacija o izradi Strateške karte buke grada Rijeke za 4. krug izvještavanja.
2. Strateška karta buke grada Rijeke za 4. krug izvještavanja upućuje se na uvid.
3. Zadužuje se Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte za provođenje uvida Strateške karte buke grada Rijeke za 4. krug izvještavanja.
4. Zadužuje se Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte za pribavljanje ulaznih podataka potrebnih za izradu Strateške karte buke grada Rijeke za 5. krug izvještavanja.

B

1. Utvrđuje se Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja za provođenje javne rasprave i savjetovanja s javnošću.
2. Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja upućuje se na javnu raspravu i savjetovanje s javnošću u trajanju od 30 dana.
3. Zadužuje se Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte za provođenje javne rasprave i savjetovanja s javnošću o Nacrtu prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja.

GRADONAČELNICA

Iva RINČIĆ

Dostaviti:

1. Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte, n/r Jane Sertić, Ede Rumore, Tanje Saulig
2. Upravni odjel za poslove Gradonačelnika, Gradskog vijeća i mjesnu samoupravu, n/r Verene Lelas Turak i Vesne Labudović-Maržić

Savjetovanja u tijeku

Završena savjetovanja

Plan savjetovanja

Impressum

Rijeka.hr

SAVJETOVANJA / E-KONZULTACIJE

11 ožujka, 2026

Aksijski plan upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja

Ovo Savjetovanje ostaje otvoreno do 9. travnja 2026. godine. Savjetovanje o Nacrtu prijedloga Aksijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja tiče se svih građana i građanki grada Rijeke, a posebno onih koji žive na područjima koja su ugrožena pojačanom bukom iz različitih izvora. Na sudjelovanje u Savjetovanju pozivaju se svi građani i sva zainteresirana javnost.

Prilozi

Sažetak Aksijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke za 4. krug izvještavanja

Nacrt prijedloga Aksijskog plana upravljanja bukom – Konfliktna karta buke i prijedlog prioriteta područja upravljanja bukom

Nacrt prijedloga Aksijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke – Određivanje i potvrđivanje prioriteta područja upravljanja bukom

Nacrt prijedloga Aksijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja – Scenariji upravljanja bukom na područjima upravljanja bukom

Izvešće o provedenom savjetovanju

Traži ...

Uvid u Stratešku kartu buke grada Rijeke za 4. krug izvještavanja te javna rasprava i E-savjetovanje o Nacrtu prijedloga Aksijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja

Srijeda, 11. ožujka 2026.

Grad Rijeka > Upravni odjeli > UO za sport, poduzetništvo i turizam >

Uvid u Stratešku kartu buke grada Rijeke za 4. krug izvještavanja te javna rasprava i E-savjetovanje o Nacrtu prijedloga Aksijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja

Grad Rijeka, Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte objavljuje Poziv za sudjelovanje javnosti kroz uvid u Stratešku kartu buke grada Rijeke za 4. krug izvještavanja i javnu raspravu (javni uvid i javno izlaganje) te E-savjetovanje o Nacrtu prijedloga Aksijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja.

Objedinjeni postupak uvida u Stratešku kartu buke grada Rijeke za 4. krug izvještavanja i javnu raspravu (javni uvid i javno izlaganje) te E-savjetovanje o Nacrtu prijedloga Aksijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja javne rasprave i E-savjetovanja s javnošću održat će se u trajanju od 30 dana, od 11.

POVEZANE NOVOSTI

Utorak, 30. lipnja 2026.

Otvoreno savjetovanje o izmjenama Plana upravljanja pomorskim dobrom

Ponedjeljak, 29. lipnja 2026.

Savjetovanje o Odluci o dodjeli nagrade Grada Rijeke „Ambasadori mira“

Četvrtak, 11. lipnja 2026.

Savjetovanje s javnošću o Nacrtu Pravilnika o provedbi postupaka jednostavne nabave

Ponedjeljak, 1. lipnja 2026.

Otvoreno savjetovanje o Nacrtu prijedloga Godišnjeg provedbenog plana unapređenja zaštite od požara za područje grada Rijeke u 2026. godini

SAŽETAK REZULTATA E-SAVJETOVANJA I JAVNOG UVIDA

- Javno izlaganje za građanstvo

Javno izlaganje za građanstvo održano je 24. ožujka 2026. godine u 17,00 sati u prostoru Gradske vijećnice na adresi Korzo 16. Javnom izlaganju prisustvovalo je 10 građana.

U Prilogu 2 ovog materijala nalazi se *Zapisnik s javnog izlaganja*.

Mišljenja, primjedbe i komentari građana dostavljeni su:

1. U postupku e-savjetovana

U postupku e-savjetovanja sudjelovala su ukupno 23 sudionika koji su putem e-obrasca podnijeli 23 primjedbe, prijedloga i mišljenja. Prijedlozi, primjedbe i mišljenja odnosili su se na odabir prioriternih područja upravljanja bukom te mogućnosti korištenja različitih mjera upravljanja bukom.

Tablica 8: Struktura odgovora na primjedbe, prijedloge i mišljenja u postupku Savjetovanja s javnošću

STATUS PRIMJEDBE	BROJ PRIMJEDBI/ PRIJEDLOGA /MIŠLJENJA
prihvaća se	
• prihvaća se	1
• prihvaća se djelomično	15
nije predmet AP	1
• proslijedit će se nadležnom tijelu	1
ne prihvaća se	3
UKUPNO	23

U Prilogu 3 ovog materijala nalazi se *Izvešće o provedenom savjetovanju s javnošću*. Izvešće sadrži cjeloviti prikaz pristiglih primjedbi, prijedloga i mišljenja u postupku e-savjetovanja, zajedno s odgovorima stručnog izrađivača elaborata Akcijskog plana na pristigle primjedbe te statusom primjedbi.

2. U postupku Javnog uvida

U postupku Javnog uvida sudjelovalo je ukupno 15 sudionika koji su ukupno dali 15 primjedbi, prijedloga i mišljenja. Prijedlozi, primjedbe i mišljenja odnosili su se na odabir prioriternih područja upravljanja bukom te mogućnosti korištenja različitih mjera upravljanja bukom. Cjeloviti prikaz pristiglih prijedloga/primjedbi u postupku Javnog uvida zajedno sa statusom prijedloga ili mišljenja (prihvaćanje/neprihvaćanje s obrazloženjem), nalazi se u prilogu ovog materijala.

Tablica 9: Struktura odgovora na primjedbe, prijedloge i mišljenja u postupku Javnog uvida

STATUS PRIMJEDBE	BROJ PRIMJEDBI/ PRIJEDLOGA /MIŠLJENJA
prihvaća se	1+ 13 djelomicno

ne prihvaća se	1
UKUPNO	15

U Prilogu 4 ovog materijala nalazi se *Izvešće o provedenom Javnom uvidu*. Izvešće sadrži odgovore stručnog izrađivača elaborata Akcijskog plana na pristigle primjedbe sa statusom primjedbi.

Prilog 5 sadrži *pristigle primjedbe građana/grupa građana u postupku Javnog uvida*, zajedno sa svim dostavljenim priložima.

POPIS PRILOGA

PRILOG 1 - Akcijski plan upravljanja bukom Grada Rijeke za 4. krug izvještavanja

PRILOG 2 – Zapisnik s javnog izlaganja za građanstvo

PRILOG 3 - Izvešće o provedenom e-savjetovanju sa javnošću

PRILOG 4 - Izvešće o provedenoj javnoj raspravi

PRILOG 5 – Primjedbe pristigle u postupku Javne rasprave

Slijedom navedenog predlaže se Gradonačelnici Grada Rijeke donošenje slijedećeg

ZAKLJUČKA

- 1. Prihvaca se Izvješće o provedenom savjetovanju sa zainteresiranom javnosti i izvješće o provedenom javnom uvidu u postupku izrade Akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke za 4. krug izvještavanja.**
- 2. Usvaja se Akcijski plan upravljanja bukom Grada Rijeke za 4. krug izvještavanja (u daljnjem tekstu Akcijski plan). Obrasci sa mjerama i scenarijima upravljanja bukom čine sastavni dio elaborata.**
- 3. Zadužuje se Upravni odjel za komunalni sustav, gradsko redarstvo, sigurnost, mobilnost i okoliš da sukladno odredbama članka 7. Zakona o zaštiti od buke Akcijski plan iz točke 2. ovog Zaključka s pripadajućim rezultatima i podacima potrebnim za izvještavanje Europske komisije dostavi Ministarstvu zdravstva Republike Hrvatske.**
- 4. Zadužuje se Upravni odjel za komunalni sustav, gradsko redarstvo, sigurnost, mobilnost i okoliš da po usvajanju Akcijskog plana, elaborat Akcijskog plana dostavi svim dionicima koji su uz Grad Rijeku uključeni u scenarije i mjere upravljanja bukom po područjima upravljanja bukom definiranim elaboratom Akcijskog plana.**
- 5. Akcijski plan objavit će se na mrežnoj stranici Grada Rijeke i na portalu prostornih podataka Grada Rijeke.**

GRAD RIJEKA

Korzo 16

51000 Rijeka

**PRIJEDLOG AKCIJSKOG PLANA UPRAVLJANJA
BUKOM GRADA RIJEKE ZA 4. KRUG
IZVJEŠTAVANJA**

Oznaka: 2024-AP-120/04

Srpanj 2026.g.

Izrađivač:

DARH 2 d.o.o. za arhitekturu i akustiku

Ljubičin prolaz 3

10 430 Samobor

Tel.: (0)1/6 52 29 76; (0)1/6 52 29 78

Fax.: (0)1/6 52 29 85

<http://www.darh2.hr>

E-mail: akustika@darh2.hr

Voditelj projekta:

dr.sc. Alan Štimac, dipl.ing.el.

Izradili:

Branko Doračić, ing.građ.

Martina Hovorka

Bojana Marčićev Rebić

dr.sc. Alan Štimac, dipl.ing.el.

Naručitelj:

GRAD RIJEKA

Korzo 16

51000 Rijeka

Ugovor oznake:

KLASA 351-01/24-01/21; URBROJ: 2170-1-05-00-24-5

DARH 2 oznaka i naziv dokumenta:

2024-AP-120/04 - Akcijski plan upravljanja
bukom Grada Rijeke za 4. krug izvještavanja

U Samoboru, srpanj 2026.

POVIJEST DOKUMENTA

Broj izdanja (naziv datoteke)	Status	Bitne napomene	Datum
1	Prijedlog	Prijedlog nakon savjetovanja s zainteresiranom javnošću	2026-07-15

SADRŽAJ

1.	OPĆI PODACI.....	8
1.1.	PODATCI O REGISTRACIJI TVRTKE IZRAĐIVAČA PROJEKTA.....	8
1.2.	PODATCI O OVLAŠTENJU TVRTKE IZRAĐIVAČA PROJEKTA ZA STRUČNE POSLOVE ZAŠTITE OD BUKE	12
2.	SAŽETAK AKCIJSKOG PLANA UPRAVLJANJA BUKOM	15
3.	O PROJEKTU AKCIJSKOG PLANA UPRAVLJANJA BUKOM.....	16
4.	PREPORUKE AKCIJSKOG PLANA EUROPSKE UNIJE „PREMA NULTOM ZAGAĐENJU ZRAKA, VODE I TLA“	18
5.	POSTUPAK IZRADE AKCIJSKOG PLANA.....	19
5.1.	NARUČITELJ I OVLAŠTENIK IZRADE AKCIJSKOG PLANA UPRAVLJANJA BUKOM	19
5.2.	PRIMIJEJENI ZAKONSKI PROPISI, DIREKTIVE I NORME	19
5.3.	RELEVANTNA GODINA	20
5.4.	RAČUNALNA METODA	20
5.5.	PROGRAMSKI PAKET	20
6.	OBUHVAT IZRADE AKCIJSKOG PLANA.....	23
7.	OPIS PROTEKLIH MJERA I PROGRAMA ZAŠTITE OD BUKE	24
8.	PREGLED REZULTATA STRATEŠKE KARTE BUKE	25
8.1.	CESTOVNI PROMET	25
8.1.1.	Sve prometnice.....	25
8.1.2.	Glavne prometnice	26
8.2.	ŽELJEZNIČKI PROMET	26
8.3.	INDUSTRIJSKI POGONI I POSTROJENJA.....	27
8.4.	ANALIZA IZLOŽENOSTI OBJEKATA OSJETLJIVE NAMJENE	27
8.5.	PROCJENA ŠTETNIH UTJECAJA NA ZDRAVLJE	28
9.	KONFLIKTNA KARTA BUKE.....	30
9.1.	DOPUŠTENE RAZINE BUKE	30
9.2.	KONFLIKTNA KARTA BUKE.....	31
10.	PODRUČJA UPRAVLJANJA BUKOM	36
11.	ANALIZA TIH PODRUČJA	38
12.	MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	39
12.1.	KOREKTIVNE I PREVENTIVNE MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	39
12.1.1.	Korektivne mjere	39

12.1.2. Preventivne mjere	39
12.1.3. Nadzor i procjena napretka plana aktivnosti	39
12.2. ODABIR MJERA ZA UPRAVLJANJE BUKOM, KRITERIJI ZA OCJENJIVANJE KVALITETE I PRIMJERENOSTI MJERA.....	40
12.3. MJERE ZA SNIŽAVANJE I UPRAVLJANJE BUKOM.....	43
12.3.1. Specifičnosti vezane za cestovni promet.....	44
12.3.2. Specifičnosti vezane za željeznički promet.....	44
12.3.3. Ostale bitne napomene i pretpostavke	46
13. PRIMJENA REZULTATA PROJEKTA PHENOMENA	48
13.1. CESTOVNI PROMET	50
13.2. ŽELJEZNIČKI PROMET	53
13.3. OSVRT NA ZIDOVE ZA ZAŠTITU OD BUKE.....	55
14. MJERE UPRAVLJANJA BUKOM.....	57
14.1. MJERE OČUVANJA „TIHIH“ PODRUČJA	60
14.2. O ANALIZI USPJEŠNOSTI SCENARIJA UPRAVLJANJA BUKOM.....	61
15. PROCJENA BROJA STANOVNIKA OBUHVAĆENIH AKCIJSKIM PLANOM.....	62
16. ROKOVI PROVEDBE AKTIVNOSTI UPRAVLJANJA BUKOM S PROCJENJENIM TROŠKOVIMA	62
16.1. OPIS ROKOVA PROVEDBE AKTIVNOSTI UPRAVLJANJA BUKOM	62
16.2. OPIS PROCJENE TROŠKOVA PROVEDBE AKTIVNOSTI UPRAVLJANJA BUKOM	63
16.3. ORGANIZACIJSKE AKTIVNOSTI AKCIJSKOG PLANA UPRAVLJANJA BUKOM	64
16.4. ROKOVI PROVEDBE AKTIVNOSTI U PODRUČJIMA UPRAVLJANJA BUKOM S KRATKIM OPISOM	65
16.5. PROVEDBENE AKTIVNOSTI I MJERILA PROVEDBE SCENARIJA UPRAVLJANJA BUKOM...	72
17. DUGOROČNA STRATEGIJA ZAŠTITE OD BUKE	74
18. SAVJETOVANJE SA ZAJNTERESIRANOM JAVNOŠĆU	75
19. GRAFIČKI DIO	76
19.1. ELEKTRONIČKI OBLIK ELABORATA.....	76
19.2. GRAFIČKI PRIKAZ OBUHVAĆENIH IZVORA BUKE.....	77
19.3. GRAFIČKI PRIKAZ PODRUČJA UPRAVLJANJA BUKOM SVIH IZVORA	79
19.4. GRAFIČKI PRIKAZ PODRUČJA UPRAVLJANJA BUKOM CESTOVNOG PROMETA	81
19.5. GRAFIČKI PRIKAZ PODRUČJA UPRAVLJANJA BUKOM ŽELJEZNIČKOG PROMETA	83
19.6. GRAFIČKI PRIKAZ PODRUČJA UPRAVLJANJA BUKOM INDUSTRIJSKIH POGONA I POSTROJENJA UKLJUČUJUĆI LUČKA PODRUČJA	85

19.7. GRAFIČKI PRIKAZ KANDIDATA ZA TIHA PODRUČJA	87
19.8. PRILOG II – ISPUNJENI OBRASCI ZA PODRUČJA UPRAVLJANJA BUKOM.....	89

Popis slika

Slika 1.	Područje izrade akcijskog plana	23
Slika 2.	Prikaz zone namjene prostora sa dopuštenim razinama buke	32
Slika 3.	Prikaz cjelovitih rezultata konfliktne karte buke za objekt (jedinstveni identifikator ID=18027).....	33
Slika 4.	Prikaz dijagrama toka višekriterijske analize.....	40
Slika 5.	Prikaz DPSEEA okvira	49
Slika 6.	Prikaz učinaka različitih vrsta rješenja za smanjenje buke na raspodjelu izloženosti END-u, koji se upotrebljavaju za izračun zdravstvenih utjecaja.	50
Slika 7.	Postotak smanjenja štetnog učinka na zdravlje do 2030. i omjer koristi i troškova (BCR) u razdoblju 2020-2035. za odabrane pojedinačne i kombinirane mjere upravljanja bukom cestovnog prometa	51
Slika 8.	Postotak smanjenja štetnog učinka na zdravlje do 2030. i omjer koristi i troškova (BCR) u razdoblju 2020-2035. za odabrane pojedinačne i kombinirane mjere upravljanja bukom željezničkog prometa	53

Popis tablica

Tablica 1.	Prostorna analiza područja izrade akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke	23
Tablica 2.	Tablični rezultati izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke tijekom razdoblja „noć“ (indikator L_{night}) – sve prometnice	25
Tablica 3.	Tablični rezultati cjelodnevne izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke – sve prometnice	25
Tablica 4.	Sažeti tablični rezultati cjelodnevne izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke (indikator L_{den}) – sve prometnice	25
Tablica 5.	Tablični rezultati izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje tijekom razdoblja „noć“ (indikator L_{night}) – glavne prometnice	26
Tablica 6.	Tablični rezultati cjelodnevne izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje (indikator L_{den}) – glavne prometnice.....	26
Tablica 7.	Tablični rezultati izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke tijekom razdoblja „noć“ (indikator L_{night}) – sve željezničke pruge	26
Tablica 8.	Tablični rezultati cjelodnevne izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke – sve željezničke pruge	26
Tablica 9.	Sažeti tablični rezultati cjelodnevne izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke (indikator L_{den}) – sve željezničke pruge	27
Tablica 10.	Tablični rezultati izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke tijekom razdoblja „noć“ (indikator L_{night}) - industrijski pogoni i postrojenja.....	27
Tablica 11.	Tablični rezultati cjelodnevne izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke – industrijski pogoni i postrojenja	27
Tablica 12.	Prikaz izloženosti objekata osjetljive namjene na području Grada Rijeke (indikator L_{den})	27

Tablica 13. Procjena štetnih učinaka buke na zdravlje	28
Tablica 14. Opis rezultata konfliktne karte buke za pojedini objekt	34
Tablica 15. Statistički pokazatelji predloženih područja upravljanja bukom	37
Tablica 16. Kriteriji grupe „Rezultati prethodnih akcijskih planova i/ili projekata“	41
Tablica 17. Kriteriji grupe „Zakonodavni okvir“	41
Tablica 18. Tehnički kriteriji	41
Tablica 19. Krajobrazni (okolišni) kriteriji	42
Tablica 20. Mišljenje javnosti.....	43
Tablica 21. Opseg primjene	43
Tablica 22. Postotak smanjenja štetnog učinka na zdravlje do 2030. i omjer koristi i troškova (BCR) u razdoblju 2020-2035. za odabrane scenarije (kombinirane mjere upravljanja bukom cestovnog prometa).....	51
Tablica 23. Postotak smanjenja štetnog učinka na zdravlje do 2030. i omjer koristi i troškova (BCR) u razdoblju 2020-2035. za odabrane scenarije (kombinirane mjere upravljanja bukom željezničkog prometa).....	54
Tablica 24. Analiza uspješnosti zidova za zaštitu od buke kao mjere upravljanja bukom u okviru projekta PHENOMENA.....	55
Tablica 28. Nadležnost nad provedbom scenarija upravljanja bukom.....	58
Tablica 29. Analiza primjene mjera upravljanja bukom	58
Tablica 30. Vremenski tijek aktivnosti uvođenja „tihih“ kolničkih konstrukcija.....	59
Tablica 31. Statistički pokazatelji obuhvata akcijskog plana upravljanja bukom	62
Tablica 32. Rokovi provedbe mjera očuvanja „tihih“ područja, prostorno planskih i pripremljenih aktivnosti.....	64
Tablica 33. Pregledna tablica područja upravljanja bukom, odabranih scenarija upravljanja bukom, rokovima i dionicima.....	65
Tablica 34. Provedbene aktivnosti i mjerila provedbe scenarija upravljanja bukom.....	72
Tablica 35. Aktivnosti u procesu objedinjenog postupka Javnog uvida i savjetovanja s javnošću o Akcijskom planu upravljanja bukom na području Grada Rijeke	75

I. OPĆI PODACI

I.1. Podatci o registraciji tvrtke izrađivača projekta



REPUBLIKA HRVATSKA
TRGOVAČKI SUD U ZAGREBU

Elektronički zapis
Datum: 05.08.2025

POVIJESNI IZVADAK IZ SUDSKOG REGISTRA

SUBJEKT UPISA

MBS:

080337435

OIB:

27165475250

EUID:

HRSR.080337435

TVRTKA:

- 1# DARH 2 graditeljstvo, trgovina i usluge, d.o.o.
- 2# DARH 2 d.o.o. za graditeljstvo i akustiku
- 3 DARH 2 d.o.o. za arhitekturu i akustiku

- 1 DARH 2 d.o.o.

SJEDIŠTE/ADRESA:

- 1# Samobor (Grad Samobor)
Ulica Mirka Kleščića 7
- 2 Samobor (Grad Samobor)
Ljubičin prolaz 3

ADRESA ELEKTRONIČKE POŠTE:

- 7 alan@darh2.hr

PRAVNI OBLIK:

- 1 društvo s ograničenom odgovornošću

PREDMET POSLOVANJA:

- 1# 51 - Trgovina na veliko i posredovanje u trgovini, osim trgovine motornim vozilima i motociklima
- 2# 51 - Trgovina na veliko i posredovanje u trgovini, osim trgovine motornim vozilima i motociklima
- 1 72.30 - Obrada podataka
- 1 * - Projektiranje, građenje i nadzor nad građenjem
- 1 * - Ostalo projektiranje
- 1 * - Proizvodnja elektronskih sklopova
- 1 * - Zastupanje stranih tvrtki
- 2 * - kupnja i prodaja robe
- 2 * - obavljanje trgovačkog posredovanja na domaćem i inozemnom tržištu
- 2 * - stručni poslovi zaštite od buke
- 2 * - stručni poslovi zaštite na radu
- 2 * - stručni poslovi zaštite okoliša
- 2 * - računalne i srodne djelatnosti
- 2 * - savjetovanje u vezi s poslovanjem i upravljanjem
- 3 * - tehničko ispitivanje i analiza
- 3 * - promidžba (reklama i propaganda)
- 4 * - poslovanje nekretninama
- 4 * - posredovanje u prometu nekretnina
- 4 * - stručni poslovi prostornog uređenja
- 4 * - prijevoz za vlastite potrebe
- 5 * - energetska certificiranje, energetski pregled zgrade i redoviti pregled sustava grijanja i sustava hlađenja ili klimatizacije u zgradi

Izrađeno: 2025-08-05 21:11:00
Podaci od: 2025-08-05

D005
Stranica: 1 od 4



POVIJESNI IZVADAK IZ SUDSKOG REGISTRA

SUBJEKT UPISA

PREDMET POSLOVANJA:

OSNIVAČI/ČLANOVI DRUŠTVA:

- 1# Branko Doračić, OIB: 41846639677
Samobor, Kladje 14
- 3 BRANKO DORAČIĆ, OIB: 41846639677
Samobor, Ljubičin prolaz 3
- 1# - jedini osnivač d.o.o.
- 4# - jedini osnivač d.o.o.
- 4# - prestao biti jedini osnivač d.o.o.
- 4 - član društva
- 4# Alan Štimac, OIB: 55004845222
Zagreb, Vijenac Frane Gotovca 3
- 6 ALAN ŠTIMAC, OIB: 55004845222
Zagreb, Ulica Aleksandra Brdarića 18
- 4 - član društva

OSOBE OVLAŠTENE ZA ZASTUPANJE:

- 1# Branko Doračić, OIB: 41846639677
Samobor, Kladje 14
- 3 BRANKO DORAČIĆ, OIB: 41846639677
Samobor, Ljubičin prolaz 3
- 1 - direktor
- 1 - zastupa samostalno i pojedinačno
- 2# Alan Štimac, OIB: 55004845222
Zagreb, Sortina 41
- 3# Alan Štimac, OIB: 55004845222
Zagreb, Vijenac Frane Gotovca 3
- 6 ALAN ŠTIMAC, OIB: 55004845222
Zagreb, ULICA ALEKSANDRA BRDARIĆA 18
- 2 - direktor
- 2 - zastupa samostalno i pojedinačno

TEMELJNI KAPITAL:

- 1# 18.900,00 kuna
- 2# 18.900,00 kuna
- 2 20.000,00 kuna

PRAVNI ODNOSI:

Osnivački akt:

- 1 Akt o osnivanju d.o.o. od 06.09.1994. god. usklađen sa ZTD-om 22.11.1995. god. i sastavljen u novom obliku kao Izjava.
- 2 Odlukom Skupštine od 29.09.2005. godine mijenja se Izjava društva od 22.11.1995. godine na način da se u cijelosti stavlja van snage i usvaja nova Izjava od 29.09.2005. godine.
- 3 Odlukom člana društva od 02.02.2012. godine izmijenjena je Izjava o osnivanju - odredbe o tvrtci i predmetu poslovanja, te je usvojena Izjava - potpuni tekst koji se dostavlja sudu.
- 4 Odlukom članova društva od 17. siječnja 2014. godine izmijenjene su odredbe Izjave (potpuni tekst) od 2. veljače 2012. godine o temeljnom kapitalu i poslovnim udjelima, predmetu poslovanja, te je usvojen Društveni ugovor od 17. siječnja 2014. koji se u



POVIJESNI IZVADAK IZ SUDSKOG REGISTRA

SUBJEKT UPISA

PRAVNI ODNOSI:

Osnivački akt:

- potpunom tekstu dostavlja sudu.
- 5 Odlukom članova društva od 05.06.2014. godine izmijenjena je odredba Društvenog ugovora od 17.01.2014. godine o predmetu poslovanja, te je u cijelosti izmijenjen Društveni ugovor i u potpunom tekstu dostavljen sudu.

Promjene temeljnog kapitala:

- 1 Odlukom osnivača od 22.11.1995. god. povećan je temeljni kapital za iznos od 14.555,00 kuna na iznos od 18.900,00 kuna uplatom u stvarima.
- 2 Odlukom Skupštine od 29.09.2005. godine povećava se temeljni kapital sa iznosa od 18.900,00 kn za iznos od 1.100,00 kn uplatom u novcu na iznos od 20.000,00 kn.

OSTALI PODACI:

- 1 Subjekt je bio upisan kod Trgovačkog suda u Zagrebu pod reg. ul. broj 1-57961.

FINANCIJSKA IZVJEŠĆA:

	Predano	God.	Za razdoblje	Vrsta izvještaja
eu	30.03.09	2008	01.01.08 - 31.12.08	GFI-POD izvještaj
eu	25.03.10	2009	01.01.09 - 31.12.09	GFI-POD izvještaj
eu	18.03.11	2010	01.01.10 - 31.12.10	GFI-POD izvještaj
eu	21.03.12	2011	01.01.11 - 31.12.11	GFI-POD izvještaj
eu	20.03.13	2012	01.01.12 - 31.12.12	GFI-POD izvještaj
eu	31.03.14	2013	01.01.13 - 31.12.13	GFI-POD izvještaj
eu	31.03.15	2014	01.01.14 - 31.12.14	GFI-POD izvještaj
eu	24.02.16	2015	01.01.15 - 31.12.15	GFI-POD izvještaj
eu	25.04.17	2016	01.01.16 - 31.12.16	GFI-POD izvještaj
eu	25.04.18	2017	01.01.17 - 31.12.17	GFI-POD izvještaj
eu	30.04.19	2018	01.01.18 - 31.12.18	GFI-POD izvještaj
eu	30.03.20	2019	01.01.19 - 31.12.19	GFI-POD izvještaj
eu	23.04.21	2020	01.01.20 - 31.12.20	GFI-POD izvještaj
eu	01.04.22	2021	01.01.21 - 31.12.21	GFI-POD izvještaj
eu	27.04.23	2022	01.01.22 - 31.12.22	GFI-POD izvještaj
eu	25.04.24	2023	01.01.23 - 31.12.23	GFI-POD izvještaj
eu	04.04.25	2024	01.01.24 - 31.12.24	GFI-POD izvještaj

Upise u glavnu knjigu proveli su:

RBU Tt	Datum	Naziv suda
0001 Tt-95/15422-3	07.11.2000	Trgovački sud u Zagrebu
0002 Tt-05/9182-6	14.11.2005	Trgovački sud u Zagrebu
0003 Tt-12/1856-2	08.02.2012	Trgovački sud u Zagrebu
0004 Tt-14/1431-3	31.01.2014	Trgovački sud u Zagrebu
0005 Tt-14/14311-2	18.06.2014	Trgovački sud u Zagrebu
0006 Tt-17/31438-1	10.08.2017	Trgovački sud u Zagrebu
0007 Tt-21/2203-2	02.02.2021	Trgovački sud u Zagrebu
eu /	30.03.2009	elektronički upis



POVIJESNI IZVADAK IZ SUDSKOG REGISTRA

SUBJEKT UPISA

Upise u glavnu knjigu proveli su:

RBU Tt	Datum	Naziv suda
eu /	25.03.2010	elektronički upis
eu /	18.03.2011	elektronički upis
eu /	21.03.2012	elektronički upis
eu /	20.03.2013	elektronički upis
eu /	31.03.2014	elektronički upis
eu /	31.03.2015	elektronički upis
eu /	24.02.2016	elektronički upis
eu /	25.04.2017	elektronički upis
eu /	25.04.2018	elektronički upis
eu /	30.04.2019	elektronički upis
eu /	30.03.2020	elektronički upis
eu /	23.04.2021	elektronički upis
eu /	01.04.2022	elektronički upis
eu /	27.04.2023	elektronički upis
eu /	25.04.2024	elektronički upis
eu /	04.04.2025	elektronički upis

Napomena: Podaci označeni s "#" prestali su važiti!

Sukladno Uredbi o tarifi sudskih pristojbi (NN br. 37/2023)
Tar. br. 28. ne plaća se pristojba za izdavanje aktivnog i/ili
povijesnog izvotka iz sudskog registra.



Ova isprava je u digitalnom obliku elektronički
potpisana certifikatom:
CN=sudreg2,L=ZAGREB,2.5.4.97=HR72910430276,C=HR,O=MINI
STARSTVO PRAVOSUDA UPRAVE I DIGITALNE TRANSFORMACIJE

Broj zapisa: 00bqq-9vfin-Hfk53-OCgRo-FSU8J
Kontrolni broj: Sec3O-ovII5-inFVL-RHBUv

Skeniranjem ovog QR koda možete provjeriti točnost podataka.
Isto možete učiniti i na web stranici
http://sudreg.pravosudje.hr/registar/kontrola_izvornika/ unosom gore navedenog broja zapisa
i kontrolnog broja dokumenta.
U oba slučaja sustav će prikazati izvornik ovog dokumenta. Ukoliko je ovaj dokument
identičan prikazanom izvorniku u digitalnom obliku, Ministarstvo pravosuda i uprave
potvrđuje točnost isprave i stanje podataka u trenutku izrade izvotka.
Provjera točnosti podataka može se izvršiti u roku tri mjeseca od izdavanja isprave.

I.2. Podatci o ovlaštenju tvrtke izrađivača projekta za stručne poslove zaštite od buke



REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZDRAVSTVA

KLASA: UP/I-540-01/21-03/10
URBROJ: 534-03-3-2/2-21-05
Zagreb, 26. listopada 2021.

Ministar zdravstva Republike Hrvatske na temelju članka 11. Zakona o zaštiti od buke ("Narodne novine", br. 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18 i 14/21) i članka 3. Pravilnika o uvjetima glede prostora, opreme i zaposlenika pravnih osoba koje obavljaju stručne poslove zaštite od buke ("Narodne novine", br. 91/07) povodom zahtjeva trgovačkog društva DARH 2 d.o.o., Ljubičin prolaz 3, Samobor, zastupanog po direktoru dr. sc. Alanu Štimcu, dipl. ing. el., u predmetu utvrđivanja uvjeta za obavljanje stručnih poslova zaštite od buke, donosi

RJEŠENJE

1. Ovlašćuje se DARH 2 d.o.o., Ljubičin prolaz 3, Samobor, za obavljanje stručnih poslova zaštite od buke za akustička mjerenja (mjerenje razine buke i mjerenje zvučne izolacije); projektiranje, odnosno predviđanje razine buke; izrada karata buke i akcijskih planova; izrada stručnih podloga glede zaštite od buke za dokumente prostornoga uređenja svih razina i akata za njihovo provođenje i izrada procjene utjecaja buke na okoliš, na rok od 5 (pet) godina od dana izdavanja ovoga rješenja.
2. Odgovorna osoba za obavljanje stručnih poslova zaštite od buke je dr. sc. Alan Štimac, dipl. ing. el.
3. Ovo rješenje je važeće dok su ispunjeni uvjeti na temelju kojih je rješenje izdano.
4. U slučaju promjene utvrđenih uvjeta temeljem kojih je ovo rješenje izdano, pravna osoba obvezna je o tome pisanim putem obavijestiti Ministarstvo zdravstva.
5. Rješenje Ministarstva zdravstva, KLASA: UP/I-540-01/21-03/10, URBROJ: 534-03-3-2/2-21-03, od 09. lipnja 2021., stavlja se van snage.

Obrazloženje

DARH 2 d.o.o., Ljubičin prolaz 3, Samobor, zastupan po direktoru dr. sc. Alanu Štimcu, dipl. ing. el., podnio je zahtjev za utvrđivanje uvjeta u pogledu prostora, opreme i stručne osobe za ovlaštenje obavljanja stručnih poslova zaštite od buke za akustička mjerenja (mjerenje razine buke i mjerenje zvučne izolacije); projektiranje, odnosno predviđanje razine buke; izradu karata buke i akcijskih planova; izradu stručnih podloga glede zaštite od buke za dokumente prostornoga uređenja svih razina i akata za njihovo provođenje te izradu procjene utjecaja buke na okoliš.

Podnositelj zahtjeva je uz zahtjev priložio Potvrdu o akreditaciji broj 1673 od Hrvatske akreditacijske agencije (HAA) kojom dokazuje ispunjavanje uvjeta norme HRN EN ISO/IEC 17025:2017, KLASA: 383-02/21-30/020, URBROJ: 569-02/2-21-35, od 21. listopada 2021.



Ksaver 200a, 10 000 Zagreb, Republika Hrvatska, T +385 1 46 07 555, F +385 1 46 77 076



Područje za koje je pravna osoba akreditirana je područje mjerenja i ocjenjivanja buke okoliša (HRN ISO 1996-2:2017 uz primjenu norme HRN ISO 1996-1:2016, terensko mjerenje zračne zvučne izolacije (HRN EN ISO 16283-1:2014 i HRN EN ISO 16283-1:2014/A1:2018, uz primjenu norme HRN EN ISO 717-1:2021), terensko mjerenje udarne zvučne izolacije (HRN EN ISO 16283-2:2020 uz primjenu norme HRN EN ISO 717-2:2021), terensko mjerenje zvučne izolacije fasada (HRN EN ISO 16283-3:2016 uz primjenu norme HRN EN ISO 717-1:2021).

Podnositelj zahtjeva za obavljanje mjerenja razina buke kao osnovno sredstvo rada koristi zvukomjer Brüel & Kjær 2250 tip 1, tv. br.: 2590442 s mikrofonom Brüel & Kjær 4189, tv. br.: 2676575; zvukomjer Brüel & Kjær 2270 tip 1, tv. br.: 2706836 s mikrofonom Brüel & Kjær 4189, tv. br.: 2725926; zvukomjer Brüel & Kjær 2270 tip 1, tv. br.: 2706798 s mikrofonom Brüel & Kjær 4189, tv. br.: 2710724; zvukomjer Brüel & Kjær 2270 G4 tip 1, tv. br.: 3002987 s mikrofonom Brüel & Kjær 4189, tv. br.: 2866627; zvukomjer Brüel & Kjær 2270 G4 tip 1 tv. br.: 3011797 s mikrofonom Brüel & Kjær 4189, tv. br.: 3099956; mjerni mikrofoni Brüel & Kjær 4189, tv. br.: 2676577; mikrofoni za vanjsku uporabu Brüel & Kjær, tip 4952, s zaštitnim kućištem UA 1679, tv. br.: 2788812; umjerivač zvuka Brüel & Kjær 4231, tv. br.: 2513045; umjerivač zvuka Brüel & Kjær 4231, tv. br.: 2022726; pistonfon Brüel & Kjær 4220, tv. br.: 536457; osjetnik VAISALA za mjerenje meteoroloških uvjeta, tip WXT 520, tv. br.: E4040004, dok za mjerenje zvučne izolacije kao osnovno sredstvo rada koristi normirani izvor udarnog zvuka marke Brüel & Kjær, tip 3207; tvornički broj: 2495646; normirani izvor udarnog zvuka marke NOR279; pojačalo snage marke Brüel & Kjær, tip 2716, tvornički broj: 2508596; neusmjereni izvor zvuka marke Brüel & Kjær, tip 4296; tvornički broj: 2498652.

Podnositelj zahtjeva je uz zahtjev priložio i Uvjerjenje o položenom stručnom ispitu iz područja zaštite od buke za stručne poslove - akustička mjerenja za dr. sc. Alana Štimca, dipl. ing. el., KLASA: UP/I-133-04/08-09/02, URBROJ: 534-09-1-1-1/4-14-20, od 20. kolovoza 2014.; Uvjerjenje o položenom stručnom ispitu iz područja zaštite od buke za stručne poslove - projektiranje, odnosno predviđanje buke za dr. sc. Alana Štimca, dipl. ing. el., KLASA: UP/I-133-04/08-09/02, URBROJ: 534-09-1-1-1/4-14-22 od 20. kolovoza 2014.; Uvjerjenje o položenom stručnom ispitu iz područja zaštite od buke za stručne poslove - izrada karata buke i akcijskih planova za dr. sc. Alana Štimca, dipl. ing. el., KLASA: UP/I-133-04/08-09/02, URBROJ: 534-09-1-1-1/4-14-21 od 20. kolovoza 2014.; Uvjerjenje o položenom stručnom ispitu iz područja zaštite od buke za stručne poslove - izrada stručnih podloga glede zaštite od buke za dokumente prostornog uređenja svih razina i akata za njihovo provođenje za dr. sc. Alana Štimca, dipl. ing. el., KLASA: UP/I-133-04/08-09/02, URBROJ: 534-09-1-1-1/4-14-23 od 20. kolovoza 2014.; Uvjerjenje o položenom stručnom ispitu iz područja zaštite od buke za stručne poslove - izrada procjene utjecaja buke na okoliš za dr. sc. Alana Štimca, dipl. ing. el., KLASA: UP/I-133-04/08-09/02, URBROJ: 534-09-1-1-1/4-14-24 od 20. kolovoza 2014.

Podnositelj zahtjeva za obavljanje gore navedenih stručnih poslova zaštite od buke kao osnovno sredstvo rada koristi licencirani računalni program (software) proizvođača Brüel & Kjær, LIMA PLUS 7812.

Temeljem dostavljene dokumentacije utvrđeno je da DARH 2 d.o.o., Ljubičin prolaz 3, Samobor, ispunjava uvjete u pogledu prostora, opreme i stručne osobe koje moraju ispunjavati pravne osobe temeljem odredbi Pravilnika o uvjetima glede prostora, opreme i zaposlenika pravnih osoba koje obavljaju stručne poslove zaštite od buke ("Narodne novine", br. 91/07), za područje obavljanja akustičkih mjerenja (mjerenje razine buke i mjerenje

zvučne izolacije); projektiranje, odnosno predviđanje razine buke; izradu karata buke i akcijskih planova; izradu stručnih podloga glede zaštite od buke za dokumente prostornoga uređenja svih razina i akata za njihovo provođenje i izradu procjene utjecaja buke na okoliš.

Sukladno svemu gore navedenom, a u skladu s člankom 11. Zakona o zaštiti od buke ("Narodne novine", br. 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18 i 14/21) i člankom 3. Pravilnika o uvjetima glede prostora, opreme i zaposlenika pravnih osoba koje obavljaju stručne poslove zaštite od buke ("Narodne novine", br. 91/07), riješeno je kao u izreci ovoga rješenja.

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Protiv ovog rješenja stranka može pokrenuti upravni spor pred mjesno nadležnim upravnim sudom, u roku od 30 dana po primitku ovog rješenja. Tužba se predaje mjesno nadležnom sudu neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom, odnosno dostavlja elektronički.

MINISTAR
izv. prof. dr. sc. Vili Beroš, dr. med.



Dostaviti:

1. DARH 2 d.o.o.
Ljubičin prolaz 3, Samobor
2. Pismohrana, ovdje

2. SAŽETAK AKCIJSKOG PLANA UPRAVLJANJA BUKOM

Akcijski plan upravljanja bukom okoliša na naseljenom području Grada Rijeke sadrži sve propisane elemente propisane Zakonom o zaštiti od buke među kojima su opis naseljenoga područja, cesta, pruga, industrijskih izvora koji su uzeti u obzir prilikom razmatranja, važeće dopuštene razine buke, pregled rezultata izrađene strateške karte buke, ocjene stanja buke na temelju procijenjenoga broja ljudi izloženih određenim razinama buke, prepoznavanje problema i situacija koje treba poboljšati, prikaz proteklih mjera i programa zaštite od buke, prijedlog aktivnosti koje bi naručitelj izrade akcijskoga plana trebao poduzeti u sljedećih 5 godina, uključujući prijedlog područja kandidata za kvalificiranje kao „tiho područje“, prijedlog dugoročne strategije, elemente vrednovanja akcijskog.

U okviru analize izloženosti stanovništva za područje grada Rijeke, provedena je analiza za sve zone namjene prostora iz prostorno planske dokumentacije. Prilikom razrade postupka za prepoznavanje kandidata područja za upravljanje bukom koristio se niz varijabli: ukupan broj stanovnika unutar objekta, maksimalna razina buke tijekom razdoblja dana, večeri, noći i cjelodnevno na fasadi objekta, iznos prekoračenja dopuštenih razina buke tijekom razdoblja dana, večeri, noći, korištenje i namjena prostora, gustoća objekata osjetljive namjene. Opisanom analizom na području Grada Rijeke predloženo je u odabir kandidata područja za upravljanje bukom uključenje promjenjivog postotka proračunskih točaka zavisno od izvora buke. Za cestovni promet korišteno je 3 % najizloženijih točaka po tzv. „prioritetnoj razini prekoračenja“ (PRP) , za pružni promet 4 % najizloženijih točaka, dok se za industrijske pogone i postrojenja uključujući lučko područje koristilo 15 % najizloženijih točaka po tzv. „prioritetnoj razini prekoračenja“ uz dodatna dva područja u okolini kontejnerskih terminala „Brajdica“ odnosno „Zagrebačka obala“.

Po provedenom potvrđivanju područja upravljanja bukom, s ciljem što bolje definicije i određivanja provedivih scenarija upravljanja bukom, održani su sastanci projektnog tima te je za svako projektno područje pripremljen scenarij snižavanja i/ili upravljanja bukom. Od ukupnog broja područja upravljanja bukom cestovnog prometa, na cca 50 % područja pretpostavljena je primjena tri mjere upravljanja bukom, na cca 47 % područja pretpostavljena je primjena dvije mjere upravljanja bukom cestovnog prometa, dok je svega na jednom području pretpostavljena jedna mjera upravljanja bukom.

U ukupnom broju predloženih mjera upravljanja bukom cestovnog prometa, najzastupljenija je mjera „zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom,“ te mjera „usporavanja prometa tijekom razdoblja noći“ koji prema stručnim preporukama osiguravaju najbolji omjer „uloženo/dobiveno“. S dodatnom mjerom korištenja inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom kretanja prometa pretpostavljeno je sniženje razina buke posebno tijekom razdoblja „noć“.

Sastavni dio akcijskog plana su grafički prikazi izvora buke uključenih u ovaj akcijski plan, prikaz područja upravljanja bukom, prikaz kandidata za „tiha područja“ kao i obrasci koji opisuju prijedlog scenarija i mjera upravljanja bukom unutar područja upravljanja bukom.

3. O PROJEKTU AKCIJSKOG PLANA UPRAVLJANJA BUKOM

Propisi iz područja buke okoliša Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu propisi) postavljaju odgovornosti u području izrade strateških karata buke i akcijskih planova. Određene su pravne osobe odgovorne za izradu strateških karata buke i akcijskih planova (obveznici izrade), dok je Ministarstvo zdravstva (MiZ) zaduženo za nadgledanje provedbe zakonskih propisa te za prijavu podataka Europskoj agenciji za okoliš.

Zakonski okvir za izradu akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke za 4.krug izvještavanja (u daljnjem tekstu akcijski plan) je članak 7.Zakona o zaštiti od buke (NN 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18, 14/21). Okvir izrade akcijskog plana definiran je odredbama Zakona, Pravilnika o izmjenama i dopunama Pravilnika o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova te o načinu izračuna dopuštenih indikatora buke (Narodne novine 146/21)¹, Direktive 2002/49/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. godine o procjeni i upravljanju bukom okoliša (u daljnjem tekstu END), kao i Preporukama Europske agencije za okoliš i Radne skupine Opće uprave za okoliš Europske komisije o ocjeni izloženosti buke „Predstavljanje informacija o kartama buke javnosti“, ožujak 2008.

U skladu sa svojim glavnim ciljevima, END se odnosi na buku kojoj su izloženi ljudi, osobito u blizini glavnih prometnica ili glavnih pruga, u naseljenim područjima, u javnim parkovima ili drugim tihim područjima u naseljenim područjima, u tihim područjima u prirodi, u blizini škola, bolnice i ostalim na buku osjetljivim građevinama i javnim površinama. Temeljna načela END su slična onima koji podupiru druge okolišne politike (kao što su zrak ili otpad), osobito one koji slijede iz primjene dviju glavnih aktivnosti:

- izrada „strateških karata buke“ glavnih cesta, željezničkih pruga, zračnih luka i naseljenih područja,
- prepoznavanje mogućih i ostvarivih akcijskih planova upravljanja bukom, koji će biti odabrani od strane nadležnog tijela.

Polazeći od rezultata strateške karte buke, najvažnije faze akcijskog plana su:

- rješavanje problema prekomjernih razina buke na lokalnoj/mikro razini, zahtijevajući od nadležnih tijela izradu akcijskih planova za snižavanje buke, gdje je to potrebno i s ciljem održanja postojeće kvalitete života na određenoj lokaciji,
- razviti dugoročnu strategiju koja uključuje postavljanje određenih ciljeva za snižavanje broja stanovnika izloženih prekomjernim razinama buke.

Potrebno je naglasiti da END **ne postavlja obvezujuće granične vrijednosti imisije buke i ne propisuje mjere** koje će se primjenjivati u akcijskim planovima, nego navedene činjenica prepušta u nadležnost zemlji članici EZ, kao i odlukama nadležnih tijela.

Sukladno prije navedenim propisima, akcijski planovi se izrađuju na temelju rezultata strateških karata buke koje se izrađuju za točno određenu kalendarsku godinu u točno određenim vremenskim ciklusima od najviše 5 godina.

¹https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2021_12_146_2532.html

Počevši od drugog kruga izrade strateških karata buke i akcijskih planova, karte buke i akcijski planovi se izrađuju za naseljena područja s više od 100 000 stanovnika, za glavne ceste s preko 3 milijuna vozila godišnje, za glavne željezničke pruge s više od 30 000 prolazaka vlakova godišnje kao i za glavne zračne luke s više od 50 000 operacija na godinu.

Akcijski planovi upravljanja bukom moraju biti razvijani u kontekstu postojećeg nacionalnog zakonodavnog okvira te u pravilu moraju sadržavati opis i procjenu postojećeg zakonskog okvira za upravljanje bukom uz nužno osiguranje da javnost bude na vrijeme upoznata s prijedlozima scenarija za akcijske planove kako bi se bilo kakve primjedbe, prijedlozi i sl. mogle uključiti u razradu akcijskog plana.

U odnosu na protekli krug izrade akcijskih planova upravljanja bukom, u prosincu 2021.g. na snagu su stupili novi zakonski propisi kojima se određuju dopuštene razine buke, odnosno način izrade i sadržaj karata buke i akcijskih planova:

- Pravilnik o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka (Narodne novine 143/21)²
- Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova te o načinu izračuna dopuštenih indikatora buke (Narodne novine 146/21)³,

Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova te o načinu izračuna dopuštenih indikatora buke (NN 146/21) u potpunosti je promijenio metodologiju proračuna emisijskih razina buke glavnih izvora, matematički model širenja zvuka u atmosferi kao i način analize izloženosti stanovništva i/ili stambenih jedinica za stalno stanovanje odnosno analize izloženosti pokrivenosti površina određenim razinama buke.

Normirana računalna metoda koja je obavezna za izradu strateške karte buke i akcijskog plana za 4.krug izvještavanja je tzv. „Zajednička metoda ocjene buke u EU-u”⁴ (u daljnjem tekstu „CNOSSOS-EU”). Navedena metoda implementirana je kroz Direktivu Europske komisije (EU) 2015/996 od 19.svibnja 2015. o uspostavi zajedničkih metoda ocjene buke u skladu s Direktivom 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća uz Ispravak Direktive Europske Komisije (EU) 2015/996 od 19. svibnja 2015. o uspostavi zajedničkih metoda ocjene buke u skladu s Direktivom 2002/49/EU Europskog parlamenta i Vijeća, Službeni list Europske unije L5/35-46, 10. siječanj 2018.U konačnici opisana metoda je doživjela dodatne ispravke i nadopune kroz Delegiranu Direktivu Europske Komisije (EU) 2021/1226 od 21. prosinca 2020. o izmjeni, u svrhu prilagodbe znanstvenom i tehničkom napretku, Priloga II. Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu zajedničkih metoda ocjene buke (SL L 269, 28. 7. 2021.).

² https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2021_12_143_2454.html

³ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2021_12_146_2532.html

⁴ Common Noise Assessment Methods in Europe (CNOSSOS-EU) – JRC Reference Report, EUR 25379 EN. Luksemburg: Ured za publikacije Europske unije, 2012., ISBN 978-92-79-25281-5

4. PREPORUKE AKCIJSKOG PLANA EUROPSKE UNIJE „PREMA NULTOM ZAGAĐENJU ZRAKA, VODE I TLA“

Tijekom svibnja 2021. Europska komisija usvojila je Akcijski plan EU-a: „Prema nultom zagađenju zraka, vode i tla“ (uz priloge) kao ključni rezultat Europskog zelenog dogovora („European Green Deal“). Vizija nultog onečišćenja na području Europske unije za 2050. je da se onečišćenje zraka, vode i tla smanji na razine koje se više ne smatraju štetnima za zdravlje i prirodne ekosustave. Ova vizija pretočena u ključne ciljeve za 2030. uključuje:

- poboljšanje kvalitete zraka kako bi se smanjio broj preuranjenih smrti uzrokovanih onečišćenjem zraka za 55%;
- poboljšanje kvalitete vode smanjenjem otpada, plastičnog otpada u moru (za 50%) i mikroplastike ispuštene u okoliš (za 30%);
- poboljšanje kvalitete tla smanjenjem gubitaka hranjivih tvari i upotrebe kemijskih pesticida za 50%;
- smanjenje za 25 % ekosustava EU-a u kojima onečišćenje zraka prijeti bioraznolikosti;
- **smanjenje udjela ljudi koji su kronično pogođeni bukom prometa za 30%, te**
- značajno smanjenje proizvodnje otpada i za 50% preostalog komunalnog otpada.

Cilj Europske Unije za smanjenje udjela ljudi koji su kronično pogođeni bukom prometa za 30% temelji se na studiji EK iz 2021. koja analizira službene podatke država članica o izloženosti buci, sve nacionalne akcijske planove za buku koji pokrivaju razdoblje 2018. – 2024. i EEA publikacije 2020 „Izgledi o buci okoliša u Europi⁵. Studija je kvantificirala smanjenje zdravstvenih problema povezanih s bukom koji mogu proizaći iz provedbe troškovno učinkovitih mjera, uključujući rješenja koja su već dostupna na tržištu. Neka od njih proizlaze iz posebnih ograničenja buke koja su obvezna prema zakonu EU (npr.: na gumama, na cestovnim vozilima, na „tihim“ vagonima), dok druga ograničenja (npr.: tihe kolničke konstrukcije, glatke i tiše tračnice, vremenski okviri, infrastrukturne mjere) zahtijevaju mjere koje treba poduzeti na nacionalnoj/lokalnoj razini. Sveukupno, procjena različitih scenarija koji integriraju mjere na prometnicama, željeznicama i zračnim lukama pokazala je da je, u usporedbi s 2017., očekivano smanjenje zdravstvenih problema povezanih s bukom do 2030. u rasponu od 15% do 45%, a najskromnije smanjenje proizlazi iz provedbe nekoliko mjera povezanih s posebnim ograničenjima buke koja su obvezna prema pravu EU-a i najveće smanjenje iz kombinacije prvog scenarija zajedno sa snažnijim mjerama na lokalnoj razini.

Stoga se smanjenje od 30% do 2030. predložilo kao realistična ambicija, uglavnom ostvariva kroz bolju provedbu relevantnih zakona EU-a i čvrstu potporu urbanim i regionalnim aktivnostima nultog zagađenja bukom.

⁵ <https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe>

5. POSTUPAK IZRADE AKCIJSKOG PLANA

5.1. Naručitelj i ovlaštenik izrade akcijskog plana upravljanja bukom

Naručitelj izrade: Grad Rijeka, Korzo 16, Rijeka

Ovlaštenik izrade: DARH 2 d.o.o. za arhitekturu i akustiku, Ljubičin prolaz 3, Samobor.

5.2. Primijenjeni zakonski propisi, Direktive i norme

Prilikom izrade akcijskog plana korištene su odredbe niže navedenih zakona, pravilnika i direktiva, odnosno primjenjivati će se metodologija koje je propisana navedenim propisima (u daljnjem tekstu propisi):

- Zakon o zaštiti od buke (Narodne novine 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18, 14/21), (u daljnjem tekstu: Zakon)
- Pravilnik o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova te o načinu izračuna dopuštenih indikatora buke (Narodne novine 75/09, 60/19, 117/18 i 146/21), (u daljnjem tekstu: Pravilnik 1)
- Pravilnik o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka (Narodne novine 143/21), (u daljnjem tekstu: Pravilnik 2)
- Direktiva 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. koje se odnose na utvrđivanje i upravljanje bukom okoliša - izjava Komisije u Odboru za mirenje o Smjernici o procjeni i upravljanju bukom okoliša (SL 189, 18.07.2002.)
- Direktiva Europske komisije (EU) 2015/996 od 19. svibnja 2015. o uspostavi zajedničkih metoda ocjene buke u skladu s Direktivom 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća;
- Ispravak Direktive Europske Komisije (EU) 2015/996 od 19. svibnja 2015. o uspostavi zajedničkih metoda ocjene buke u skladu s Direktivom 2002/49/EU Europskog parlamenta i Vijeća, Službeni list Europske unije L5/35-46, 10. siječanj 2018.;
- Direktiva Europske Komisije (EU) 2020/367 od 4. ožujka 2020. o izmjeni Priloga III. Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu utvrđivanja metoda procjene štetnih učinaka buke iz okoliša, Službeni list Europske unije L 67, 5. ožujak 2020.;
- Delegirana Direktiva Europske Komisije (EU) 2021/1226 od 21. prosinca 2020. o izmjeni, u svrhu prilagodbe znanstvenom i tehničkom napretku, Priloga II. Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu zajedničkih metoda ocjene buke (SL L 269, 28. 7. 2021.);
- Provedbena odluka Europske Komisije (EU) 2021/1967 od 11. studenoga 2021. o uspostavi obveznog repozitorija podataka i obveznog mehanizma za digitalnu razmjenu informacija u skladu sa Direktivom 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Službeni list Europske unije L 400/160 od 12. studenog 2021.;
- HRN ISO 1996-1:2016 – Akustika – Opis, mjerenje i utvrđivanje buke okoliša – 1. dio: Osnovne veličine i postupci utvrđivanja (ISO 1996-1:2016),
- HRN ISO 1996-2:2017 – Akustika – Opis, mjerenje i utvrđivanje buke okoliša – 2. dio: Određivanje razina buke okoliša (ISO 1996-2:2017),

- ISO/TR 17534-4:2020 - Acoustics – Software for the calculation of sound outdoors – Part 4: Recommendations for quality assured implementation of CNOSSOS EU calculation methods in software according to ISO 17534-1.

5.3. Relevantna godina

Terminološki, „godina“ označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke i prosječnu godinu u pogledu meteoroloških prilika. Sukladno odredbama Zakona, strateška karta buke izrađena je za kalendarsku godinu 2021, te se akcijski plan upravljanja bukom temelji na rezultatima strateške karte buke za navedenu ocjensku godinu.

5.4. Računalna metoda

Pravilnik 1 definira obavezu računalnu metodu proračuna i ocjene buke okoliša koje je potrebno koristiti kod izrade strateških karata buke i akcijskih planova. Normirana računalna metoda koja će se koristiti za izradu ovog akcijskog plana je „Zajednička metoda ocjene buke u EU-u“⁶ (u daljnjem tekstu „CNOSSOS-EU“). Navedena metoda implementirana je kroz Direktivu Europske komisije (EU) 2015/996 od 19. svibnja 2015. o uspostavi zajedničkih metoda ocjene buke u skladu s Direktivom 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća uz Ispravak Direktive Europske Komisije (EU) 2015/996 od 19. svibnja 2015. o uspostavi zajedničkih metoda ocjene buke u skladu s Direktivom 2002/49/EU Europskog parlamenta i Vijeća, Službeni list Europske unije L5/35-46, 10. siječanj 2018.

U konačnici opisana metoda je doživjela dodatne ispravke i nadopune kroz Delegiranu Direktivu Europske Komisije (EU) 2021/1226 od 21. prosinca 2020. o izmjeni, u svrhu prilagodbe znanstvenom i tehničkom napretku, Priloga II. Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu zajedničkih metoda ocjene buke (SL L 269, 28. 7. 2021.).

Za primjenu propisane računske metode potrebno je koristiti programski paket koji zadovoljava zahtjeve standarda ISO/TR 17534-4 “Acoustics – Software for the calculation of sound outdoors – Part 4: Recommendations for quality assured implementation of CNOSSOS EU calculation methods in software according to ISO 17534-1”.

5.5. Programski paket

Ovaj akcijski plan izrađen je u skladu s zahtjevima struke i prije navedenom zakonskom regulativom koristeći tehnike računalnog modeliranja i validirani programski paket namijenjen za izradu strateških karata buke, LimA⁷, koji je sukladan zahtjevima Pravilnika 1 te pravilnoj primjeni CNOSSOS-EU.

Verzija programskog paketa sa kojim je izrađen ovaj akcijski plan posjeduje izjavu o sukladnosti proizvođača kojim se dokazuje da su rezultati proračuna referentnih slučajeva u skladu s rezultatima referentnih slučajeva navedenih u ISO/TR 17534-4.

⁶ Common Noise Assessment Methods in Europe (CNOSSOS-EU) – JRC Reference Report, EUR 25379 EN. Luksemburg: Ured za publikacije Europske unije, 2012., ISBN 978-92-79-25281-5

⁷ <https://softnoise.com/products/predictor-lima/>

Declaration of Conformity

Warranty according to ISO 17534-1:2015 in conjunction with ISO/TR 17534-4:2020
The undersigned as the authorized person for the company

Hartmut Stapelfeldt

ensures that Version 2022.1 of the software product



developed by Stapelfeldt Ingenieurgesellschaft mbH, Dortmund, correctly and completely implements the calculation of sound propagation in agreement with Section 2.5 of EU-Directive 2015/996/EU of 19 May 2015 and its amendments

- defined in ANNEX to the Commission Delegated Directive (21.12.2020) and further corrigendum of 21.07.2021 apart from aircraft noise calculation
- defined for German CNOSSOS implementation (BUB) in 2021
- defined by ISO as “Uniform and agreed interpretation of ambiguous definitions” of Clause 5 of ISO/TR 17534-4:2020

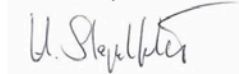
All ISO test cases are calculated in the reference setting “CNOSSOS (EU)”.
The conformity of the final results with the reference results is documented in Table I of this document.

Declaration of Conformity for LimA software suite

Table 1 — QAI form “Conformity on CNOSSOS (EU)”

Test cases	In reference setting "CNOSSOS (EU)" the calculated levels in octave- bands 63 Hz – 8 000 Hz do not deviate more than $\pm 0,1$ dB from the levels in Tables 362 or 363		Lateral diffraction was included – comparison of calculated values with Table		Largest deviation (dB) in frequency band (Hz)	
	Yes	No	362	363	dB	Hz
TC01	☒	☐	☒	☒	0,02	2000
TC02	☒	☐	☒	☒	0,02	1000
TC03	☒	☐	☒	☒	0,01	63
TC04	☒	☐	☒	☒	0,02	125
TC05	☒	☐	☒	☒	0,02	63
TC06	☒	☐	☒	☒	0,02	500
TC07	☒	☐	☒	☒	0,02	125
TC08	☒	☐	☒	☒	0,02	8000
TC09	☒	☐	☒	☒	0,05	9000
TC10	☒	☐	☒	☒	0,02	8000
TC11	☒	☐	☒	☒	0,02	8000
TC12	☒	☐	☒	☒	0,08	500
TC13	☒	☐	☒	☒	0,05	8000
TC14	☒	☐	☒	☒	0,03	1000
TC15	☒	☐	☒	☒	0,01	63
TC16	☒	☐	☒	☒	0,01	63
TC17	☒	☐	☒	☒	0,01	63
TC18	☒	☐	☒	☒	0,01	250
TC19	☒	☐	☒	☒	0,05	8000
TC20	☒	☐	☒	☒	0,02	125
TC21	☒	☐	☒	☒	0,05	8000
TC22	☒	☐	☒	☒	0,05	250
TC23	☒	☐	☒	☒	0,02	1000
TC24	☒	☐	☒	☒	0,02	1000
TC25	☒	☐	☒	☒	0,03	8000
TC26	☒	☐	☒	☒	0,00	
TC27	☒	☐	☒	☒	0,06	250
TC28	☒	☐	☒	☒	0,03	8000

Dortmund, 30.05.2022



(Dipl.-Ing. H. Stapelfeldt)

6. OBUHVAT IZRADE AKCIJSKOG PLANA

Obuhvat izrade akcijskog plana je cjelokupno područje Grada Rijeke približne površine $\approx 43,4 \text{ km}^2$, s ukupnim opsegom $\approx 65 \text{ km}$ (Slika 1).



Slika 1. Područje izrade akcijskog plana

Područje izrade akustičkih modela se razlikuje od obuhvata izrade akcijskog plana upravljanja bukom jer postoje izvori buke smješteni van područja izrade akcijskog plana, ali koji imaju utjecaj na razine buke unutar područja Grada Rijeke (npr. dionice autoceste A6, A7, državne ceste, željezničke pruge, industrijski pogon Brodogradilišta Viktor Lenac itd.). Iz navedenog razloga, tijekom izrade akustičkog modela uključena su i proširena područja u širini 2 km od administrativne granice Grada Rijeke.

Tablica 1. Prostorna analiza područja izrade akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke

RB	Opis	Opseg / km	Površina / km ²
1	Područje proračuna	64,934	43,39
2	Pojas širine 2 km oko područja proračuna	116,33	95,80

7. OPIS PROTEKLIH MJERA I PROGRAMA ZAŠTITE OD BUKE

Od mjera zaštite od buke na području obuhvata ovog projekta, do trenutka početka izrade strateške karte buke i akcijskog plana Grada Rijeke za 4.krug izvještavanja na snazi su bili akcijski planovi upravljanja bukom:

- Elaborat akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke za 3.krug izvještavanja; oznaka elaborata 2019-AP-069/06,
- Elaborat akcijskog plana upravljanja bukom za 3.krug izvještavanja; oznaka elaborata: 2016-SKB-050/09 za autoceste pod nadležnošću Hrvatskih autocesta d.o.o., Širolina 4, 10 000 Zagreb,
- Elaborat akcijskog plana za 3.krug izvještavanja, oznaka elaborata, 2019-AP-053/06 za autoceste pod nadležnošću Autocesta Rijeka – Zagreb d.d., Širolina 4, 10000 Zagreb,
- Elaborat akcijskog plana upravljanja bukom za državne ceste u nadležnosti Hrvatskih cesta d.o.o. za 3.krug izvještavanja; oznaka elaborata: 2019-AP-038/09

Aktivnosti predviđene akcijskim planovima za 3.krug izvještavanja u kratkoročnom razdoblju nisu provedene.

8. PREGLED REZULTATA STRATEŠKE KARTE BUKE

Za cijelo područje izrade strateške karte buke provedena je zasebna analiza razina buke svakog promatranog izvora buke sukladno zahtjevima Pravilnika 1.

8.1. Cestovni promet

8.1.1. Sve prometnice

Tablica 2. Tablični rezultati izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke tijekom razdoblja „noć“ (indikator L_{night}) – sve prometnice

Analizirana veličina	Razred indikatora L_{night} / dB(A)				
	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Procijenjeni broj stanovnika	12900	10000	7600	1300	0
Procijenjeni broj stambenih jedinica za stalno stanovanje	7200	5500	4200	800	0

Tablica 3. Tablični rezultati cjelodnevne izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke – sve prometnice

Analizirana veličina	Razred indikatora L_{den} / dB(A)				
	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Procijenjeni broj stanovnika	14700	11600	9200	6900	300
Procijenjeni broj stambenih jedinica za stalno stanovanje	8200	6400	5100	3900	200

Tablica 4. Sažeti tablični rezultati cjelodnevne izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke (indikator L_{den}) – sve prometnice

Analizirana veličina	Razred indikatora L_{den} / dB(A)		
	> 55	> 65	> 75
Procijenjeni broj stanovnika	42700	16400	300
Procijenjeni broj stambenih jedinica za stalno stanovanje	23700	9100	200

8.1.2. Glavne prometnice

Tablica 5. Tablični rezultati izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje tijekom razdoblja „noć“ (indikator L_{night}) – glavne prometnice

Analizirana veličina	Razred indikatora L_{night} / dB(A)				
	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Procijenjeni broj stanovnika	11900	9200	7600	1300	0
Procijenjeni broj stambenih jedinica za stalno stanovanje	6600	5100	4200	800	0

Tablica 6. Tablični rezultati cjelodnevne izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje (indikator L_{den}) – glavne prometnice

Analizirana veličina	Razred indikatora L_{den} / dB(A)				
	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Procijenjeni broj stanovnika	13900	10600	8400	6900	300
Procijenjeni broj stambenih jedinica za stalno stanovanje	7700	5900	4700	3800	200

8.2. Željeznički promet

Tablica 7. Tablični rezultati izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke tijekom razdoblja „noć“ (indikator L_{night}) – sve željezničke pruge

Analizirana veličina	Razred indikatora L_{night} / dB(A)				
	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Procijenjeni broj stanovnika	1300	100	0	0	0
Procijenjeni broj stambenih jedinica za stalno stanovanje	700	0	0	0	0

Tablica 8. Tablični rezultati cjelodnevne izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke – sve željezničke pruge

Analizirana veličina	Razred indikatora L_{den} / dB(A)				
	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Procijenjeni broj stanovnika	1500	200	0	0	0
Procijenjeni broj stambenih jedinica za stalno stanovanje	900	100	0	0	0

Tablica 9. Sažeti tablični rezultati cjelodnevne izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke (indikator L_{den}) – sve željezničke pruge

Analizirana veličina	Razred indikatora L_{den} / dB(A)		
	> 55	> 65	> 75
Procijenjeni broj stanovnika	1700	0	0
Procijenjeni broj stambenih jedinica za stalno stanovanje	900	0	0

8.3. Industrijski pogoni i postrojenja

Tablica 10. Tablični rezultati izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke tijekom razdoblja „noć“ (indikator L_{night}) - industrijski pogoni i postrojenja

Analizirana veličina	Razred indikatora L_{night} / dB(A)				
	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Procijenjeni broj stanovnika	0	0	0	0	0
Procijenjeni broj stambenih jedinica za stalno stanovanje	0	0	0	0	0

Tablica 11. Tablični rezultati cjelodnevne izloženosti stanovnika i stambenih jedinica za stalno stanovanje na području Grada Rijeke – industrijski pogoni i postrojenja

Analizirana veličina	Razred indikatora L_{den} / dB(A)				
	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Procijenjeni broj stanovnika	0	0	0	0	0
Procijenjeni broj stambenih jedinica za stalno stanovanje	0	0	0	0	0

8.4. Analiza izloženosti objekata osjetljive namjene

Tablica 12. Prikaz izloženosti objekata osjetljive namjene na području Grada Rijeke (indikator L_{den})

Izvor buke	Škole			Bolnice		
	Razred indikatora L_{den} / dB(A)			Razred indikatora L_{den} / dB(A)		
	> 55	> 65	> 75	> 55	> 65	> 75
Cestovni promet	24	27	0	23	14	0
Željeznički promet	0	0	0	0	0	0
Industrijski pogoni i postrojenja	0	0	0	0	0	0

8.5. Procjena štetnih utjecaja na zdravlje

Sukladno odredbama Direktive 2020/367 o izmjeni Priloga III. END⁸, na temelju rezultata izloženosti stanovništva od promatranog izvora buke provedena je procjena štetnih učinaka na zdravlje kroz sljedeće učinke:

- procijenjeni broj stanovnika sa ishemijskim bolestima srca (IHD) koja odgovara šiframa od BA40 do BA6Z prema međunarodnoj klasifikaciji ICD-11 koju je utvrdila Svjetska zdravstvena organizacija,
- procijenjeni broj stanovnika sa visokom razinom smetanja (HA),
- procijenjeni broj stanovnika sa ozbiljnim poremećajem sna (HSD).

Radi provedbe procjene štetnog utjecaja promatranog izvora buke korišteni su posljednji raspoloživi podaci za prevalenciju različitih ishemijskih bolesti srca sa mrežne stranice HZJZ⁹. Temeljem prevalencije ishemijske bolesti srca u Republici Hrvatskoj koja iznosi 5.815,8/100.000 stanovnika proračunata je procjena štetnih učinaka na zdravlje (Tablica 13). Ova tablica prikazuje izračunate štetne učinke od visoke razine smetanja (HA), visokih poremećaja sna (HSD) i ishemijske bolesti srca (IHD) povezane se bukom cestovnog odnosno željezničkog prometa.

Važno je napomenuti da prikazane vrijednosti ne predstavljaju stvarni broj ljudi koji pate od štetnih učinaka, već procijenjene brojeve temeljene na jednadžbama navedenim u END.

Tablica 13. Procjena štetnih učinaka buke na zdravlje

Opis izvora	Broj stanovnika izloženih razinama buke $L_{den} > 53$ dB	Broj slučajeva IHD	Broj stanovnika sa visokom smetnjom (HA)	Broj stanovnika sa visokim poremećajem sna (HSD)
Cestovni promet	44879	179	8321	2301
Željeznički promet	0	0	0	0

Tijekom javne rasprave o nacrtu ovog akcijskog plana često su postavljana pitanja zašto nije provedena procjena štetnih učinaka buke industrijskih pogona i postrojenja (uključujući lučka područja) na zdravlje.

U preambuli Direktive 2020/367 o izmjeni Priloga III., točka 4. jasno je navedeno (neslužbeni prijevod izrađivača akcijskog plana) kako slijedi:

Spoznaje o štetnim učincima buke industrijskih pogona i postrojenja koje su trenutačno dostupne ograničene su pa nije moguće predložiti zajedničku metodu njihove procjene. Nadalje, u studijama nisu procijenjene okolnosti specifične za pojedine zemlje pa one stoga nisu mogle biti uključene u Prilog ovoj Direktivi. Isto tako, premda su utvrđene poveznice između buke iz okoliša i sljedećih štetnih učinaka, trenutačno nema dovoljno dokaza za utvrđivanje zajedničke metode procjene tih štetnih učinaka: moždanog udara, povišenoga krvnog tlaka, dijabetesa i drugih zdravstvenih posljedica za metabolizam, kognitivnih poteškoća kod djece, mentalnog zdravlja i dobrobiti,

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L0367&qid=1627479757047>

⁹ <https://www.hzjz.hr/sluzba-epidemiologija-prevencija-nezaraznih-bolesti/rezultati-projekta-eurostat-morbidity-statistics-podaci-za-hrvatsku>

oštećenja sluha, tinitusa, negativnih posljedica za nerođenu djecu. Najzad, premda je utvrđena poveznica između buke od željezničkog i zrakoplovnog prometa i ishemijske bolesti srca (IHD), prerano je govoriti o kvantifikaciji povećanog rizika od IHD-a za ta dva izvora.

Sukladno odredbama END, štetni utjecaji buke na zdravlje za npr. cestovni promet kvantificiraju se iz razloga što su za taj izvor buke dostupni standardizirani i znanstveno utemeljeni odnosi između izloženosti stanovništva određenim razinama buke i zdravstvenih učinaka, dok se za industrijske pogone i postrojenja (uključujući lučka područja) takva kvantifikacija ne provodi zbog:

- a) značajno šire heterogenosti izvora buke unutar industrijskih pogona i postrojenja (uključujući lučka područja),
- b) značajne promjenjivosti u emisiji buke, te
- c) lokalnih uvjeta širenja zvuka.

Zbog toga za industrijske pogone i postrojenja (uključujući lučka područja) procjena se najčešće ograničava na određivanje razine buke, usporedbu s propisanim graničnim vrijednostima i ocjenu potrebe za mjerama zaštite, dok se zdravstveni učinci ne iskazuju u istom standardiziranom obliku kao npr. za cestovni promet.

9. KONFLIKTNA KARTA BUKE

9.1. Dopuštene razine buke

Odredbama Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka (NN 143/21), Čl. 3 određena su vremenska razdoblja 'dan', 'večer', 'noć' kao i cjelodnevno razdoblje 'dan-večer-noć'. Dopuštene razine buke na vanjskom prostoru određene su odredbama Čl.4 Pravilnika, Tablica 1.

Zona buke	Namjena prostora	Najviše dopuštene ocjenke razine buke $L_{R,Aeq}$ / dB(A)			
		L_{day}	$L_{evening}$	L_{night}	L_{den}
1.	Zona zaštićenih tihih područja namijenjena odmoru i oporavku uključujući nacionalni park, posebni rezervat, park prirode, regionalni park, spomenik prirode, značajni krajobraz, park-šuma, spomenik parkovne arhitekture, tiha područja izvan naseljenog područja	50	45	40	50
2.	Zona namijenjena stalnom stanovanju i/ili boravku, tiha područja unutar naseljenog područja	55	55	40	56
3.	Zona mješovite, pretežito stambene namjene, javna i društvena namjena – zdravstvena namjena, predškolska, osnovno školska, srednje školska, visoka učilišta, kultura, vjerska	55	55	45	57
4.	Zona mješovite, pretežito poslovne namjene sa stanovanjem, sa povremenim stanovanjem, pretežito poljoprivredna gospodarstva, javna i društvena namjena – upravna, socijalna	65	65	50	66
5.	Zona gospodarske namjene pretežito zanatske. Zona poslovne pretežito uslužne, trgovačke te trgovačke ili komunalno servisne namjene. Zona ugostiteljsko turističke namjene uključujući hotele, turističko naselje, kamp, ugostiteljski pojedinačni objekti sa pratećim sadržajima. Zone sportsko rekreacijske namjene na kopnu uključujući golf igralište, jahački centar, hipodrom, centar za zimske sportove, teniski centar, sportski centar – kupališta. Zone sportsko rekreacijske namjene na moru i rijekama uključujući uređena kupališta, centre za vodene sportove. Zone luka nautičkog turizma uključujući sidrište, odlagalište plovni objekata, suha marina, marina.	65	65	55	67
6.	Zona gospodarske namjene pretežito proizvodne industrijske djelatnosti. Zone morskih luka državnog značaja na bitne djelatnosti, zone morskih luka osobitog međunarodnog gospodarskog značaja, zone morskih luka županijskog značaja. Zone riječnih luka od državnog i županijskog značaja.	Razina buke koja potječe od izvora buka unutar ove zone na granici sa najbližom zonom 1 odnosno 2, 3 ili 4 kojoj se očekuju najviše imisijske razine buke ne smije prekoračiti dopuštene razine buke navedene zone na granici zone 1 odnosno 2, 3 ili 4.			

Vrijednosti navedene u ovoj tablici odnose se na ukupnu razinu buke imisije od svih postojećih i planiranih izvora buke zajedno, dok se zone iz Tablice 1. navedenog članka određuju na temelju dokumenata prostornog uređenja.

Odredbama Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka (NN 143/21), Čl. 6, dodatno je određeno da razina buke na novoizgrađenim infrastrukturnim građevinama uzrokovana cestovnim prometom, željezničkim prometom, žičarama i njihovim pratećim podsustavima u naseljima, a koje dodiruju, odnosno presijecaju zone 1 – 5 iz Tablice 1. iz članka 4. Pravilnika, potrebno je projektirati i graditi na način da razina buke na granici planiranog koridora infrastrukturne građevine:

- ne prelazi ocjensku razinu buke od 65 dB(A) tijekom vremenskog razdoblja 'dan',
- ne prelazi ocjensku razinu buke od 65 dB(A) tijekom vremenskog razdoblja 'večer',
- ne prelazi ocjensku razinu buke od 50 dB(A) tijekom vremenskog razdoblja 'noć',
- ne prelazi cjelodnevnu razinu buke L_{den} od 66 dB(A).

Na opisan način, kroz (ne)izravnu primjenu Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka (NN 143/21) postoji 7 (sedam) različitih zona od kojih se zone buke 1-6 određuju na temelju dokumenata prostornog uređenja, dok je način određivanje 7. zone neodređen.

9.2. Konfliktna karta buke

Po svojoj definiciji konfliktna karta buke je razlikovna karta buke između imisijske karte buke (u ovom slučaju strateška karta buke) i zona (područja) koje određuju dopuštene razine buke na određenom prostoru. Zavisno od metodologije, dopuštene razine mogu biti određene na prostornoj razini (na razini zone), ili točkasto na razini svakog pojedinačnog receptora (prijemnika) buke u području interesa. U ovom projektu za izradu konfliktne karte buke korištena je metodologija proračuna konfliktnih razina buke gdje se od proračunatih razina indikatora buke L_{day} , $L_{evening}$, L_{night} odnosno L_{den} na fasadi objekta stambene i/ili mješovite namjene oduzela vrijednost dopuštenih razina buke.

Navedeni postupak proveden je za sve glavne izvore buke (cestovni promet, željeznički promet odnosno industrijske pogone i postrojenja). Karakterističan prikaz proračuna konfliktne razine prikazuje Slika 2 gdje su prikazane zone namjene prostora (simbolične oznake D1, S, M1, M2 itd.) zajedno sa oznakama zone buke (oznake tipa ZB 2, ZB 3, ZB 4..) te sa njima povezane dopuštene razine buke tijekom ocjenskih razdoblja dana/večeri/noći/cjelodnevno razdoblje.



Slika 2. Prikaz zone namjene prostora sa dopuštenim razinama buke

Temeljem rezultata fasadnog proračuna za svaki promatrani izvor proračunata je maksimalna imisijska razina buke na najizloženijem pročelju objekta, te je od maksimalne razine buke promatranog izvora oduzeta dopuštena razina buke zavisno od zone buke u kojoj se nalazi razmatrani objekt. Karakterističan primjer za objekt sa ID=18207 prikazuje Slika 3 .



Slika 3. Prikaz cjelovitih rezultata konfliktne karte buke za objekt (jedinstveni identifikator ID=18207)

Sukladno odredbama Opće odredbe o zaštiti podataka kao i Uredbe (EZ) br.223/2009, te Zakona o službenoj statistici, otkrivanje podatka o broju stanovnika i/ili broju stambenih jedinica povezanih sa pojedinim kućnim brojem znači povredu navedenih propisa i načela statističke povjerljivosti, te su iz navedenog razloga u ovom elaboratu obrisani, ali su korišteni u izradi elaborata.¹⁰

Postupak proračuna konfliktne karte buke proveden je za sve izvore koji su obuhvaćeni strateškom kartom buke, te je za svaki promatrani izvor proračunato maksimalno prekoračenje dopuštene razine buke tijekom nekog ocjenskog razdoblja. U konačnici je provedena usporedba maksimalnih prekoračenja dopuštene razine buke svakog izvora tijekom nekog ocjenskog razdoblja te je za promatrani objekt određen dominantni izvor buke sa pripadajućim prekoračenjem. Cjeloviti opis podataka koji su proračunati za svaki objekt tijekom izrade konfliktne karte buke prikazuje Tablica 14.

Tablica 14. Opis rezultata konfliktne karte buke za pojedini objekt

OZNAKA	OPIS PODATAKA
ID	Jedinstveni identifikator
BROJ STANOVNIKA	Broj stanovnika na kućnom broju
BROJ ST.JEDINICA	Broj stambenih jedinica po kućnom broju
CP_LDAY	Cestovni promet - razine buke tijekom razdoblja "dan"
CP_LEVENING	Cestovni promet - razine buke tijekom razdoblja "večer"
CP_LNIGHT	Cestovni promet - razine buke tijekom razdoblja "noć"
CP_LDEN	Cestovni promet - razine buke tijekom 24-satnog razdoblja
CP BROJ PRORACUNSKIH TOČAKA	Cestovni promet - ukupan broj proračunskih točaka povezanih sa objektom
ZP_LDAY	Željeznički promet - razine buke tijekom razdoblja "dan"
ZP_LEVENING	Željeznički promet - razine buke tijekom razdoblja "večer"
ZP_LNIGHT	Željeznički promet - razine buke tijekom razdoblja "noć"
ZP_LDEN	Željeznički promet - razine buke tijekom 24-satnog razdoblja
ZP BROJ PRORACUNSKIH TOČAKA	Željeznički promet - ukupan broj proračunskih točaka povezanih sa objektom
IN_LDAY	Ind. pogoni i postrojenja - razine buke tijekom razdoblja "dan"
IN_LEVENING	Ind. pogoni i postrojenja - razine buke tijekom razdoblja "večer"
IN_LNIGHT	Ind. pogoni i postrojenja - razine buke tijekom razdoblja "noć"
IN_LDEN	Ind. pogoni i postrojenja - razine buke tijekom 24-satnog razdoblja
IN BROJ PRORACUNSKIH TOČAKA	Ind. pogoni i postrojenja - ukupan broj proračunskih točaka povezanih sa objektom
CP_EX_LDAY	Cestovni promet - prekoračenje dopuštene razine buke tijekom razdoblja "dan"
CP_EX_LEVENING	Cestovni promet - prekoračenje dopuštene razine buke tijekom razdoblja "večer"
CP_EX_LNIGHT	Cestovni promet - prekoračenje dopuštene razine buke tijekom razdoblja "noć"
CP_EX_LDEN	Cestovni promet - prekoračenje dopuštene razine buke tijekom 24-satnog razdoblja
CP_MAX_EX	Cestovni promet - maksimalno prekoračenje dopuštene razine buke tijekom nekog ocjenskog razdoblja
ZP_EX_LDAY	Željeznički promet - prekoračenje dopuštene razine buke tijekom razdoblja "dan"
ZP_EX_LEVENING	Željeznički promet - prekoračenje dopuštene razine buke tijekom razdoblja "večer"
ZP_EX_LNIGHT	Željeznički promet - prekoračenje dopuštene razine buke tijekom razdoblja "noć"
ZP_EX_LDEN	Željeznički promet - prekoračenje dopuštene razine buke tijekom 24-satnog razdoblja
ZP_MAX_EX	Željeznički promet - maksimalno prekoračenje dopuštene razine buke tijekom nekog ocjenskog razdoblja
IN_EX_LDAY	Ind. pogoni i postrojenja - prekoračenje dopuštene razine buke tijekom razdoblja "dan"
IN_EX_LEVENING	Ind. pogoni i postrojenja - prekoračenje dopuštene razine buke tijekom razdoblja "večer"

OZNAKA	OPIS PODATAKA
IN_EX_LNIGHT	Ind. pogoni i postrojenja - prekoračenje dopuštene razine buke tijekom razdoblja "noć"
IN_EX_LDEN	Ind. pogoni i postrojenja - prekoračenje dopuštene razine buke tijekom 24-satnog razdoblja
IN_MAX_EX	Ind. pogoni i postrojenja - maksimalno prekoračenje dopuštene razine buke tijekom nekog ocjenskog razdoblja
SRC_MAX_EX	Maksimalno prekoračenje dopuštenih razina buke tijekom nekog ocjenskog razdoblja od bilo koje izvora
SRC_MAX_TYPE	Izvor buke sa maksimalnim prekoračenjem dopuštenih razina buke tijekom nekog ocjenskog razdoblja
Opis_namjene	Opis namjene zone prema GUP-u Grada Rijeke
ZoneBuke	Oznaka zone buke
Lday	Dopuštene razine buke tijekom razdoblja "dan"
Levening	Dopuštene razine buke tijekom razdoblja "večer"
Lnight	Dopuštene razine buke tijekom razdoblja "noć"
Lden	Dopuštene razine buke tijekom 24-satnog razdoblja

10. PODRUČJA UPRAVLJANJA BUKOM

Na temelju provedene analize rezultata konfliktne karte buke kao i predstavljenog postupka prepoznavanja kandidata za područja upravljanja bukom¹¹ provedeno je potvrđivanje prioritetnih područja za upravljanje bukom. Na temelju prijedloga izrađivača, u izradi akcijskog plana upravljanja bukom za 4.krug izvještavanja koristi se kombinirana linearna metoda proračuna prekoračenja koja uključuje linearnu kombinaciju imisijskih razina buke i prekoračenja dopuštenih razina buke izraženu preko „prioritetne razine prekoračenja“ ili skraćeno „PRP“. U postupku prepoznavanja područja za upravljanje bukom koristile su se slijedeće varijable:

- ukupan broj stanovnika unutar objekta,
- maksimalna razina buke tijekom razdoblja dana na fasadi objekta,
- maksimalna razina buke tijekom razdoblja večeri na fasadi objekta,
- maksimalna razina buke tijekom razdoblja noći na fasadi objekta,
- maksimalna razina buke indikatora Lden na bilo kojoj fasadi objekta,
- iznos prekoračenja dopuštenih razina buke tijekom razdoblja dana,
- iznos prekoračenja dopuštenih razina buke tijekom razdoblja večeri,
- iznos prekoračenja dopuštenih razina buke tijekom razdoblja noći,
- gustoća objekata osjetljive namjene.

Opisanom analizom na području Grada Rijeke, u izradu područja za upravljanje bukom uključen je različit postotak proračunskih točaka zavisno od izvora buke. Za cestovni promet korišteno je 3 % najizloženijih točaka po tzv. „prioritetnoj razini prekoračenja“ (PRP), za pružni promet 5 %, dok je za industrijske pogone i postrojenja uključujući lučko područje uključeno 15 % najizloženijih točaka po tzv. „prioritetnoj razini prekoračenja“ uz prepoznata područja s kojih su zabilježena česte pritužbe stanovništva. Naime, u razdoblju od usvojenog akcijskog plana upravljanja buke za 3.krug izvještavanja, Grad Rijeka je zaprimio veći broj pritužbi vezano za područje u okolini kontejnerskog terminala na Brajdici te je shodno adresama zaprimljenih pritužbi izrađeno područje upravljanja bukom označen sa prioritetom „Ostali“ (skr. „OST“).

Temeljem provedenog postupka e-savjetovanja, zaprimljen je niz pritužbi i primjedbi na industrijske izvore buke iz područja kontejnerskog terminala Zagrebačka obala koji je započeo s radom krajem listopada 2025.g. Zbog navedenog se po provedenoj javnoj raspravi dodalo područje upravljanja bukom koje prostorno obuhvaća adrese s kojih su zaprimljene povratne informacije tijekom e-konzultacija. Navedeno područje je svrstano u već postojeću kategoriju „Ostali“ (skr. „OST“).

Statističke podatke koje opisuju predložena područja upravljanja bukom prikazuje Tablica 15, dok je grafički prikaz dan u grafičkom dijelu elaborata (vidi prilog 19.3; 19.4; 19.5; 19.6). Svi grafički prikazi prikazani su u mjerilu M 1:25000 na podlozi s digitalnim ortofotom DOF 5000.

¹¹ Elaborat „Određivanje i potvrđivanje prioritetnih područja upravljanja bukom određivanja područja upravljanja bukom“, oznaka 2024-AP-120/02

Kako na području Grada Rijeke, upravitelji glavnih cesta (Hrvatske ceste d.o.o., Hrvatske autoceste d.o.o.) već imaju određena područja upravljanja bukom koja su usvojena u akcijskim planovima upravljanja bukom za državne ceste odnosno autoceste, područja upravljanja bukom pod njihovom nadležnošću također su ucrtane u grafičkom prikazu područja upravljanja bukom cestovnog prometa.

Tablica 15. Statistički pokazatelji predloženih područja upravljanja bukom

Izvor	Prioritetna razina	Broj područja	Broj objekata	Procjenjeni broj stanovnika	Procjenjeni broj stambenih jedinica	Ukupna površina / m ²
Cestovni promet	3 %	38	2206	30731	17297	1752631
Željeznički promet	5 %	6	349	2509	1407	248199
Industrijski pogoni i postrojenja	15 %	3	55	1086	614	90737
	OSTALI	2	435	6411	3591	1067942
	Ukupno	5	490	7497	4205	1158679

II. ANALIZA TIHIIH PODRUČJA

Za razliku od područja upravljanja bukom na kojim se tijekom provedbe akcijskog plana upravljanja bukom određeni aktivnostima upravlja i snizuje postojeća razina buke, zakonski propisi također preporučuju provođenje mjera za očuvanje „tihih područja“ unutar naseljenih područja. Zakonski propisi definiraju „tiha područja“ kao:

„tiho područje“ unutar naseljenog područja jest od strane nadležnog tijela određeno područje zaštite od buke, koje nije izloženo vrijednosti L_{den} ili drugog prikladnog indikatora buke većoj od vrijednosti navedenih u posebnom propisu o najvišim dopuštenim razinama buke.

Kako na području Republike Hrvatske ne postoje nacionalne preporuke za određivanje „tihih područja“ unutar naseljenih područja kao niti za određivanje „tihih područja“ na otvorenom prostoru, tijekom razrade projekta, korištena su iskustva ostalih gradova, regija te zemalja članica EZ koji su izradile smjernica za svoju uporabu. U pravilu, za određivanje „tihih područja“ unutar EZ koriste se najčešće četiri komplementarne metode za identificiranje tihih područja:

- kartiranje buke koristeći računalne metode i proračune,
- dugotrajni postupci mjerenja razina buke „in-situ“,
- procjena i anketiranje korisnika/posjetioca mogućeg „tihog područja“ (tzv. procjena zvučnog okoliša; u izvorniku „soundscape assessment“), i
- ekspertna procjena.

Kako u okviru ovog projekta nije bilo moguće provesti posljednje tri navedene metode procjene (postupci mjerenja razina buke „in-situ“, procjena i anketiranje posjetioca mogućih „tihih područja“ odnosno ekspertna procjena), temeljem prijedloga izrađivača projekta, projektni tim prihvatio je kriterije za određivanje „kandidata za tiha područja“ unutar Grada Rijeke koji su morali biti zadovoljeni za kvalifikaciju područja kao moguće „tiho područje“ unutar naseljenog područja Grada Rijeke (vidi prilog 19.7). Navedena područja izvedena su temeljem zadovoljavanja slijedećih kriterija:

- odgovarajuća namjena prostora iz prostorno planske dokumentacije,
- razina buke indikatora $L_{den} < 55 \text{ dB(A)}$, i
- minimalna neprekinuta površina $> 5 \text{ ha}$.

12. MJERE UPRAVLJANJA BUKOM

12.1. Korektivne i preventivne mjere upravljanja bukom

12.1.1. Korektivne mjere

Temeljem rezultata strateške karte buke kao i konfliktne karte buke, upravitelj izvora buke temeljem postavljenih internih ciljeva poduzima aktivnosti u područjima s najvišim prioritetom te se u pravilu u kratkoročnom razdoblju raspoloživi resursi ulažu u područja upravljanja bukom koja su postavljena na najvišu razinu prioriteta. Veliki dio mjera upravljanja bukom u ovim područjima provesti će se u kratkoročnom ili srednjoročnom razdoblju ¹².

12.1.2. Preventivne mjere

S obzirom na opće gospodarske uvjete, za pretpostavljati je da će se sve manji broj sredstava i resursa ulagati u korektivne mjere, dok će se znatno više resursa ulagati u preventivne mjere upravljanja bukom. Ove mjere upravljanja bukom se moraju uklopiti u sveukupno planiranje održavanja i razvoja prometne infrastrukture u skladu s uvjetima održivog razvoja kao i kružne ekonomije. Navedene mjere u pravilu se provode u srednjoročnom do dugoročnom razdoblju ili su čak uvedene kao trajne aktivnosti.

12.1.3. Nadzor i procjena napretka plana aktivnosti

Po razradi scenarija upravljanja bukom potrebno je navesti način nadzora i ocjene učinkovitosti primijenjenih mjera upravljanja bukom. Preporuka stručne prakse je uvođenje određenih aktivnosti u sve poslovne procese upravitelja izvora buke koje će kroz razne aktivnosti preventivnih kontrola¹³ i pregleda osigurati očuvanje i/ili poboljšanje primijenjenih mjera.

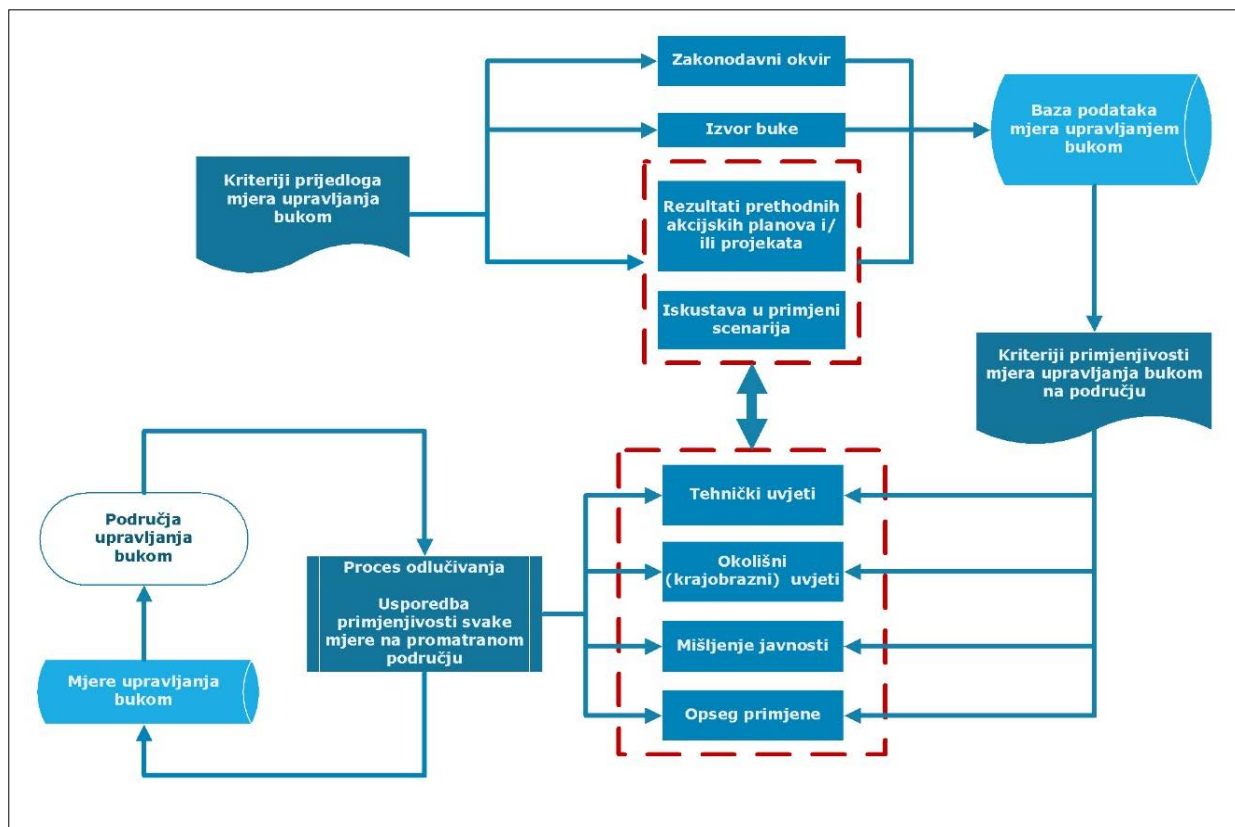
U području upravljanja buke, navedene aktivnosti se najčešće provode kroz obavezna nenadzirana mjerenja buke, akustička ispitivanja hrapavosti pruge prije i poslije postupaka brušenja, kao i dokazivanja funkcionalnosti provedenih mjera upravljanja bukom. Navedene aktivnosti u pravilu moraju podrazumijevati robusnost u odnosu na promjene u ustroju upravitelja izvora buke, jer kao takve uključuju alate koji prate učinkovitost provedenih mjera i predviđaju buduće trendove što je posebno bitno za trajan proces akcijskog planiranja.

¹² Kratkoročno razdoblje u pravilu označava razdoblje 1-3 godine od dana odobrenja akcijskog plana, dok se srednjoročna razdoblja smatraju 4-7 godine od dana odobrenja akcijskog plana.

¹³ Kontrola u ovom smislu znači usmjeravanje resursa u prikupljanje podataka koji će nam pomoći u odlučivanju kada intervenirati, kada prevenirati i kada očuvati određene razine buke.

I2.2. Odabir mjera za upravljanje bukom, kriteriji za ocjenjivanje kvalitete i primjerenosti mjera

Prilikom odabira mjera za upravljanje bukom, korištena je višekriterijska analiza s kojom je omogućen odabir svih mogućih mjera za upravljanje bukom promatranog izvora kako bi dobili najbolje i najprikladnije rješenje za svako promatrano područje upravljanja bukom (Slika 4).



Slika 4. Prikaz dijagrama toka višekriterijske analize

Odabir određene mjere upravljanja bukom ili više njih kako bi se izradio scenarij upravljanja bukom ovisi o zadovoljavanju posebnih kriterija koji na određeni način ukazuju na vjerojatnost uspjeha predloženog rješenja. Prilikom odabira mjera upravljanja bukom korišteni su kriteriji (parametri odlučivanja) koje prikazuje Tablica 16.

Tablica 16. Kriteriji grupe „Rezultati prethodnih akcijskih planova i/ili projekata“

Kriterij: Rezultati prethodnih akcijskih planova i/ili projekata	Opis kriterija
Rezultati prethodnih akcijskih planova i/ili projekata	Prethodna iskustva u mjerama upravljanja i snižavanja buke. Procjena uspješnosti mjere provodi se uzimajući u obzir slijedeće kriterije: - Zakonodavni okvir, Tablica 17 - Tehnički, Tablica 18. - Krajobrazni (okolišni), Tablica 19. - Mišljenje javnosti, - Tablica 20. - Opseg primjene, Tablica 21. U slučaju dokaza zadovoljavanja kriterija preporučuje se primjena uzimajući u obzir literaturu i slična iskustva. Predstavlja dobar indikator u predviđanju uspjeha plana.

Tablica 17. Kriteriji grupe „Zakonodavni okvir“

Kriterij: Zakonodavni okvir	Opis kriterija
Zakonodavni okvir	- Zakon o zaštiti od buke - Pravilnik o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka - Pravilnik o mjerama zaštite od buke na otvorenom prostoru

Tablica 18. Tehnički kriteriji

Kriterij: Tehnički	Opis kriterija
Izvodljivost	- Razina spremnosti raspoloživih rješenja prema akustičkim tehničkim specifikacijama. - Jednostavnost primjene. - Jednostavnost ugradnje / izgradnje. - Tehnička izvodljivost izgradnje i primjene predloženih mjera. - Dostupnost materijala i primjena inženjerske prakse i tehnologije. - Primjenjivost standardnih konstruktivnih rješenja (temeljenje, statičko opterećenje, opterećenje vjetrom itd..) - Dostupna i primjenjiva inženjersko projektna praksa i tehnologija. - Dostupnost za održavanje - Funkcionalni i tehnički rizici.
Procijenjeni trošak (tijekom ciklusa investicije i održavanja)	- Troškovi izgradnje/ugradnja/implementacije. - Troškovi održavanja - Materijal za održavanje i dugovječnost. - Trajnost - Procjena temeljem očuvanja osnovnih akustičkih svojstava, kao i konstruktivnih karakteristika.
Sigurnost	- Primjena mjera upravljanja bukom (uključujući promjene u regulaciji prometa i drugim prometnim rješenjima) ne smiju ugroziti sigurnost prometa (i pješaka). - Korišteni materijali i mjera u cjelini moraju zadovoljavati sve sigurnosne zahtjeve uz može bitno izbjegavanje dodatne smetnje uslijed nepovoljnih vremenskih prilika, refleksije sunca, zasjenjenja, itd..

Kriterij: Tehnički	Opis kriterija
Akustička učinkovitost	- Akustički dobitak - Usporedba podataka o izloženosti prije/poslije primjene mjere upravljanja buke. - Značajno snižavanje buke. - Poželjno ispunjavanje graničnog kriterija primjenu mjere: na primjer treba biti izgrađeno samo ako bi rezultiralo vanjskim snižavanjem buke od minimalno 3 decibela ili minimalan postotak ljudi s značajnim poboljšanjem izloženosti buci.
Omjer koristi/troškova (povrat investicije):	- Učinkovitost - Vrijednosna procjena koja će u daljnjoj primjeni omogućiti procjenu izravnog troška snižavanja buke u dB po osobi (odgovor na pitanje „Koliko košta snižavanje buke od jednog decibela po osobi?“). - Vrijednosna procjena koja će moći uravnotežiti ulaganja u izradu strateških karata buke i akcijskih planova karte buke i prihode kroz možebitni pristup monetizacije buke.
Dodatni učinci:	- Sinergije s drugim akcijskim planovima (prijevoz, kvaliteta zraka, urbana mobilnost, prostorno planiranje i sl.) i politikom upravljanja okoliša. - Korištenje dugoročnih planova rekonstrukcije i održavanja. - Procjena mogućih nepovoljnih učinaka mobilnost i održivost. - Procjena makro utjecaja (utjecaj na veće područje od onog gdje je poduzeta mjera). - Provjera učinkovitosti scenarija provedbo modeliranja alternativnih scenarija pomoću imisijske karte buke radi procjene najboljeg rješenja upravljanja bukom.
Tehnički / zakonodavni okvir:	- Tehničke preporuke i obveze koje reguliraju postupak projektiranja, gradnje, sukladnost proizvoda, sigurnost itd. Mjere upravljanja bukom moraju biti projektirane, građene i/ili provedene u skladu s zakonodavnim okvirom.
Komplementarnost i interakcija s ostalim mjerama upravljanja bukom	- Provedba neke mjere upravljanja bukom ne isključuje naknadnu uporabu komplementarnih mjera, ali ponekad uvođenje dviju mjera ponekad ne znači da će konačna učinkovitost biti jednaka sumi učinkovitosti samostalnih mjera. Ponekad konačna učinkovitost može iskazati negativan rezultat što ukazuje na nesukladnost komplementarnosti dvaju različitih mjera za upravljanje bukom.

Tablica 19. Krajobrazni (okolišni) kriteriji

Kriterij: Krajobrazni (okolišni)	Opis kriterija
Krajobrazni (okolišni)	- Razina uklapanja u krajobraz. - Procjena vizualnog učinka. - Izbjegavanje zadiranja u arhitektonsku baštinu i krajolik. - Izbjegavanje zadiranja u urbano baštinu. - Moguće dodatne mjere umjetničkog dizajna i/ili mjera protiv grafita.

Tablica 20. Mišljenje javnosti

Kriterij: Mišljenje javnosti	Opis kriterija
Mišljenje javnosti	- Prihvatanje mjera javnosti. Unutarnja procjena mišljenja javnosti za predložene mjere upravljanja bukom (za / protiv). - Informiranje i savjetovanje sa zainteresiranom javnošću o razvoju akcijskog plana je potrebno provesti u okviru komunikacijske strategije obveznika izrade. - Preporuča se uspostava dobre komunikacije strategije s ciljem osiguranja dvosmjernog komunikacijskog procesa s javnošću.

Tablica 21. Opseg primjene

Kriterij: Opseg primjene	Opis kriterija
Opseg primjene	- Procjena opsega primjene po razini prostornog pristupa (makro nasuprot mikro razina pristupa) - Procjena opsega primjene po razini vremenske primjene mjerene (primjena mjere u kratkoročnom, srednjoročnom odnosno dugoročnom razdoblju). - Procjena opsega primjene po vrsti primjene indikatora buke (L_{den} u odnosu na L_{night}; L_{day} u odnosu na L_{night})

12.3. Mjere za snižavanje i upravljanje bukom

Aksijski planovi upravljanja bukom koji se primjenjuju kako na područja u okolini glavnih izvora buke, tako i unutar naseljenih područja (tzv. „aglomeracije“) su uvijek složeni i ukazuju na dugogodišnje zanemarivanja upravljanja bukom. Potrebna interdisciplinarnost za učinkovito upravljanje bukom u životnom prostoru prvenstveno je bila zanemarena tijekom razvoja zakonodavnog okvira prostornog planiranja i urbanizma, potom kroz zakonodavni okvir građenja kao i kroz zakonodavni okvir zaštite od buke. Upravo zbog svega navedenog akcijski planovi mogu biti usvajani iz različitih gledišta:

- Tehničko –izvedba tehničkih mjera upravljanja bukom s ciljem snižavanja prekomjernih razina buke na mjestu emisije / imisije.
- Prostorno plansko - stavljanje u fokus holističkih rješenja kako bi se postigla viša naseljenost i održivost naseljenih područja.
- Edukativno - informiranje javnosti o problemu prekomjernih razina buke i njenim (štetnim) posljedicama među različitim društvenim skupinama uključujući djecu i studente, pružanje cjelovite informacije o akcijskim planovima upravljanjem bukom, te općenito podizanje svijesti o problematici buke okoliša.
- Organizacijsko - mijenjanje prioriteta u razmatranju zaštite od buke u raznim poslovnim procesima i procedurama, podizanje svijesti o problemu buke kod svih uključenih dionika.
- Ekonomsko – uvođenje subvencija i ekonomskih potpora prilikom korištenja naprednih mjera upravljanja bukom, umjesto standardnih pristupa prekršaja i kazni.
- Zakonodavno – usavršavanje zakonodavnih odredbi, pretvaranje preporučenih postupaka iz tehničkih smjernica u obavezne odredbi Pravilnika ili sl.

Tehničko gledište uz primjenu najboljih raspoloživih tehnologija ponekad može biti najpoželjnije, ali ponekad nije niti najučinkovitije, niti najjeftinije, niti ono s najmanje socio-ekonomskih utjecaja na područje koje je predmetom interesa. Zbog navedenog se pristupu razradi scenarija mora pristupiti s jasno definiranom mjerom uspješnosti scenarija upravljanja bukom.

I2.3.1. Specifičnosti vezane za cestovni promet

S obzirom da je cestovni promet najrašireniji izvor buke na promatranom području, logičnim se čini primjena mjera za snižavanje buke na mjestu emisije, npr. komponente buke koje su uzrokovane bukom kotrljanja kotača po kolničkoj konstrukciji i/ili buke pogona vozila. Međutim, izrada scenarija upravljanja bukom koja bi npr. stvarala nova pravila i propise koje bi npr. nametnula uporabu guma koje emitiraju niže razine buke je apsolutno izvan nadležnosti grada pa čak i države. Naime, tehničke specifikacije buke kotrljanja guma je u okviru nadležnosti Europske unije kroz primjenu Uredbe (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/166¹⁴ te se kao takve ne mogu mijenjati niti se nad njima može primjenjivati stroži kriterij.

Dakako da se na nacionalnoj i lokalnoj razini može potjecati uporaba npr. „tiših“ guma, ali to zahtijeva značajniju ulogu nadležnih ministarstava nadležnih za zdravlje i okoliš, kao i pronalazak određenih sredstava s kojim bi se poticala takva uporaba.

I2.3.2. Specifičnosti vezane za željeznički promet

Na sličan način kao i kod cestovnog prometa, buka prometa s željezničkih pruga unutar područja grada primarno proizlazi iz komponente buke koje su uzrokovane kotrljanjem kotača po konstrukciji pruge kao i utjecaju različitih konstrukcija kočničkih sustava na teretnim vagonima. Samim time logičnim se čini primjena mjera za snižavanje buke na navedenim komponentama emisije buke. Međutim, izrada scenarija upravljanja bukom koja bi npr. stvarala nova pravila i propise koje bi npr. nametnula uporabu teretnih vagona drugačijih tehničkih specifikacija u odnosu na postojeće važeće tehničke specifikacije za interoperabilnost u pogledu emisije buke¹⁵ je apsolutno izvan nadležnosti grada kao i pravne osobe koja upravlja željezničkom prugom. Naime, prije navedene tehničke specifikacije u okviru su nadležnosti Europske unije koje se intenzivno mijenjaju tijekom proteklih 15-tak godina.

¹⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R2144>

¹⁵ (engl. "TSI on noise" = „technical specification for interoperability“)

Od 2008.g, kada je EK u okviru politike „ozelenjavanja transporta“ prihvatila komunikaciju koja se odnosi na mjere zaštite od buke postojeće flote lokomotiva i vagona ¹⁶, objavljen je pravni prijedlog za uvođenje tzv. „pristupne naknade u odnosu na razine buke“ (engl. „noise-differentiated track access charges“, skr. NDTAC) kao ekonomske potpore obnovi teretnih vagona s kočnicama s kompozitnim blokovima. Naime, zamjena postojećih kočnica s lijevanim čeličnim blokovima sa kočnicama s kompozitnim blokovima smatra se kao najučinkovitija mjera koja u bitnome snižava emisijske razine buke koja potječe od teretnih vagona, jer literatura navodi ukupna sniženja imisijskih razina buke do 10 dB (što u ljudskoj percepciji buke iznosi više od dvostrukog sniženja buke) po provedbi navedene mjere.

Dok Smjernica 2014/1304/EU¹⁷ također predviđa opcionalno uvođenje „pristupne naknade u odnosu na razine buke“ (engl. „noise-differentiated track access charges“, skr. NDTAC) relevantna Provedbena uredba EK 2015/429 od 13. ožujka 2015. o utvrđivanju modaliteta za primjenu naplate troškova utjecaja buke postavlja okvir koji je potrebno slijediti prilikom primjene navedenih naknada troškova jer harmonizira osnovne principe naplate i na navedeni način potiče zemlje članice EZ da omoguće značajnije sektorske poticaje za obnovu (engl. „retrofit“).

Provedbena uredba komisije (EU) 2019/774 od 16 svibnja 2019. o izmjeni Uredbe (EU) br. 1304/2014 u pogledu primjene tehničke specifikacije za interoperabilnost podsustava „željeznička vozila – buka“ na postojeće teretne vagone navodi¹⁸: (početak citata)

„Primjenom tehničke specifikacije za interoperabilnost podsustava „željeznička vozila – buka“ željezničkog sustava Unije („TSI za buku“) utvrđene u Uredbi Komisije (EU) br. 1304/2014 (5) na postojeće vagone trebale bi se stoga znatno smanjiti maksimalne razine emisije buke. Jedan od najdjelotvornijih načina ublažavanja buke koju proizvode željeznice naknadno je opremanje postojećih teretnih vagona kompozitnim kočnim blokovima. Tim se tehničkim rješenjem buka koju proizvode željeznice smanjuje za do 10 dB, što je smanjenje buke koju ljudi mogu čuti od 50 %.“
(kraj citata)

Prema službenim podacima, troškovi povezani s prilagodbom su postali jedan od značajnijih problema kako za željezničke tvrtke tako i za vlasnike teretnih vagona u postizanja bržeg tempa napretka u procesu prilagodbe. Trenutačna procjena govori o trošku približnog iznosa 1700 € za prilagodbu svakog pojedinačnog teretnog vagona, no međutim dionici su upozorili da postoji i bitan trošak održavanja tijekom standardnog životnog vijeka prilagođenog vagona (engl. „life-cycle costs“). S ciljem potpore sektoru pružnog prometa te ublažavanju navedenih viših troškova, EK je predložila sufinanciranje navedenih troškova na razini EZ. Navedeni pristup je formaliziran kroz EU Regulativu ¹⁹ o osnivanju „Connecting Europe Facility (CEF)“ koja je omogućavala su-financiranje u iznosu od 20 % prihvatljivih troškova za prilagodbu postojećih teretnih vagona s kočnicama s kompozitnim blokovima.

¹⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2008:0432:FIN>

¹⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:en:PDF>

¹⁸ https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/774/oj

¹⁹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013R1316>

U cilju boljeg upravljanja bukom željezničkog prometa, dodatno se tijekom posljednjih 5 godina intenziviralo uvođenje tzv. „tiših trasa“ (u izvorniku „quieter routes“). Naime, na temelju dokazanih štetnih zdravstvenih utjecaja na zdravlje, EK smatra da bi pitanje buke od željezničkog teretnog prijevoza trebalo rješavati kada predstavlja ozbiljnu smetnju i prijetnju za zdravlje. Zbog tog razloga i s obzirom na to da su teretni vlakovi koji voze noću posebno velika smetnja, uvedena je definicija „tihe trase“ s obzirom na intenzitet željezničkog teretnog prijevoza tijekom noći.

Prije spomenuta Provedbena uredba komisije (EU) 2019/774 definira „tišu trasu“ kao dio željezničke infrastrukture čija najmanja duljina iznosi 20 km i na kojoj je prosječni dnevni broj teretnih vlakova rijekom razdoblja „noć“ bio viši od 12. Navedeni prosjek računa se na temelju teretnog prijevoza 2015., 2016. i 2017. godine uz napomenu da ako teretni prijevoz zbog iznimnih okolnosti u nekoj godini odstupa od tog prosječnog broja za više od 25 %, država članica može izračunati prosječni broj na temelju preostale dvije godine. Sve države članice dužne su Agenciji Europske unije za željeznice dostaviti popis tiših trasa najkasnije šest mjeseci nakon datuma objave Uredbe uz obavezno ažuriranje popisa tiših trasa najmanje svakih pet godina nakon 8. prosinca 2024.g.(u skladu s postupkom utvrđenim u Dodatku D.2. Priloga Provedbene uredbe). Navedene popise Agencija Europske unije za željeznice Agencija objavljuje popise na svojoj internetskoj stranici.

12.3.3. Ostale bitne napomene i pretpostavke

Osim svega iznesenog, moguće mjere za sniženje i upravljanje bukom najčešće se „grupiraju“ po mjestu provedbe mjere:

- Sniženje razina buke na izvoru buke (snižavanje emisijskih razina buke) smatra se najučinkovitijim načinom snižavanja buke iz jednostavnog razloga jer se posljedično imisijske razine buke snižavaju na cijelom okolišu područja primjene mjere. Ukoliko snižavanje emisijskih razina buke na zakonski dopuštene razine nije moguće (što je najčešći slučaj kod buke od prometne infrastrukture), često se primjenjuje kriterij snižavanja emisije buke na odgovarajuću razinu.
- Kada je teško postići zadovoljavajuću razinu snižavanja buke na izvoru redovito se primjenjuje snižavanje buke korištenjem mjere snižavanje buke na putu širenja buke. Između ostalog, navedena mjera može uključivati gradnju, rekonstrukciju ili dogradnju za to namijenjenih zidova za zaštitu od buke oko izvora ili na mjestu izvora, korištenje raznih akustičkih elementa na vrhovima zidova za zaštitu od buke, izgradnja poslovnih objekata „tihe“ namjene između objekata stambene namjene i izvora buke itd.
- Snižavanje buke na mjestu imisije je uvijek posljednja mogućnost. Zagađenje bukom ostaje na istoj razini, te se ovom mjerom buka snižava samo na individualnoj razini stambenog objekta kada je osoba unutar objekta. Ova mjera uključuje primjenu posebnih mjera zvučne izolacije (kao mjere dodatne zvučne zaštite fasada, zidova i građevinskih otvora) kod stambenih objekata/zgrada izloženih prekomjernom utjecaju buke, kao što su npr. blizina zračnih luka ili velikih čvorišta prometnica ili pruga.

Upravljanje bukom je najučinkovitije u fazi planiranja i projektiranja (tzv. preventivne mjere upravljanja bukom), u usporedbi s kasnijim fazama kada se mjere primjenjuju na putu širenja buke i na mjestu imisije, što je značajno skuplje, ponekad s značajnim troškovima za zajednicu (tzv. korektivne mjere snižavanja buke).

U ovom projektu korištene su opće priznate mjere upravljanja bukom glavnih izvora koje su nastale temeljem primjene u zemljama EZ tijekom posljednjih 15-tak godina. Rezultati primjena raznih mjera upravljanja bukom, objavljuvani su na raznim stručnim konferencijama, časopisima i/ili mrežnim stranicama te su kao takvi korišteni kao polazište u razradi popisa mjera upravljanja bukom. Potrebno je naglasiti da se iskustva iz primjena mogu koristiti s određenom razinom zadržke, jer ipak primjena mjera i smjernica za upravljanje bukom puno utječe o nacionalnim odrednicama upravljanja okolišem koje se u bitnom razlikuje diljem Europe.

13. PRIMJENA REZULTATA PROJEKTA PHENOMENA

Tijekom 2021. završen je projekt o potencijalnim zdravstvenim prednostima mjera smanjenja buke u Europskoj uniji (**P**otential **H**Health Benefits of **N**oise Abate**M**ENT **M**e**A**sures in the European Union; skr. „Phenomena“)²⁰ kojeg je za Opću upravu Europske komisije za okoliš izradio konzorcij stručnjaka u razdoblju od 2019-2021.g. Izloženost buci od cestovnog, željezničkog i zračnog prometa bitno je zdravstveno opterećenje na području EU, odmah iza onečišćenja zraka, uz činjenicu da je otprilike svaka peta osoba u EU-u izloženim previsokim razinama buke s negativnim učincima na zdravlje prilikom čega daleko najveći utjecaj ima cestovni promet. Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije (WHO), učinci uključuju kardiovaskularne bolesti, kognitivna oštećenja kod djece, poremećaj spavanja i ozbiljne smetnje²¹.

Cilj ovog projekta bio je podržati Europsku komisiju u definiranju politika i mjera za snižavanje razina buke koje mogu dovesti do smanjenja zdravstvenog opterećenja od 20 do 50 posto uzrokovanog bukom cestovnog, željezničkog i zračnog prometa te procijeniti koliko relevantno zakonodavstvo u vezi s bukom može poboljšati provedbu mjera, uzimajući u obzir ograničenja i specifičnosti svakog oblika transporta. Projektom su prikupljeni i analizirani podaci iz geografskih područja kako ih je odredila END, za

- ceste i željeznice unutar naseljenih područja s više od 100 000 stanovnika;
- glavne ceste s više od 3 milijuna vozila godišnje;
- glavne željezničke pruge s više od 30 000 vlakova godišnje; i
- glavne zračne luke s više od 50 000 operacija godišnje.

Projekt je osigurao reprezentativnost rezultata na razini EU-a analizom širokog raspona izvora literature i procjenom uravnoteženog odabira praksi smanjenja buke u svim državama članicama uključujući:

- pregled međunarodne literature i literature EU-a te zakonodavstva EU-a i zemalja članica
- procjenu akcijskih planova za upravljanjem bukom i njihove provedbe
- široko savjetovanje s dionicima
- identifikaciju i procjenu zakonodavnih pokretača za smanjenje buke od svih vidova transporta
- reviziju logike intervencije
- popis dobrih praksi
- procjenu utjecaja na zdravlje i analiza troškova i koristi (CBA)
- procjenu dostupnih rješenja za smanjenje buke
- analizu scenarija rješenja za smanjenje buke
- prijedloge politika EU i država članica za smanjenje zdravstvenog opterećenja

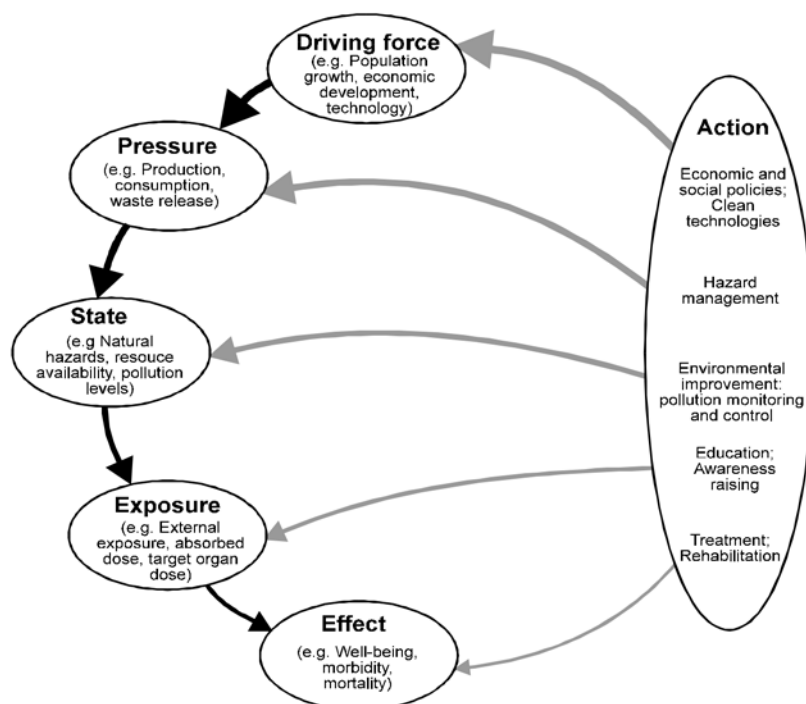
²⁰ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f4cd7465-a95d-11eb-9585-01aa75ed71a1>

²¹ <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>

U okviru projekta pregledano je 300 akcijskih planova o upravljanju bukom s ciljem utvrđivanja koje su mjere za smanjenje buke planirane i provedene u svim državama članicama. Za 100 akcijskih planova prikupljene su detaljnije informacije o provedenim intervencijama i u kojoj mjeri nacionalna i EU zakonodavstva potiču provedbu mjera za smanjenje buke.

Za cestovni promet zaključeno je da su tijekom protekla 3 kruga izrade akcijskih planova pretežito korištene mjere upravljanja bukom koje uključuju između ostalog zidove za zaštitu od buke, tihe kolničke konstrukcije, napredno održavanje kolničkih konstrukcija. Ove mjere su se u pravilu kombinirale s ostalim mjerama upravljanja bukom zavisno od vrste prometne infrastrukture, planovima održive mobilnosti uz bitno ograničenje dostupnosti financijskih i tehničkih resursa. Tijekom protekla 3 kruga izrade akcijskih planova kampanje za podizanje javne svijesti o štetnosti buke kao i informiranje javnosti bile su znatno manjeg opsega od očekivanih.

Pomoću DPSEEA okvira (skr. od „Driving forces – Pressures – State – Exposure – Effect – Action“) ²² ispitane su pojedinačne mjere za upravljanje bukom te je kvantificiran njihov utjecaj na zdravlje. Za svaku vrstu transporta razmatrana su trenutačno dostupna rješenja za upravljanje bukom u smislu krajnjeg snižavanja razina buke. Potrebno je naglasiti da mjere upravljanja bukom koje su bile u razvoju tijekom provedbe projekta PHENOMENA nisu bila uključena zbog vremenskog okvira EU 2030. Temeljem analize rezultata, za svaki način transporta utvrđen je uži popis najučinkovitijih kombinacija mjera upravljanja bukom.

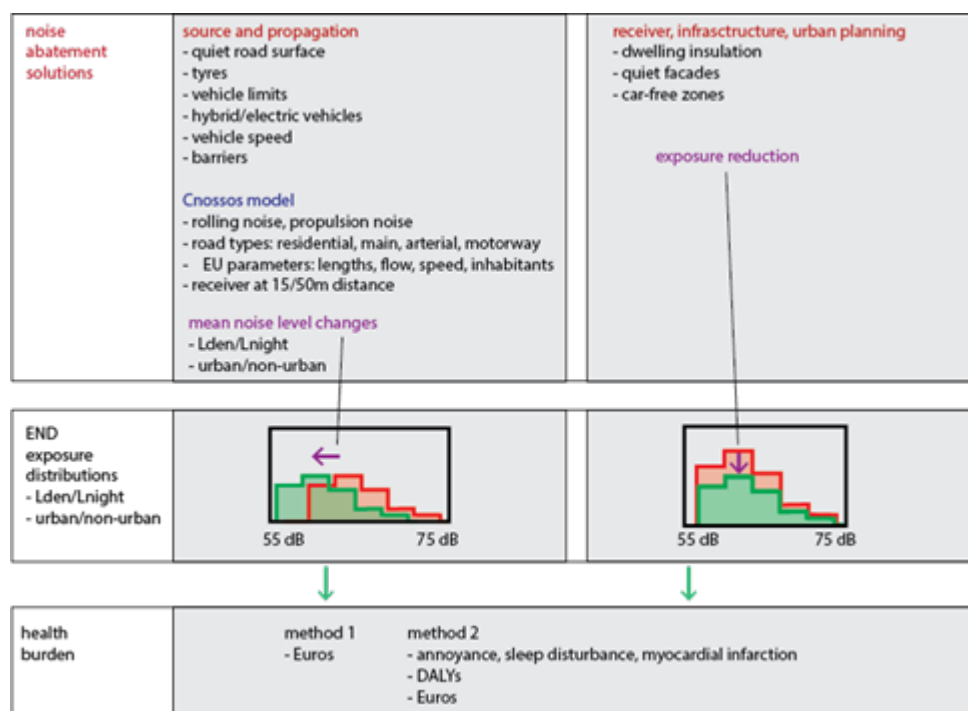


Slika 5. Prikaz DPSEEA okvira

Učinak na zdravlje kvantificiran je ne samo dvjema metodama monetizacije štetnih utjecaja buke nego i korištenjem postotka smanjenja broja stanovništva sa izraženom smetnjom, stanovništva sa izraženim poremećajem sna kao i prilagođenih godina života (DALY), uključujući ishemijske bolesti srca (Slika 6). Kao

²² Environmental Health Indicators: Framework And Methodologies; WHO/SDE/OEH/99.10

polazni podatci korišteni su podatci o izrađenim strateškim kartama buke za 3.krug izvještavanja iz podataka EEA. Analiza je pokazala da se učinkovito smanjenje opterećenja bukom na razini cijele EU može postići samo skupom kombiniranih i komplementarnih mjera te su zbog toga predložene ukupno 23 pojedinačne opcije politika uključujući šest zakonskih promjena za općenite političke mjere koje bi utjecale na sve načine transporta.

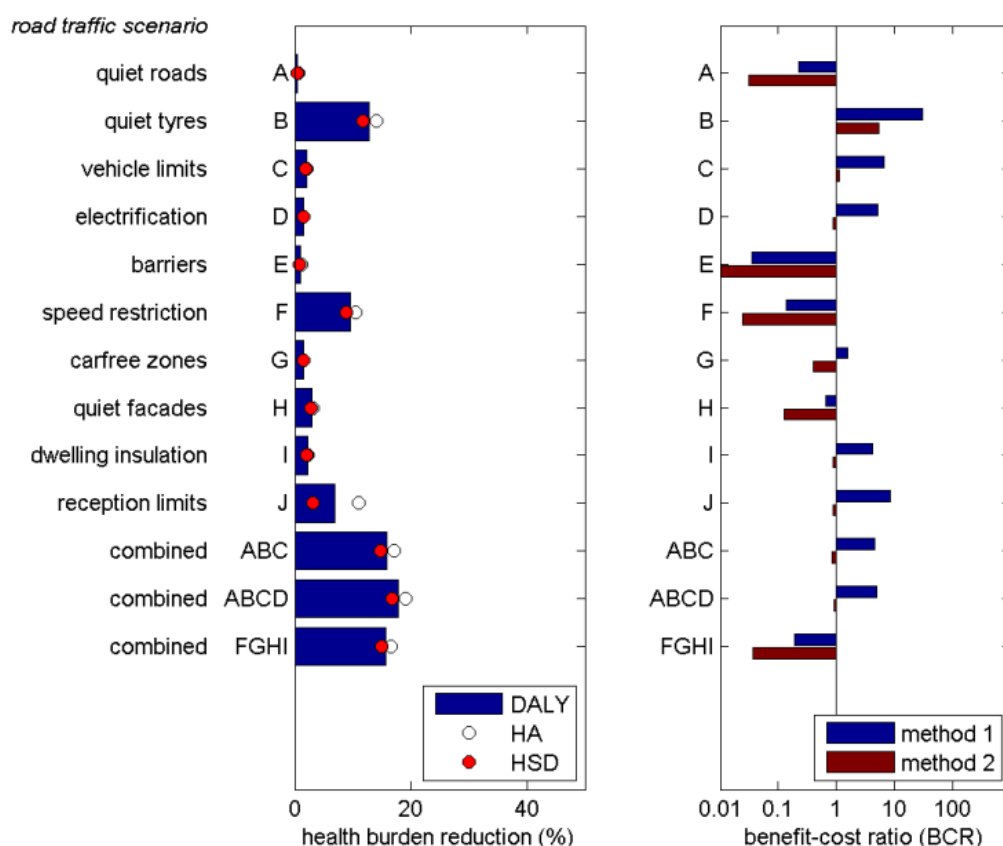


Slika 6. Prikaz učinaka različitih vrsta rješenja za smanjenje buke na raspodjelu izloženosti END-u, koji se upotrebljavaju za izračun zdravstvenih utjecaja.

13.1. Cestovni promet

Smanjenje štetnih utjecaja buke cestovnog prometa na zdravlje proračunato je temeljem promjene raspodjele izloženosti stanovništva u odnosu na početno stanje zbog primjene određene mjere upravljanja bukom. Za cestovni promet detaljno su razmatrane mjere koje uključuju:

- (A) tihe kolničke konstrukcije,
- (B) tiše gume,
- (C) tiša vozila,
- (D) udio električnih vozila,
- (E) zidove za zaštitu od buke,
- (F) ograničenje brzine kretanja vozila,
- (G) zone bez automobila,
- (H) tihe fasade,
- (I) dodatnu izolaciju stambenih objekata i
- (J) dopuštene razine buke na mjestu prijema.



Slika 7. Postotak smanjenja štetnog učinka na zdravlje do 2030. i omjer koristi i troškova (BCR) u razdoblju 2020-2035. za odabrane pojedinačne i kombinirane mjere upravljanja bukom cestovnog prometa

Identificirani najučinkovitiji scenariji sa procjenom smanjenja monetiziranog štetnog učinka na zdravlje u 2030. i omjer koristi i troškova izvedeni su za sva tri načina transporta. Rezultate provedene analize za cestovni promet prikazuje Tablica 22.

Tablica 22. Postotak smanjenja štetnog učinka na zdravlje do 2030. i omjer koristi i troškova (BCR) u razdoblju 2020-2035. za odabrane scenarije (kombinirane mjere upravljanja bukom cestovnog prometa)

Oznaka scenarija	Opis	Smanjenja monetiziranog štetnog učinka na zdravlje do 2030	Omjer koristi i troškova (BCR) u razdoblju 2020-2035.
ABC	Tihe kolničke konstrukcije, tiše gume, snižavanje ograničenja za buku vozila	16-22 %	0,8-4,6
ABCD	Tihe kolničke konstrukcije, tiše gume, snižavanje ograničenja za buku vozila, povećanje udjela električnih vozila	18-24 %	0,9-5,1
FGHI	Ograničenje brzine kretanja vozila, gradske zone bez automobila, „tihe“ fasade i dodatna zvučna izolacija fasada stambenih jedinica	16-20 %	0,04-0,2

Scenariji ABC i ABCD u pravilu su povezani s učinkovitim strategijama za smanjenje buke na razini EU-a (budući da su te mjere upravljanja bukom uređene zakonodavstvom EU-a) te su stoga ti scenariji najrelevantniji za regulaciju buke i mjere upravljanja bukom na razini EU.

Scenarij FGHI više je usmjeren na lokalnu razinu i stoga manje prikladan za izravno djelovanje na razini EU-a. Međutim, smjernice EU-a povezane sa scenarijem FGHI mogu biti korisne za poticanje učinkovitih strategija za snižavanje štetnih utjecaja buke na lokalnoj razini. U zaključcima projekta navodi se :

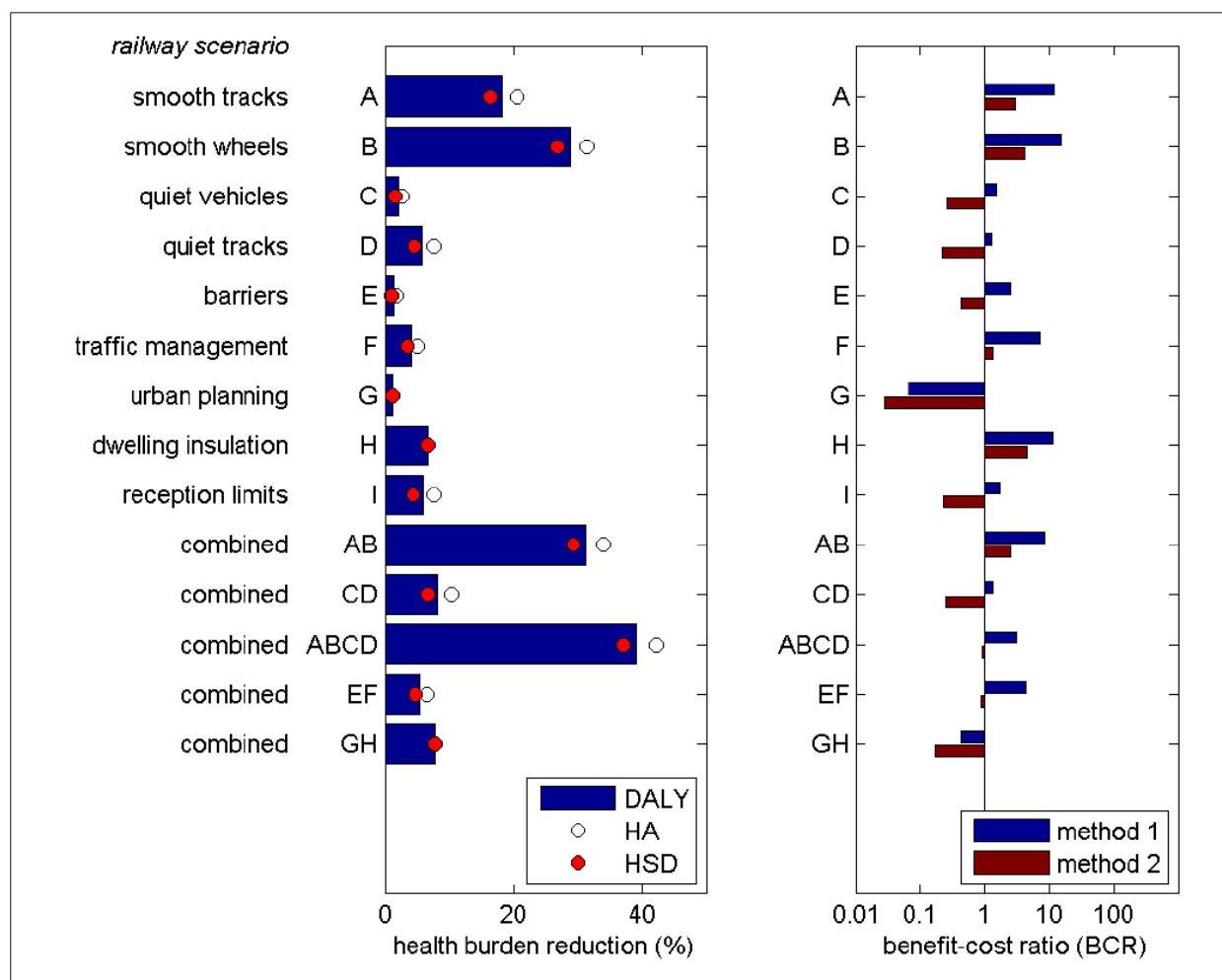
Kako bi se postiglo smanjenje zdravstvenog opterećenja u rasponu od 20-50%, preporučuju se korištenje opcija ABCD zajedno s FGHI. To uključuje nužne izvorne propise EU-a o buci kotrljanja, stroža ograničenja vezano za emisijske razine buke vozila, uključujući povećanu elektrifikaciju flote, zajedno s nacionalnim mjerama uključujući ograničenja brzine i pristupa određenim kategorijama vozila i primjenu tih fasada kao i dodatnim zvučnim izolacijama stambenih objekata.

Ovim zaključkom ne isključuju se druga razmatrana rješenja, ali se u kontekstu ovog projekta smatraju najučinkovitijima na razini EU-a.

13.2. Željeznički promet

Smanjenje štetnih utjecaja buke željezničkog prometa proračunato je temeljem promjene raspodjele izloženosti stanovništva u odnosu na početno stanje zbog primjene određene mjere upravljanja bukom. Za željeznički promet detaljno su razmatrane mjere koje uključuju:

- A - glatke željezničke pruge
- B – glatke željezničke kotače
- C – tiha željeznička vozila
- D – tihe željezničke trase (rute)
- E – zidovi za zaštitu od buke
- F – upravljanje prometom
- G – prostorno planiranje / urbanizam
- H – dodatnu zvučnu izolaciju stambenih objekata i
- I – dopuštene razine buke na mjestu prijema.



Slika 8. Postotak smanjenja štetnog učinka na zdravlje do 2030. i omjer koristi i troškova (BCR) u razdoblju 2020-2035. za odabrane pojedinačne i kombinirane mjere upravljanja bukom željezničkog prometa

Identificirani najučinkovitiji scenariji sa procjenom smanjenja monetiziranog štetnog učinka na zdravlje u 2030. i omjer koristi i troškova za željeznički promet prikazuje Tablica 22.

Tablica 23. Postotak smanjenja štetnog učinka na zdravlje do 2030. i omjer koristi i troškova (BCR) u razdoblju 2020-2035. za odabrane scenarije (kombinirane mjere upravljanja bukom željezničkog prometa)

Oznaka scenarija	Opis	Smanjenja monetiziranog štetnog učinka na zdravlje do 2030	Omjer koristi i troškova (BCR) u razdoblju 2020-2035.
AB	glatke željezničke pruge glatki željeznički kotače	30 - 42 %	2-9
CD	tiha željeznička vozila tihe željezničke trase (rute)	7 - 15 %	0,24 - 1,3
ABCD	glatke željezničke pruge glatki željeznički kotače tiha željeznička vozila tihe željezničke trase (rute)	37 - 52 %	0,9 – 3,1
EF	zidovi za zaštitu od buke i upravljanje prometom	5 – 10 %	0,9 – 4,5
GH	prostorno planiranje i rekonstrukcije uz poboljšanje zvučne izolacije stambenih jedinica	7,8 %	0,2 – 0,4

Scenarij ABCD nudi daleko najbolji potencijal za smanjenje zdravstvenog opterećenja, koji bi trebao biti proširen scenarijem EF i/ili GH, koji su relevantni za upravljanje bukom željezničkog prometa na lokalnoj razini.

Ovim zaključkom ne isključuju se druga razmatrana rješenja, ali se u kontekstu ovog projekta smatraju najučinkovitijima na razini EU-a.

13.3. Osvrt na zidove za zaštitu od buke

S obzirom da se u Republici Hrvatskoj mjere zaštite od buke primarno svode na primjenu zidova za zaštitu od buke kao jedinu „učinkovitu“ mjeru potrebno je naglasiti preporuke ovog projekta u odnosu na primjenu ove mjere upravljanja bukom. Niže navedeni tekst „neslužbeni“ je prijevod izrađivača ovog akcijskog plana: (početak citata)

Iako zidovi za zaštitu od buke nisu vrlo isplativ scenarij u usporedbi s drugim rješenjima na razini EU-a, one se i dalje primjenjuju i stoga se ovdje spominju. Zidovi za zaštitu od buke uglavnom se grade uz autoceste i državne ceste s dovoljnim brojem susjednih stambenih jedinica. Njihov dizajn i primjena ovise o specifičnim geografskim i socioekonomskim karakteristikama određenog područja, uključujući veličinu i gustoću naseljenosti, raspored zgrada i prometne parametre. Na primjer, i veličina zemlje i cijena zemljišta mogu biti ograničavajući faktor. U kontekstu ove studije, dodatni zidovi za zaštitu od buke (npr. udvostručenje duljine u EU-u) ne donose veliku korist za zdravlje na razini EU-a zbog ograničene ukupne duljine autocesta u usporedbi s drugim vrstama cesta.

Rezultati predstavljeni u ovom projektu ukazuju na to da je isplativost zidova za zaštitu od buke prilično niska, djelomično zbog visokih troškova, ali i zato što nisu izvedive u mnogim urbanim situacijama. Stoga zidovi za zaštitu od buke nisu poželjna opcija za smanjenje utjecaja buke cestovnog prometa, osim ako su integrirane u krajobraz ili građevinske objekte (zgrade). Općenito, mjere upravljanja bukom na samom izvoru su poželjnije (kao što je slučaj za sve vrste transporta). Međutim, zbog visokih razina izvora buke za autoceste i nedostataka alternativa, zidovi za zaštitu od buke ostat će relevantne za te situacije u doglednoj budućnosti.

Zidovi za zaštitu od buke za ceste primjenjuju se kao zidovi uz cestu, između kolnika u razdjelnim pojasevima, kao nasipi, a u nekim situacijama zgrade poslovne namjene se koriste kao prepreke širenju buke. Iako se lokacije na kojima bi se mogli izgraditi zidovi za zaštitu od buke mogu djelomično izvesti iz rezultata karata buke, odabir i provedba gradnje odgovornost su nacionalnih i lokalnih tijela.

Razmjena informacija, posebno među regionalnim i lokalnim dionicima prekograničnih područja, kao i zajedničke inovacijske inicijative koje uključuju javne i privatne subjekte, mogle bi učinkovito poboljšati rezultate pružanjem informacija o dobrim praksama, stečenim iskustvima te usporedbom ostvarenih troškova i koristi. (kraj citata)

Tablica 24. Analiza uspješnosti zidova za zaštitu od buke kao mjere upravljanja bukom u okviru projekta PHENOMENA

Definicija	Zidovi za zaštitu od buke
Opis mjere	Različite vrste zidova za zaštitu od buke uključujući nasipe, zgrade i sl.
Zakonodavni okvir	END, Nacionalno zakonodavstvo
Uzročno-posljedične veze s nacionalnim zakonodavstvom ili zakonodavstvom EU-a	Dopuštene razine buke nacionalnog zakonodavstva, emisijske kvote
Potreba za dodatnim tehničkim i administrativnim koracima	Lokalno planiranje i provedba

Definicija	Zidovi za zaštitu od buke
Negativni kompromisi	Nema utjecaja na snižavane buke na izvoru
Smanjenja monetiziranog štetnog učinka na zdravlje do 2030	0,9-1,6 %
Omjer koristi i troškova (BCR) u razdoblju 2020-2035.	0,01-0,03 isplativost niska zbog visokih troškova gradnje i ograničene izvedivosti u urbanim područjima
Vjerojatnost provedbe od strane nadležnih tijela	Visoka, uglavnom uz autoceste i državne ceste s raspoloživim prostorom
Prepreke	Trošak, utjecaj na krajobraz
Vremenski okvir	Provode se lokalno u nedostatku drugih mjera

14. MJERE UPRAVLJANJA BUKOM

Prilikom odabira mjera za upravljanje bukom, korištena je višekriterijska analiza s kojom je omogućen odabir svih mogućih mjera za upravljanje bukom svih glavnih izvora buke kako bi dobili najbolje i najprikladnije rješenje za svako promatrano područje upravljanja bukom. Odabir određene mjere upravljanja bukom kako bi se izradio scenarij upravljanja bukom ovisi o zadovoljavanju posebnih kriterija koji na određeni način ukazuju na vjerojatnost uspjeha predloženog rješenja. Zbog navedenog se pristupu razradi scenarija pristupilo s jasno definiranom mjerom uspješnosti scenarija upravljanja bukom koje su globalno grupirane na mjesto provedbe mjere:

- a) sniženje razina buke na izvoru buke (snižavanje emisijskih razina buke), odnosno
- b) sniženje razina buke korištenjem mjera na putu širenja buke, ili konačno
- c) sniženje buke na mjestu imisije buke.

Opis razrade scenarija upravljanja bukom s opisom mogućih mjera upravljanja bukom opisano je u zasebnom elaboratu²³. Po provedenom potvrđivanju područja upravljanja bukom, s ciljem što bolje definicije i određivanja scenarija upravljanja bukom, održani su sastanci projektnog tima te je za svako područje predložen barem jedan scenarij snižavanja i/ili upravljanja bukom sa barem jednom mjerom upravljanja bukom.

Od ukupno 38 područja upravljanja bukom cestovnog prometa, na cca 55 % ukupnog broja područja Grad Rijeka može samostalno provoditi predložene aktivnosti, dok na preostalom broju područja (njih 17) potrebna je suradnja s Hrvatskim autocestama d.o.o. odnosno Hrvatskim cestama.

U odnosu na cestovni promet, u upravljanju bukom željezničkog prometa kao i bukom industrijskih pogona i postrojenja odnosno lučkih područja, Grad Rijeka nema nikakve mogućnosti poduzimanja samostalnih aktivnosti koje bi mogle npr. sniziti razine buke na samom izvoru. Samim time je Grad Rijeka na određeni način prepuštena upraviteljima izvora buke i njihovoj dobroj volji, odnosno nadzorom kojeg je dužan provoditi Državni inspektorat RH.

Od ukupnog broja područja upravljanja bukom cestovnog prometa, na cca 49 % područja pretpostavljena je primjena tri mjere upravljanja bukom, na cca 49 % područja pretpostavljena je primjena dvije mjere upravljanja bukom cestovnog prometa, dok je svega na jednom području pretpostavljena jedna mjera upravljanja bukom.

²³ Elaborat „Scenariji upravljanja bukom na područjima upravljanja bukom“; oznaka: 2024-AP-120/03

Tablica 25. Nadležnost nad provedbom scenarija upravljanja bukom

Izvor buke	Upravitelj izvora buke	Broj područja
Cestovni promet	Grad Rijeka	20
	Grad Rijeka, Hrvatske autoceste d.o.o.	5
	Hrvatske autoceste d.o.o.	1
	Grad Rijeka, Hrvatske ceste d.o.o.	8
	Hrvatske ceste d.o.o.	4
Željeznički promet	HŽ Infrastruktura d.o.o.	6
Industrijski pogoni i postrojenja	Lučka uprava Rijeka / Koncesionar lučkog ili industrijskog područja	5

U ukupnom broju predloženih mjera upravljanja bukom cestovnog prometa, najzastupljenija je mjera „zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom,“ te mjera „usporavanja prometa tijekom razdoblja noći“ koji prema stručnim preporukama osiguravaju najbolji omjer uloženo / dobiveno. S dodatnom mjerom korištenja inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom kretanja prometa pretpostavljeno je sniženje razina buke posebno tijekom razdoblja „noć“ (Tablica 29).

Tablica 26. Analiza primjene mjera upravljanja bukom

Izvor buke	Opis mjere	Broj
Cestovni promet	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom	35
	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći	32
	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa	20
	Snižavanje buke na putu širenja	7
Željeznički promet	Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji	6
	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)	6
Industrijski pogoni i postrojenja	Izrada detaljne karte buke za 2026.g.	5
	Praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom	5
	Uvođenje trajnog praćenja razina buke	5

Kroz predložene aktivnosti, Grad Rijeka će u razdoblju od sljedećih pet godina sustavno i postupno povećavati primjenu „tihih“ kolničkih konstrukcija na prometnicama s najvećim utjecajem na buku cestovnog prometa, s ciljem smanjenja izloženosti stanovništva buci cestovnog prometa, poboljšanja kvalitete življenja i usklađivanja s ciljevima održive urbane mobilnosti.

Ugradnja "tihih" kolničkih konstrukcija povezivat će se s redovitim održavanjem, rekonstrukcijama i kapitalnim projektima radi smanjenja troškova i prekapanja. Odgovarajućim akustičkim ispitivanjima, praćenjem stanja kolnika i prometnih veličina uz prikupljanje iskustva korisnika provoditi će se uspješnost primjene te prema rezultatima prilagođavati daljnje prioritete. Okvirni plan aktivnosti prikazuje Tablica 30:

Tablica 27. Vremenski tijek aktivnosti uvođenja „tihih“ kolničkih konstrukcija

Godina provedbe	Opis aktivnosti
2026	Izrada tehničkih kriterija za odabir dionica
2027	Provedba pilot-projekata na odabranim prometnicama
2028	Proširenje primjene na dodatne kritične gradske prometnice.
2029	Integracija "tihih" kolničkih konstrukcija u standardne programe održavanja.
2030	Evaluacija rezultata i definiranje dugoročnog plana daljnjeg širenja.

U predloženom ukupnom broju scenarija upravljanja bukom željezničkog prometa najzastupljenije su mjere „Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji“ koja se izrađuje tijekom proteklih 10 godina, uz obavezno trajno „infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)“ čime se trajno osigurava niže emisijska razina buke.

Za industrijske pogone i postrojenja pretpostavljena je izrada „detaljne karte buke za 2026.g.“ što je neznatno proširenje ionako postojeće zakonske obaveza za izradu strateške karte buke za slijedeći krug izvještavanja uz izradu i provedbu plana upravljanja bukom i uvođenje trajnog praćenja razina buke čime bi javnost mogla trajno pratiti razine buke kojima je izložena.

Sukladno bitnim primjedbama javnosti na buku lučkih područja tijekom javne rasprave (vidi poglavlje 18), osim propisanog sadržaja strateške karte buke Zakonom i Pravilnikom 1 odnosno 2, projekt detaljne emisijske i imisijske karte industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja za ocjensku 2026.g. mora uključivati slijedeće:

- provedbu nužnih akustičkih mjerenja za izradu emisijskog modela buke promatranog pogona,
- analizu tonalnosti buke od određenih izvora buke unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, poglavito tijekom razdoblja „noć“, uz točno kvantificiranje postojanje tonalnosti određenih izvora
- analizu impulsnog karaktera buke od određenih izvora buke i radnih aktivnosti unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, poglavito tijekom razdoblja „noć“, uz točno kvantificiranje broja impulsnih događaja po emisijskoj razini buke i ocjenskom razdoblju,
- kvantificiranje pojedinačnih i sumarnih utjecaja različitih izvora buke industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja (industrijskih izvori, cestovni promet, pružni promet) na najbliže zone boravišne i/ili mješovite namjene uključujući područja s obrazovnim i/ili zdravstvenim ustanovama s naglaskom na utjecaje tijekom razdoblja „noć“.

Uvođenjem trajnog praćenja razina buke od strane upravitelja lučkih područja i/ili koncesionara terminala, Grad Rijeka uspostavlja trajni, transparentan i tehnički vjerodostojan sustav praćenja buke u lučkim područjima, prvenstveno oko kontejnerskih terminala, radi zaštite zdravlja građana, smanjenja okolišnih opterećenja i osiguranja usklađenosti s propisima. Sustav praćenja razina buke će biti osmišljen na način da omogućuje kontinuirano praćenje razina buke, javnu dostupnost podataka, pravodobno upozoravanje na prekoračenja dopuštenih razina te pokretanje korektivnih mjera prema nadležnim tijelima.

Pretpostavljeni ciljevi za implementaciju sustava praćenja buke su:

- a) Uspostaviti trajno praćenje buke na ključnim položajima u okolini kontejnerskih terminala, s naglaskom na mjerenje u realnom vremenu.
- b) Obuhvatiti različite režime rada terminala, uključujući dnevne, večernje i noćne operacije, kako bi se vidio stvarni utjecaj na okolna zone boravišne i/ili mješovite namjene.
- c) Omogućiti povezivanje podataka sa strateškom kartom buke za 5.krug izvještavanja i akcijskim planom upravljanja bukom.
- d) Uspostaviti jasan model suradnje između Grada, Lučke uprave, koncesionara, Državnog inspektorata i javnosti.
- e) Osigurati da se na temelju rezultata praćenja buke pokreću tehničke i organizacijske mjere upravljanja i/ili snižavanja razina buke, a ne samo administrativno evidentiranje problema.

14.1. Mjere očuvanja „tihih“ područja

Osim svih prethodno navedenih aktivnosti za upravljanje bukom na područjima upravljanja bukom na području Grada, kandidati za „tiha područja“ zahtijevaju određeni niz aktivnosti s kojima se ostvaruje metodološki okvir za očuvanje „tihih područja“ unutar Grada. U stručnoj praksi, uobičajeni plan aktivnosti za očuvanje „tihih područja“ sastoji se od:

- određivanja kandidata za „tiha područja“ unutar naseljenog područja,
- analize kandidata za „tiha područja“ unutar naseljenog područja primjenom kriterija koji će valorizirati kvantitativne i kvalitativne parametre tihih područja, i
- određivanjem strategije i operativnih aktivnosti usmjerenih na očuvanje potvrđenih „tihih područja“.

Kako su kandidati za „tiha područja“ unutar naseljenog područja određeni unutar ovog akcijskog plana, s ciljem što točnije analize prihvatljivosti kandidata za „tiha područja“ potrebno je potvrditi područja kandidate primjenom niza kriterija (parametara) kao što su:

Ne-akustički osnovni parametri

- krajobraz
- stanje održavanja okoliša, čistoća područja (tlo, zrak, vode)
- opća sigurnost

Opća analiza prihvatljivosti predloženog područja

- urbani kontekst
- udaljenost od zona stambene i/ili mješovite pretežito stambene namjene
- dostupnost područja (npr. javnim prijevozom)
- udaljenost od glavnih izvora buke
- primjena mjera upravljanja bukom u graničnim zonama područja
- potreba za dodatnim mjerama upravljanja bukom
- potreba za dodatnim mjerama upravljanja bukom od različitih izvora

Parametri koji opisuju ponašanje u području:

- procijenjeni broj korisnika područja
- geografska raspodjela korisnika područja
- uobičajene aktivnosti na području

Akustički parametri:

- kratkotrajna „in-situ“ mjerenja razina buke koja obuhvaćaju mjerenja raznih akustičkih veličina (npr. L_{Aeq} , L_{10} , L_{90} , L_{95} , broj zvučnih događaja, impulsni karakter i sl.) tijekom vremena kada se područje koristi,
- dugotrajna „in-situ“ mjerenja razina buke koja obuhvaćaju mjerenja raznih akustičkih veličina s ciljem globalne ocjene imisijskih razina,
- snimanje reprezentativnih zvučnih snimaka te proračun psiho-akustičkih parametara (npr. glasnoća)

Konačnu potvrdu prikladnosti kandidata za „tiha područja“ planirano je provesti primjenom tehnike anketiranja čime se mora dobiti i subjektivna ocjena korisnika područja kroz njihov doživljaj zvučnog okoliša područja. Temeljem navedenih aktivnosti određeni broj kandidata za „tiha područja“ proglašava „tihim područjem“, te se navedena područja unose u prostorno-plansku dokumentaciju grada te se prema njima primjenjuju posebne mjere zaštite od buke kao npr. prostorno-planske mjere zaštite od buke, mjere upravljanja izvorima buke u graničnim područjima i sl. Ovim akcijskim planom predlaže se da postupak potvrđivanja „tihih područja“ unutar Grada Rijeke bude proveden tijekom 2026. godine najkasnije do sredine 2027.g.

I 4.2. O analizi uspješnosti scenarija upravljanja bukom

Prilikom procjene uspješnosti određenih scenarija upravljanja bukom potrebno je podsjetiti se da su područja upravljanja bukom u pravilu područja s najvećom gustoćom naseljenosti kao i prekoračenjem dopuštenih razina buke. Zbog navedene činjenice, neki od predloženih scenarija upravljanja bukom naizgled imat će jako ograničenu uspješnost, no međutim u stvarnosti će uspješnost na lokalnoj razini biti primjetnija poglavito uz dosljednu primjenu mjera. Predložene mjere upravljanja bukom često ne mogu nadomjestiti dugogodišnje zanemarivanje zaštite od buke, te se ne može očekivati da će se relativno ograničenom aktivnošću kao npr. ograničenje brzine kretanja vozila u bitnome sniziti imisijske razine buke. S druge strane, takvi na prvi pogled „ograničeno uspješni“ scenariji najbolje pokazuju koliko je složeno provesti učinkovite mjere zaštite od buke, te koliko su bitne prostorno-planske mjere upravljanja bukom tijekom upravljanja prostorom.

Potrebno je napomenuti da u svijetu postoji veliki dio pokazatelja koji pozitivno ocjenjuju provedbu mjera upravljanja bukom, a koji u ovom dokumentu ne mogu biti odgovarajuće valorizirani zbog činjenice da trenutačno problematika zaštite od buke u Republici Hrvatskoj nije visoko na listi prioriteta, te ne postoje vjerodostojni podaci na nacionalnoj razini. Prema posljednjim podacima koji su predstavljani na stručnim konferencijama, neki od parametara koji izrazito pozitivno ocjenjuju provedbu mjera zaštite od buke su :

- smanjenje zdravstvenih troškova prouzročenih nižom stopom oboljenja od bolesti koje su indicirane s prekomjernom izloženosti buci,
- povećanje cijene nekretnina na nekretninama na kojima se snizuje izloženost buci, uz posredno veći porez na promet nekretnina,
- sinergijski učinak s programima zaštite kvalitete zraka,
- utjecaj na klimatske promjene kroz smanjenje emisije CO₂ itd.

15. PROCJENA BROJA STANOVNIKA OBUHVAĆENIH AKCIJSKIM PLANOM

Sukladno predloženim područjima upravljanja bukom na području Grada Rijeke, ovim akcijskim planom obuhvaćeno je cca 40700 stanovnika odnosno cca 33 % od ukupnog broja stanovnika. Detaljne statističke podatke koje opisuju obuhvat predloženog akcijskog plana prikazuje Tablica 31 .

Tablica 28. Statistički pokazatelji obuhvata akcijskog plana upravljanja bukom

Izvor buke	Broj PUB	Stanovnici		Stambene jedinice		Površina PUB	
		n	%	n	%	s/ m ²	%
Cestovni promet	38	30731	25,1%	17297	25,9%	1752631	4,0%
Željeznički promet	6	2509	2,0%	1407	2,1%	248199	0,6%
Industrijski pogoni i postrojenja	5	7497	6,1%	4205	6,3%	1158679	2,7%
Grad Rijeka		122407		66789		43380796	

16. ROKOVI PROVEDBE AKTIVNOSTI UPRAVLJANJA BUKOM S PROCJENJENIM TROŠKOVIMA

16.1. Opis rokova provedbe aktivnosti upravljanja bukom

U okviru ovog akcijskog plana predlažu se rokovi provedbe akcijskog plana:

- kratkoročni rok - rok provedbe u roku od dana usvajanja akcijskog plana do kraja 2027.g. (u daljnjem tekstu 2026-2027).
- srednjoročan rok – rok provedbe u roku 1-3 od dana usvajanja akcijskog plana (u daljnjem tekstu 2026-2029).
- dugoročan rok - rok provedbe u roku od 4- 7 godina od dana usvajanja akcijskog plana (u daljnjem tekstu 2030-2033).

Ovaj akcijski plan omogućava usmjeravanja cijelih ili djelomičnih aktivnosti na područja koja su izložena najvišim razinama buke, uz razmatranje raspoloživih financijskih i vremenskih okvira. Prije poduzimanja bilo koje aktivnosti iz ove akcijskog plana razmotrit će se pretpostavljeni troškovi i korist provedbe predložene aktivnosti te će se uvažavajući moguća tehnička rješenja predložiti poboljšanja scenarija upravljanja bukom .

Uvažavajući činjenicu da se strateške karte buke i akcijski planovi upravljanja bukom trajno usklađuju sa promjenama u prostoru (Čl. 7 Zakona), predložene rokove provedbe aktivnosti upravljanja bukom moguće je prilagoditi uvjetima provedbe sukladno ostalim planovima i programima (poglavito planom izgradnje i investicijskim održavanjem prometnica).

16.2. Opis procjene troškova provedbe aktivnosti upravljanja bukom

Akcijskim planom su temeljem uobičajene prakse detaljno obrađena najugroženija područja s prekomjernom bukom od promatranih izvora, što se smatra prihvatljivim minimumom s obzirom na znatne financijske troškove koje iziskuje dosljedna provedba akcijskog plana. Primjenom mjera zaštite od buke na tim područjima predložene su nužne aktivnosti da bi se osiguralo sustavno upravljanje bukom s dugoročnim ciljem postizanja razina buke koje Svjetska zdravstvena organizacija smatra prihvatljivim za život bez bitnih utjecaja na ljudsko zdravlje. Prilikom prijedloga aktivnosti, navedeni cilj pokušati će se postići prvenstveno financijski najpovoljnijim mjerama upravljanja bukom, dok će se najskuplja rješenja predvidjeti samo na mjestima gdje će to biti neophodno. Kako na području Republike Hrvatske ne postoji dovoljno razvijena inženjerska praksa u provedbi nekih od mjera upravljanja bukom, samim time je i nepoznat iznos troška provedbe mjere u RH. Zbog navedene činjenice, procjena troška je napravljena temeljem primjene istih mjera na području zemalja članica EZ iz prije navedene studije PHENOMENA.

Za scenarije upravljanja bukom koje uključuje izgradnje i/ili rekonstrukcije zida za zaštitu od buke korištena je procjena troška od 350 EUR/m² izvedenog zida za zaštitu od buke, dok je za , dok je za scenarije upravljanja bukom koji uključuju mjeru zamjenu postojeće kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom korištena procjena od 15 EU/m² kolničke konstrukcije²⁴.

Mjere upravljanja bukom koji uključuju inteligentne transportne sustave pretpostavljen ukupni trošak od 40 000 EUR po lokaciji što bi uključivalo:

- izradu prometnog elaborata,
- izgradnja prometne signalizacije (jednostavna) uključujući npr. izradu i montažu prometnog znaka B31 (ograničenje brzine) , prometnog znaka B33 (zabrana pretjecanja za teretne automobile), C12 (prestanak zabrane pretjecanja za teretne automobile), izradu i montažu prometnog znaka (prestanak ograničenja brzine), izradu i montažu dopunske ploče E05 („23:00h – 7:00h“).
- dobavu, instalaciju i puštanje u probni rad mjerne stanice za praćenje prometnih veličina,
- dobavu, instalaciju i puštanje u probni rad mjerne stanice za praćenje razina buke,
- trošak godišnje licence mjerne stanice za praćenje razina buke,
- praćenje razina buke s izradom izvješća,
- integracija sa mjernim stanicama za praćenje razina buke.

Trošak implementacije složenijeg upravljanja bukom na ovoj razini dokumentacije nije mogao biti realno procijenjen.

Za scenarije upravljanja bukom željezničkog prometa koji uključuju mjeru „infrastrukturne mjere upravljanja bukom održavanjem tračnica“ korištena je procjena od 15 EU/m' pruge uz troškove praćenja razina buke koji obuhvaćaju:

- dobavu, instalaciju i puštanje u probni rad mjerne stanice za praćenje razina buke,
- trošak godišnje licence mjerne stanice za praćenje razina buke s izradom izvješća.

²⁴ <http://www.nadia-noise.eu/>

Za scenarije upravljanja bukom željezničkog prometa koji uključuju mjeru „Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji“ preuzete su okvirne situacije zidova za zaštitu od buke iz dostupne idejne dokumentacije za projekt izgradnje drugog kolosijeka i modernizacije željezničke pruge na dionici Škrlevo – Rijeka – Jurdani – Šapjane.

Mjere upravljanja bukom industrijskih pogona i postrojenja koje obuhvaćaju izradu detaljne karte buke za 2026.g, izradu i provedbu plana upravljanja bukom u petogodišnjem razdoblju kao i uvođenje trajnog praćenja razina buke u okolini svakog industrijskog područja na cca 95.000,00 EUR u petogodišnjem razdoblju.

16.3. Organizacijske aktivnosti akcijskog plana upravljanja bukom

Sukladno navedenim postavkama akcijskog plana za 4.krug izvještavanja, u kratkoročnom razdoblju do kraja 2027.g. planirana je provedba slijedećih aktivnosti koju prikazuje Tablica 32 .

Tablica 29. Rokovi provedbe mjera očuvanja „tihih“ područja, prostorno planskih i pripremni aktivnosti

Opis aktivnosti	2026	2026-2027
Mjere očuvanja tihih područja		X
Usvajanje akcijskog plana za 4.krug izvještavanja u sve razine prostorno planske dokumentacije	X	
Pripremne aktivnosti za poticanje izmjena zakonodavnog okvira	X	
Izrada projektantskih smjernica za sagledavanje problematike buke okoliša u razradi novih razvojnih projekta		X
Izrada tehničke specifikacije potrebnih ulaznih podataka za izradu strateške karte buke za 5.krug izvještavanja	X	
Prikupljanje ulaznih podataka za izradu strateške karte buke za 5.krug izvještavanja	X	

16.4. Rokovi provedbe aktivnosti u područjima upravljanja bukom s kratkim opisom

Tablica 30. Pregledna tablica područja upravljanja bukom, odabranih scenarija upravljanja bukom, rokovima i dionicima

PUB	Upravitelj izvora buke	Dionici	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Trošak / EUR
PUB_CP_001	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				60.500,00 €
PUB_CP_002	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći				105.000,00 €
PUB_CP_003	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći				74.000,00 €
PUB_CP_004	Hrvatske autoceste d.o.o.	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Snižavanje buke na putu širenja Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				745.000,00 €
PUB_CP_005	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći				67.250,00 €
PUB_CP_006	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći				53.750,00 €
PUB_CP_007	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				53.750,00 €
PUB_CP_008	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa				96.000,00 €

PUB	Upravitelj izvora buke	Dionici	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Trošak / EUR
PUB_CP_009	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći								20.000,00 €
PUB_CP_010	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				100.500,00 €
PUB_CP_011	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom								100.500,00 €
PUB_CP_012	Hrvatske ceste d.o.o.	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom								101.000,00 €
PUB_CP_013	Hrvatske ceste d.o.o.	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				209.000,00 €
PUB_CP_014	Hrvatske ceste d.o.o.	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				65.000,00 €
PUB_CP_015	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				600.000,00 €
PUB_CP_016	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Snižavanje buke na putu širenja Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				592.000,00 €
PUB_CP_017	Hrvatske ceste d.o.o.	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom								200.000,00 €

PUB	Upravitelj izvora buke	Dionici	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Trošak / EUR
PUB_CP_018	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				56.000,00 €
PUB_CP_019	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Snižavanje buke na putu širenja Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				619.000,00 €
PUB_CP_020	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom Snižavanje buke na putu širenja				690.000,00 €
PUB_CP_021	Hrvatske ceste d.o.o.	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom								65.000,00 €
PUB_CP_022	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći				60.500,00 €
PUB_CP_023	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				200.000,00 €
PUB_CP_024	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom								150.000,00 €
PUB_CP_025	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći								60.000,00 €
PUB_CP_026	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				132.000,00 €

PUB	Upravitelj izvora buke	Dionici	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Trošak / EUR
PUB_CP_027	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Snižavanje buke na putu širenja Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				605.500,00 €
PUB_CP_028	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				141.000,00 €
PUB_CP_029	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći								60.000,00 €
PUB_CP_030	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				385.000,00 €
PUB_CP_031	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Snižavanje buke na putu širenja Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				709.000,00 €
PUB_CP_032	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				385.000,00 €
PUB_CP_033	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				168.000,00 €
PUB_CP_034	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				385.000,00 €

PUB	Upravitelj izvora buke	Dionici	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Trošak / EUR
PUB_CP_035	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				600.000,00 €
PUB_CP_036	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				222.000,00 €
PUB_CP_037	Grad Rijeka	Grad Rijeka, MUP					Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				208.500,00 €
PUB_CP_038	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP					Snižavanje buke na putu širenja Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom				1.023.000,00 €
PUB_IN_001	Brodogradilište Viktor Lenac	Brodogradilište Viktor Lenac, Grad Rijeka	Izrada detaljne karte buke za 2026.g. Uvođenje trajnog praćenja razina buke Praksa najboljeg upravljanja - izrada plana upravljanja bukom			Praksa najboljeg upravljanja - provedba plana upravljanja bukom					31.500,00 €
PUB_IN_002	Brodogradilište Viktor Lenac	Brodogradilište Viktor Lenac, Grad Rijeka	Izrada detaljne karte buke za 2026.g. Uvođenje trajnog praćenja razina buke Praksa najboljeg upravljanja - izrada plana upravljanja bukom			Praksa najboljeg upravljanja - provedba plana upravljanja bukom					31.500,00 €

PUB	Upravitelj izvora buke	Dionici	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Trošak / EUR
PUB_IN_003	Brodogradilište Viktor Lenac	Brodogradilište Viktor Lenac, Grad Rijeka	Izrada detaljne karte buke za 2026.g. Uvođenje trajnog praćenja razina buke Praksa najboljeg upravljanja - izrada plana upravljanja bukom		Praksa najboljeg upravljanja - provedba plana upravljanja bukom						31.500,00 €
PUB_IN_004	Lučka uprava Rijeka / Koncesionar kontejnerskog terminala	Lučka uprava Rijeka / Koncesionar kontejnerskog terminala, Grad Rijeka	Izrada detaljne karte buke za 2026.g. Uvođenje trajnog praćenja razina buke Praksa najboljeg upravljanja - izrada plana upravljanja bukom		Praksa najboljeg upravljanja - provedba plana upravljanja bukom						95.000,00 €
PUB_IN_005	Lučka uprava Rijeka / Koncesionar kontejnerskog terminala	Lučka uprava Rijeka / Koncesionar kontejnerskog terminala, Grad Rijeka	Izrada detaljne karte buke za 2026.g. Uvođenje trajnog praćenja razina buke Praksa najboljeg upravljanja - izrada plana upravljanja bukom		Praksa najboljeg upravljanja - provedba plana upravljanja bukom						95.000,00 €
PUB_ZP_001	HŽ infrastruktura d.o.o.	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)				Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji				555.000,00 €
PUB_ZP_002	HŽ infrastruktura d.o.o.	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)				Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji				555.000,00 €
PUB_ZP_003	HŽ infrastruktura d.o.o.	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)				Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji				730.000,00 €
PUB_ZP_004	HŽ infrastruktura d.o.o.	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)				Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji				730.000,00 €

PUB	Upravitelj izvora buke	Dionici	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Trošak / EUR
PUB_ZP_005	HŽ infrastruktura d.o.o.	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)				Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji				730.000,00 €
PUB_ZP_006	HŽ infrastruktura d.o.o.	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)				Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji				730.000,00 €

16.5. Provedbene aktivnosti i mjerila provedbe scenarija upravljanja bukom

S ciljem omogućavanja praćenja provedbe akcijskog plana upravljanja bukom tijekom nadolazećeg razdoblja za svaku predloženu mjeru upravljanja bukom predložene su moguće provedbene aktivnosti potrebne za uspješnu provedbu mjere, kao i moguća mjerila provedenih aktivnosti.

Tablica 31. Provedbene aktivnosti i mjerila provedbe scenarija upravljanja bukom

Mjere upravljanja bukom	Provedbene aktivnosti	Mjerila provedbe
Zidovi za zaštite od buke – razni materijali Zidovi za zaštite od buke – razni oblici	Izrada projektnog zadatka. Izrada idejnog projekta zaštite od buke. Pribavljanje posebnih uvjeta za projektiranje zida za zaštitu od buke. Izrada projektne dokumentacije elaborata zaštite od buke i ishođenje potrebnih potvrda. Ishođenje građevinske dozvole. Postupak javne nabave. Izgradnja zida za zaštitu od buke. Ishođenje uporabne dozvole.	Izrađeni projektni zadatak. Izrađen idejni projekt zaštite od buke. Ishođeni posebni uvjeti za izgradnju zida za zaštitu od buke. Izrađen elaborat zaštite od buke, glavni projekt, te ishođene potvrde na projektnu dokumentaciju. Ishođena građevinska dozvola. Provedba javnog nadmetanja i odabir izvođača. Izvođenje radova. Ishođena uporabna dozvola.
Zamjena postojeće kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom	Izraditi tehnički zahtjev za "tihu" kolničku konstrukciju. Uspostaviti elemente ocjene „tihe“ kolničke konstrukcije (prije / poslije). Uspostaviti sustav prijema izgrađene „tihe“ kolničke konstrukcije. Uspostaviti sustav održavanja "tihih" kolničkih konstrukcija.	Tehnički zahtjev za "tihe" kolničke konstrukcije. Provedba mjerenja akustičkih karakteristika postojećeg stanja kolničke konstrukcije. Zamjena postojeće kolničke konstrukcije. Provedba mjerenja akustičkih karakteristika "tihe" kolničke konstrukcije. Uspostavljen sustav održavanja "tihih" kolničkih konstrukcija.
Upravljanje prometom teških vozila kroz zabranu i ograničenja toka prometa teških vozila	Analiza postojećeg stanja imisije buke i prometnih veličina. Izraditi prometni elaborat i projektnu dokumentaciju. Ishođenje suglasnosti i implementacija prometnog rješenja. Analiza stanja imisije buke i prometnih veličina nakon promjene u prometnoj mreži. Izrada plana praćenja razina buke i prometnih veličina.	Mjerenje buke i analiza prometnih tokova prije promjene prometnih tokova.
Mjere usporavanja prometa		Izrađen prometni elaborat / projektna dokumentacija.
Smanjenje gustoće prometa upravljanjem prometom		Ishođene suglasnosti te implementacija prometnog rješenja do stanje potpune funkcionalnosti.
Ograničenje cestovnog prometa		Mjerenje buke i analiza prometnih tokova nakon instalacije sustava. Godišnje izvješće o uspješnosti mjere upravljanja bukom.

Mjere upravljanja bukom	Provedbene aktivnosti	Mjerila provedbe
Izrada detaljne karte buke industrijskog područja	Izrada projektnog zadatka za postupak nabave detaljne karte buke industrijskog područja Postupak nabave Provedba akustičkih mjerenja tijekom ocjenске godine Izrada detaljne karte buke industrijskog područja Predstavljanje rezultata javnosti Dostava rezultata Gradu Rijeci i nadležnom Ministarstvu	Izrađen projektni zadatak u skladu s odredbama Zakona o zaštiti od buke, podzakonskim aktima i akcijskim planom Ugovoren izrađivač detaljne karte buke Ispitni izvještaji o provedenim akustičkim mjerenjima Izrađena detaljna karte industrijskog područja Provedeno predstavljanje rezultata javnosti Dostavljeni rezultati u skladu s odredbama Zakona o zaštiti od buke, podzakonskim aktima Gradu Rijeci i nadležnom Ministarstvu
Izrada i provedba plana upravljanja bukom u petogodišnjem razdoblju	Izrada plana upravljanja bukom za petogodišnje razdoblje	Izrađen plana upravljanja bukom za petogodišnje razdoblje
Trajno praćenje razina buke	Izrada plana praćenja razina buke u okolini industrijskog područja	Izrađen plana praćenja razina buke u okolini industrijskog područja
	Izrada tehničke specifikacije za cjelovit autonoman sustav praćenja buke uključujući svu dodatnu opremu potrebnu za pouzdan trajni rad (365/24/7) uključujući mrežni prikaz rezultata za javnost	Tehnička specifikacije za cjelovit autonoman sustav praćenja buke uključujući svu dodatnu opremu potrebnu za pouzdan trajni rad (365/24/7) uključujući mrežni prikaz rezultata za javnost u skladu s odredbama Zakona o zaštiti od buke, podzakonskim aktima i akcijskim planom
	Postupak (javne) nabave	Proveden postupak (javne) nabave
	Postavljanje trajnih mjernih postaja	Postavljene trajne mjerne postaje
	Uspostava centralne platforme za prikaz rezultata mjerenja građanima i nadležnim tijelima	Uspostavljena centralne platforme za prikaz rezultata mjerenja građanima i nadležnim tijelima
	Definiranje pragova za alarmiranje i protokol postupanja kod prekoračenja razina buke	Postavljeni pragovi za alarmiranje i izrađen protokol postupanja kod prekoračenja razina buke
	Puštanje u rad postaja za praćenje buke	Postaje za praćenje buke puštene u rad
	Redovito izvještavanje javnosti, najmanje kvartalno, uz godišnje izvješće o trendovima i poduzetim mjerama	Izrađeni kvartalni izvještaji i postavljeni na javno dostupnu mrežnu lokaciju Izrađen godišnji izvještaj i postavljeni na javno dostupnu mrežnu lokaciju Nakon 2.godine korištenja, izrađen godišnji izvještaj s usporedbom na protekle godine, prikaz trendova. Izvještaj postavljen na javno dostupnu mrežnu lokaciju.

17. DUGOROČNA STRATEGIJA ZAŠTITE OD BUKE

Akcijski plan upravljanja bukom Grada Rijeke nastavak je strateškog promišljanja u pogledu upravljanja bukom glavnih izvora na području grada koji je započeo s izradom karte buke 2007.g.

Grad Rijeka je spreman aktivno sudjelovati s Ministarstvom zdravstva, Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture, Hrvatskim autocestama d.o.o., Hrvatskim cestama d.o.o., HŽ Infrastrukturu d.o.o., kao i jedinicama lokalne i regionalne samouprave radi utvrđivanja jasnog okvira odgovornosti u upravljanju bukom Grada Rijeke u kontekstu buduće Nacionalne strategije zaštite od buke koju treba donijeti u skladu s odredbama Zakona o zaštiti od buke.

Na temelju dosadašnjih iskustava u izradi strateških karata buke i akcijskih planova, Grad Rijeka je prepoznao potrebu za pouzdanim i cjelovitim sustavom prikupljanja podataka o cestovnom prometu, kako bi se osigurali nužni podaci za izradu strateške karte buke za 5.krug izvještavanja.

Grad Rijeka želi biti aktivno uključen u bilo koju vrstu postupka planiranja i upravljanja prostorom u područjima s razinama buke indikatora L_{night} iznad 50 dB(A) koje potječu od autocesta odnosno državnih cesta Republike Hrvatske, te željezničkih pruga. Dosadašnja praksa ukazuje na krivo razmatranje utjecaja buke i nedostatak razrade stručnih podloga zaštite od buke prilikom izrade idejnih rješenja kao i kasnije projektne dokumentacije.

Također, Grad Rijeka želi aktivno sudjelovati u najavljenj izmjeni Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave ili odgovarajućeg zakonskog propisa s kojim će se definirati dopuštene razine buke svakog glavnog izvora buke.

Kroz suradnju s Ministarstvom zdravstva, Grad Rijeka prepoznaje buku kao značajni faktor u određivanju kvalitete života, te će kroz suradnju s nadležnim ustanovama koje obrađuju sustav javnog zdravstva nastaviti upotunjavati informaciju o utjecaju buke od glavnih izvora.

Grad Rijeka će:

- u narednih pet godina postupno povećavati udio prometnica izvedenih s „tihim“ kolničkim konstrukcijama, prvenstveno unutar područja upravljanja bukom, uz sustavno planiranje, praćenje učinaka i financijski održivu provedbu. Dugoročni cilj je uspostaviti planski i financijski održiv pristup korištenja „tihih“ kolničkih konstrukcija pri kojem su one primarni odabir na prometnicama unutar zona boravišne i/ili mješovite namjene.
- uspostaviti sustav trajnog praćenja buke u lučkim područjima, s posebnim naglaskom na kontejnerske terminale i njihovo okruženje. Sustav će obuhvatiti kontinuirano mjerenje, javno objavljivanje rezultata, analizu trendova, identifikaciju izvora buke i provedbu korektivnih mjera u suradnji s nadležnim lučkim i državnim tijelima. Cilj je smanjiti utjecaj lučkih operacija na kvalitetu života stanovnika, osigurati transparentnost i stvoriti temelje za dugoročno smanjenje buke kroz tehnička i organizacijska poboljšanja.
- stalno razmatrati pitanja koja se nameću u okviru implementacije akcijskog plana, te će redovito obavještavati javnost o aktivnostima na provedbi akcijskog plana upravljanja bukom za 4. krug izvještavanja s naglaskom na lučka područja Grada Rijeke.

18. SAVJETOVANJE SA ZINTERESIRANOM JAVNOŠĆU

Sukladno članku 7. stavku 7. Zakona, obveznici izrade akcijskog plana obvezni su provesti savjetovanje s javnošću i podatke iz akcijskog plana predstaviti javnosti raspoloživim metodama informiranja na jasan i razumljiv način, a prema članku 27. stavku 3. Pravilnika prijedloga akcijskog plana predstavlja se javnosti javnim izlaganjem i javnim uvidom tijekom kojeg javnost može davati primjedbe i prijedloge. Slijedom navedenog, kao i temeljem obveze iz članaka 163 i 165. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“ broj NN 80/13, 153/13, 78/15, 12/18, 118/18) i članka 4. stavak 2. i članka 14. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“ broj 64/08) te članku 11. stavak 1. Zakona o pravu na pristup informacijama (NN 25/13 i 85/15) proveden je objedinjeni postupak javnog uvida u svrhu informiranja javnosti o rezultatima karata buke i savjetovanja s javnošću o prijedlogu akcijskog plana. Postupak Javnog uvida i savjetovanja s javnošću trajao je 30 dana, a proveden je u razdoblju od 11. ožujka 2026.g. do 9. travnja 2026. Pripremne radnje koje su prethodile objedinjenom postupku Javnog uvida i Savjetovanja s javnošću, uključujući i Javno izlaganje, kronološkim vremenskim slijedom prikazuje Tablica 35.

Tablica 32. Aktivnosti u procesu objedinjenog postupka Javnog uvida i savjetovanja s javnošću o Akcijskom planu upravljanja bukom na području Grada Rijeke

RB	Naziv dokumenta/događaja	Vrijeme objave/ donošenja/ održavanja
1.	Zaključak Gradonačelnice 024-02/26-01/25-34, URBROJ 2170-1-02-00-26-15	24. veljače 2026.
2.	Objava Poziva na javni uvid i savjetovanje s javnošću o rezultatima karata buke i prijedlogu Akcijskog plana upravljanja bukom za naseljeno područje „Grad Rijeka“ (4. krug izvještavanja) na mrežnoj stranici Grada Rijeke	11. ožujka 2026.
3.	Javno izlaganje o rezultatima karata buke i prijedlogu Akcijskog plana upravljanja bukom za naseljeno područje „Grad Rijeka“ (4. krug izvještavanja)	24. ožujka 2026.

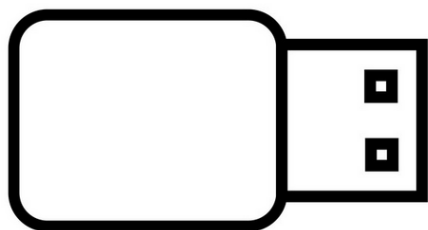
Javno izlaganje o rezultatima karata buke i prijedlogu Akcijskog plana upravljanja bukom za naseljeno područje „Grad Rijeka“ (4. krug izvještavanja) održano je 24. ožujka 2026., pred 30-ak prisutnih građana u Gradskoj vijećnici. Na Javnom izlaganju sudjelovali su predstavnici Nositelja projekta te voditelj projekta ovlaštenika (dr.sc. Alan Štimac, DARH 2 d.o.o.).

U vremenu trajanja savjetovanja na Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja, 23 podnositelja ili grupa podnositelja pravovremeno je podnijelo prijedloge i mišljenja. Tijekom trajanja Javne rasprave na Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja 15 podnositelja ili grupa podnositelja pravovremeno je podnijelo prijedloge i mišljenja. Prijedlozi, primjedbe i mišljenja u velikoj većini odnosili su se na odabir prioritetnih područja upravljanja bukom za lučka područja, poglavito oko kontejnerskog terminala „Zagrebačka obala“.²⁵

²⁵ <https://ekonzultacije.rijeka.hr/akcijski-plan-upravljanja-bukom-grada-rijeke-za-4-krug-izvjestavanja/>

19. GRAFIČKI DIO

19.1. Elektronički oblik elaborata



19.2. Grafički prikaz obuhvaćenih izvora buke

19.3. Grafički prikaz područja upravljanja bukom svih izvora

I 9.4. Grafički prikaz područja upravljanja bukom cestovnog prometa

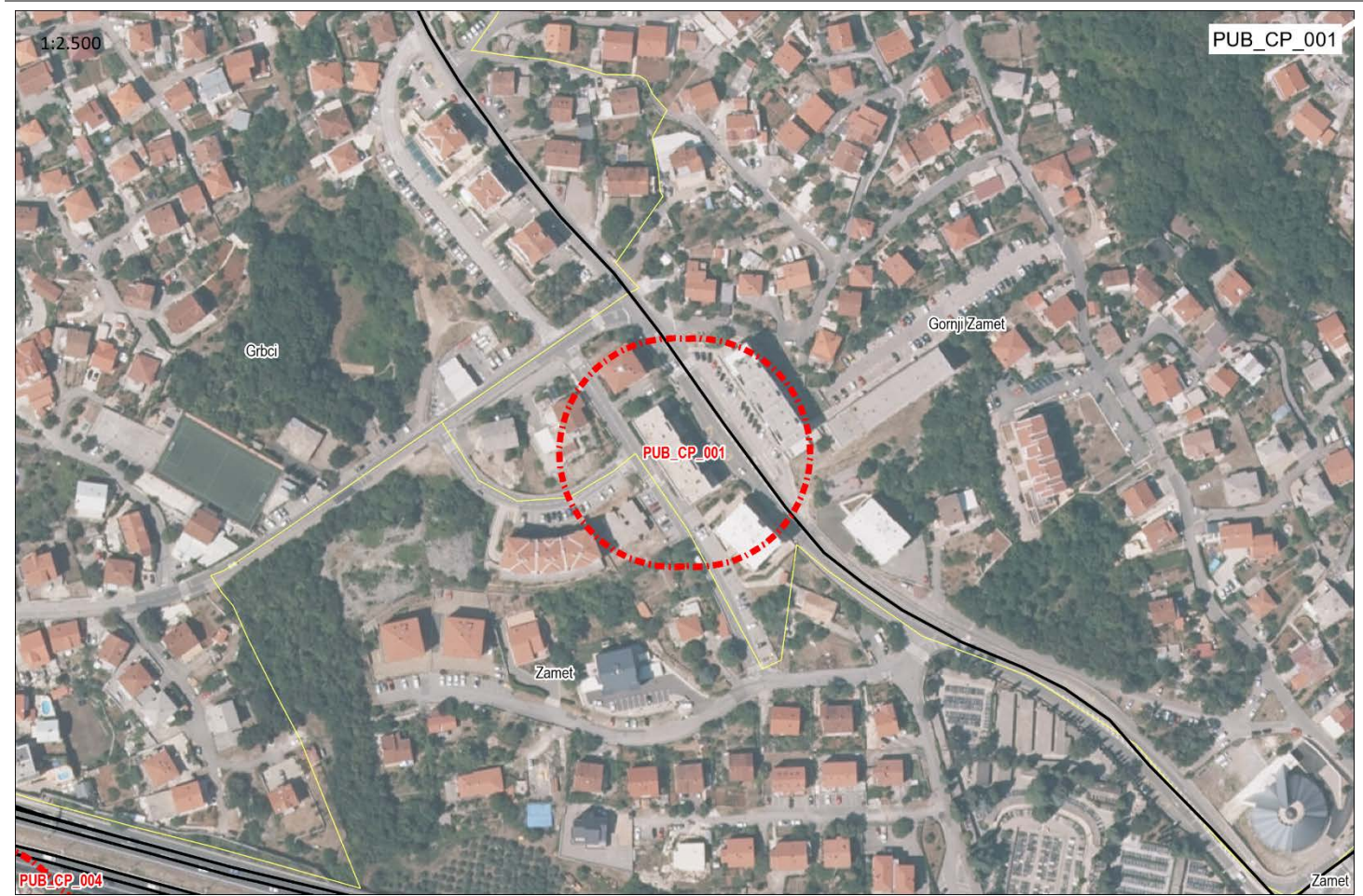
19.5. Grafički prikaz područja upravljanja bukom željezničkog prometa

19.6. Grafički prikaz područja upravljanja bukom industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja

19.7. Grafički prikaz kandidata za tiha područja

19.8. Prilog II – Ispunjeni obrasci za područja upravljanja bukom

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_001			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	8852
Procjenjeni broj stanovnika u području:	166	Procjenjeni broj objekata u području:	8
Mjesni odbor / Ulica	Zamet, Gornji Zamet	Primorska ulica	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Primorska ulica
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	60500 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_002			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	12124
Procjenjeni broj stanovnika u području:	190	Procjenjeni broj objekata u području:	22
Mjesni odbor / Ulica	Centar-Sušak, Bulevard	Križanićeva ulica, Strossmayerova ulica	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Križanićeva ulica, Strossmayerova ulica
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	105000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_003			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	13835
Procjenjeni broj stanovnika u području:	243	Procjenjeni broj objekata u području:	31
Mjesni odbor / Ulica	Mlaka, Banderovo	Ulica Franje Čandeka, Vukovarska ulica	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Ulica Franje Čandeka, Vukovarska ulica
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	74000 EUR

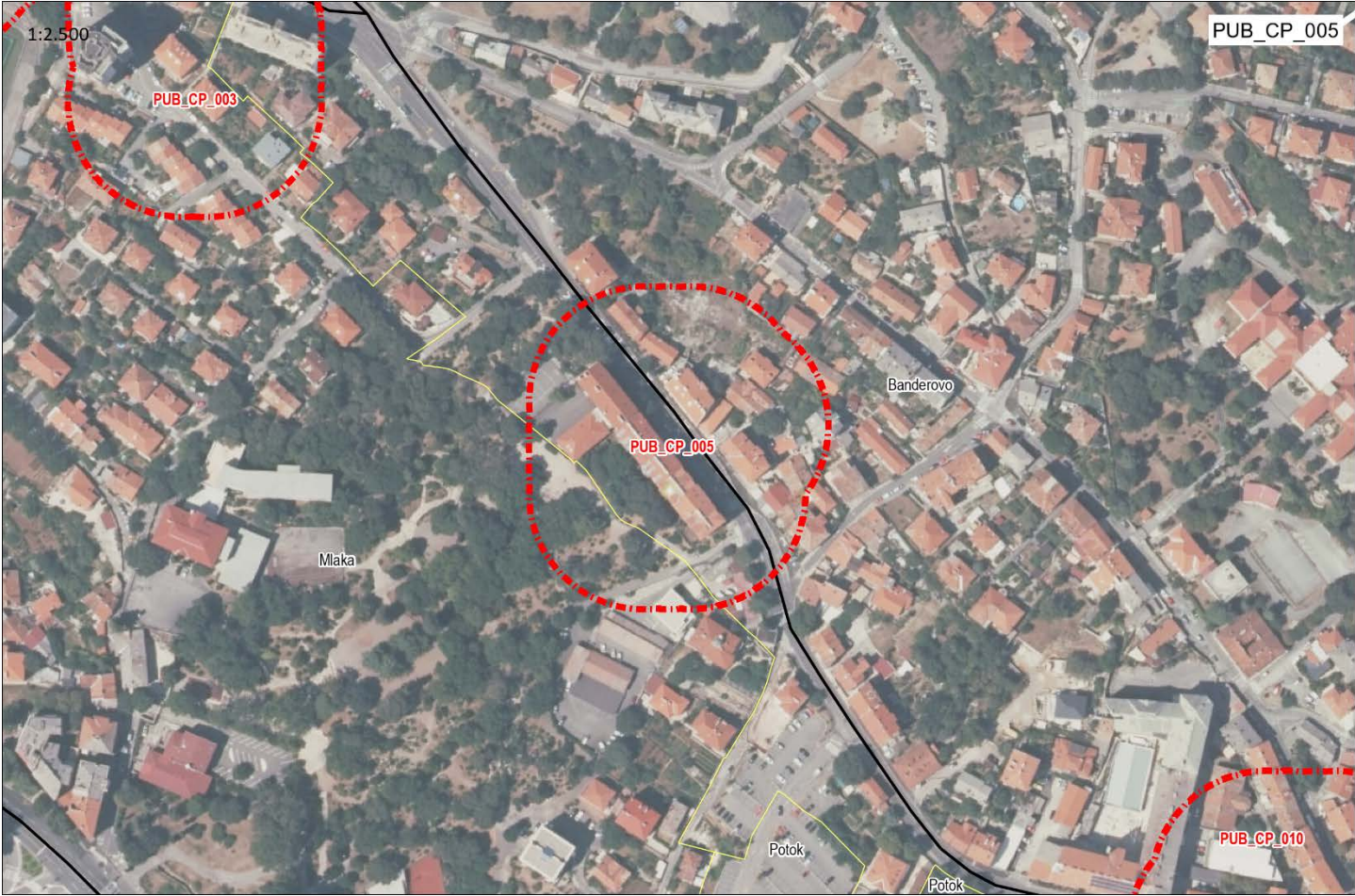
PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_004			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	13979
Procjenjeni broj stanovnika u području:	310	Procjenjeni broj objekata u području:	24
Mjesni odbor / Ulica	Zamet	Ulica Braće Bačić, A-7, Ulica Ivana Čikovića Belog	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Ulica Braće Bačić, A-7, Ulica Ivana Čikovića Belog
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske autoceste d.o.o.
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C2. / C.2.1. / C.2.1.3.	Snižavanje buke na putu širenja
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	745000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_005			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	15106
Procjenjeni broj stanovnika u području:	182	Procjenjeni broj objekata u području:	27
Mjesni odbor / Ulica	Mlaka, Banderovo	Vukovarska ulica	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Vukovarska ulica
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.4./ C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	67250 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_006			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	15640
Procjenjeni broj stanovnika u području:	306	Procjenjeni broj objekata u području:	23
Mjesni odbor / Ulica	Podvežica	Kvaternikova ulica	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Kvaternikova ulica
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	53750 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_007			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	16398
Procjenjeni broj stanovnika u području:	176	Procjenjeni broj objekata u području:	11
Mjesni odbor / Ulica	Drenova	Drenovski Put	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Drenovski Put
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	53750 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_008			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	19353
Procjenjeni broj stanovnika u području:	478	Procjenjeni broj objekata u području:	21
Mjesni odbor / Ulica	Podvežica	Kumičićeva ulica, Ulica Drage Ščitara, Ulica Slavka Krautzeka	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Ulica Slavka Krautzeka, Kumičićeva ulica, Ulica Drage Ščitara
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	96000 EUR

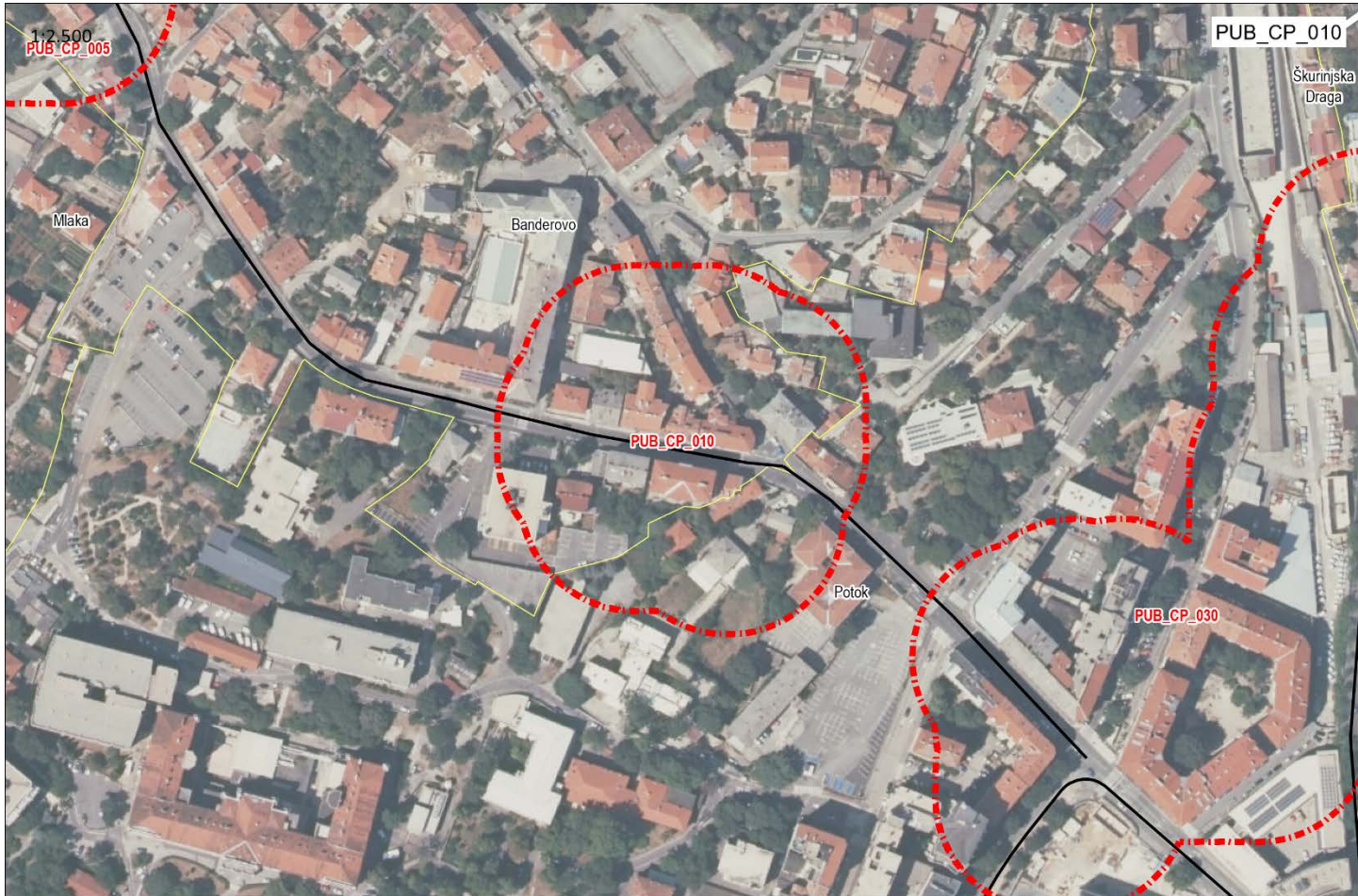
PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_009			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	19903
Procjenjeni broj stanovnika u području:	237	Procjenjeni broj objekata u području:	11
Mjesni odbor / Ulica	Škurinje	Ulica Save Jugo Bujkove	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Ulica Save Jugo Bujkove
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
- / - / -	Nije planirana mjera
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2026-2029
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	20000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_010			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	20582
Procjenjeni broj stanovnika u području:	254	Procjenjeni broj objekata u području:	50
Mjesni odbor / Ulica	Banderovo, Potok	Ulica Viktora Cara Emina, Vukovarska ulica	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Vukovarska ulica, Ulica Viktora Cara Emina
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	100500 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_011			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	20604
Procjenjeni broj stanovnika u području:	347	Procjenjeni broj objekata u području:	28
Mjesni odbor / Ulica	Kozala, Školjić	Ulica Ivana Grohovca, Ulica Žrtava fašizma	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Ulica Ivana Grohovca, Ulica Žrtava fašizma
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3./ C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2026-2029
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	100500 EUR

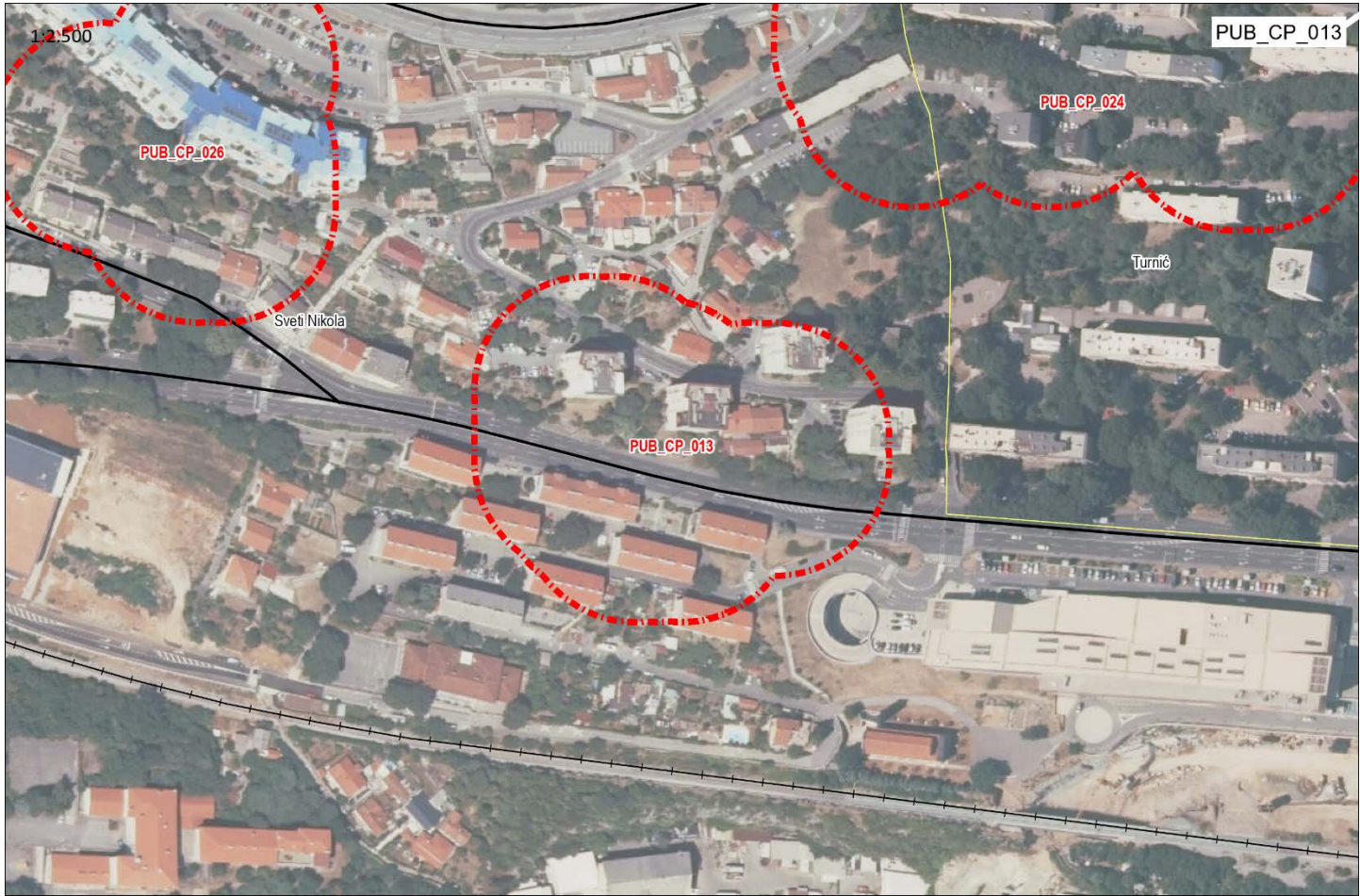
PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_012			
Vrsta izvora buke:	Cestovni promet		
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	20847
Procjenjeni broj stanovnika u području:	245	Procjenjeni broj objekata u području:	43
Mjesni odbor / Ulica	Pećine	Radnička ulica, Šetalište Trinaeste Divizije, Ulica Janka Polića Kamova	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Šetalište Trinaeste Divizije, Ulica Janka Polića Kamova, Radnička ulica
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske ceste d.o.o.
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2026-2029
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	101000

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_013			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	21026
Procjenjeni broj stanovnika u području:	372	Procjenjeni broj objekata u području:	22
Mjesni odbor / Ulica	Sveti Nikola	Zvonimirova ulica	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Zvonimirova ulica
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske ceste d.o.o.
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	209000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_014

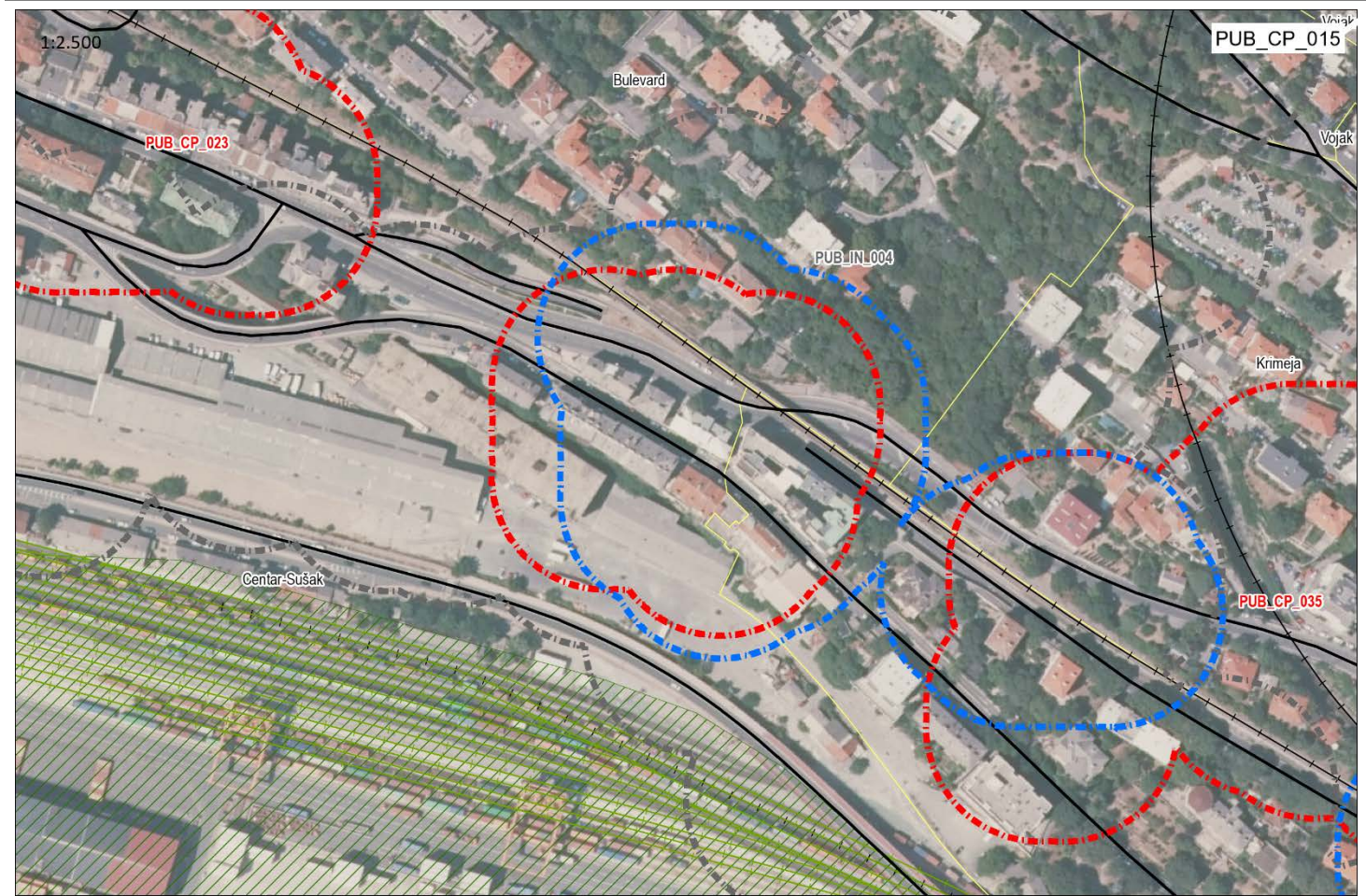
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	21742
Procjenjeni broj stanovnika u području:	417	Procjenjeni broj objekata u području:	10
Mjesni odbor / Ulica	Kantrida	Liburnijska ulica	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Liburnijska ulica
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske ceste d.o.o.
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	65000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_015			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	21846
Procjenjeni broj stanovnika u području:	197	Procjenjeni broj objekata u području:	21
Mjesni odbor / Ulica	Centar-Sušak, Bulevard, Krimeja	Kumičićeva ulica, Strossmayerova ulica, Šetalište Trinaeste Divizije, Ulica Janka Polića Kamova	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Šetalište Trinaeste Divizije, Ulica Janka Polića Kamova, Kumičićeva ulica, Strossmayerova ulica
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	DA
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	PUB_IN_004; PUB_ZP_004

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	600000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_016			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	23028
Procjenjeni broj stanovnika u području:	626	Procjenjeni broj objekata u području:	13
Mjesni odbor / Ulica	Podmurvice	Vukovarska ulica, A-7	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	A-7, Vukovarska ulica
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C2. / C.2.1. / C.2.1.3.	Snižavanje buke na putu širenja
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	592000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_017			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	28246
Procjenjeni broj stanovnika u području:	289	Procjenjeni broj objekata u području:	52
Mjesni odbor / Ulica	Pećine	Šetalište Trinaeste Divizije, Ulica Janka Polića Kamova	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Šetalište Trinaeste Divizije, Ulica Janka Polića Kamova
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske ceste d.o.o.
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2026-2029
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	200000

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_018			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	28856
Procjenjeni broj stanovnika u području:	481	Procjenjeni broj objekata u području:	40
Mjesni odbor / Ulica	Drenova	Drenovski Put	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Drenovski Put
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	56000 EUR

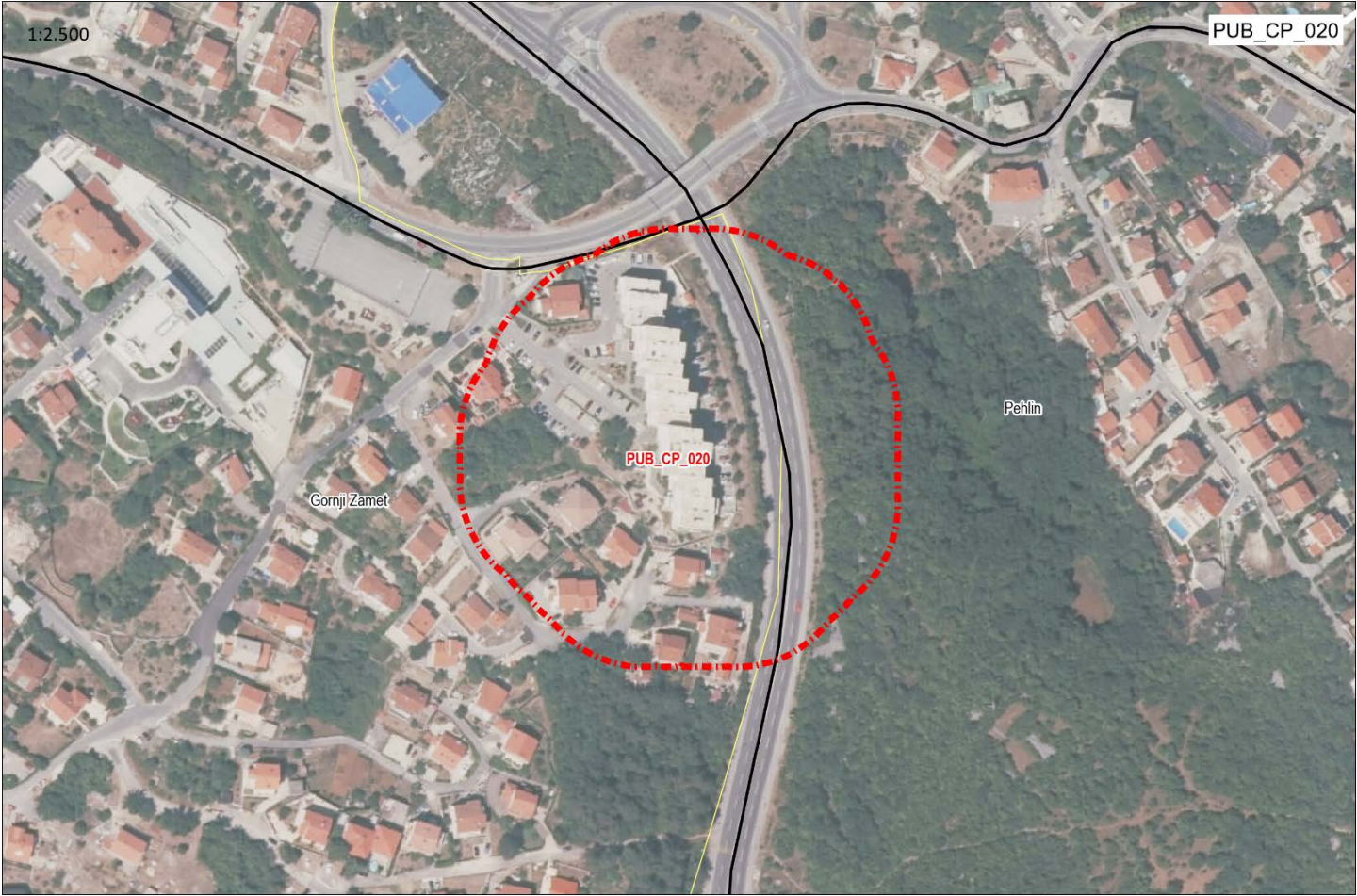
PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_019			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	29003
Procjenjeni broj stanovnika u području:	396	Procjenjeni broj objekata u području:	4
Mjesni odbor / Ulica	Turnić	Ulica Antuna Barca, A-7	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	A-7, Ulica Antuna Barca
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C2. / C.2.1. / C.2.1.3.	Snižavanje buke na putu širenja
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	619000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_020			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	29107
Procjenjeni broj stanovnika u području:	296	Procjenjeni broj objekata u području:	15
Mjesni odbor / Ulica	Gornji Zamet	Ul. Zametskog Korena, Hostov breg	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Ul. Zametskog Korena, Hostov breg
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
C.2. / C.2.1. / C.2.1.3.	Snižavanje buke na putu širenja
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	690000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_021			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	30357
Procjenjeni broj stanovnika u području:	392	Procjenjeni broj objekata u području:	44
Mjesni odbor / Ulica	Pećine	Ulica Janka Polića Kamova	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Ulica Janka Polića Kamova
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske ceste d.o.o.
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	DA
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	PUB_ZP_005; PUB_ZP_006; PUB_IN_004

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2026-2029
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	65000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_022			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	33192
Procjenjeni broj stanovnika u području:	488	Procjenjeni broj objekata u području:	26
Mjesni odbor / Ulica	Mlaka, Podmurvice	Ulica Franje Čandeka	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Ulica Franje Čandeka
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	60500 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_023			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	38911
Procjenjeni broj stanovnika u području:	437	Procjenjeni broj objekata u području:	48
Mjesni odbor / Ulica	Centar-Sušak, Bulevard	Bulevar oslobođenja, Strossmayerova ulica, Ulica Slavka Cindrića	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Strossmayerova ulica, Ulica Slavka Cindrića, Bulevar oslobođenja
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	DA
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	PUB_IN_004

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	200000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_024			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	41002
Procjenjeni broj stanovnika u području:	654	Procjenjeni broj objekata u području:	42
Mjesni odbor / Ulica	Turnić, Sveti Nikola	Nova cesta, Ulica Franje Čandeka	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Nova cesta, Ulica Franje Čandeka
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3./ C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2026-2029
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	150000 EUR

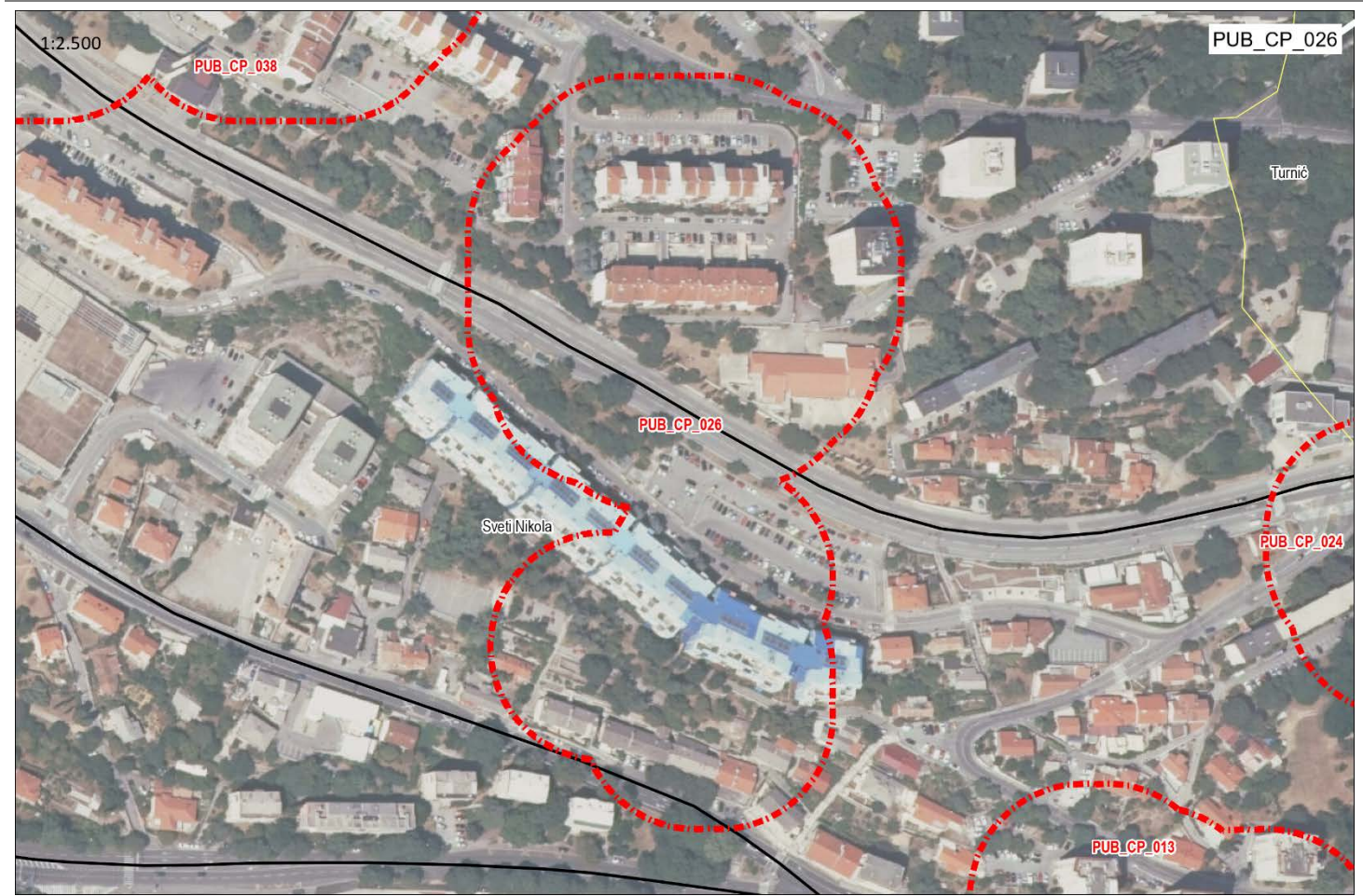
PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_025			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	45787
Procjenjeni broj stanovnika u području:	1065	Procjenjeni broj objekata u području:	114
Mjesni odbor / Ulica	Brajda-Dolac, Kozala	Laginjina ulica, Pomerio	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Laginjina ulica, Pomerio
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2026-2029
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	60000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_026			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	46590
Procjenjeni broj stanovnika u području:	884	Procjenjeni broj objekata u području:	41
Mjesni odbor / Ulica	Sveti Nikola	Nova cesta, Zametska ulica	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Nova cesta, Zametska ulica
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	132000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_027			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	47961
Procjenjeni broj stanovnika u području:	853	Procjenjeni broj objekata u području:	59
Mjesni odbor / Ulica	Kozala	Ulica Kozala	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Ulica Kozala
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C2. / C.2.1./ C.2.1.3.	Snižavanje buke na putu širenja
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	605500 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_028			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	51652
Procjenjeni broj stanovnika u području:	1064	Procjenjeni broj objekata u području:	61
Mjesni odbor / Ulica	Podmurvice, Turnić	Ulica Antuna Barca, Vukovarska ulica	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Ulica Antuna Barca, Vukovarska ulica
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3./ C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	141000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_029			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	56300
Procjenjeni broj stanovnika u području:	1080	Procjenjeni broj objekata u području:	99
Mjesni odbor / Ulica	Belveder, Kozala	Baštijanova ulica, Brajšina ulica, Laginjina ulica	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Baštijanova ulica, Brajšina ulica, Laginjina ulica
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2026-2029
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	60000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_030			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	57018
Procjenjeni broj stanovnika u području:	841	Procjenjeni broj objekata u području:	100
Mjesni odbor / Ulica	Potok, Brajda-Dolac, Belveder, Škurinjska Draga	Fučkovo, Ulica Nikole Tesle, Ulica Prvog Maja, Ulica Viktora Cara Emina	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Fučkovo, Ulica Nikole Tesle, Ulica Prvog Maja, Ulica Viktora Cara Emina
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	385000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_031			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	63857
Procjenjeni broj stanovnika u području:	920	Procjenjeni broj objekata u području:	44
Mjesni odbor / Ulica	Zamet	Ulica Braće Monjac, Ulica Ivana Čikovića Belog, Ulica Slavka Tomašića, A-7	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Ulica Braće Monjac, Ulica Ivana Čikovića Belog, Ulica Slavka Tomašića, A-7
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C2. / C.2.1./ C.2.1.3.	Snžavanje buke na putu širenja
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tiom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	709000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_032			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	75552
Procjenjeni broj stanovnika u području:	1367	Procjenjeni broj objekata u području:	114
Mjesni odbor / Ulica	Brajda-Dolac	Krešimirova ulica, Ulica Fiorella La Guardie, Ulica Moše Albaharija, Pomerio	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Krešimirova ulica, Ulica Fiorella La Guardie, Ulica Moše Albaharija, Pomerio
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	385000 EUR

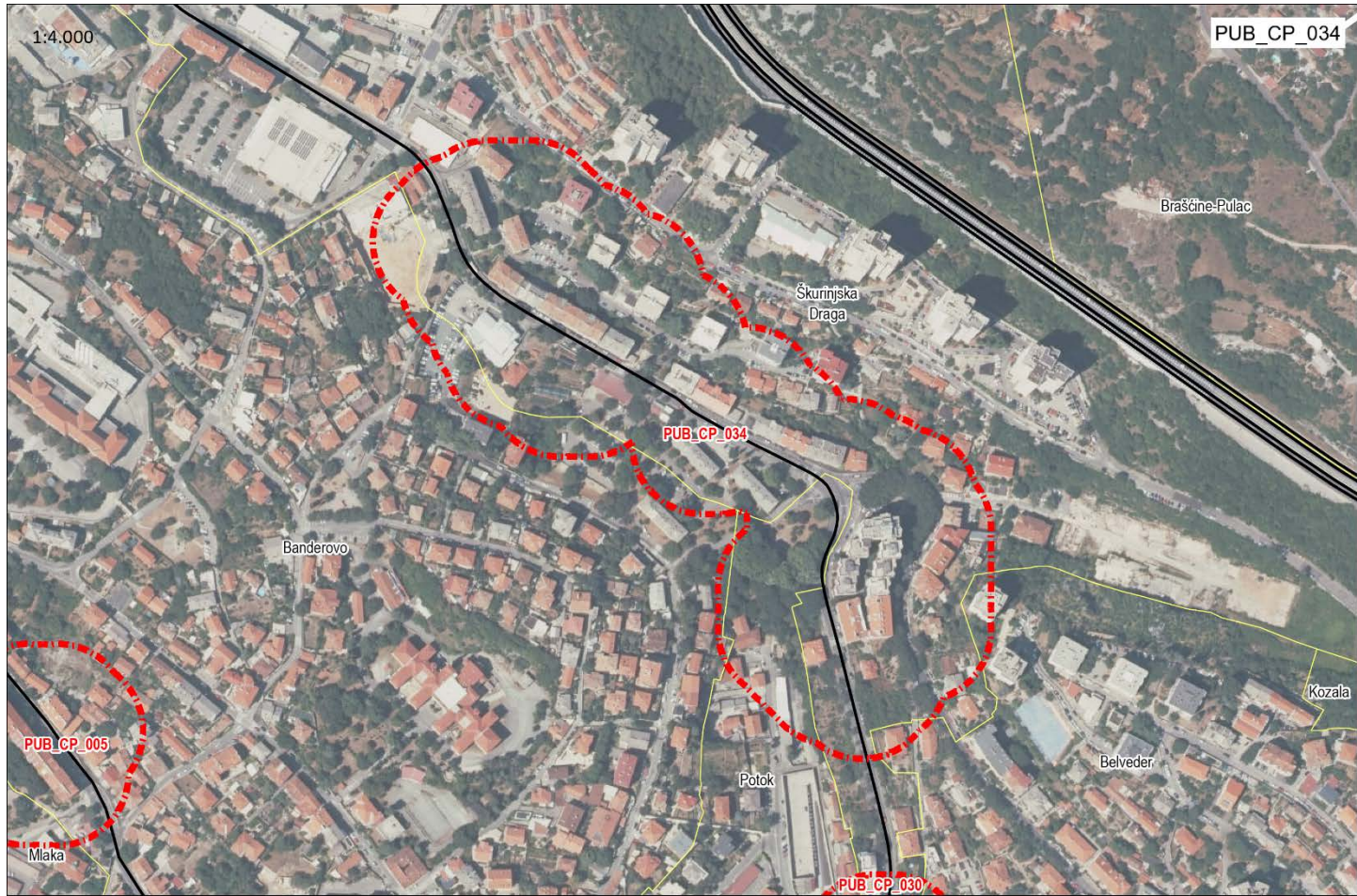
PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_033			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	81171
Procjenjeni broj stanovnika u području:	2033	Procjenjeni broj objekata u području:	87
Mjesni odbor / Ulica	Mlaka, Podmurvice	Ulica Franje Čandeka	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Ulica Franje Čandeka
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	168000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_034			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	84355
Procjenjeni broj stanovnika u području:	1305	Procjenjeni broj objekata u području:	116
Mjesni odbor / Ulica	Banderovo, Potok, Škurinjska Draga	Osječka ulica, Ulica Prvog Maja	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Osječka ulica, Ulica Prvog Maja
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	385000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_035			
Vrsta izvora buke:	Cestovni promet		
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	118209
Procjenjeni broj stanovnika u području:	1908	Procjenjeni broj objekata u području:	263
Mjesni odbor / Ulica	Krimeja, Pećine	Krimeja, Kumičićeva ulica, Kvaternikova ulica, Ulica Janka Polića Kamova	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Krimeja, Kumičićeva ulica, Kvaternikova ulica, Ulica Janka Polića Kamova
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske ceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	DA
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	PUB_IN_004; PUB_ZP_003; PUB_ZP_004; PUB_ZP_005

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	600000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_036			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m²:	137326
Procjenjeni broj stanovnika u području:	2057	Procjenjeni broj objekata u području:	187
Mjesni odbor / Ulica	Gornja Vežica	Ulica dr. Zdravka Kučića	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Ulica dr. Zdravka Kučića
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	DA
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	PUB_ZP_001; PUB_ZP_002; PUB_IN_001

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	222000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_037			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	145897
Procjenjeni broj stanovnika u području:	3301	Procjenjeni broj objekata u području:	135
Mjesni odbor / Ulica	Škurinje	Osječka ulica, Ulica Ive Lole Ribara, Ulica Save Jugo Bujkove	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Osječka ulica, Ulica Ive Lole Ribara, Ulica Save Jugo Bujkove
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C1. / C1.3. / C1.3.5.	Mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	208500 EUR

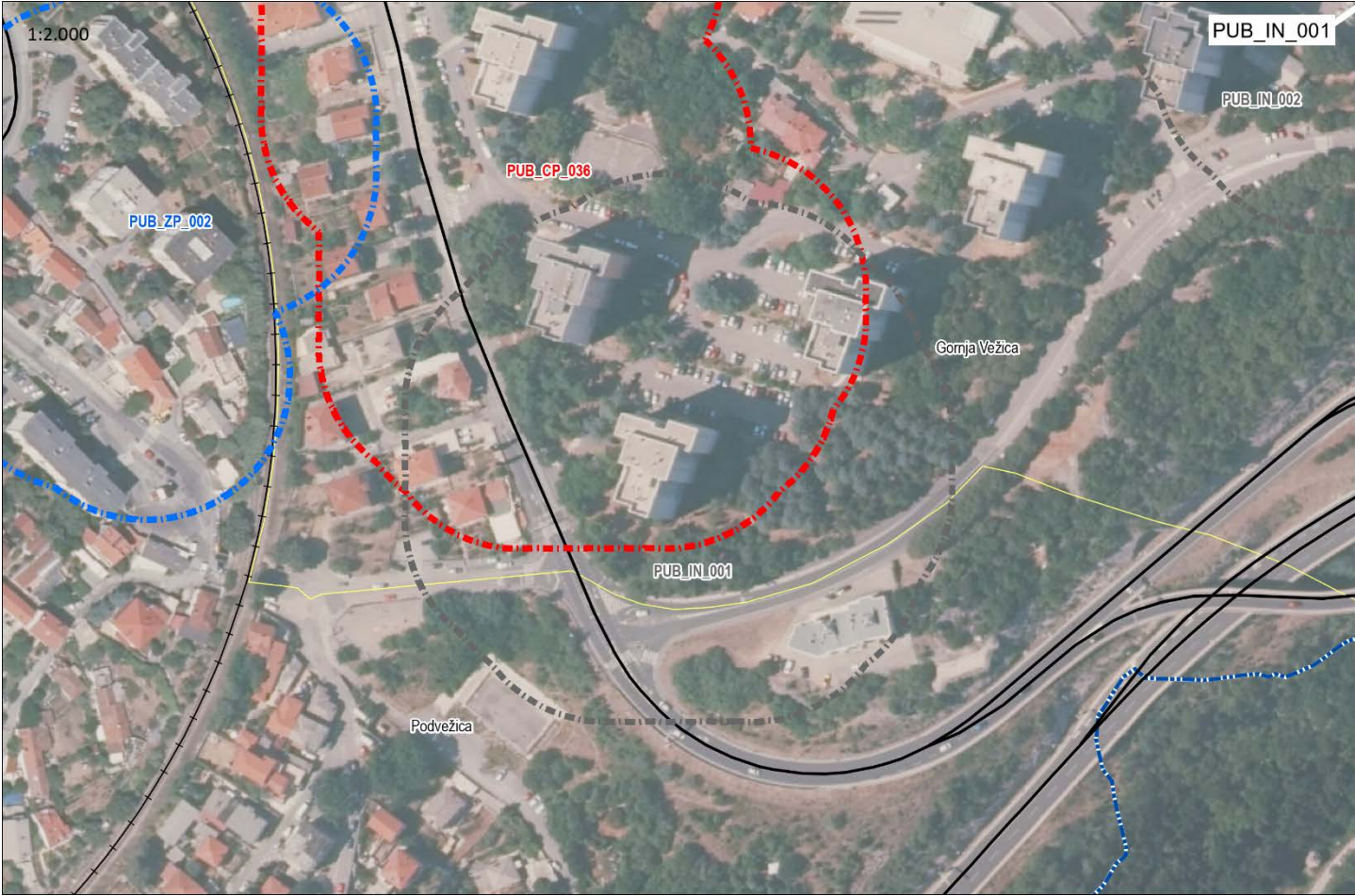
PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_CP_038			
Vrsta izvora buke:		Cestovni promet	
Kriterij:	3 %	Površina / m ² :	197417
Procjenjeni broj stanovnika u području:	3874	Procjenjeni broj objekata u području:	150
Mjesni odbor / Ulica	Sveti Nikola	Nova cesta, Ulica Ivana Luppisa, Zametska ulica, A-7	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Nova cesta, Ulica Ivana Luppisa, Zametska ulica, A-7
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Hrvatske autoceste d.o.o., Grad Rijeka, MUP
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
C2. / C.2.1. / C.2.1.3.	Snižavanje buke na putu širenja
C1. / C1.3. / C1.3.3.	Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa
C1. / C1.4. / C1.4.1.	Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	1023000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_IN_001			
Vrsta izvora buke:		Industrijski pogoni i postrojenja	
Kriterij:	15 %	Površina / m²:	29003
Procjenjeni broj stanovnika u području:	490	Procjenjeni broj objekata u području:	14
Mjesni odbor / Ulica	Gornja Vežica	Ulica dr. Zdravka Kučića	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Brodogradilište Viktor Lenac
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Brodogradilište Viktor Lenac
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Brodogradilište Viktor Lenac, Grad Rijeka
OSTALI IZVOR BUKE:	DA
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	PUB_CP_036

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
I1. / I1.6. / -	Praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom
I1. / - / -	Izrada detaljne karte buke za 2026.g.
I1. / - / -	Uvođenje trajnog praćenja razina buke
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2026-2027
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	31500 EUR

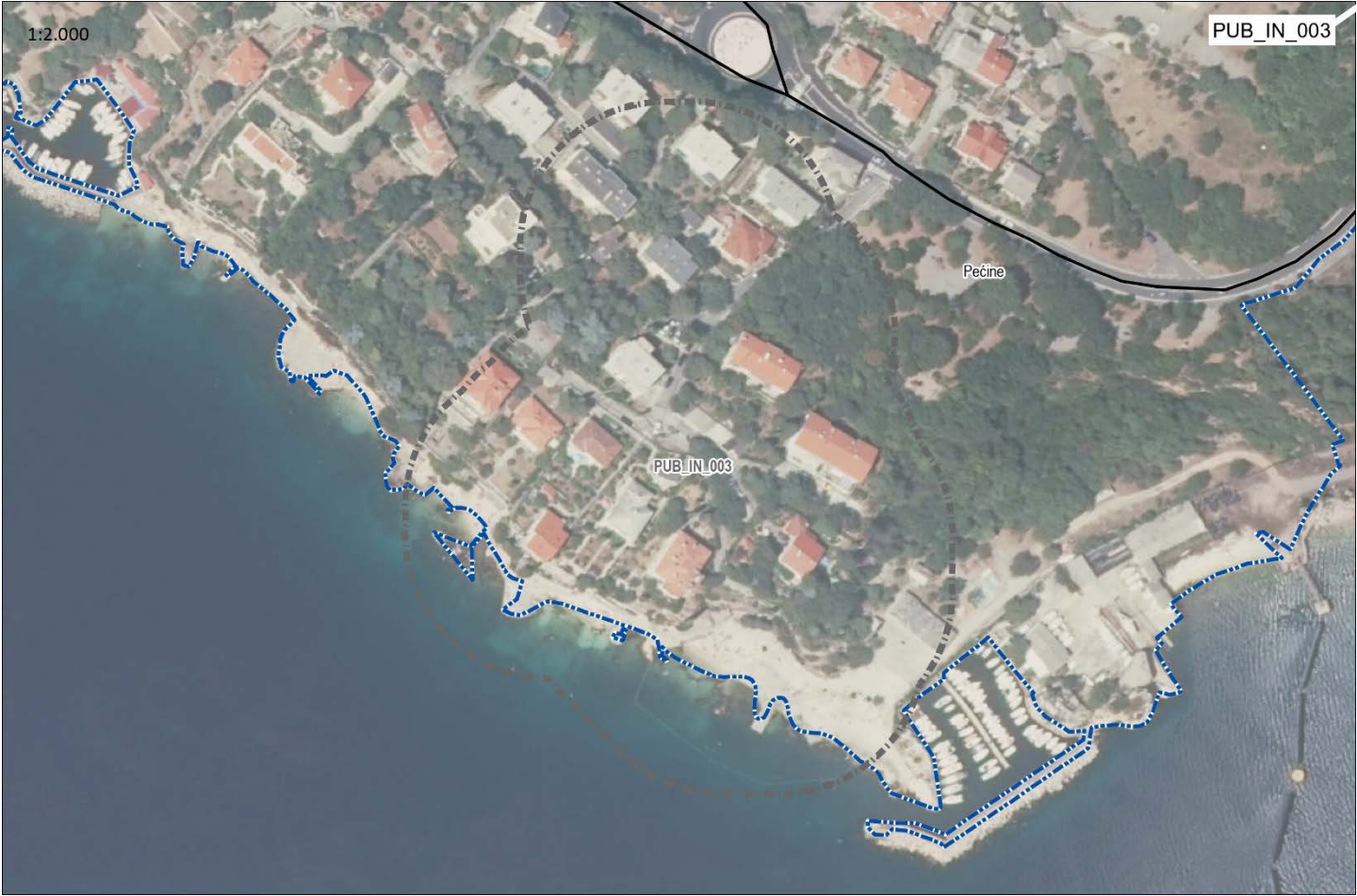
PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_IN_002			
Vrsta izvora buke:		Industrijski pogoni i postrojenja	
Kriterij:	15 %	Površina / m²:	29107
Procjenjeni broj stanovnika u području:	482	Procjenjeni broj objekata u području:	10
Mjesni odbor / Ulica	Gornja Vežica	Ulica Franje Belulovića	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Brodogradilište Viktor Lenac
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Brodogradilište Viktor Lenac
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Brodogradilište Viktor Lenac, Grad Rijeka
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
I1. / I1.6. / -	Praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom
I1. / - / -	Izrada detaljne karte buke za 2026.g.
I1. / - / -	Uvođenje trajnog praćenja razina buke
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2026-2027
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	31500 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_IN_003			
Vrsta izvora buke:		Industrijski pogoni i postrojenja	
Kriterij:	15 %	Površina / m²:	32627
Procjenjeni broj stanovnika u području:	114	Procjenjeni broj objekata u području:	31
Mjesni odbor / Ulica	Pećine	Ulica Pećine	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Brodogradilište Viktor Lenac
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Brodogradilište Viktor Lenac
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Brodogradilište Viktor Lenac, Grad Rijeka
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
I1. / I1.6./ -	Praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom
I1. / - / -	Izrada detaljne karte buke za 2026.g.
I1. / - / -	Uvođenje trajnog praćenja razina buke
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2026-2027
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	31500 EUR

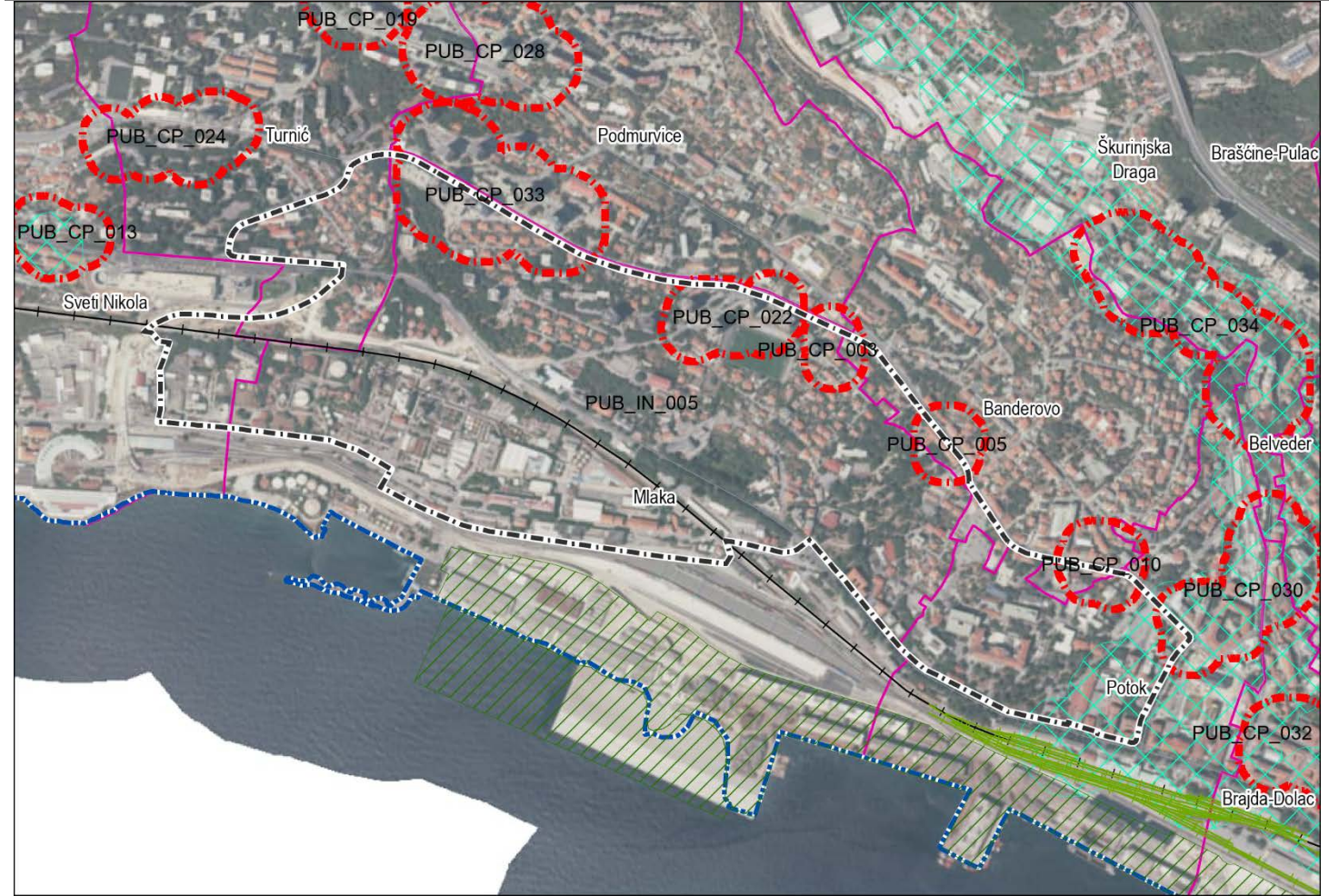
PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_IN_004			
Vrsta izvora buke:	Industrijski pogoni i postrojenja		
Kriterij:	OST	Površina / m ² :	284708
Procjenjeni broj stanovnika u području:	1498	Procjenjeni broj objekata u području:	282
Mjesni odbor / Ulica	Centar-Sušak, Pećine, Krimeja	Šetalište Trinaeste Divizije, Ulica Janka Polića Kamova	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Kontejnerski terminal Brajdica
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Lučka uprava Rijeka / Koncesionar kontejnerskog terminala
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Lučka uprava Rijeka / Koncesionar kontejnerskog terminala, Grad Rijeka
OSTALI IZVOR BUKE:	DA
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	PUB_CP_023; PUB_CP_015; PUB_CP_035; PUB_ZP_003; PUB_ZP_004; PUB_ZP_005

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
I1. / I1.6./ -	Praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom
I1. / - / -	Izrada detaljne karte buke za 2026.g.
I1. / - / -	Uvođenje trajnog praćenja razina buke
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2026-2027
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	95000 EUR

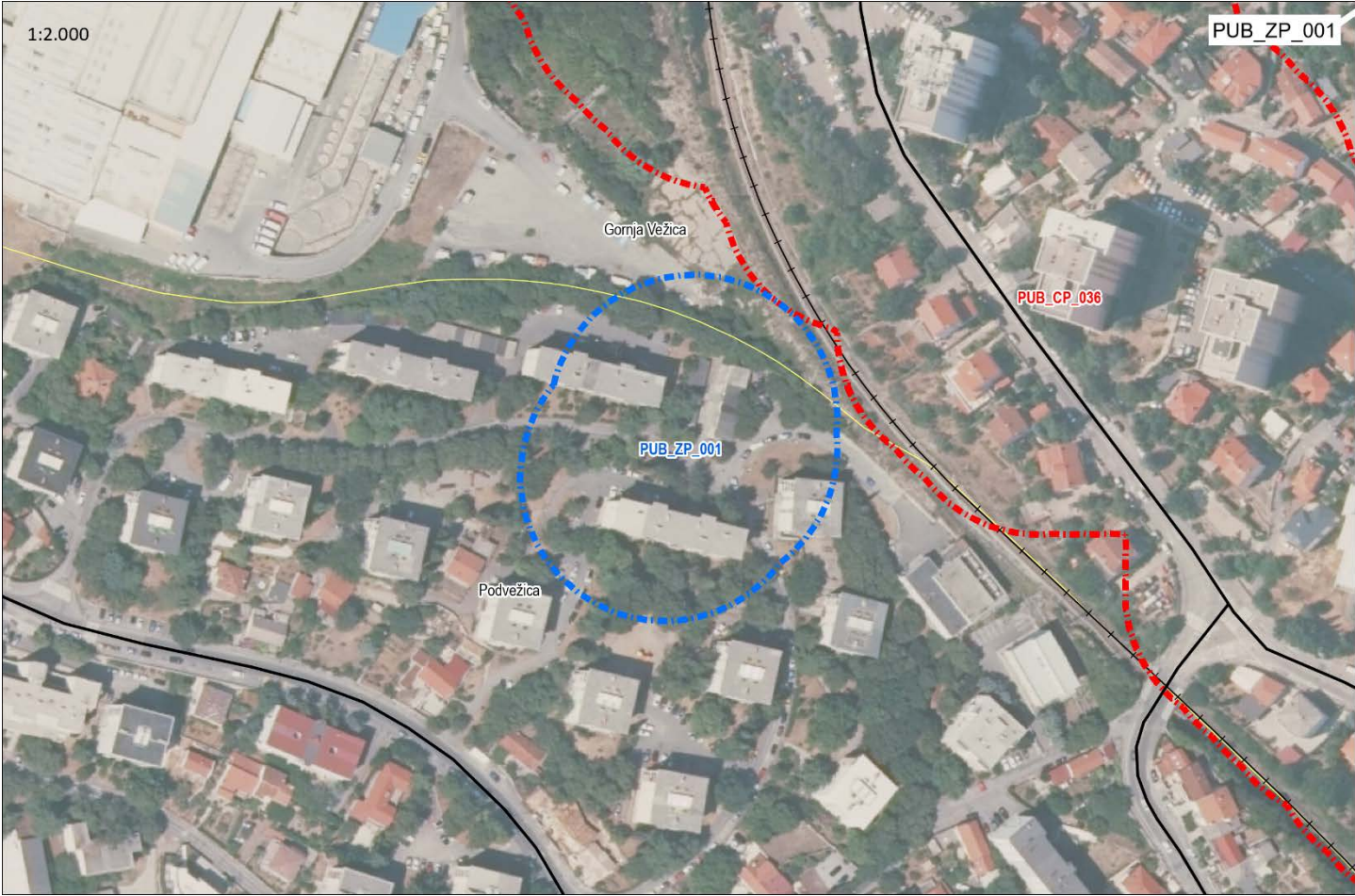
PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_IN_005			
Vrsta izvora buke:		Industrijski pogoni i postrojenja	
Kriterij:	OST	Površina / m ² :	783234
Procjenjeni broj stanovnika u području:	4913	Procjenjeni broj objekata u području:	153
Mjesni odbor / Ulica	Mlaka, Potok, Banderovo, Turnić, Sveti Nikola Ulica Millutina Barača, Zvonimirova ulica, Podmurvice		



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	Kontejnerski terminal Zagrebačka obala
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	Lučka uprava Rijeka / Koncesionar kontejnerskog terminala
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	Lučka uprava Rijeka / Koncesionar kontejnerskog terminala, Grad Rijeka
OSTALI IZVOR BUKE:	DA
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	PUB_CP_003; PUB_CP_005; PUB_CP_010; PUB_CP_022; PUB_CP_033

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
I1. / I1.6./ -	Praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom
I1. / - / -	Izrada detaljne karte buke za 2026.g.
I1. / - / -	Uvođenje trajnog praćenja razina buke
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2026-2027
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	95000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_ZP_001			
Vrsta izvora buke:		Željeznički promet	
Kriterij:	5 %	Površina / m²:	10216
Procjenjeni broj stanovnika u području:	149	Procjenjeni broj objekata u području:	19
Mjesni odbor / Ulica	Podvežica	Ulica Jože Gabrovška	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	M202
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	HŽ infrastruktura d.o.o.
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka
OSTALI IZVOR BUKE:	NE
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	-

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
P.2. / P.2.1./ -	Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji
P1. / P1.3. / -	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033; 2026-2029
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	555000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_ZP_002			
Vrsta izvora buke:		Željeznički promet	
Kriterij:	5 %	Površina / m²:	23616
Procjenjeni broj stanovnika u području:	236	Procjenjeni broj objekata u području:	38
Mjesni odbor / Ulica	Podvežica	Ulica Brdo	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	M202
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	HŽ infrastruktura d.o.o.
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka
OSTALI IZVOR BUKE:	DA
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	PUB_CP_036

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
P.2. / P.2.1. / -	Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji
P1. / P1.3. / -	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033; 2026-2029
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	555000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_ZP_003			
Vrsta izvora buke:		Željeznički promet	
Kriterij:	5 %	Površina / m²:	30777
Procjenjeni broj stanovnika u području:	237	Procjenjeni broj objekata u području:	27
Mjesni odbor / Ulica	Krimeja, Pećine	Šetalište Trinaeste Divizije, Ulica Janka Polića Kamova	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	M202, M603
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	HŽ infrastruktura d.o.o.
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka
OSTALI IZVOR BUKE:	DA
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	PUB_CP_035; PUB_IN_004

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
P.2. / P.2.1./ -	Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji
P1. / P1.3. / -	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033; 2026-2029
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	730000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_ZP_004			
Vrsta izvora buke:		Željeznički promet	
Kriterij:	5 %	Površina / m²:	39234
Procjenjeni broj stanovnika u području:	319	Procjenjeni broj objekata u području:	64
Mjesni odbor / Ulica	Krimeja, Pećine, Bulevard	Šetalište Trinaeste Divizije, Ulica Janka Polića Kamova	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	M202
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	HŽ infrastruktura d.o.o.
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka
OSTALI IZVOR BUKE:	DA
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	PUB_CP_015; PUB_CP_035; PUB_IN_004

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
P.2. / P.2.1./ -	Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji
P1. / P1.3. / -	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033; 2026-2029
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	730000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_ZP_005			
Vrsta izvora buke:		Željeznički promet	
Kriterij:	5 %	Površina / m ² :	55144
Procjenjeni broj stanovnika u području:	723	Procjenjeni broj objekata u području:	75
Mjesni odbor / Ulica	Krimeja, Pećine	Ulica Janka Polića Kamova, Ulica Drage Gervaisa	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	M202, M603
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	HŽ infrastruktura d.o.o.
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka
OSTALI IZVOR BUKE:	DA
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	PUB_CP_021; PUB_CP_035; PUB_IN_004

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
P.2. / P.2.1. / -	Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji
P1. / P1.3. / -	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033; 2026-2029
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	730000 EUR

PODRUČJE UPRAVLJANJA BUKOM PUB_ZP_006			
Vrsta izvora buke:		Željeznički promet	
Kriterij:	5 %	Površina / m ² :	89212
Procjenjeni broj stanovnika u području:	845	Procjenjeni broj objekata u području:	126
Mjesni odbor / Ulica	Pećine, Podvežica	Ulica Janka Polića Kamova, Ulica Drage Gervaisa	



OPIS IZVORA BUKE	
DOMINANTNI IZVOR BUKE	M202
UPRAVITELJ IZVORA BUKE UNUTAR PODRUČJA:	HŽ infrastruktura d.o.o.
DIONICI PROVEDBE AKTIVNOSTI:	HŽ infrastruktura d.o.o., Grad Rijeka
OSTALI IZVOR BUKE:	DA
PODRUČJA OSTALIH IZVORA BUKE:	PUB_CP_017; PUB_CP_021

GRUPA / KATEGORIJA / OZNAKA MJERE UPRAVLJANJA BUKOM	OPIS MJERE UPRAVLJANJA BUKOM
P.2. / P.2.1. / -	Zidovi za zaštitu od buke prema projektnoj dokumentaciji
P1. / P1.3. / -	Infrastrukturno održavanje pruge (hrapavost i valovitost)
- / - / -	Nije planirana mjera
ROK PROVEDBE AKTIVNOSTI	2030-2033; 2026-2029
PROCJENJENI TROŠAK PROVEDBE AKTIVNOSTI	730000 EUR



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
GRAD RIJEKA

**Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj,
ekologiju i europske projekte**

KLASA : 351-01/24-01/21
URBROJ: 2170-1-05-02-26-15
Rijeka, 24. ožujka 2026.

ZAPISNIK

s javnog izlaganja

u postupku javne rasprave sa zainteresiranom javnošću sa Predstavljanja Strateške karte buke i Nacrta prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja, održanog u prostorijama Grada Rijeke (Korzo 16 – Gradska vijećnica) dana 24. ožujka 2026. godine u 17:00 h.

Prisutan predstavnik Izrađivača Strateške karte buke i Nacrta prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja dr. sc. Alan Štimac ispred tvrtke DARH 2 d.o.o.

Prisutne predstavnice Nositelja izrade Strateške karte buke i Nacrta prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja iz Grada Rijeke: gđa. Eda Rumora, Voditeljica Odsjeka za održivi razvoj i europske projekte i gđa. Tanja Saulig, viša stručna suradnica za ekologiju.

Ostali prisutni: sukladno potpisnoj listi, u privitku.

Gđa. Eda Rumora, u ime Nositelja izrade Strateške karte buke i Nacrta prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja pozdravlja prisutne, održava uvodnu riječ i predaje riječ Izrađivaču dr.sc. Alanu Štimcu.

Izrađivač, dr. sc. Alan Štimac ukratko objašnjava postupak izrade Karte buke i Akcijskog plana upravljanja bukom za prethodni period izvještavanja, te zakonsku regulativu sukladno kojoj je dokumentacija koja se predstavlja izrađena **za ocjensku 2021. godinu**. Informira prisutne da su podaci Strateške karte buke putem Ministarstva zdravstva proslijeđeni Europskoj komisiji, sukladno obvezi. Ističe da se do kraja 2026. godine prikupljaju podaci za ocjensku 2026. godinu za 5. krug izvještavanja.

Objašnjava da se Strateška karta buke izrađuje sukladno CNOSSOS-EU metodi („Zajednička metoda ocjene buke u EU-u“) koja predstavlja složenu računalnu metodu implementiranu kroz Direktivu Europske komisije (EU) 2015/996 od 19. svibnja 2015. godine o uspostavi zajedničkih metoda ocjena buke u skladu s Direktivom 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002.godine o procjeni i upravljanju bukom okoliša (skraćeno END) uz Ispravak Direktive Europske komisije (EU) 2015/996 od 19. svibnja 2015. godine o uspostavi zajedničkih metoda ocjene buke u skladu s Direktivom 2002/49/EU Europskog parlamenta i Vijeća (Službeni list Europske unije L5/35-46, 10. siječnja 2018. godine.).

Temeljem te metodologije vrši se procjena štetnih utjecaja buke na ljudsko zdravlje, te se Europskoj komisiji po prvi puta šalju navedeni podaci o ljudskom zdravlju. Slanje podatka ide u obliku geopaketa koji se šalje Europskoj agenciji za okoliš.

Slijedi detaljnije objašnjavanje postupka izrade Strateške karte buke i nastavno na to, utjecaja buke na zdravlje stanovnika.

Temeljem izrađenog akustičkog modela i provedenih proračuna, rezultati pokazuju da je stanovništvo grada Rijeke najviše izloženo buci cestovnog prometa, pri čemu je cca 43000 stanovnika izloženo vrijednostima indikatora L_{den} višoj od 50 dB(A) gdje je osim cestovnog prometa uključena i buka željezničkog prometa. Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova te o načinu izračuna dopuštenih indikatora buke (NN 146/21) propisuje metodologiju procjene štetnih utjecaja na zdravlje koja je pokazala je 44879 stanovnika izloženo vrijednostima indikatora L_{den} većoj od 53 dB(A). Shodno navedenom procijenjeni su štetni učinci na zdravlja propisani Pravilnikom (broj slučajeva IHD, broj stanovnika s visokom smetnjom, kao i poremećajem sna).

Izradom konfliktne karte buke te određivanjem prioriternih razina prekoračenja, za svaki promatrani izvor proračunat je tzv. indeks buke PRP koji je korišten za izradu prijedloga za područja upravljanja bukom kao i mjera upravljanja bukom. Opisanom metodologijom određeno je 38 područja upravljanja bukom cestovnog prometa, 6 područja upravljanja bukom željezničkog prometa te 4 područja upravljanja bukom industrijskih pogona i postrojenja.

Gospodin Štimac nastavio je izlaganje navođenjem statističkih pokazatelja PUB (skr. područja upravljanja bukom), ističući i ostale obveznike provođenja mjera zaštite od buke uz Grad Rijeku a to su: Hrvatske autoceste d.o.o., Hrvatske ceste d.o.o., HŽ Infrastruktura d.o.o. te vlasnici odnosno koncesionari industrijskih pogona uključujući lučka područja. Ovi potonji nisu izvršili svoju obvezu izrade strateške karte buke i akcijskog plana upravljanja bukom.

Tijekom izlaganja uključila se gospođa Azra Zubić Zec, predsjednica Vijeća Mjesnog odbora Centar-Sušak koja je konstatala da je najveći problem noćne buke u navedenom mjesnom odboru od industrijskog izvora, odnosno Kontejnerskog terminala Brajdica. Navodi da dolazi do premašivanja dozvoljene noćne buke te da je problem vršna buka koja utječe na ljudsko zdravlje (npr. buka kontejnera koja uzrokuje stres).

Konstatirala je usred predavanja iz razloga što neće moći prisustvovati izlaganju do kraja zbog drugih obaveza. Na to je gospodin Štimac rekao da će na pitanje odgovoriti po završetku izlaganja.

Nakon izlaganja gospodina Štimca otvorena je rasprava.

Pitanje upućuje gospodin Danijel Milojica, predstavnik stanara zgrada POS-a na Martinkovcu. Područje njihove zgrade nije obuhvaćeno Akcijskim planom buke grada Rijeke. Problem predstavlja zaobilaznica na kojoj nisu postavljeni bukobrani. Niti nakon opetovanih zahtjeva prema HAC-u nisu dobili pozitivan odgovor za postavljanje bukobrana. Odgovor HAC-a je bio da se tamo nije trebalo graditi.

Nastavno na temu, građanka koja se nije predstavila upućuje pitanje: bi li pomogla zelena površina dok se čeka da HAC potencijalno sagrađi bukobrane? Ipak je na toj lokaciji, kako je navela, 300 stanova.

Na pitanje odgovara gospodin Štimac, koji ističe da se bukobranima ne bi dobila adekvatna zaštita od buke jer se objekti nalaze iznad ceste. Ono što bi djelomično smanjilo buku je izgradnja zida/objekta u razdjelom pojasu, ali je trošak izgradnje takvog zida velik.

Pitanje gospodina Milojice – Ima li Grad Rijeka mogućnost da sufinancira zaštitu od buke?

Odgovor gospodina Štimca – Temeljem postojećeg stanja, ulaganje iznimno visokih sredstava za zaštitu od buke, ne bi pružilo adekvatnu zaštitu od buke što je i navedeno u akcijskom planu upravljanja bukom kojeg je izradio HAC za mrežu prometnica s kojima oni upravljaju.

Gospođa Barić pitala je kakav je Akcijski plan za Ulicu Tina Ujevića na Srdočima? Naime, tvrtka Pert d.o.o. konstantno dobiva anonimne prijave za buku. Bilo je 5 mjerenja od čega su 3 pokazala da uopće nema buke.

Gospodin Štimac replicirao je da će odgovor dobiti nakon rasprave, jer se pitanje ne odnosi na izlaganje, niti strateška karta buke kao ni akcijski plan ne obuhvaća navedeni tip izvora buke.

Gospođa Maja Bižaca iz pokreta Rijeka za ljude navodi sljedeće:

- Karta buke izrađena je za 2021. godinu. Na navedenoj Karti i Akcijskom planu uopće nema Kontejnerskog terminala Zagrebačka obala. Pitanje je kako će se Plan provoditi? Koji su mu ciljevi i rezultati? Činjenica je da nema ni Kontejnerskog terminala Brajdica. Za KT Brajdica izvršena su mjerenja buke u periodu od 6. rujna do 6. studenog 2024. godine, ali nije bio određen dominantan izvor buke. Zašto taj podatak nije u Akcijskom planu jer je bio izmjeren?
- Treba izmjeriti stvarne podatke, model može griješiti.
- Nisu izmjerene niske frekvencije.
- Hoćete li prepraviti Plan ili će tako ići?

Odgovor gospodina Štimca: „Za Stratešku kartu buke korištena je ocjenska 2021. godina sukladno odredbama Zakona o zaštiti od buke koji prenosi odredbe EU Zakonodavstva. Prilikom izrade strateške karte buke, pojam godina označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke kao i u prosječnu godinu u pogledu meteoroloških prilika. U trenutku izrade strateške karte buke KT Zagrebačka obala nije postojao. Koliko sam upoznat, KT Zagrebačka obala je puštena u pogon 2025. godine. Potrebno je naglasiti da je zbog interesa i čestih pritužbi javnosti, PUB za industrijske izvore u okolini KT Brajdica dodan naknadno iako nije bio prepoznat kao bitan izvor buke u strateškoj karti buke. Sukladno odredbama Zakona vlasnici odnosno koncesionari industrijskih pogona uključujući lučka područja samim time i upravitelji KT Zagrebačka obala moraju izraditi stratešku kartu buke za 2026. godinu te provesti postupak propisan Zakonom.“

Gospođa Bižaca navodi da ostali obveznici nisu izradili karte buke.

Gospodin Štimac dodaje, da se kreirala kategorija OSTALI na osnovi pritužba građana i primjedbi na KT Brajdica. Isti model može se primijeniti i na Zagrebačku obalu. Problem je što nitko na nadzire provedbu Direktive EU, ne govori se o razinama niti provedbe niti izvještavanja o akcijskim planovima. U EU je to normalna situacija, jer se podrazumijeva provedba. U Zakonu takva obaveza ne postoji, niti je EU zakonodavstvo propisuje, jer ne postoje nikakve odredbe vezane za neprovođenje usvojenih (naglasak) akcijskih planova.

Gospođa Lidija Luttenberger ističe da Direktiva kaže da se Strateška karta buke revidira po potrebi, a maksimalni period je 5 godina. U međuvremenu su se desile velike promjene na KT Brajdica i na KT Zagrebačka obala. Trebalo je revidirati karte, a to nije bilo učinjeno. Novi se ciklus radi tek za 6 godina. Ne radi se u skladu s Direktivom, treba se revidirati nakon 1, a ne nakon 6 godina.

Gospodin Štimac konstatirao je da je od početka u radu tijela EU koje se bavi bukom i ne zna niti jednu zemlju u kojoj se to revidiralo ranije.

Gospođa Luttemberger izjavljuje da se ovo radi pro-forma, treba se izrađivati svake godine.

Gospodin Štimac kaže da treba potvrditi da je došlo do velike promjene a to ne može biti za period kraći od 2 godine jer opet ponavlja terminološki značenje „relevantne godine“ koja označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke kao i u prosječnu godinu u pogledu meteoroloških prilika.

Gospođa Bižaca tvrdi da Grad mora stati iza građana, te da upravitelj izrađuje kartu za sebe.

Gospođa Luttemberger se pita čemu služi Strateška karta buke i Akcijski plan buke za Aglomeraciju? Treba predložiti da je lučko područje specifično (brodovi sami po sebi emitiraju buku i vibracije, trebali bi koristiti električnu energiju), te činjenice trebale bi ući u dokumentaciju i na temelju toga predložiti mjere. To je zadatak Akcijskog plana.

Gospodin Štimac navodi predložene obveze upravitelja buke na KT Brajdica gdje je upravitelj bukom, Adriatic Gate Container Terminal – Jadranska vrata:

1. Praksa najboljeg upravljanja – izrada i provedba plana upravljanja bukom,
2. Izrada detaljne karte buke za 2026. godinu,
3. Uvođenje trajnog praćenja razine buke.

Gospođa Luttenberger navodi da izrada Strateške karte buke i Akcijskog plana iziskuje puno novaca i da se trebaju izraditi kako treba što Gospodin Štimac potvrđuje, ali to ne znači da ova strateška karte buke nije napravljena „kako treba“.

Gospodin Štimac je ustvrdio i da Grad Rijeka ima puno novaca ne bi mogao to učiniti bez suradnje s KT Brajdica jer uvijek upravitelj izvora buke ima barem neke potrebne podatke koji se prikupljaju tijekom 12 mjeseci relevantne godine.

Gospođa Rumora nadovezuje se da je to zakonska obveza operatera.

Gospođa Luttenberger navodi da je utjecaj industrijskih izvora sukladno dokumentaciji nula (0) i da se to vidi na slajdu. Navodi da nema nikakvih mjera za njih. Ističe da je mjera ne raditi noću.

Gospodin Štimac ističe da je predložena mjera izrada i provedba plana upravljanja bukom od strane upravitelja industrijskog postrojenja, a broj stanovnika 0 je takav jer se temeljem dostupnih podataka o emisiji buke za relevantnu godinu provodi proračun te se podaci o izloženosti zaokružuju na najbližu 100-ticu, odnosno 0 što je i u ovom slučaju primijenjeno.

Javno izlaganje završeno je u 18:30 sati.

Napomena: Zbog djelomičnog preklapanja termina održavanja izlaganja s drugim događanjem ograničeno je vrijeme trajanja ovog izlaganja. U raspoloživom terminu svim prisutnim sudionicima tijekom javnog izlaganja dana je mogućnost sudjelovanja u raspravi putem postavljanja pitanja i iznošenja mišljenja.

Zapisnik sastavila:

Tanja Saulig, v.r.



CITY OF RIJEKA

Javno izlaganje Strateške karte buke i Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja

Rijeka, 24. ožujka 2026., 17 sati

Popis sudionika

IME I PREZIME	INSTITUCIJA	ADRESA I BROJ MOBILNOG TELEFONA	E-MAIL ADRESA	POTPIS
AZRA ZUBIĆ - ZEC	MO CENTAR - SOKAK			
¹ MLADEN TADIĆ	PERT d.o.o.			
² PETAR TOMIĆ	PERT d.o.o.			
³ VESNA SIROLA	GRAD RIJEKA			
⁴ MATEO ŽMAK	MO SKURINE			
⁵ DARJANA NADAREVIĆ	GRAD. INICIJATIVA RIJEKA ZA LUDE			
⁶ MAJA BIŽACA	G.I. RIJEKA ZA LUDE			
⁷ Lidija Runk Rutenberga	RiTech			
⁸ MARIANA TRAVICA	GRADANIN			
⁹ MATIĆ MIRJANA	MO POTOK VITEČNICA			
¹⁰				

IZVJEŠĆE O PROVEDENOM SAVJETOVANJU S JAVNOŠĆU	
Naziv akta o kojem je savjetovanje provedeno:	
Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja	
Vrijeme trajanja savjetovanja: Savjetovanje je provedeno u trajanju od 30 dana odnosno od dana 11. ožujka. godine do dana 9. travnja 2026. godine	
Cilj i glavne teme savjetovanja	Osnovni cilj savjetovanja bio je dobivanje povratnih informacija od javnosti u svezi Nacrta prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja

Redni broj	Naziv dionika (pojedinaac, organizacija, institucija)	Članak na koji se odnosi primjedba/ prijedlog	Tekst primjedbe/prijedloga	Prihvaćanje/ neprihvaćanje primjedbe ili prijedloga
1.	<u>Podnosioci nije suglasan da se njegovi podaci objave javno u Izvješću</u>		Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Poštovani, stanari zgrada u ulici Branimira Markovića suočeni su s dugotrajnim i izrazito visokim razinama buke koje značajno narušavaju kvalitetu života i stanovanja. Buka dolazi iz dva glavna izvora: -intenzivnog prometa na Riječkoj zaobilaznici A7, koja prolazi neposredno ispod naše zgrade -uređaja za klimatizaciju trgovačkog centra Plodine, koji su okrenuti izravno prema zgradi (uređaji su smješteni na krovu, nepostojeća zaštita od buke) Promet na Riječkoj zaobilaznici A7 vrlo je intenzivan. Procjenjuje se da tom prometnicom dnevno prolazi između 30.000 i 40.000 vozila, što stvara stalnu i značajnu razinu buke koja se direktno prenosi prema stambenim objektima. Poseban problem predstavlja činjenica da na strani zaobilaznice okrenutoj prema našem nizu zgrada nije postavljen bukobran, iako buka iz prometa i izlaza iz tunela direktno dopire prema stambenim prostorima.	Prihvaćanje/ neprihvaćanje primjedbe ili prijedloga Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Grad Rijeka uputit će zahtjev upravitelju izvora buke na daljnje postupanje. Opisani izvor buke (sustav ventilacije i klimatizacije poslovnog subjekta) nije predmet strateške karte buke, te se upućuje podnositelj da je kao pritužbu uputi na adresu Državnog inspektorata Republike Hrvatske, putem poveznice za prijave inspekciji: https://dirh.gov.hr/podnosenie-prijava/83. Podnesenu primjedbu Grad Rijeka prosljeđit će Državnom inspektoratu na postupanje.

			Niz zgrada Branimira Markovića izgrađeno je prije izgradnje same zaobilaznice, zbog čega je prilikom planiranja i izgradnje prometnice trebalo osigurati odgovarajuće mjere zaštite od buke, što nije učinjeno. Uređaji za klimatizaciju trgovačkog centra Plodine stvaraju kontinuiranu buku koja se čuje tijekom cijelog dana, a posebno je izražena noću. Razina buke tijekom dana doseže oko 70 dB, što premašuje zakonski dopuštenu vrijednost buke za stambena područja (dnevna granica: 55 dB), a riječ je o kontinuiranoj buci koja je prisutna tijekom cijelog dana i noći. Zbog takvih uvjeta nije moguće držati prozore otvorenima, što značajno narušava kvalitetu stanovanja, odmor i zdravlje stanara. Sukladno odredbama Zakon o zaštiti od buke, nadležna tijela dužna su poduzimati mjere za sprječavanje i smanjenje štetnih utjecaja buke na zdravlje ljudi te osigurati da razine buke u stambenim područjima ne prelaze dopuštene granice. Napominjemo da se problematika buke u ulici Branimira Markovića odnosi na područje označeno u Nacrtu prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke pod oznakom KPUB_CP_016 – određivanje i potvrđivanje prioriternih područja upravljanja bukom. U napomenama tog nacrta jasno je navedeno da područje ima dominantan utjecaj buke s ceste A7 (Riječka zaobilaznica), što potvrđuje intenzitet problema u našoj ulici. Smatramo da je nužno u okviru ovog prioritelnog područja poduzeti konkretne mjere za smanjenje buke, kako bi se osigurali osnovni uvjeti za normalan i zdrav život stanara. S obzirom na navedeno, molimo da se razmotri: – postavljanje složene tunelske konstrukcije zaštite od buke koje djelomično ili potpuno prekrivaju prometnicu na dionici Riječka zaobilaznica A7 uz zgrade Branimira Markovića (takva konstrukcija smanjuje buku za do 25 db) – provođenje službenog mjerenja razine buke na ovoj lokaciji – provjera razine buke koju proizvode uređaji trgovačkog centra Plodine i poduzimanje mjera za njezino smanjenje. Smatramo da je nužno poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se stanarima osigurali osnovni uvjeti za normalan i zdrav život u njihovim domovima. S poštovanjem, Marino Birkić stanar ulice Branimira Markovića
--	--	--	--

2.	<u>Podnositeljica nije suglasna da se njeni podaci objave javno u izvješću</u>		Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Može li se staviti bukobran na cijelu dionicu riječke obilaznice od Kozale, ispod Do-it kafića, pa sve do kraja vijadukta u smjeru Trsata pošto su tu 3 nebodera, svaki sa 84 stanova, te još popriličan broj kuća gdje se buka uvelika povećala od kada je drugi vijadukt sagrađen zbog čega je šum sa obilaznice konstantan, a posebno je noću kada bi u lijepim proljetnim i ljetnim danima spavali uz otvorene prozore, no šum je izrazito velik. Isto tako, buka noću sa terminala zna biti poprilična, kao da bomba eksplodira. Pa ako bi se i to noću nekako moglo regulirati. Primjer radi bukobrana, na Karavankama, gdje nema ni kuće u blizini ni na vidiku, sve je okruženo šumom, preko ceste ide polukružni bukobran, tako da ne vjerujem da je neki opravdan razlog zašto na predloženoj dionici riječke obilaznice nije pravovaljani bukobran osim nemara i nebrige za građane. Nadamo se svejedno ispravku ovog propusta.	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Grad Rijeka uputit će zahtjev upravitelju izvora buke na daljnje postupanje.
----	---	--	---	--

<u>3.</u>	<u>Podnositeljica</u> <u>Jasmina Bosanac</u>	Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Područje ulice Vukovarska ulica – naselje Mlaka / područje Potok. Na navedenom dijelu Vukovarske ulice nalaze se stambene zgrade neposredno uz prometnicu s obje strane ceste. Prometna opterećenost je vrlo visoka te razina cestovne buke prema subjektivnom iskustvu stanovnika redovito prelazi razinu prihvatljivu za stanovanje. U stanovima na nižim katovima, u prostorijama okrenutima prema cesti, buka prometa onemogućava normalan noćni odmor (spavanje uz otvorene prozore praktički nije moguće). Problem je posebno izražen tijekom noći zbog kontinuiranog prometa. Dodatno opterećenje bukom dolazi iz smjera kontejnerskog terminala Kontejnerski terminal RGW. Iako je promjena zvučne signalizacije na dizalcima donekle poboljšala situaciju, prilikom dolaska brodova dolazi do izrazito snažnih udarnih zvukova pri manipulaciji kontejnerima. Ti udarni zvukovi su vrlo intenzivni i čuju se i u unutrašnjosti stanova. U konkretnom slučaju nekretnina u kojoj živim izložena je buci s dvije strane: s jedne strane promet iz Vukovarske ulice, a s druge strane buka s kontejnerskog terminala. Razina buke je takva da se više ne može normalno boraviti na balkonu ili terasi. Primjedbe na pojedine članke ili dijelove nacrt akta ili dokumenta (prijedlog i mišljenje): Predlažem da se u okviru akcijskog plana razmotre sljedeće mjere za ovo područje: • provedba mjerenja razine buke na području Vukovarske ulice (Mlaka / Potok) uz stambene zgrade • razmatranje prometnih mjera za smanjenje buke (ograničenje brzine, tihi asfalt, eventualne barijere gdje je moguće) • dodatne mjere smanjenja udarne buke iz kontejnerskog terminala tijekom manipulacije kontejnerima • analiza kumulativnog utjecaja buke cestovnog prometa i lučkih operacija na stanovanje u ovom području.	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Na promatranom području (Vukovarska ulica) već su definirana 3 područja upravljanja bukom za koje su predložene mjere upravljanja bukom kako slijedi: - za PUB_CP_003 i PUB_CP_005; - zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom; - mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći te - za PUB_CP_010 - zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom; - mjere usporavanja prometa tijekom razdoblja noći - korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa. U postupku javne rasprave i e-savjetovanja, zaprimljen je niz pritužbi i primjedbi na industrijske izvore buke iz područja kontejnerskog terminala Zagrebačka obala. Zbog navedenog je po provedenoj javnoj raspravi i e-savjetovanju dodano područje upravljanja bukom koje prostorno obuhvaća adrese s kojih su zaprimljene povratne informacije tijekom javne rasprave i e-savjetovanja. Navedeno područje je svrstano u već postojeću kategoriju „OSTALI“ te se za njega predlažu mjera upravljanja bukom koje su opisane u obrascu za navedeno područje kako slijedi: - praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom - izrada detaljne karte buke za 2026.g., koja uključuje a) provedbu nužnih akustičkih mjerenja za izradu emisijskog modela buke promatranog pogona, b) analizu tonalnosti buke od određenih izvora buke unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, c) analizu impulsnog karaktera buke od određenih izvora buke i radnih aktivnosti unutar promatranog pogona d) kvantificiranje pojedinačnih i sumarnih utjecaja različitih izvora buke industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja na najbliže zone boravišne i/ili mjешovite namjene uključujući područja s obrazovnim i/ili zdravstvenim ustanovama s naglaskom na utjecaje tijekom razdoblja „noć“.
-------------------------	---	--	--

				- uvođenje trajnog praćenja razina buke.	
4.	<u>Miljena Mia Girotto</u>		Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Na aktualnoj karti ne vidim da je na Srdočima, iznad i zapadno od i Plodina i Centra Marti označeno područje velike buke, iako svakodnevno, najčešće iz Plodina (skladišni i vanjski prostor zapadno od samog prodajnog objekta) SVAKODNEVNO proizvodi ogromnu buku, najčešće putem dostavnih vozila, ali i "internog" transportera, koji "operira" u dvorištu, za koje smo već X puta tražili da smanji glasnoću, jer cjelodnevno, svakodnevno "beep-beep-anje" tog transportera ne bi mogla podnijeti ni osoba koja upravlja njime tijekom jedne smjene, a kamoli mi, građani zgrada neposredno iznad, (adresa: Srdoči) koji moramo ili "slušati" neprestanu buku od 06:00-23:00, a onda još i "otvaranje ili zatvaranje" prostora oko 3 ujutro, tijekom cijelog dana – ili, držati prozore potpuno zatvorene, sve, budući se buka čuje i sa sjeverne strane. Kvaliteta života, odmora, spavanja je jako narušena, a korištenje balkona – potpuno smanjeno, ako ne i ukinuto, ne samo radi buke, nego i otpadne plastike, masti i svega što vjetar nanese iz njihovog pogona; a i buke iz terase kafića centra "Marti", da ne spominjemo "posebne prigode" (npr. "vodjenje uživo – rođendan centra ili sl.") Uz svo poštovanje komercijalnoj djelatnosti, ona bi trebala biti ovdje za građane, a ne suprotno. Primjedbe na pojedine članke ili dijelove nacrta akta ili dokumenta (prijedlog i mišljenje): Prijedlog je da se u "crvenu zonu" uključi i područje naselja Srdoči, točno iznad Plodina, te da se intervenira za smanjenje buke, na tom području.	Primjedba nije predmet Savjetovanja. Opisani izvor buke (sustav ventilacije i klimatizacije poslovnog subjekta) nije predmet strateške karte buke, te se upućuje podnositelj da ju kao pritužbu uputiti na adresu Državnog inspektorata Republike Hrvatske, putem poveznice za prijave inspekciji: https://dirh.gov.hr/podnosenje-prijava/83. Podnesenu primjedbu Grad Rijeka prosljedit će Državnom inspektoratu na postupanje.	
5.	<u>Podnositelj Emil Egredžija</u>		Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Predlažem da se u Akcijski plan, u dijelu mjera za cestovni promet, uvrsti i posebna mjera usmjerena na nadzor i smanjenje buke koju stvaraju vozila s namjernim preinakama kojima se povećava razina buke, osobito motocikli i automobili s preinačenim ispušnim i/ili usisnim sustavom. Na pojedinim lokacijama u gradu, posebno u večernjim i noćnim satima, takva vozila proizvode izrazito intenzivnu i ponavljajuću buku koja značajno narušava kvalitetu života stanovnika. Smatram da taj problem treba prepoznati kao dio buke cestovnog prometa, uz postojeće infrastrukturne mjere poput tihog kolnika i usporavanja prometa noću.	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Predložena aktivnost biti će unesena kao jedna od preventivnih aktivnosti koje bi trebalo provoditi MUP RH, PU Primorsko – goranska.	

			Predlažem stoga: – uvođenje ciljanog mjerenja i evidentiranja takvih pojava na kritičnim lokacijama, – analizu pritužbi građana kao jednog od kriterija za određivanje prioriteta lokacija, – provedbu povremenih koordiniranih nadzora u suradnji s prometnom policijom i stanicama za tehnički pregled vozila, – te upućivanje sumnjivih vozila na izvanredni tehnički pregled i sankcioniranje nedopuštenih preinaka sukladno važećim propisima. Smatram da bi ova mjera bila posebno korisna na lokacijama s izraženom noćnom bukom i ponavljanim pritužbama stanovnika, jer se time ne bi djelovalo samo na posljedicu, nego i na sam izvor buke.	
6.	Podnositelj <u>Mateo Pulko</u>		Primjedbe na pojedine članke ili dijelove nacрта akta ili dokumenta (prijedlog i mišljenje): Buka (konstantno zujanje, udarci kontejnera, metal o metal, dizalice) čuje se noću i danju u ulici Kumičićeva 13, kvart Krimeja, dolazi iz smjera kontejnerskog terminala Brajdica i značajno remeti san i kvalitetu života. Tražim da se ovaj izvor buke jasno uključi u Akcijski plan i kartu buke te da se predvide konkretne mjere, posebno za noćne sate.	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Akcijski plan upravljanja bukom, kao niti strateška karta buke nije dokument detaljne razine koji bi razrađivao navedenu razinu detalja. Upravo zbog navedenog je planirana aktivnost izrade „detaljne karte buke“ koja bi trebala razlučiti dominantne izvore buke u promatranom prostoru što je i obaveza upravitelja izvora buke u predstojećem razdoblju. Izrada detaljne karte buke uključuje: - provedbu nužnih akustičkih mjerenja za izradu emisijskog modela buke promatranog pogona, - analizu tonalnosti buke od određenih izvora buke unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, - analizu impulsnog karaktera buke od određenih izvora buke i radnih aktivnosti unutar promatranog pogona - kvantificiranje pojedinačnih i sumarnih utjecaja različitih izvora buke industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja na najbliže zone boravišne i/ili mješovite namjene uključujući područja s obrazovnim i/ili zdravstvenim ustanovama s naglaskom na utjecaje tijekom razdoblja „noć“.

7.	<u>Podnositeljica nije suglasna da se njeni podaci objave javno u Izvješću</u>	Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Buka (udarci kontejnera, metal o metal, dizalice) čuje se posebno nepodnošljivo noću u Branka Blečića 2, dolazi iz smjera kontejnerskog terminala Zagrebačke obale i značajno remeti san i kvalitetu života. Ponekad udarci imaju intenzitet detonacije, kao da padaju bombe ili jako grmi što je jako stresno. Noću se sve još više čuje zbog tišine. Tražim da se ovaj izvor buke jasno uključi u Akcijski plan i kartu buke te da se predvide konkretne mjere, posebno za noćne sate.	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Akcijski plan upravljanja bukom, kao niti strateška karta buke nije dokument detaljne razine koji bi razrađivao navedenu razinu detalja. Upravo zbog navedenog je planirana aktivnost izrade „detaljne karte buke“ koja bi trebala razlučiti dominantne izvore buke u promatranom prostoru što je i obaveza upravitelja izvora buke u predstojećem razdoblju. Izrada detaljne karte buke uključuje: - provedbu nužnih akustičkih mjerenja za izradu emisijskog modela buke promatranog pogona, - analizu tonalnosti buke od određenih izvora buke unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, - analizu impulsnog karaktera buke od određenih izvora buke i radnih aktivnosti unutar promatranog pogona - kvantificiranje pojedinačnih i sumarnih utjecaja različitih izvora buke industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja na najbliže zone boravišne i/ili mješovite namjene uključujući područja s obrazovnim i/ili zdravstvenim ustanovama s naglaskom na utjecaje tijekom razdoblja „noć“.
8.	<u>Podnositelj nije suglasan da se njegovi podaci objave javno u Izvješću</u>	Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Poštovani, hitno uvrstiti u prioritete saniranje buke na ulici Nova cesta u novom naselju Krnjevo.npr. posaditi drvored ili montirati solarni-panel tunel kao na zaobilaznici iza nebodera Ešev-a.	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Na promatranom području definirana su već dva područja upravljanja buke (PUB_CP_026; PUB_CP_038), za koja su predložene sljedeće mjere: - Snižavanje buke na putu širenja - Korištenje inteligentnih sustava upravljanja prometom za upravljanje brzinom prometa - Zamjena kolničke konstrukcije s tihom kolničkom konstrukcijom.
9.	<u>Podnositelj Marko Babić</u>	Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Radi se o buci sa Zagrebačkog gata koja se čuje u ulici Branka Blečića, naročito noću, jaki udarci kontejnera koji bude iz sna. Nenormalno je da rade noću uz tu razinu buke.	Primjedba je razmotrena i prihvaćena. U postupku javne rasprave i e-savjetovanja, zaprimljen je niz pritužbi i primjedbi na industrijske izvore buke iz područja kontejnerskog terminala Zagrebačka obala. Zbog navedenog je po provedenoj javnoj raspravi i e-savjetovanju dodano područje upravljanja bukom koje prostorno obuhvaća adrese s kojih su zaprimljene povratne informacije tijekom javne rasprave i e-savjetovanja.

			Navedeno područje je svrstano u već postojeću kategoriju „OSTALI“ te se za njega predlažu mjera upravljanja bukom koje su opisane u obrascu za navedeno područje kako slijedi: - praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom - izrada detaljne karte buke za 2026.g., koja uključuje a) provedbu nužnih akustičkih mjerenja za izradu emisijskog modela buke promatranog pogona, b) analizu tonalnosti buke od određenih izvora buke unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, c) analizu impulsnog karaktera buke od određenih izvora buke i radnih aktivnosti unutar promatranog pogona d) kvantificiranje pojedinačnih i sumarnih utjecaja različitih izvora buke industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja na najbliže zone boravišne i/ili mješovite namjene uključujući područja s obrazovnim i/ili zdravstvenim ustanovama s naglaskom na utjecaje tijekom razdoblja „noć“. - uvođenje trajnog praćenja razina buke.
10.	Podnositeljica <u>Dina Fischer</u>	Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Kvart Mlaka suočava se s izrazito neugodnom bukom koja noću dolazi s kontejnerskog terminala Rijeka Gateway. Ta buka značajno narušava kvalitetu života stanovnika, do te mjere da noću nije moguće držati otvorene prozore. Postavlja se pitanje je li nužno da terminal radi tijekom noćnih sati, s obzirom na utjecaj koji ima na okolno stanovništvo. Također smatram da kontejnerskom terminalu nije primjereno mjesto u samom središtu grada. Kako bi se dobila stvarna slika problema, razinu buke potrebno je mjeriti upravo noću, dok je terminal u punom pogonu, kako bi rezultati bili relevantni i vjerodostojni. Smatram da je potrebno da Grad Rijeka uvjetuje terminalu da ne radi noću.	Primjedba je razmotrena i prihvaćena. U postupku javne rasprave i e-savjetovanja, zaprimljen je niz pritužbi i primjedbi na industrijske izvore buke iz područja kontejnerskog terminala Zagrebačka obala. Zbog navedenog je po provedenoj javnoj raspravi i e-savjetovanju dodano područje upravljanja bukom koje prostorno obuhvaća adrese s kojih su zaprimljene povratne informacije tijekom javne rasprave i e-savjetovanja. Navedeno područje je svrstano u već postojeću kategoriju „OSTALI“ te se za njega predlažu mjera upravljanja bukom koje su opisane u obrascu za navedeno područje kako slijedi: - praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom - izrada detaljne karte buke za 2026.g., koja uključuje a) provedbu nužnih akustičkih mjerenja za izradu emisijskog modela buke promatranog pogona,

				b) analizu tonalnosti buke od određenih izvora buke unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, c) analizu impulsnog karaktera buke od određenih izvora buke i radnih aktivnosti unutar promatranog pogona d) kvantificiranje pojedinačnih i sumarnih utjecaja različitih izvora buke industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja na najbliže zone boravišne i/ili mješovite namjene uključujući područja s obrazovnim i/ili zdravstvenim ustanovama s naglaskom na utjecaje tijekom razdoblja „noć“. - uvođenje trajnog praćenja razina buke.
11.	<u>Podnositeljica</u> <u>Suzi Čiković</u> <u>Trpkov</u>		Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Cjelodnevna buka sa novog Zagrebačkog terminala kada su brodovi u luci .Naglasak na zvuk udaranja metala o metal plus bipanje mehanizacije. O svjetlosnom zagađenju da i ne govorim. Naravno da remeti san i kvalitetu života u predivnom prijašnjem kvartu. Živim u ulici V. Paje Širole 15 i jako malo odvojena zračnom linijom od terminala. Posto imam i kućne ljubimce (pse) na svaki takav zvuk trzaju se i vidljiv je strah i nemir kod njih. Primjedbe na pojedine članke ili dijelove nacrtu akta ili dokumenta (prijedlog i mišljenje): Katastrofa da se takav terminal pored još jednog na Brajdici uopće pojavi u našem gradu. Moj prijedlog iako ga se neće izvršiti je maknuti ga ili pospiješiti razinu buke do nečujnog .	Primjedba je razmotrena i prihvaćena. U postupku javne rasprave i e-savjetovanja, zaprimljen je niz pritužbi i primjedbi na industrijske izvore buke iz područja kontejnerskog terminala Zagrebačka obala. Zbog navedenog je po provedenoj javnoj raspravi i e-savjetovanju dodano područje upravljanja bukom koje prostorno obuhvaća adrese s kojih su zaprimljene povratne informacije tijekom javne rasprave i e-savjetovanja. Navedeno područje je svrstano u već postojeću kategoriju „OSTALI“ te se za njega predlažu mjera upravljanja bukom koje su opisane u obrascu za navedeno područje kako slijedi: - praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom - izrada detaljne karte buke za 2026.g., koja uključuje a) provedbu nužnih akustičkih mjerenja za izradu emisijskog modela buke promatranog pogona, b) analizu tonalnosti buke od određenih izvora buke unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, c) analizu impulsnog karaktera buke od određenih izvora buke i radnih aktivnosti unutar promatranog pogona d) kvantificiranje pojedinačnih i sumarnih utjecaja različitih izvora buke industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja na najbliže zone boravišne i/ili mješovite namjene uključujući područja s obrazovnim i/ili zdravstvenim ustanovama s naglaskom na utjecaje tijekom razdoblja „noć“ . - uvođenje trajnog praćenja razina buke.

12.	Podnositeljica <u>Marija Kaštelan</u>		Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Buka je nesnosna s kontejnerskog terminala Brajdica u kvartu Boulevard, ulice Švalbina i Gajeva, budi nas noću i ometa san i kvalitetu života. Pozivam se na Zakon o zaštiti od buke, Pravilnik o dopuštenim razinama buke i Direktivu 2002/49/EZ te ukazujem na problem noćne buke u kvartu Boulevard (Rijeka). Buka (kontejneri, dizalice, brodovi, udarci metala) dolazi iz smjera Brajdice navečer, a posebno u noćnim satima (22:00 – 05:00), čak i vikendom, te remeti san i kvalitetu života. Vikendom se pojačana buka čuje i tijekom dana, popodne, navečer i noću što je nedopustivo, jer nam i za vikend onemogućava dobru kvalitetu života, a na što u skladu s zakonskim propisima imamo Pravo. Plan se temelji na zastarjelim podacima i ne uključuje sve izvore buke, posebno Brajdicu. Tražim uključivanje svih izvora buke u nova mjerenja danju i noću, nova noćna mjerenja, stalni monitoring, jasno definirane odgovorne subjekte i konkretne mjere smanjenja buke.	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Akcijski plan upravljanja bukom za 4.krug izvještavanja se MORA izrađivati na temelju strateške karte buke za točno određenu ocjensku godinu, u ovom slučaju 2021.g. tako da je netočna tvrdnja podnositeljice. Akcijski plan upravljanja bukom, kao niti strateška karta buke nije dokument detaljne razine koji bi sadržavao navedene detalje kao niti spomenute akustičke parametre. Upravo zbog navedenog, planirana je za upravitelje industrijskih pogona i postrojenja aktivnost izrade „detaljne karte buke za 2026. godinu“ koja bi trebala razlučiti dominantne izvore buke u promatranom prostoru. Izrada detaljne karte buke uključuje: - provedbu nužnih akustičkih mjerenja za izradu emisijskog modela buke promatranog pogona, - analizu tonalnosti buke od određenih izvora buke unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, - analizu impulsnog karaktera buke od određenih izvora buke i radnih aktivnosti unutar promatranog pogona - kvantificiranje pojedinačnih i sumarnih utjecaja različitih izvora buke industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja na najbliže zone boravišne i/ili mješovite namjene uključujući područja s obrazovnim i/ili zdravstvenim ustanovama s naglaskom na utjecaje tijekom razdoblja „noć“.
-----	--	--	--	---

13.	<u>Podnositeljica nije suglasna da se njeni podaci objave javno u Izvješću</u>	Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Prijedlog nacrta Akcijskog plana – 4. krug Mjesto:Bulevard, Švalbina ulica zukovi s terminala Brajdica, čuju se posebno noću, također svjetlosno onečišćenje. cijeli dan, najviše između 21:00 – 06:00 Čuju se sirene, bipanje, udarci metala, kontejneri, pretovar tereta, škripa vlakova s terminala Brajdica Primjedbe na pojedine članke ili dijelove nacrta akta ili dokumenta (prijedlog i mišljenje): Jaka buka (kontejneri, dizalice, brodovi) čuje se noću u kvartu Bulevard, dolazi iz smjera kontejnerskog terminala (Brajdica) te remeti san i kvalitetu života. Više se ne može otvoriti prozor niti sjediti vani na svježem zraku. Osjećam se iscrpljeno, više se ne mogu kvalitetno naspavati niti otvoriti prozor kako bi u kuću ušao svjež zrak. Tražim da se taj izvor buke uključi u plan i predvide konkretne mjere.	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena kroz predloženi plan aktivnosti za navedeno područje. Navedeno područje je svrstano u kategoriju „OSTALI“ te se za njega predlažu mjera upravljanja bukom koje su opisane u obrascu za navedeno područje kako slijedi: - praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom - izrada detaljne karte buke za 2026.g., koja uključuje a) provedbu nužnih akustičkih mjerenja za izradu emisijskog modela buke promatranog pogona, b) analizu tonalnosti buke od određenih izvora buke unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, c) analizu impulsnog karaktera buke od određenih izvora buke i radnih aktivnosti unutar promatranog pogona d) kvantificiranje pojedinačnih i sumarnih utjecaja različitih izvora buke industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja na najbliže zone boravišne i/ili mjешovite namjene uključujući područja s obrazovnim i/ili zdravstvenim ustanovama s naglaskom na utjecaje tijekom razdoblja „noć“. - uvođenje trajnog praćenja razina buke.
14.	<u>Podnositelj Stani POS stanova na adresi Dražice Zamet 131 i 131a</u>	Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Predlaže se postavljanje bukobrana na dijelu riječke obilaznice iznad koje se u neposrednoj blizini (ca. 50m zračne linije) nalazi lokacija sa POS stanovima na Martinkovcu, u neposrednoj blizini čvora Diraja.	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Grad Rijeka uputit će zahtjev upravitelju izvora buke na daljnje postupanje.
15.	<u>Podnositelj nije suglasan da se njegovi podaci objave javno u Izvješću</u>	Primjedbe na pojedine članke ili dijelove nacrta akta ili dokumenta (prijedlog i mišljenje): Buka (kontejneri, dizalice, brodovi, vlakovi) čuje se cijeli dan a pogotovo noću (Udarci metala, brodski motori, škripa vlakova) u kvartu Podmurvice-Turnić, dolaze iz smjera kontejnerskog terminala Zagrebačka obala i remeti san i kvalitetu života. Tražim da se taj izvor buke uključi u plan i predvide konkretne mjere.	Primjedba je razmotrena i prihvaćena. U postupku javne rasprave i e-savjetovanja, zaprimljen je niz pritužbi i primjedbi na industrijske izvore buke iz područja kontejnerskog terminala Zagrebačka obala. Zbog navedenog je po provedenoj javnoj raspravi i e-savjetovanju dodano područje upravljanja bukom koje prostorno obuhvaća adrese s kojih su zaprimljene povratne informacije tijekom javne rasprave i e-savjetovanja.

			Navedeno područje je svrstano u već postojeću kategoriju „OSTALI“ te se za njega predlažu mjera upravljanja bukom koje su opisane u obrascu za navedeno područje kako slijedi: - praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom - izrada detaljne karte buke za 2026.g., koja uključuje a) provedbu nužnih akustičkih mjerenja za izradu emisijskog modela buke promatranog pogona, b) analizu tonalnosti buke od određenih izvora buke unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, c) analizu impulsnog karaktera buke od određenih izvora buke i radnih aktivnosti unutar promatranog pogona d) kvantificiranje pojedinačnih i sumarnih utjecaja različitih izvora buke industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja na najbliže zone boravišne i/ili mješovite namjene uključujući područja s obrazovnim i/ili zdravstvenim ustanovama s naglaskom na utjecaje tijekom razdoblja „noć“. - uvođenje trajnog praćenja razina buke.
16.	Podnositeljica Lidija Runko Luttenberger	Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: 1. Neprihvatljiv je vremenski pomak između stanja iz strateške karte buke (2021.) i ovog akcijskog plana zbog neažurnost podataka, odnosno bitno primijenjenog stanja buke na području grada u odnosu na 2021. godinu. Najizraženiji problemi industrijske buke u gradu su ostali neobrađeni. Sukladno Europskoj direktivi o buci strateške karte se revidiraju po potrebi, a 5 godina je max razdoblje. Ukoliko se ovaj Akcijski plan ne bude ažurirao prema novom stanju, slijedi da se on radio samo iz formalnih razloga, za zadovoljavanje (i to no neprimjeren način) obveza prema EU, a ne za ublažavanje problema buke u gradu i unapređenja stanja u okolišu. 2. Scenarij upravljanja industrijskom bukom je zanemaren. Spominju se samo u uvodu najbolje prakse upravljanja, najbolja dostupna tehnologija, ali dalje u razradi plana nije navedeno ništa konkretno (vidi Brajdica, str. 168). Akcijski plan se radi za područje Grada, znači ne postoji niti jedno opravdanje za isključivanje izvora na bilo kojoj lokaciji kojega koristi neki koncesionar na tom području. Što se tiče lučkih terminala, mjere upravljanja moraju uzeti u obzir njihove specifičnosti, što znači da se mjere poglavito moraju odnositi na reguliranje režima rada, primjerice	Primjedba je razmotrena i nije prihvaćena. Komentar podnositeljice iznesen u najboljoj namjeri zanemaruje činjenicu da je strateška karta buke izrađena za ocjensku 2021. godinu sukladno odredbama Zakona o zaštiti od buke koji prenosi odredbe EU Zakonodavstva što je i potvrđeno pristupanjem RH EU. U okviru Zakona o zaštiti od buke, pojam „godina“ označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke kao i u prosječnu godinu u pogledu meteoroloških prilika. Temeljem navedenog slijedi da se najranije 12 mjeseci nakon promjene u prostoru može pokrenuti postupak izrade strateške karte buke koji bi uključivao i navedenu promjenu. U tom slučaju, osim obaveze izrade strateške karte buke za 2021.g i izrade akcijskog plana temeljenog na rezultatima strateške karte buke, bilo bi potrebno cijeli postupak ponoviti i za „novonastalu“ promjenu. Konteinerski terminal Rijeka Gateway, Zagrebačka obala otvoren je za rad tijekom listopada 2025.g. te je sukladno odredbama Direktive, najranije razdoblje za početak izrade

			brodovi trebaju koristiti energiju s obale, ne proizvoditi vlastitu zbog buke i vibracija, treba regulirati vrijeme i način rada lučke opreme, itd. 3. Tiha područja se apsolutno ne spominju niti u strateškoj karti niti u akcijskom planu, ni unutar naseljenih područja (parkovi, bolnice, škole), ni u prirodi. Podsjećam da se prirodni pokrov proteže na gotovo 50% površine područja Grada. 4. Nije vidljivo da su se koristili recentni podaci o učincima buke na zdravlje koje bi trebao prikupljati i dostavljati Nastavni zavod za javno zdravstvo. 5. Grad Rijeka nije na odgovarajući način organizirao predstavljanje Akcijskog plana javnosti uz mogućnost primjerene rasprave.	strateške karte buke za predmetno područje bi bila jesen 2026.g. Skoro pa istovremeno, strateška karta buke za područje Grada Rijeke mora se izraditi za cijelu ocjensku godinu 2026.g. (početak predvidivo tijekom siječnja 2027.g.) pa ažuriranje strateške karte buke za 4.krug izvještavanja tijekom zime 2026/2026.g. sukladno primjedbi podnositelja nije stručno utemeljena, niti zadovoljava zahtjeve Direktive odnosno Zakona o zaštiti od buke. Potrebno je dodatno pojasniti da sam postupak „ažuriranja karte buke“ ne predstavlja samo „stručni dio“ aktivnosti oko novog izvora buke nego ažuriranje cjelovite karte buke industrijskih područja i postrojenja Grada Rijeke. Takav projekt bi zahtijevao provedbu postupka javne nabave, ažuriranje strateške karte buke Grada Rijeke, uključujući provedbu javne rasprave te dostavu ažuriranih podataka nadležnom Ministarstvu. Kako je vremenska razlika između početka izrade „obavezne,“ strateške karte buke (1.siječanj 2027.g.) i postupka ažuriranja karte buke industrijskih područja i postrojenja Grada Rijeke radi novog kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali (30.listopad 2026.g.) dva mjeseca, postupak ažuriranja karte buke prvenstveno nema ekonomske i projektne opravdanosti. Zbog navedenog se primjedba podnositelja ne prihvaća. Akcijki plan upravljanja bukom, kao niti strateška karta buke nije dokument detaljne razine koji bi sadržavao navedene detalje kao niti spomenute akustičke parametre. Upravo zbog navedenog, planirana je aktivnost izrade „detaljne karte buke“ koja bi trebala razlučiti dominantne izvore buke u promatranom prostoru. Prijedlog tihih područja je prikazan u elaboratu „NACRT PRIJEDLOGA AKCIJSKOG PLANA UPRAVLJANJA BUKOM GRADA RIJEKE ZA 4. KRUG IZVJEŠTAVANJA – KONFLIKTNA KARTA BUKE I PRIJEDLOG PRIORITETNIH PODRUČJA UPRAVLJANJA BUKOM“; Oznaka: 2024-AP-120/01. na stranici 58. Direktiva 2002/49, Prilog III, koja je ažurirana Direktivom EK (EU) 2020/367, uspostavlja standardizirane odnose doze i učinka za države članice EU-a za izračun štetnih zdravstvenih utjecaja dugotrajne buke iz okoliša iz cestovnih, željezničkih i zrakoplovnih izvora buke. Ovaj ažurirani dodatak usklađen je sa smjernicama Svjetske zdravstvene organizacije (WHO) iz 2018. godine, s naglaskom na kardiovaskularne bolesti, smetnje i poremećaje spavanja. Predloženi postupak korištenja podataka NZZJZ PGŽ u suprotnosti je službenim postupkom procjene
--	--	--	---	--

				štetnih učinaka na zdravlje te bi kao takav bio osporen od strane EK. S druge strane, navedeni prijedlog je izvrstan pokazatelj da NZZJZ PGŽ raspolaže s navedenim podacima koje će sigurno dostaviti nadležnom tijelu RH. Komentar podnositeljice o načinu organiziranja predstavljanja Akcijskog plana javnosti predstavlja subjektivnu ocjenu. Prema članku 27. Pravilnika, obveznici izrade strateške karte buke obvezni su provesti savjetovanje s javnošću na jasan i razumljiv način koristeći sve metode informiranja.. Način informiranja i sudjelovanja javnosti propisani su odredbama članka 27.a istoga Pravilnika te člancima 3., 4. i 14. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (Narodne novine 64/08; dalje u tekstu: Uredba). Grad Rijeka predstavljanje Akcijskog plana upravljanja bukom proveo je u skladu s pozitivnim zakonskim propisima. Manjak vremena za dužu raspravu na samom predstavljanju u Gradskoj vijećnici, uzrokovan objektivnim okolnostima, nije doveo do nemogućnosti postavljanja pitanja svih prisutnih. Za sva pitanja Izrađivač je bio na raspolaganju i nakon termina u službenim prostorijama.
--	--	--	--	--

17.	<u>Podnositeljica nije suglasna da se njeni podaci objave javno u Izvješću</u>	Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Javna rasprava o Nacrtu prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvješćivanja (11. ožujka 2026.) temelji se na podacima o „razinama buke“ iz 2021. godine, dakle podacima starima pet (5) godina. To proizlazi iz dokumenta “Strateška karta buke Grada Rijeke za 4. krug izvješćivanja, Elaboraat strateške karte buke” (Oznaka: 2022-AP-021/01, Samobor, prosinac 2023.g., DARH 2 d.o.o. za arhitekturu i akustiku, Odobrio: dr.sc. Alan Štimac, dipl.ing.el, za naručitelja: Grad Rijeku), koji je dostupan na web stranici: https://www.rijeka.hr/wp-content/uploads/2026/03/Strateska-karte-buke-grada-Rijeke-za-4.-krug-izvjestavanja.pdf (pristupljeno: 26.03.2026.), u kojemu stoji (pod 2.4. Relevantna godina, na str. 17.) da “Za izradu ove strateške karte buka relevantna godina je kalendarska godina 2021.” Prema članku 7. Zakona o zaštiti od buke (dalje u tekstu: ZZB) “naseljena područja koja imaju više od 100.000 stanovnika obvezna su: 1. izraditi strateške karte buke, 2. izraditi i donijeti akcijske planove. Obveza izrade strateških karata buke i izrade i donošenja akcijskih planova odnosi se i na vlasnike, odnosno koncesionare industrijskih područja, glavnih cesta s više od 3.000.000 prolaza vozila godišnje, glavnih željezničkih pruga s više od 30.000 prolaza vlakova godišnje ...”. Znači, i svi naši (potencijalni) “zagađivači” moraju imati strateške karte buke i akcijske planove! Bitna je nadalje ova odredba: prema čl. 7. st. 5. ZZB-a “strateške karte buke usklađuju se s izmjenama u prostoru, a obvezno se obnavljaju svakih pet godina od dana izrade, odnosno od dana odobravanja.” Ovo bi značilo da razlikujemo dva postupka (obveze): 1. strateške karte buke moraju pratiti izmjene u prostoru, tj. moraju se usklađiti s izmjenama koje se događaju u prostoru, dakle, čim se dogodi neka promjena; 2. no čak i ako nije bilo neke promjene u prostoru zbog koje se moralo postupati prema gornjoj toč. 1., karte se obavezno moraju obnoviti u roku od 5 godina od dana izrade, tj. dana kada su odobrene. Rekla bih da je ova obaveza pod toč. 2. nekakav “zaštitni” mehanizam, upravo za one situacije kada se propustilo usklađiti stratešku kartu buke s promjenom koja se dogodila u nekom trenutku, u tom okviru razdoblju od 5 godina. (Ovo je u skladu s obvezom iz Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju	Komentar i primjedbe su razmotrene i nisu prihvaćene. Komentar podnositeljice iznesen u najboljoj namjeri zanemaruje činjenicu da je strateška karta buke izrađena za ocjensku 2021. godinu sukladno odredbama Zakona o zaštiti od buke koji prenosi odredbe EU Zakonodavstva što je i potvrđeno pristupanjem RH EU. U okviru Zakona o zaštiti od buke, pojam „godina“ označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke kao i u prosječnu godinu u pogledu meteoroloških prilika. Temeljem navedenog slijedi da sa najranije 12 mjeseci nakon promjene u prostoru može pokrenuti postupak izrade strateške karte buke koji bi uključivao i navedenu promjenu. U tom slučaju, osim obveze izrade strateške karte buke za 2021.g i izrade akcijskog plana temeljenog na rezultatima strateške karte buke, bilo bi potrebno cijeli postupak ponoviti i za „novonastalu“ promjenu. Kontejnerski terminal Rijeka Gateway, Zagrebačka obala otvoren je za rad tijekom listopada 2025.g. te sukladno odredbama Direktive, najranije razdoblje za početak izrade strateške karte buke za predmetno područje bi bila jesen 2026.g. Skoro pa istovremeno, strateška karta buke za područje Grada Rijeke mora se izraditi za cijelu ocjensku godinu 2026.g. (početak predviđivo tijekom siječnja 2027.g.) pa ažuriranje strateške karte buke za 4.krug izvješćivanja tijekom zime 2026/2026.g. sukladno primjedbi podnositelja nije stručno utemeljena, niti zadovoljava zahtjeve Direktive odnosno Zakona o zaštiti od buke. Potrebno je dodatno pojasniti da sam postupak „ažuriranja karte buke“ ne predstavlja samo „stručni dio“ aktivnosti oko novog izvora buke nego ažuriranje cjelovite karte buke industrijskih područja i postrojenja Grada Rijeke. Takav projekt bi zahtijevao provedbu postupka javne nabave, ažuriranje strateške karte buke Grada Rijeke, uključujući provedbu javne rasprave te dostavu ažuriranih podataka nadležnom Ministarstvu. Kako je vremenska razlika između početka izrade „obavezne, strateške karte buke (1.siječanj 2027.g.) i postupka ažuriranja karte buke industrijskih područja i postrojenja Grada Rijeke radi novog kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali (30.listopad 2026.g.) dva mjeseca, postupak ažuriranja karte buke prvenstveno nema ekonomske i projektne opravdanosti. Zbog navedenog se primjedba podnositelja ne prihvaća.
-------------------	--	---	---

			bukom iz okoliša, da najkasnije do 30. lipnja 2012., a nakon toga svakih pet godina, budu izrađene strateške karte buke koje će pokazati stanje u prethodnoj kalendarskoj godini.) Iz ovoga proizlazi da je sporna Strateška karta buke iz 2021. godine trebala biti izmijenjena čim su se dogodile promjene u prostoru (kontejnerski terminali / nove dizalice / teži kontejneri na željezničkoj pruzi + jače vibracije, i druge bitne promjene). Navedeno se ponavlja i u važećem podzakonskom propisu – u Pravilniku o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova te o načinu izračuna dopuštenih indikatora buke (Narodne novine br. 75/09., 60/16., 117/18., 146/21.). U čl. 10. kaže da "strateška karta buke odražava stanje razina buke u kalendarskoj godini koja prethodi godini izrade strateške karte buke, te da strateška karta buke i akcijski plan upravljanja bukom usklađuju se trajno s izmjenama u prostoru, a obvezno se izrađuju svakih 5 godina za kalendarske godine određene propisima kojima je uređeno područje zaštite od buke. Riječ "trajno" je nomotehnički nejasna, bolje bi bilo koristiti riječ "stalno", "kontinuirano", jer je to u skladu s pravnom stečevinom EU. U čl. 7. st. 5. spomenuta Direktiva propisuje da se strateške karte buke preispituju i revidiraju ukoliko je to potrebno najmanje jednom svakih pet godina nakon datuma njihove izrade. Naglasak je na "ukoliko je to potrebno", dakle čim je potrebno, a "najmanje" jednom svakih pet godina, dakle, može i češće, ako je to potrebno. Prema čl. 8. st. 5. Direktive "akcijski planovi preispituju se i, prema potrebi, revidiraju u slučaju veće promjene koja utječe na postojeće stanje buke, a najmanje svakih pet godina nakon datuma odobrenja tih planova". Opet je naglasak na najmanje svakih pet godina, a i češće prema potrebi, u slučaju veće promjene koja posljedično mijenja stanje vezano uz buku. U st. 1. istog članka navodi se da su mjere planovima prepuštene odluci nadležnih tijela, ali prvenstveno trebaju biti usmjerene na prepoznavanje prekoračenja bilo koje bitne granične vrijednosti, ili prema drugim kriterijima koje odaberu države članice, te bi se posebno trebale primjenjivati na najvažnija područja utvrđena u strateškim kartama buke. U našem "Riječkom slučaju" izgleda da smo mi građani u stvarnosti prepoznali prekoračenje dozvoljene razine buke (pokazuju to i neka novija mjerenja, zar ne?), ali se ono formalno ne priznaje jer se stanje procjenjuje na temelju stare karte buke. Posljedično, ni mjere ne mogu
--	--	--	--

			biti učinkovite jer se utvrđuju ili će se utvrđivati, tj. birati pa moguće i primjenjivati na temelju netočnog stanja (pogrešnih činjenica). Na temelju navedenog smatram da ovakav pristup nije u skladu s hrvatskim pozitivnim pravom, ali ni pravnom stečevinom EU te sugeriram da se najprije izradi nova karta buke (koja će obuhvatiti i sve nove činjenice nastale u razdoblju od 2021. godine do danas) te posljedično prikladan akcijski plan. Jedino se na taj način može ostvariti ravnoteža između poduzetničke slobode, s jedne, te prava građana na zdravlje, s druge strane.		
18.	<u>Podnositeljica nije suglasna da se njeni podaci objave javno u Izvješću</u>		Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Javna rasprava o Nacrtu prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvješćivanja (11. ožujka 2026.) temelji se na podacima o „razinama buke“ iz 2021. godine, dakle podacima starima pet (5) godina. To proizlazi iz dokumenta “Strateška karta buke Grada Rijeke za 4. krug izvješćivanja, Elaborat strateške karte buke” (Oznaka: 2022-AP-021/01, Samobor, prosinac 2023.g., DARH 2 d.o.o. za arhitekturu i akustiku, Odobrio: dr.sc. Alan Štimac, dipl.ing.el, za naručitelja: Grad Rijeku), koji je dostupan na web stranici: https://www.rijeka.hr/wp-content/uploads/2026/03/Strateska-karte-buke-grada-Rijeke-za-4-krug-izvjestavanja.pdf (pristupljeno: 26.03.2026.), u kojemu stoji (pod 2.4. Relevantna godina, na str. 17.) da “Za izradu ove strateške karte buka relevantna godina je kalendarska godina 2021.” Prema članku 7. Zakona o zaštiti od buke (dalje u tekstu: ZZB) “naseļjena područja koja imaju više od 100.000 stanovnika obvezna su: 1. izraditi strateške karte buke, 2. izraditi i donijeti akcijske planove. Obveza izrade strateških karata buke i izrade i donošenja akcijskih planova odnosi se i na vlasnike, odnosno koncesionare industrijskih područja, glavnih cesta s više od 3.000.000 prolaza vozila godišnje, glavnih željezničkih pruga s više od 30.000 prolaza vlakova godišnje ...” Znači, i svi naši (potencijalni) “zagađivači” moraju imati strateške karte buke i akcijske planove! Bitna je nadalje ova odredba: prema čl. 7. st. 5. ZZB-a “strateške karte buke usklađuju se s izmjenama u prostoru, a obvezno se obnavljaju svakih pet godina od dana izrade, odnosno od dana odobravanja.”		Komentar i primjedbe su razmotrene i nisu prihvaćene. Komentar podnositeljice iznesen u najboljoj namjeri zanemaruje činjenicu da je strateška karta buke izrađena za ocjensku 2021. godinu sukladno odredbama Zakona o zaštiti od buke koji prenosi odredbe EU Zakonodavstva što je i potvrđeno pristupanjem RH EU. U okviru Zakona o zaštiti od buke, pojam „godina“ označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke kao i u prosječnu godinu u pogledu meteoroloških prilika. Temeljem navedenog slijedi da sa najranije 12 mjeseci nakon promjene u prostoru može pokrenuti postupak izrade strateške karte buke koji bi uključivao i navedenu promjenu. U tom slučaju, osim obveze izrade strateške karte buke za 2021.g i izrade akcijskog plana temeljenog na rezultatima strateške karte buke, bilo bi potrebno cijeli postupak ponoviti i za „novonastalu“ promjenu. Kontejnerski terminal Rijeka Gateway, Zagrebačka obala otvoren je za rad tijekom listopada 2025.g. te je sukladno odredbama Direktive, najranije razdoblje za početak izrade strateške karte buke za predmetno područje bi bila jesen 2026.g. Skoro pa istovremeno, strateška karta buke za područje Grada Rijeke mora se izraditi za cijelu ocjensku godinu 2026.g. (početak predviđivo tijekom siječnja 2027.g.) pa ažuriranje strateške karte buke za 4.krug izvješćivanja tijekom zime 2026/2026.g. sukladno primjedbi podnositelja nije stručno utemeljena, niti zadovoljava zahtjeve Direktive odnosno Zakona o zaštiti od buke. Potrebno je dodatno pojasniti da sam postupak „ažuriranja karte buke“ ne predstavlja samo „stručni dio“ aktivnosti oko novog izvora buke nego ažuriranje cjelovite karte buke industrijskih područja i postrojenja Grada Rijeke. Takav projekt bi zahtijevao provedbu postupka javne nabave, ažuriranje strateške karte buke Grada Rijeke, uključujući

			Ovo bi značilo da razlikujemo dva postupka (obveze): 1. strateške karte buke moraju pratiti izmjene u prostoru, tj. moraju se uskladiti s izmjenama koje se događaju u prostoru, dakle, čim se dogodi neka promjena; 2. no čak i ako nije bilo neke promjene u prostoru zbog koje se moralo postupati prema gornjoj toč. 1., karte se obavezno moraju obnoviti u roku od 5 godina od dana izrade, tj. dana kada su odobrene. Rekla bih da je ova obaveza pod toč. 2. nekakav "zaštitni" mehanizam, upravo za one situacije kada se propustilo uskladiti stratešku kartu buke s promjenom koja se dogodila u nekom trenutku, u tom okviru razdoblju od 5 godina. (Ovo je u skladu s obvezom iz Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša, da najkasnije do 30. lipnja 2012., a nakon toga svakih pet godina, budu izrađene strateške karte buke koje će pokazati stanje u prethodnoj kalendarskoj godini.) Iz ovoga proizlazi da je sporna Strateška karta buke iz 2021. godine trebala biti izmijenjena čim su se dogodile promjene u prostoru (kontejnerski terminali / nove dizalice / teži kontejneri na željezničkoj pruzi + jače vibracije, i druge bitne promjene). Navedeno se ponavlja i u važećem podzakonskom propisu – u Pravilniku o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova te o načinu izračuna dopuštenih indikatora buke (Narodne novine br. 75/09., 60/16., 117/18., 146/21.). U čl. 10. kaže da "strateška karta buke odražava stanje razina buke u kalendarskoj godini koja prethodi godini izrade strateške karte buke, te da strateška karta buke i akcijski plan upravljanja bukom usklađuju se trajno s izmjenama u prostoru, a obvezno se izrađuju svakih 5 godina za kalendarske godine određene propisima kojima je uređeno područje zaštite od buke. Riječ "trajno" je nomotehnički nejasna, bolje bi bilo koristiti riječ "stalno", "kontinuirano", jer je to u skladu s pravnom stečevinom EU. U čl. 7. st. 5. spomenuta Direktiva propisuje da se strateške karte buke preispituju i revidiraju ukoliko je to potrebno najmanje jednom svakih pet godina nakon datuma njihove izrade. Naglasak je na "ukoliko je to potrebno", dakle čim je potrebno, a "najmanje" jednom svakih pet godina, dakle, može i češće, ako je to potrebno. Prema čl. 8. st. 5. Direktive "akcijski planovi preispituju se i, prema potrebi, revidiraju u slučaju veće promjene koja utječe na postojeće stanje buke, a najmanje svakih pet godina nakon datuma odobrenja tih	provedbu javne rasprave te dostavu ažuriranih podataka nadležnom Ministarstvu. Kako je vremenska razlika između početka izrade „obavezne“ strateške karte buke (1.siječanj 2027.g.) i postupka ažuriranja karte buke industrijskih područja i postrojenja Grada Rijeke radi novog kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali (30.listopad 2026.g.) dva mjeseca, postupak ažuriranja karte buke prvenstveno nema ekonomske i projektne opravdanosti. Zbog navedenog se primjedba podnositelja ne prihvata.
--	--	--	--	---

			planova. Opet je naglasak na najmanje svakih pet godina, a i češće prema potrebi, u slučaju veće promjene koja posljedično mijenja stanje vezano uz buku. U st. 1. istog članka navodi se da su mjere planovima prepuštene odluci nadležnih tijela, ali prvenstveno trebaju biti usmjerene na prepoznavanje prekoračenja bilo koje bitne granične vrijednosti, ili prema drugim kriterijima koje odaberu države članice, te bi se posebno trebale primjenjivati na najvažnija područja utvrđena u strateškim kartama buke. U našem "Riječkom slučaju" izgleda da smo mi građani u stvarnosti prepoznali prekoračenje dozvoljene razine buke (pokazuju to i neka novija mjerenja, zar ne?), ali se ono formalno ne priznaje jer se stanje procjenjuje na temelju stare karte buke. Posljedično, ni mjere ne mogu biti učinkovite jer se utvrđuju ili će se utvrđivati, tj. birati pa moguće i primjenjivati na temelju netočnog stanja (pogrešnih činjenica). Na temelju navedenog smatram da ovakav pristup nije u skladu s hrvatskim pozitivnim pravom, ali ni pravnom stečevinom EU te sugeriram da se najprije izradi nova karta buke (koja će obuhvatiti i sve nove činjenice nastale u razdoblju od 2021. godine do danas) te posljedično prikladan akcijski plan. Jedino se na taj način može ostvariti ravnoteža između poduzetničke slobode, s jedne, te prava građana na zdravlje, s druge strane.		
19.	Podnositelj <u>Stranka Javno</u> <u>dobro Rijeka</u>		Primjedbe na pojedine članke ili dijelove nacрта akta ili dokumenta (prijedlog i mišljenje): Poštovani, Stranka Javno dobro podnosi primjedbe i prigovore na Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke za 4. krug izvješćavanja, zajedno s prigovorima na stručnu dostatnost Strateške karte buke koja je poslužila kao temelj za izradu predmetnog plana. Smatramo da predmetni nacrt, u dijelu koji se odnosi na lučke i terminalne izvore buke, osobito na Kontejnerski terminal Brajdica i Zagrebačku obalu / Rijeke Gateway, ne osigurava stvarnu, učinkovitu i pravodobnu zaštitu građana od prekomjerne buke, osobito noću. 1. Temeljni prigovor: Rijeka Gateway / Zagrebačka obala neprihvatljivo je izostavljen kao zaseban izvor buke U predmetnim laboratorima industrijski izvori buke nisu zasebno razrađeni po terminalima, nego su u strateškoj karti i grafičkim prikazima akcijskog	Primjedbe su razmotrene, te su određene primjedbe usvojene. Komentar primljen na znanje. Temeljni prigovor – odbačen kao neutemeljena. Akcijski plan upravljanja bukom za 4.krug izvješćavanja se MORA izrađivati na temelju strateške karte buke za točno određenu ocjensku godinu, u ovom slučaju 2021.g. kada predmetni izvor nije postojao. Odgovor 1. Kontejnerski terminal Rijeka Gateway, Zagrebačka obala otvoren je za rad tijekom listopada 2025.g. te je sukladno odredbama Direktive, najranije razdoblje za početak izrade strateške karte buke za predmetno područje bi bila jesen 2026.g. Skoro pa istovremeno, strateška karta buke za područje Grada Rijeke mora se izraditi za cijelu ocjensku godinu 2026.g. (početak predviđivo tijekom siječnja 2027.g.) pa ažuriranje strateške karte buke za 4.krug izvješćavanja tijekom zime 2026/2026.g. sukladno primjedbi podnositelja nije stručno	

		plana prikazani agregirano, pod općom oznakom "Luka Rijeka". U strateškoj karti buke kao industrijski izvori navedeni su samo Brodogradilište 3. maj, Brodogradilište Viktor Lenac i Luka Rijeka, bez zasebne identifikacije Zagrebačke obale / Rijeka Gateway kao samostalnog terminalskog izvora buke. U grafičkim prikazima akoijskog plana također se pojavljuje agregirani prikaz "Luka Rijeka", a ne zaseban prikaz Rijeka Gateway terminala. To smatramo neprihvatljivim jer se radi o novom i zasebnom kontejnerskom terminalu koji radi u 24-satnom režimu, odnosno čiji su službeno navedeni brodski i željeznički operativni procesi 24 sata dnevno, 7 dana u tjednu. U takvim okolnostima nije dopušteno da terminal ostane praktično "nevidljiv" kao zasebni izvor buke u planskim dokumentima zaštite građana. • Zahtjev: Uključivanje Rijeka Gateway-a bez odgode kao zasebnog područja upravljanja bukom (PUB) s vlastitim modeliranjem, mjerama i monitoringom zasebnim nositeljima provedbe. 2. Strateška karta buke nije vjerodostojna osnova za lučku i buku s kontejnerskih terminala Strateška karta buke izričito navodi da se odnosi na stanje opterećenosti bukom za 2021. godinu, a akcijski plan se dalje temelji na toj ocjenskoj godini. Istodobno, radi se o terminalskim i logističkim sustavima koji su se nakon 2021. razvijali, širili i operativno mijenjali. To je samo po sebi ozbiljna slabost plana kada se odlučuje o zaštiti građana u 2026. godini. Posebno ukazujemo na materijalno proturječje unutar samih dokumenata: strateška karta za industrijske pogone i postrojenja prikazuje 0 izloženih stanovnika, 0 izloženih stambenih jedinica i 0 objekata osjetljive namjene za industrijsku buku, dok se istodobno u akoijskom planu Brajdica ipak uvodi kao posebno područje upravljanja bukom upravo zbog većeg broja pružbi građana, i to s procijenjenih 1498 stanovnika i 282 objekta. To znači da sadašnji model ne hvata stvarnu buku koju građani doživljavaju, barem ne u mjeri potrebnoj za učinkovitu zaštitu stanovništva. • Zahtjev: Izrada dopunske detaljne karte buke prema aktualnom stanju, a ne prema zastarjelim podacima iz 2021. 3. Manjkavost mjera za Kontejnerski terminal Brajdica Za područje PUB_IN_004 (Brajdica), plan predviđa tek deklarativne korake (izrada novih planova, praćenje), dok su ključni parametri poput roka provedbe, troškova i odgovornih subjekata ostavljeni za "naknadno određivanje".
		utemeljena, niti zadovoljava zahtjeve Direktive odnosno Zakona o zaštiti od buke. Potrebno je dodatno pojasniti da sam postupak „ažuriranja karte buke“ ne predstavlja samo „stručni dio“ aktivnosti oko novog izvora buke nego ažuriranje cjelovite karte buke industrijskih područja i postrojenja Grada Rijeka. Takav projekt bi zahtijevao provedbu postupka javne nabave, ažuriranje strateške karte buke Grada Rijeka, uključujući provedbu javne rasprave te dostavu ažuriranih podataka nadležnom Ministarstvu. Kako je vremenska razlika između početka izrade „obavezne,“ strateške karte buke (1.siječanj 2027.g.) i postupka ažuriranja karte buke industrijskih područja i postrojenja Grada Rijeka radi novog kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali (30.listopad 2026.g.) dva mjeseca, postupak ažuriranja karte buke prvenstveno nema ekonomske i projektne opravdanosti. Zbog navedenog se primjedba podnositelja ne prihvaća. U postupku javne rasprave i e-savjetovanja, zaprimljen je niz pritužbi i primjedbi na industrijske izvore buke iz područja kontejnerskog terminala Zagrebačka obala. Zbog navedenog je po provedenoj javnoj raspravi i e-savjetovanju dodano područje upravljanja bukom koje prostorno obuhvaća adrese s kojih su zaprimljene povratne informacije tijekom javne rasprave i e-savjetovanja. Navedeno područje je svrstano u već postojeću kategoriju „OSTALJ“ te se za njega predlažu mjera upravljanja bukom koje su opisane u obrascu za navedeno područje kako slijedi: - praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom - izrada detaljne karte buke za 2026.g., koja uključuje a) provedbu nužnih akustičkih mjerenja za izradu emisijskog modela buke promatranog pogona, b) analizu tonalnosti buke od određenih izvora buke unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, c) analizu impulsnog karaktera buke od određenih izvora buke i radnih aktivnosti unutar promatranog pogona d) kvantificiranje pojedinačnih i sumarnih utjecaja različitih izvora buke industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja na najbliže zone boravišne i/ili mješovite namjene uključujući područja s obrazovnim i/ili zdravstvenim ustanovama s naglaskom na utjecaje tijekom razdoblja „noć“. - uvođenje trajnog praćenja razina buke.

			• Ovakav pristup smatramo odgađanjem rješavanja problema umjesto aktivne zaštite. • Zahtjev: Propisivanje konkretnih, provedivih i mjerljivih mjera na samom izvoru, uz jasno definirane financijske okvire i odgovornost Lučke uprave Rijeke, koncesionara i HŽ Infrastrukture. I postavljamo jedno važno pitanje: predviđeli ste sustav mjerenja buke, a što će se desiti u slučaju da je buka prekoračena? U planu nisu navedene nikakve mjere, kazne niti posljedice u tom slučaju. Nadalje, buku se ne smije mjeriti i prikazivati po satnim prosjecima jer takvi podaci prikrivaju stvarno stanje buke, a to su impulsi udari buke. Također, buka niske frekvencije koja dolazi sa kontejnerskih terminala uopće nije obrađena. 4. Nedostatak kumulativne i intermodalne procjene utjecaja Za Brajdicu je već u dokumentaciji navedeno da postoji preklapanje s drugim izvorima buke, uključujući cestovni i željeznički promet, ali nigdje se ne spominje konkretan udio i odgovornost terminala u toj ukupnoj buci. Točno je da građani ne trpe "samo jednu" buku, nego kombinirani teret koji dolazi s kontejnerskog terminala po kojem se kreću terminalska vozila i teretni vlakovi koji dolaze na kontejnerski terminal. Takva buka, iako je po prirodi nastanka cestovna ili željeznička, dio je intermodalnog sustava terminala – teretni vlakovi i kamioni tamo dolaze radi terminala. Zahtijevamo integriranu, kumulativnu procjenu za područja Brajdice, Pečina, Krimeje, Centra-Sušak i za zone na koje utječe Zagrebačka obala / Rijeka Gateway, te jasnu odgovornost i razdvajanje pojedinih izvora buke s njihovim doprinosom ukupnoj imisiji buke kako se navodi u "Pravilnik o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka" • Zahtjev: Izrada integrirane, kumulativne procjene za područja Pečina, Krimeje, Centra-Sušak i zona pod utjecajem Zagrebačke obale, sukladno Direktivi 2002/49/EZ s razdvojenim izvorima buke i njihovom pojedinačnom doprinosu. S obzirom da računalni model ne može realno prikazati buku s kontejnerskog terminala, tražimo da se mjerenjem i razdvajanjem izvora buke utvrde pojedinačni izvori i njihov doprinos, te isti primjene u zaštiti građana prema gore navedenom Pravilniku. 5. Posebna obrada noćne buke i meteoroloških uvjeta Brajdica službeno radi 24/7, a za Rijeka Gateway službeno su navedene 24/7 vessel/rail operacije. To znači da je noćna komponenta buke ključna i mora biti posebno obrađena, a ne "utopljena" u opći prosjek.
			Odgovor 2 – odbačen kao neutemeljen. Sukladno odredbama Zakona, podatak o izloženosti buci iznad određenog praga zaokružuje se na najbližu stoticu, dok broj stanovnika u akcijskom planu opisuje potpunosti drugi broj stanovnika u području upravljanja bukom. Odgovor 3 – primljen na znanje uz pojašnjenje kako slijedi: Aksijski plan upravljanja bukom, kao niti strateška karta buke nije dokument detaljne razine koji bi sadržavao navedene detalje kao niti spomenute akustičke parametre. Upravo zbog navedenog, planirana je za upravitelje industrijskih pogona i postrojenja aktivnost izrade „detaljne karte buke za 2026. godinu“ koja bi trebala razlučiti dominantne izvore buke u promatranom prostoru. U akustičkom mjeriteljstvu, iznos ocijenske razine buke mora uključivati sve značajke zvuka na određenom mjestu te je to i jedan od pokazatelja koliko je složeno provesti mjerenje razina buke u skladu s odredbama HRN ISO 1996. Potrebno je također naglasiti da je predodžba javnosti da su mjerenja razina buke i analiza snimaka jednostavni postupci, a u stvarnosti su to postupci koji zahtijevaju složenu opremu, zahtjevno vrijeme obrade podataka što u konačnici znači znatna financijska sredstva. Računalne metode modeliranja buke okoliša također su zasnovane na ocijenskoj razini buke koja uključuje i korektivne koeficijente radi impulsnosti, tonalnosti zvuka tako da je navedena primjedba netočna te se kao takva odbija. Za postupke u kojima postoji prekoračenje dopuštenih razina buke, Zakon o zaštiti od buke jasno određuje nadležnost nad provedbom spomenutog Zakona. Odgovor 4 Strateška karta buke odnosno akcijski plan upravljanja bukom izrađen je sukladno odredbama Zakona o zaštiti od buke i odgovarajućih podzakonskih akata kojim se NE PROPISUJE obaveza izrada kumulativnih i/ili intermodalnih utjecaja. Unatoč navedenom, u akcijskom planu upravljanja bukom za svako područje upravljanja bukom razmotreno je i postojanje drugih glavnih izvora buke unutar određenog područja s kojim se razmatrao prioritet provedbe aktivnosti upravljanja bukom. U ovom trenutku, zahtjev za „integriranu, kumulativnu procjenu za područja Brajdice, Pečina, Krimeje, Centra-Sušak i za zone

		• Zahtjev: Zasebna obrada i verifikacija buke u noćnim satima za oba terminala • objavu rezultata po mjernim točkama prema stambenim zonama. 6. Prigovor na postupak savjetovanja s javnošću Postupak savjetovanja otežava sudjelovanje građana jer: • dokumentacija je fragmentirana na više dokumenata • ne postoji jedinstven i jasan prikaz mjera • strateška karta, kao temelj plana, nije predmet savjetovanja Time se ograničava stvarno i informirano sudjelovanje javnosti. Zahtjev: – da se dokumentacija objedini i prezentira na jasan i razumljiv način – da se osigura cjeloviti prikaz izvora buke i predloženih mjera – te da se u budućim postupcima omogućiti transparentnije i pristupačnije savjetovanje – primjena dostupne tehnologije interaktivnih karti VAŽNO: Građani bi trebali klikom svojeg objekta na interaktivnoj karti znati u kojoj zoni buke se nalazi njihov objekt prema namjeni zone i koja je dozvoljena količina buke te koliko je prekoračenje i što je uzrok prekoračenja, a također i koje su mjere smanjenja sa propisanim rokovima i ciljevima. ZAKLJUČNI ZAHTJEVI: Tražimo da se ovaj podnesak u cijelosti unese u spis i pojedinačno obradi svaka od navedenih točaka u Izvješću o savjetovanju, uz jasno obrazloženje prihvatanja ili neprihvatanja. Inzistiramo da se Akcijski plan ne usvaja dok se u njega ne uvrste: 1. Zasebna obrada terminala Brajdica i Rijeka Gateway i razdvajanje lučkih koncesionara. 2. Konkretna mjera na izvoru s preciznim rokovima i troškovnikom. Postizanje smanjenja buke u akcijskom planu mora biti mjerljivo i provjerljivo. 3. Ažuriranje karte buke aktualnim podacima, a poglavito unos novog izvora buke – kontejnerskog terminala Zagrebačka obala. 4. Sustav trajnog noćnog monitoringa dostupan javnosti za oba područja kontejnerskih terminala prema načelu „onečišćivač plaća“. 5. Interaktivni i jasni prikazi za građane sa jasnim informacijama	na koje utječe Zagrebačka obala / Rijeka Gateway, te jasnu odgovornost i razdvajanje pojedinih izvora buke s njihovim doprinosom ukupnoj imisiji buke kako se navodi u "Pravilnik o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka" nema smisla jer će se tek za 2026.g izrađivati strateška karta buke svih navedenih izvora od strane nadležnih upravitelja izvora buke. Odgovor 5. Primjedba „...da je noćna komponenta buke ključna i mora biti posebno obrađena, a ne "utopljena" u opći prosjek" je u potpunosti netočna te se kao takva odbacuje. Svaki promatrani izvor opisan je indikatorima buke Lnight odnosno Lden. U okviru Zakona o zaštiti od buke, pojam „godina“ označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke kao i u prosječnu godinu u pogledu meteoroloških prilika. Samim time netočno je da nisu obrađeni meteorološki uvjeti. Odgovor 6. Komentar je primijen na znanje. Elaborat akcijskog plana napravljen je u „više“ dijelova kako bi se na većoj razini detalja opisala svaka faza izrade projekta. Ukoliko bi se prema komentaru javnosti izradio akcijski plan koji bi opisivao sve korake izrade istog unutar jednog elaborata, takav dokument bi bio iznimno opsežan, što bi po stručnoj praksi dodatno odvratilo javnost od komentara. Mrežni preglednik/interaktivna karta izrađen je u sklopu ovog projekta i nakon donošenja od strane Gradonačelnice biti će objavljen u sklopu Portala prostornih podataka Grada Rijeke. Standardni postupci savjetovanja s zainteresiranom javnošću zasnovani su za korištenju preglednih situacija u mjerilu 1:25000, u elektroničkom ili papirnatom obliku bez ikakvih mogućnosti pretraživanja, te samim time primjedba/komentar nije valjan. S obzirom da je „zoniranje buke“ specifičnost našeg Pravilnika u odnosu na prostorno plansku dokumentaciju i kao takvo nije propisano Direktivom, navedeni sloj „zone buke“ se može pogledati u elaboratu „NACRT PRIJEDLOGA AKCIJSKOG PLANA UPRAVLJANJA BUKOM GRADA RIJEKE ZA 4. KRUG IZVJEŠTAVANJA – KONFLIKTNA KARTA BUKE I PRIJEDLOG
--	--	---	--

				PRIORITETNIH PODRUČJA UPRAVLJANJA BUKOM"; Oznaka: 2024-AP-120/01.
<u>20.</u>	<u>Podnosiatelj nije suglasan da se njegovi podaci objave javno u Izvješću</u>		Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: "Relevantna godina Terminološki, „godina“ označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke i prosječnu godinu u pogledu meteoroloških prilika. Sukladno odredbama Zakona, strateška karta buke izrađena je za kalendarsku godinu 2021, te će se akcijski plan upravljanja bukom temeljiti na rezultatima strateške karte buke za navedenu ocjensku godinu." Ovo svakako ne odgovara današnjem stanju stvari pogotovo oko Zagrebačke obale. Potrebno je izraditi novu studiju i uključiti dijelove grada pogođeni utjecajem rada kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali i to pri iskrcaju sa broda, noću.	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Akcijski plan upravljanja bukom za 4.krug izvještavanja se MORA izrađivati na temelju strateške karte buke za točno određenu ocjensku godinu, u ovom slučaju 2021.g te je sasvim normalno da kao takva ne odgovara današnjem stanju. Jednostavno, u trenutku izrade strateške karte buke KT Zagrebačka obala nije postojao. Potrebno je naglasiti da je zbog interesa i čestih pritužbi javnosti, PUB za industrijske izvore u okolini KT Zagrebačka obala dodan naknadno iako nije bio prepoznat kao bitan izvor buke u strateškoj karti buke za 2021.g.. Navedeno područje je svrstano u već postojeću kategoriju „OSTALI“ te se za njega predlažu mjera upravljanja bukom koje su opisane u obrascu za navedeno područje kako slijedi: - praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom - izrada detaljne karte buke za 2026.g., koja uključuje a) provedbu nužnih akustičkih mjerenja za izradu emisijskog modela buke promatranog pogona, b) analizu tonalnosti buke od određenih izvora buke unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, c) analizu impulsnog karaktera buke od određenih izvora buke i radnih aktivnosti unutar promatranog pogona d) kvantificiranje pojedinačnih i sumarnih utjecaja različitih izvora buke industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja na najbliže zone boravišne i/ili mješovite namjene uključujući područja s obrazovnim i/ili zdravstvenim ustanovama s naglaskom na utjecaje tijekom razdoblja „noć“. - uvođenje trajnog praćenja razina buke. Sukladno odredbama Zakona vlasnici odnosno koncesionari industrijskih pogona uključujući lučka područja samim time i upravitelji KT Zagrebačka obala moraju izraditi stratešku kartu buke za 2026. godinu te provesti postupak propisan Zakonom.
<u>21.</u>	<u>Podnositeljica Marija Rogić</u>		Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta:	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena.

		Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta 1. Metodološka manjkavost i zastarjelost ulaznih podataka (Ad.1.) Izražavam načelno protivljenje Nacrtu plana jer se temelji na podacima iz 2021. godine, koji ne odgovaraju činjeničnom stanju u 2025./2026. godini. Plan potpuno ignorira dvije ključne promjene na mikrolokaciji Podmurvica i Ulice Paje Širole: • Obnova i intenzitet korištenja igrališta: Igralište Robert Komen obnovljeno je 2022. godine, nakon čega je zabilježen ekstreman porast aktivnosti s više od 27.000 ulazaka korisnika godišnje. Plan koji ne uvažava ovakvu frekvenciju "sportskog pogona" ne može se smatrati vjerodostojnim dokumentom za upravljanje bukom. • Rad terminala Zagrebačka obala (Rijeka Gateway): Plan ne uzima u obzir stalno niskofrekventno brujanje i impulsnu buku (udari kontejnera) novog terminala koji radi 24 sata dnevno, a čiji se zvuk zbog konfiguracije terena izravno reflektira na stambene zgrade iznad Zvonimirove ulice. 2. Akustički konflikt zona i gubitak prava na odmor (Ad.10. i Ad.11.) Načelno se osporava tretiranje nogometnog igrališta (Zona 5) kao izoliranog izvora buke. U gusto naseljenom području poput Podmurvica, Plan mora uvažiti kumulativni utjecaj svih izvora. Stanari su izloženi stalnom sinergijskom efektu: 1. Impulsne buke s igrališta (27.000 korisnika godišnje), 2. Stalne buke prometa u Zvonimirovoj I Čandekovoj ulici, 3. Niskofrekventne baze s kontejnerskog terminala. U takvom zasićenom okruženju, stanari nemaju zakonom zajamčeno razdoblje akustičnog oporavka, što ovaj Plan propušta adresirati preventivnim mjerama na fasadama zgrada (p. 20). 3. Zanimarivanje impulsne buke i specifičnog akustičnog stresa (Ad.12.) Smatramo da je oslanjanje isključivo na prosječne indikatore bu (L den) metodološki pogrešno za ovu lokaciju. Sportski proces generira neprekidne serije zvučnih „šiljova“ (udarci lopte, zviždaljke, povici) koji zbog gubitka amortizacijskih svojstava podloge (uslijed ekstremnog broja korisnika) postaju generatori dodatne refleksije zvuka. Plan mora kvantificirati ovaj specifičan stres koji drastično odskake od pozadinske buke. 4. Zaključno mišljenje Nacrt plana u sadašnjem obliku smatram nezakonitim i netransparentnim jer ne nudi rješenja za zaštitu zdravlja građana u zonama neposrednog konflikta. Zhtijevam da se Plan dopuni konkretnim tehničkim mjerama na	Na spomenutom području već su definirana dva područja upravljanja bukom cestovnog prometa (PUB_CP_003; PUB_CP_022). Sportska infrastruktura nije predmet strateške karte buke jer postoje drugi mehanizmi unutar Zakona o zaštiti od buke. Podnesena primjedba prosljedit će se nadležnom upravitelju. Akcijski plan upravljanja bukom za 4.krug izvještavanja se MORA izrađivati na temelju strateške karte buke za točno određenu ocjensku godinu, u ovom slučaju 2021.g te je sasvim normalno da kao takva ne odgovara današnjem stanju. Jednostavno, u trenutku izrade strateške karte buke KT Zagrebačka obala nije postojao. Potrebno je naglasiti da je zbog interesa i čestih pritužbi javnosti, PUB za industrijske izvore u okolini KT Zagrebačka obala dodan naknadno iako nije bio prepoznat kao bitan izvor buke u strateškoj karti buke za 2021.g.. Sukladno odredbama Zakona vlasnici odnosno koncesionari industrijskih pogona uključujući lučka područja samim time i upravitelji KT Zagrebačka obala moraju izraditi stratešku kartu buke za 2026. godinu te provesti postupak propisan Zakonom.
--	--	--	---

			izvoru (akustični paneli i shock pad podloge) te strogim vremenskim ograničenjima, umjesto deklarativnih navoda o praćenju stanja. Primjedbe na pojedine članke ili dijelove nacрта akta ili dokumenta (prijedlog i mišljenje): Poštovani, U sklopu javnog uvida, podnosim primjedbu na Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom za 4. krug izvještavanja. Plan smatram nezakonitim, metodološki manjkavim i netransparentnim jer se temelji na podacima koji ne odgovaraju stvarnom stanju na terenu i ignorira ključne infrastrukturne promjene u gradu. (p. 1): . Primjedbe na pojedine dijelove i stranice Nacrta plana 1. Konflikt zona (Stranica 17): • Primjedba: Igralište je kategorizirano kao Zona 5, smješteno unutar gustog stambenog naselja (Zona 2). Plan na ovoj stranici dopušta visoke emisije buke, ali ne predviđa zaštitu fasada stambenih zgrada, čime se krši pravo stanara na mir. 2. Manjkavost preventivnih mjera (Stranica 20): • Primjedba: Plan ne propisuje obvezno održavanje akustične ispune i ugradnju elastičnih podloga (shock pads). Bez ovih mjera, podloga pod ekstremnim opterećenjem prestaje biti apsorber i postaje generator refleksije zvuka u "uličnom kanjonu" zgrada. 3. Kvantifikacija impulsne buke (Stranica 28): • Primjedba: Plan obrađuje impulsne vrhunce („šiljove“), ali uopće ne kvantificira visoki akustični stres uzrokovan sportskim procesom (udari lopte, vika, zviždaljke), tretirajući promet kao jedini izvor. III. Zahtjev za dopunu mjera u Akcijskom planu Na temelju gore navedenih primjedbi, zahtijevam uvrštenje sljedećih obvezujućih mjera: • Tehnička sanacija (Dopuna mjera na str. 20): Obvezna ugradnja sustava umjetne trave s certificiranim shock pad-om za maksimalnu apsorpciju udaraca. • Kumulativno mjerenje: Provođenje mjerenja koja će istovremeno obuhvatiti promet u Čandekovoj, rad terminala Zagrebačka obala i vršno opterećenje igrališta. • Fizička zaštita: Postavljanje visokih akustičnih panela na rubu igrališta prema zgradama radi prigušenja impulsne buke. • Vremenska regulacija: Zabrana svih organiziranih aktivnosti na igralištu nakon 21:00 h radi osiguranja akustičnog oporavka stanara.
--	--	--	--

22.	<u>Podnositelj</u> <u>Sandro Agostini</u>		Načelni prijedlozi i mišljenje na nacrt akta ili dokumenta: Poštovani, U akcijski plan potrebno je uvrstiti i područje Rijeka Gateway Zagrebačke obale zbog njihovog najintenzivnijeg rada od 22 do 6 ujutro. 5:30 je na Uskrsni ponedjeljak i budan sam već 1h od udaraca kontejnera koji podsjećaju na potres. Prozori su zatvoreni od 22 zbog buke dizalica koje ne prestaju raditi cijelu noć. Također i dalje nas ubija reflektor HŽ infrastrukture iako smo im se požalili još 2024. Živim u ulici Podmurvice. Prijedlog: prisiliti investitora da podigne bukobran na visinu vrha napunjenog broda te sve firme u luckom području da reflektore usmjere prema svojem radnom području, a ne prema kvartu mlaka Primjedbe na pojedine članke ili dijelove nacrt akta ili dokumenta (prijedlog i mišljenje): Uvrstiti Kontejnerske terminale u akcijski plan	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Aksijski plan upravljanja bukom za 4. krug izvještavanja se MORA izraditi na temelju strateške karte buke za točno određenu ocjensku godinu, u ovom slučaju 2021.g te je sasvim normalno da kao takva ne odgovara današnjem stanju. Jednostavno, u trenutku izrade strateške karte buke KT Zagrebačka obala nije postojao. Potrebno je naglasiti da je zbog interesa i čestih pritužbi javnosti, PUB za industrijske izvore u okolini KT Zagrebačka obala dodan naknadno iako nije bio prepoznat kao bitan izvor buke u strateškoj karti buke za 2021.g. Navedeno područje je svrstano u već postojeću kategoriju „OSTALI“ te se za njega predlažu mjera upravljanja bukom koje su opisane u obrascu za navedeno područje kako slijedi: - praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom - izrada detaljne karte buke za 2026.g., koja uključuje a) provedbu nužnih akustičkih mjerenja za izradu emisijskog modela buke promatranog pogona, b) analizu tonalnosti buke od određenih izvora buke unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, c) analizu impulsnog karaktera buke od određenih izvora buke i radnih aktivnosti unutar promatranog pogona d) kvantificiranje pojedinačnih i sumarnih utjecaja različitih izvora buke industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja na najbliže zone boravišne i/ili mješovite namjene uključujući područja s obrazovnim i/ili zdravstvenim ustanovama s naglaskom na utjecaje tijekom razdoblja „noć“. - uvođenje trajnog praćenja razina buke. Sukladno odredbama Zakona vlasnici odnosno koncesionari industrijskih pogona uključujući lučka područja samim time i upravitelji KT Zagrebačka obala moraju izraditi stratešku kartu buke za 2026. godinu te provesti postupak propisan Zakonom. Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Grad Rijeka uputit će zahtjev upravitelju izvora buke (HŽ Infrastruktura d.o.o.) na daljnje postupanje. Proračun razina buke željezničkog prometa proveden je temeljem dostavljenih podataka od HŽ Infrastrukture koristeći
23.	<u>Podnositelj Ivan</u>		Primjedbe na pojedine članke ili dijelove nacrt akta ili dokumenta (prijedlog i mišljenje): Poštovani, obraćam Vam se ovim putem radi podnošenja prigovora na učestalu i izrazito glasnu buku, kao i vibracije uzrokovane željezničkim prometom u	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Grad Rijeka uputit će zahtjev upravitelju izvora buke (HŽ Infrastruktura d.o.o.) na daljnje postupanje. Proračun razina buke željezničkog prometa proveden je temeljem dostavljenih podataka od HŽ Infrastrukture koristeći

			području mog stanovanja, konkretno radi pruge koja prolazi uz zgrade na području Sušaka osobito stanovi na istočnoj strani. Naime, svakodnevno, uključujući i noćne sate, dolazi do intenzivnog korištenja zvučnih signala (truba) od strane vlakova. Ti zvučni signali su iznimno glasni, učestali i često dugotrajni, pa čak ponekad vlakovođe sviraju i određenu melodiju, što značajno narušava kvalitetu života, onemogućava normalan odmor te uzrokuje stres i nelagodu i buđenje tijekom noći. Uz buku, dodatni problem predstavljaju i vibracije koje nastaju prolaskom vlakova. Vibracije se osjećaju unutar stambenog prostora u to na višjim katovima što se žale i ostali stanari, a što dodatno pogoršava situaciju te može imati dugoročne posljedice na zdravlje i sigurnost stanara, kao i na samu infrastrukturu objekata. Posebno ističem kako ovakva vrsta buke, iako iznimno intenzivna, vjerojatno ne ulazi u standardna mjerenja niti je adekvatno evidentirana, budući da se radi o kratkotrajnim, ali vrlo snažnim zvučnim udarima. Upravo zbog toga postoji osnovana sumnja da stvarno stanje na terenu nije prikazano u službenim dokumentima, uključujući akcijski plan upravljanja bukom. Smatram neprihvatljivim da se ovakav problem ne prepozna i ne rješava sustavno, osobito jer u drugim gradovima nije uobičajena ovakva razina i učestalost buke željezničkog prometa u naseljenim područjima. Ukoliko je ovakvo intenzivno korištenje zvučnih signala mjera zaštite, postavlja se pitanje njezine primjerenosti i usklađenosti s pravom građana na zdrav život i mir. Slijedom navedenog, molim da se hitno: - ispita opravdanost i učestalost korištenja zvučnih signala, - provede ciljano mjerenje maksimalnih razina buke (vršnih vrijednosti), a ne samo prosječnih, - ispita utjecaj vibracija na stambene objekte, - usklađi stvarno stanje s akcijskim planom upravljanja bukom, - poduzmu konkretne mjere za smanjenje buke i zaštitu stanovništva. Također prilažem primjebku o korištenju podataka iz 2021. godine u strateškoj karti buke kao manjkavu i smatram da je željeznički promet i njegov utjecaj na zdravlje stanovništva nedovoljno obrađen u akcijskom planu. Lp.
			metodu propisanu Direktivom, Zakonom o zaštiti od buke i odgovarajućim podzakonskim aktima. Proračun razina buke željezničkog prometa provodi se na razini ocjene godine. U okviru Zakona o zaštiti od buke, pojam "godina" označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke kao i u prosječno godinu u pogledu meteoroloških prilika te se svi pojedinačni događaji razmatraju na razini prosječne godine, temeljem koje se i procjenjuje štetni učinak buke na zdravlje stanovništva. Kada se govori o razini detalja koji se uključuju u proračun razina buke navodimo veličine koje se prema propisima uključuju u proračun buke željezničkog prometa zasebno za svako ocjensko razdoblje. Za svaku prugu koja je uključena u proračun od HŽ Infrastrukture d.o.o. kao upravitelja izvora buke zatraženi su podatci: - os pruge u obliku 2D polinije s horizontalnom točnošću unutar 0.5 m na vrstu modela terena, - oznaka dijela pruge koji se nalazi na objektu (most, nadvožnjak ili sl..) Za svaki kolosijek svake dionice pruge koja je uključena u proračun: - dopuštena brzina kretanja vozila u km/h tijekom dana, večeri odnosno noći u obliku zasebne brojčane vrijednosti - vrsta konstrukcije kolosijeka pruge opisanu sa: - radijusom pruge, - podacima za određivanje prijenosne funkcije , - podacima o hrapavosti površine pruge, - podacima za određivanje udarne komponente zvuka, - podatkom o broju spojeva po dužnom metru pruge, - podacima o konstrukciji mosta. Za svaki kolosijek svake dionice pruge koja je uključena u stratešku kartu buke, korišteni su podaci: - broj pružnih vozila određenog tipa (kategorije) duž pruge izražen kao prosječni godišnji promet tijekom razdoblja dana, večeri odnosno noći u skladu s odredbama Zakona., - opis kompozicije pružnog vozila - broj vozila određene kategorije sa brojem osovina, - prosječna brzina pružnog vozila određene kategorije izražena kao prosječni godišnji prosjek tijekom razdoblja dana, večeri odnosno noći u skladu s odredbama Zakona. Samim time prigovor da je željeznički promet nedovoljno obrađen nije utemeljen.

			Akcijski plan upravljanja bukom NE UKLJUČUJE fizikalne učinke vibracija i strukturnog zvuka jer je pitanje vibracija željezničkog prometa potpuno druga znanost. Savjetujemo podnositelju prijave da se po navedenom pitanju izravno obrati nadležnom Ministarstvu putem poveznice https://mmpi.gov.hr/promet/zeljeznicki-promet-129/propisi-i-drugi-dokumenti/inspektori-sigurnosti-zeljeznickog-prometa/15962 Također, korištenje zvučnih signala NE UKLJUČUJE se u proračune tijekom izrade strateške karte buke jer korištenje zvučnih signala nije propisano UIC podacima koje opisuju pružna vozila.
--	--	--	---

Napomena: U vremenu trajanja savjetovanja na Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja, **23 podnositelja ili grupa podnositelja** pravovremeno je podnijelo prijedloge i mišljenja.

IZVJEŠĆE O PROVEDENOJ JAVNOJ RASPRAVI –**Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug
izvještavanja****11. ožujka. do 9. travnja 2026. godine**

Redni broj	Naziv dionika (pojedinaac, organizacija, institucija)	Prihvaćanje/ neprihvaćanje primjedbe ili prijedloga
1.	<u>Podnositeljica nije suglasna da se njeni podaci objave javno u Izvješću</u>	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Grad Rijeka uputit će zahtjev upravitelju izvora buke na daljnje postupanje.
2.	<u>Podnositeljica nije suglasna da se njeni podaci objave javno u Izvješću</u>	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Grad Rijeka uputit će zahtjev upravitelju izvora buke na daljnje postupanje.
3.	<u>Podnositeljica Tea Jurić</u>	Primjedba je razmotrena i prihvaćena. U postupku javne rasprave i e-savjetovanja, zaprimljen je niz pritužbi i primjedbi na industrijske izvore buke iz područja kontejnerskog terminala Zagrebačka obala. Zbog navedenog je po provedenoj javnoj raspravi i e-savjetovanju dodano područje upravljanja bukom koje prostorno obuhvaća adrese s kojih su zaprimljene povratne informacije tijekom javne rasprave i e-savjetovanja. Navedeno područje je svrstano u već postojeću kategoriju „OSTALI“ te se za njega predlažu mjera upravljanja bukom koje su opisane u obrascu za navedeno područje.
4.	<u>Podnositeljica Marijana Dundović</u>	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Grad Rijeka uputit će zahtjev upravitelju izvora buke na daljnje postupanje.
5.	<u>Podnositeljica Darjana Nadarević</u>	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. U postupku javne rasprave i e-savjetovanja, zaprimljen je niz pritužbi i primjedbi na industrijske izvore buke iz područja kontejnerskog terminala Zagrebačka obala. Zbog navedenog je po provedenoj javnoj raspravi i e-savjetovanju dodano područje upravljanja bukom koje prostorno obuhvaća adrese s kojih su zaprimljene povratne informacije tijekom javne rasprave i e-savjetovanja. Navedeno područje je svrstano u već postojeću kategoriju „OSTALI“ te se za njega predlažu mjera upravljanja bukom koje su opisane u obrascu za navedeno područje. Problematika svjetlosnog onečišćenja nije predmet akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke. Navedena problematika regulirana je Zakonom o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“ broj 14/19). Grad Rijeka uputit će primjedbu upravitelju terminala na daljnje zasebno postupanje.

		U smislu Zakona o zaštiti od buke (Narodne novine 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18, 14/21), Grad Rijeka nije „regulator“ niti ima bilo kakve mogućnosti utjecaja na provedbu navedenog Zakona. Nadležnost nad provedbom Zakona o zaštiti od buke i podzakonskim aktima u nadležnosti je Državnog inspektorata Republike Hrvatske, Sanitarne inspekcije.
6.	<u>Podnositeljica Sandra Laleta</u>	Primjedba je razmotrena i nije prihvaćena. Komentar podnositeljice, iznesen u najboljoj namjeri, zanemaruje činjenicu da je strateška karta buke izrađena za ocjensku 2021. godinu sukladno odredbama Zakona o zaštiti od buke koji prenosi odredbe EU Zakonodavstva što je i potvrđeno pristupanjem RH EU. U okviru Zakona o zaštiti od buke, pojam „godina“ označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke kao i u prosječnu godinu u pogledu meteoroloških prilika. Temeljem navedenog slijedi da se najranije 12 mjeseci nakon promjene u prostoru može pokrenuti postupak izrade strateške karte buke koji bi uključivao i navedenu promjenu. U tom slučaju, osim obveze izrade strateške karte buke za 2021.g i izrade akcijskog plana temeljenog na rezultatima strateške karte buke, bilo bi potrebno cijeli postupak ponoviti i za „novonastalu“ promjenu. Kontejnerski terminal Rijeka Gateway, Zagrebačka obala otvoren je za rad tijekom listopada 2025.g. te bi sukladno odredbama Direktive, najranije razdoblje za početak izrade strateške karte buke za predmetno područje bila jesen 2026.g. Gotovo istovremeno, strateška karta buke za područje Grada Rijeke za 5. krug izvještavanja mora se izraditi za ocjensku godinu 2026.g. (početak predvidivo tijekom siječnja 2027.g.) pa ažuriranje strateške karte buke za 4.krug izvještavanja tijekom zime 2026/2026.g. sukladno primjedbi podnositelja nije stručno utemeljena, niti zadovoljava zahtjeve Direktive odnosno Zakona o zaštiti od buke. Potrebno je dodatno pojasniti da sam postupak „ažuriranja karte buke“ ne predstavlja samo „stručni dio“ aktivnosti oko novog izvora buke nego ažuriranje cjelovite karte buke industrijskih područja i postrojenja Grada Rijeke. Takav projekt bi zahtijevao provedbu postupka javne nabave, ažuriranje strateške karte buke Grada Rijeke, uključujući provedbu javne rasprave te dostavu ažuriranih podataka nadležnom Ministarstvu. Kako je vremenska razlika između početka izrade „obavezne“, strateške karte buke (1.siječanj 2027.g.) i postupka ažuriranja karte buke industrijskih područja i postrojenja Grada Rijeke radi novog kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali (30.listopad 2026.g.) dva mjeseca, postupak ažuriranja karte buke prvenstveno nema ekonomske i projektne opravdanosti. Zbog navedenog se primjedba podnositelja ne prihvaća.
7.	<u>Podnositeljica Maja Bižaca u ime građanske inicijative Rijeka za ljude</u>	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Ad. 1 – odbačena kao neutemeljena. Akcijski plan upravljanja bukom za 4.krug izvještavanja se MORA izrađivati na temelju strateške karte buke za točno određenu ocjensku godinu, u ovom slučaju 2021.g. Ad. 2 – Podnositeljica uspoređuje brojeve koji ne predstavljaju iste podatke. Sukladno odredbama Zakona, podatak o izloženosti buci iznad određenog praga zaokružuje se na najbližu stoticu, dok broj stanovnika u akcijskom planu opisuje potpunosti drugi broj stanovnika u području upravljanja bukom. Dodatno je potrebno naglasiti da je područje upravljanja bukom u okolini KT Brajdica uvršteno u akcijski plan upravljanja bukom temeljem pristiglih primjedbi javnosti tijekom proteklog razdoblja, a ne na temelju podataka o izloženosti stanovnika buci industrijskih izvora. Ad. 3 – Za Stratešku kartu buke korištena je ocjenska 2021. godina sukladno odredbama Zakona o zaštiti od buke koji prenosi odredbe EU Zakonodavstva. Prilikom izrade strateške karte buke, pojam godina označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke kao i u prosječnu godinu u pogledu meteoroloških prilika. U trenutku izrade strateške karte buke Kontejnerski terminal Zagrebačka obala nije postojao, započeo je s radom u listopadu 2025. godine. Potrebno je naglasiti da je zbog interesa i čestih pritužbi javnosti, PUB za industrijske izvore u okolini Kontejnerskog terminala Brajdica dodan naknadno iako nije bio prepoznat kao bitan izvor buke u strateškoj karti buke. Sukladno odredbama Zakona vlasnici odnosno koncesionari industrijskih pogona, uključujući lučka područja, a samim time i upravitelji, moraju izraditi stratešku kartu buke za 2026. godinu te provesti postupak propisan Zakonom. Ad. 4 – Netočna tvrdnja podnositeljice. Akcijski plan kao i strateška karta buke su dokumenti strateške razine, te je način „obrade“ usklađen s najboljom stručnom praksom temeljem raspoloživih podataka. U daljnjoj provedbi akcijskog plana,

	odgovornost koncesionara lučkog područja kao nositelja predloženih aktivnosti jest provesti razradu aktivnosti na prikladnoj razini detalja koji bi osigurao provedbu aktivnosti pretpostavljene akcijskom planom. Ad. 5 – U smislu Zakona o zaštiti od buke (Narodne novine 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18, 14/21), Grad Rijeka nije „regulator“ niti ima bilo kakve mogućnosti utjecaja na provedbu navedenog Zakona. Nadležnost nad provedbom Zakona o zaštiti od buke i podzakonskim aktima u nadležnosti je Državnog inspektorata Republike Hrvatske, Sanitarne inspekcije. Grad Rijeka ovim akcijskim planom nigdje ne navodi fraze koje navodi podnositeljica niti priznaje „svoju nemoć“ djelovanjem u okvirima propisa. Ad. 6 – Ukoliko je za predmetnu djelatnost potrebna okolišna dozvola, tada je ova primjedba osnovana, te ju je kao pritužbu potrebno uputiti na adresu Državnog inspektorata Republike Hrvatske. Poveznica za prijave inspekciji zaštite okoliša: https://dirh.gov.hr/podnosenje-prijava/83 Ad. 7 – Akcijski plan sadržava plan aktivnosti koje bi upravitelj određenih izvora buke morao provesti u planiranim rokovima s mjerljivim indikatorima provedbe. Akcijski plan upravljanja bukom, kao niti strateška karta buke nije dokument detaljne razine koji bi sadržavao tražene podatke. Upravo zbog navedenog je planirana aktivnost izrade „detaljne karte buke“ koja bi trebala razlučiti dominantne izvore buke u promatranom prostoru. Ad. 8 – U nedostatku nacionalne politike, Grad Rijeka u akcijskom planu ne pretpostavlja određene ciljeve koje bi trebalo ispuniti jer Grad Rijeka kao jedan od obveznika može postaviti ciljeve, ali ih praktički ne može postići dok god ne postoji nacionalna strategija. Ad. 9 – Akcijski plan sadržava će plan aktivnosti koje upravitelj određenih izvora buke mora provesti u planiranim rokovima s mjerljivim indikatorima provedbe istih. Ad. 10 – Komentar primljen na znanje. Ad. 11 – Komentar primljen na znanje. Strateška karta buke izrađuje se temeljem raspoloživih podataka o emisijskim vrijednostima buke, uključujući sve navedene komponente u komentaru. Sukladno odredbama Zakona, upravitelj izvora buke je dužan izraditi stratešku kartu buke. Za 4.krug izvještavanja, to nije bilo provedeno, te je Grad Rijeka bio u mogućnosti koristiti postojeće rezultate imisijskih razina buke na vanjskom prostoru. Računalne metode modeliranja buke okoliša zasnovane su na ocjenskoj razini buke koja uključuje i korektivne koeficijente radi impulsnosti, tonalnosti zvuka tako da je navedeni komentar netočan i odbija se. Ad. 12 - Računalne metode modeliranja buke okoliša zasnovane su na ocjenskoj razini buke koja uključuje i korektivne koeficijente radi impulsnosti, tonalnosti zvuka tako da je navedeni komentar netočan i odbija se. Ad. 13 – Proračun razina buke željezničkog prometa proveden je temeljem dostavljenih podataka dostavljenih od strane od HŽ Infrastrukture koristeći metodu propisanu Zakonom. Potrebno je opet ponoviti da u okviru Zakona o zaštiti od buke, pojam „godina“ označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke kao i u prosječnu godinu u pogledu meteoroloških prilika te se svi pojedinačni događaji razmatraju na razini prosječne godine, temeljem koje se i procjenjuje štetni učinak buke na zdravlje stanovništva. Ad. 14 – Primjedba je neosnovana jer su rezultati izloženosti objekata osjetljive namjene predloženi u elaboratu strateške karte buke, poglavlje 10.4. Ad. 15 – Primjedba se ne prihvaća. Elaborat akcijskog plana planski je napravljen u „više“ dijelova kako bi se na većoj razini detalja opisala svaka faza izrade projekta. Ukoliko bi se izradio akcijski plan koji bi opisivao sve korake izrade istog unutar jednog elaborata, takav dokument bi bio iznimno opsežan, što bi prema iskustvu iz stručne prakse dodatno odvratilo javnost od uvida u cjeloviti dokument i davanja komentara. Prema članku 27. Pravilnika, obveznici izrade strateške karte buke obvezni su provesti savjetovanje s javnošću na jasan i razumljiv način koristeći sve metode informiranja.. Način informiranja i sudjelovanja javnosti propisani su odredbama članka 27.a istoga Pravilnika te člancima 3., 4. i 14. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (Narodne novine 64/08; dalje u tekstu:
--	--

		Uredba). Grad Rijeka predstavljanje Akcijskog plana upravljanja bukom proveo je u skladu s pozitivnim zakonskim propisima. Manjak vremena za dužu raspravu na samom predstavljanju u Gradskoj vijećnici, uzrokovan objektivnim okolnostima, nije doveo do nemogućnosti postavljanja pitanja svih prisutnih. Za sva pitanja Izrađivač je bio na raspolaganju i nakon termina u službenim prostorijama, što je dio prisutnih i konzumirao. Ad. 16 – Mrežni preglednik izrađen je kao dio projekta Akcijskog plana, ali do donošenja Akcijskog plana nije planirano njegovo objavljivanje. Po usvajanju akcijskog plana, preglednik će biti premješten na geoportal Grada Rijeke. Mrežno preglednik "nije dio" akcijskog plana, nego jedan od načina predstavljanja rezultata ovog projekta čime se željelo izbjeći bespotrebni ispis karata na kojima ne bi mogla biti vidljiva razina detalja koju omogućava preglednik. Po dovršetku pretrage omogućeno je detaljno pregledavanje podataka, uključujući uključivanje/isključivanje različitih slojeva s jasno navedenom legendom prikaza. Ad. 17 – Primjedba se ne usvaja jer netočno navodi navodne zahtjeve Direktive. Zahtjevi građanske inicijative primljeni na znanje te se kao primjedbe djelomično usvajaju kako slijedi: 1. Temeljem provedenog postupka e-savjetovanja, zaprimljen je niz pritužbi i primjedbi na industrijske izvore buke iz područja kontejnerskog terminala Zagrebačka obala. Zbog navedenog se po provedenoj javnoj raspravi dodalo područje upravljanja bukom koje prostorno obuhvaća adrese s kojih su zaprimljene povratne informacije tijekom e-savjetovanja. 2. Na razini strateške karte buke i akcijskih planova, lučka područja se razmatraju u cijelosti, te se primjedba ne prihvaća. 3. U okviru Zakona o zaštiti od buke, pojam „godina“ označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke kao i u prosječnu godinu u pogledu meteoroloških prilika. Temeljem navedenog slijedi da sa najranije 12 mjeseci nakon promjene u prostoru može pokrenuti postupak izrade strateške karte buke koji bi uključivao i navedenu promjenu. Kontejnerski terminal Rijeka Gateway, Zagrebačka obala otvoren je za rad tijekom listopada 2025.g. te bi sukladno odredbama Direktive, najranije razdoblje za početak izrade strateške karte buke za predmetno područje bi bila jesen 2026.g. Skoro pa istovremeno, strateška karta buke za područje Grada Rijeke mora se izraditi za cijelu ocjensku godinu 2026.g. (početak predvidivo tijekom siječnja 2027.g.) pa ažuriranje strateške karte buke za 4.krug izvještavanja tijekom zime 2026/2026.g. sukladno primjedbi podnositelja nije stručno utemeljena, niti zadovoljava zahtjeve Direktive odnosno Zakona o zaštiti od buke. Potrebno je dodatno pojasniti da sam postupak „ažuriranja karte buke“ ne predstavlja samo „stručni dio“ aktivnosti oko novog izvora buke nego ažuriranje cjelovite karte buke industrijskih područja i postrojenja Grada Rijeke. Takav projekt bi zahtijevao provedbu postupka javne nabave, ažuriranje strateške karte buke Grada Rijeke, uključujući provedbu javne rasprave te dostavu ažuriranih podataka nadležnom Ministarstvu. Kako je vremenska razlika između početka izrade „obavezne“, strateške karte buke (1.siječanj 2027.g.) i postupka ažuriranja karte buke industrijskih područja i postrojenja Grada Rijeke radi novog kontejnerskog terminala na Zagrebačkoj obali (30.listopad 2026.g.) dva mjeseca, postupak ažuriranja karte buke prvenstveno nema ekonomske i projektne opravdanosti. Zbog navedenog se primjedba podnositeljice ne prihvaća. 4. Na razini strateške karte buke i akcijskih planova, lučka područja se razmatraju u cijelosti, te se primjedba ne prihvaća. 5. Na razini strateške karte buke i akcijskih planova, lučka područja se razmatraju u cijelosti, te se primjedba a ne prihvaća. 6. Računalne metode modeliranja buke okoliša zasnovane su na ocjenskoj razini buke koja uključuje i korektivne koeficijente radi impulsnosti, tonalnosti zvuka tako da se ova primjedba ne prihvaća. 7. Akcijski plan upravljanja bukom nije projekt temeljem kojeg bi se mogle propisivati veća ograničenja izvan prijedloga aktivnosti koje bi trebao provesti upravitelj izvora buke. Scenarij upravljanja bukom koja bi npr. stvorio nova pravila ili propise tipa ograničenje prometa vlakova tijekom noći izvan je nadležnosti Grada Rijeke i ovog akcijskog plana jer se time utječe na nacionalni promet prvenstveno roba.
--	--	--

		8. Akcijski plan upravljanja bukom kao jednu od aktivnosti predlaže implementaciju praćenja razina buke. 9. Akcijski plan upravljanja bukom kao jednu od aktivnosti predlaže implementaciju praćenja razina buke. 10. Akcijski plan sadržava plan aktivnosti koje bi upravitelj određenih izvora buke morao provesti u planiranim rokovima s mjerljivim indikatorima provedbe. Akcijski plan upravljanja bukom, kao niti strateška karta buke nije dokument detaljne razine koji bi sadržavao tražene podatke. Upravo zbog navedenog je planirana aktivnost izrade „detaljne karte buke“ koja bi trebala razlučiti dominantne izvore buke u promatranom prostoru. 11. Akcijski plan upravljanja bukom ne može uvrstiti predloženi postupak ukoliko takav postupak nije predviđen Zakonom o zaštiti od buke i podzakonskim propisima. 12. Procjena “industrijske buke” na zdravlje za sada nije egzaktno propisana na način kao što je to Svjetska zdravstvena organizacija utvrdila za cestovni odnosno pružni promet. Samim time se predložena aktivnost ne može provesti. 13. Akcijski plan upravljanja bukom ne može uvrstiti predloženi postupak ukoliko takav postupak nije predviđen Zakonom o zaštiti od buke i podzakonskim propisima. 14. Prema članku 27. Pravilnika, obveznici izrade strateške karte buke obvezni su provesti savjetovanje s javnošću na jasan i razumljiv način koristeći sve metode informiranja.. Način informiranja i sudjelovanja javnosti propisani su odredbama članka 27.a istoga Pravilnika te člancima 3., 4. i 14. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (Narodne novine 64/08; dalje u tekstu: Uredba). Grad Rijeka predstavljajući Akcijskog plana upravljanja bukom proveo je u skladu s pozitivnim zakonskim propisima. 15. Navedena aktivnost je već provedena i po usvajanju akcijskog plana, preglednik će biti premješten na geoportal Grada Rijeke 16. Nositelji mjera su jasno definirani u akcijskom planu upravljanja bukom. 17. Navedeni ciljeve akcijskog plana nije moguće propisati prvenstveno iz razloga jer ne postoji nacionalna strategije temeljem koje bi postojalo uporište za propisivanja određenih ciljeva. U nedostatku navedene strategije, Grad Rijeka je naveo kao dugoročni cilj koji je na tragu strategije EU odnosno “smanjenje udjela ljudi koji su kronično pogođeni bukom prometa za 30%”. 18. Način prikazivanja rezultata praćenja razina buke koji su propisani okolišnim dozvolama propisani su okolišnim dozvolama (upravni postupak !) i ne mogu se mijenjati akcijskim planom upravljanja bukom. 19. Akcijski plan predlaže sličnu aktivnost u cilju bolje sinergije svih dionika koji mogu pridonijeti unapređenju opterećenosti bukom na području Grada Rijeke.
8.	<u>Podnositelj</u> <u>Goran</u> <u>Salopek,</u> <u>predstavnik</u> <u>stanara</u> <u>Dražice Zamet</u> <u>138</u>	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Grad Rijeka uputit će zahtjev upravitelju izvora buke na daljnje postupanje.
9.	<u>Podnositeljica</u> <u>Nataša</u> <u>Majdandžić</u>	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Akcijski plan upravljanja bukom za 4.krug izvještavanja se MORA izrađivati na temelju strateške karte buke za točno određenu ocjensku godinu, u ovom slučaju 2021.g. tako da je netočna tvrdnja podnositeljice. Podnositeljica uspoređuje brojeve koji ne predstavljaju iste podatke. Sukladno odredbama Zakona, podatak o izloženosti buci iznad određenog praga zaokružuje se na najbližu stoticu, dok broj stanovnika u akcijskom planu opisuje potpunosti drugi broj stanovnika u području upravljanja bukom. Za Stratešku kartu buke korištena je ocjenska 2021. godina sukladno odredbama Zakona o zaštiti od buke koji prenosi odredbe EU Zakonodavstva. Prilikom izrade strateške karte buke, pojam godina označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke kao i u prosječnu godinu u pogledu meteoroloških prilika. U trenutku izrade strateške karte buke KT Zagrebačka obala nije postojao. Potrebno je naglasiti da je zbog interesa i čestih pritužbi javnosti, PUB za industrijske izvore u okolini KT Brajdica dodan naknadno iako nije bio prepoznat kao bitan izvor buke u strateškoj karti buke za 2021.g..

		Sukladno odredbama Zakona vlasnici odnosno koncesionari industrijskih pogona uključujući lučka područja samim time i upravitelji KT Zagrebačka obala moraju izraditi stratešku kartu buke za 2026. godinu te provesti postupak propisan Zakonom. Akcijski plan prepoznaje koncesionara lučkog područja kao nositelja predloženih aktivnosti tako da je netočna primjedba da se ne zna „tko je odgovoran“. Akcijski plan sadržava plan aktivnosti koje bi upravitelja određenih izvora buke morao provesti u planiranim rokovima s mjerljivim indikatorima provedbe. Akcijski plan upravljanja bukom, kao niti strateška karta buke nije dokument detaljne razine koji bi sadržavao tražene podatke. Upravo zbog navedenog je planirana aktivnost izrade „detaljne karte buke“ koja bi trebala razlučiti dominantne izvore buke u promatranom prostoru.
10.	<u>Podnositeljica</u> <u>Ksenija</u> <u>Bakarčić</u>	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Akcijski plan upravljanja bukom za 4.krug izvještavanja se MORA izrađivati na temelju strateške karte buke za točno određenu ocjensku godinu, u ovom slučaju 2021.g. tako da je netočna tvrdnja podnositeljice. Prema navodima podnositeljice u skladu s odredbama Direktive, strateška karte buke za 5.krug izvještavanja odražavati će stanje opterećenosti tijekom 2026.g. jer će proteći barem jedna kalendarska godina , a podsjećam da prilikom izrade strateške karte buke, pojam godina označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke kao i u prosječnu godinu u pogledu meteoroloških prilika. Samim time primjedbe vezano za izvore buke koji su pušteni u rad tijekom 2024.g il 2025.g. nisu mogli biti uključeni u ovaj akcijski plan. Unutar područja PUB_CP_022 – kao jedna od mjere upravljanja bukom predložena je mjera usporavanja prometa tijekom razdoblja noći.
11.	<u>Podnositelji</u> <u>Danijel Milojica</u>	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Grad Rijeka uputit će zahtjev upravitelju izvora buke na daljnje postupanje.
12.	<u>Podnositeljica</u> <u>Sunčana</u> <u>Gallovič</u>	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Grad Rijeka uputit će zahtjev upravitelju izvora buke na daljnje postupanje. Prirodne vegetacijske barijere ne utječu na snižavanje razina buke što je dokazano u velikom broju stručnih publikacija. Iz nepoznatog razloga u javnosti ovaj fenomen je poznat diljem svijete uglavnom zbog činjenice da kad ljudi ne vide izvor buke onda ga nisu toliko svjesni u odnosu na stanje kada je izvor buke u vidokrugu.
13.	<u>Podnositelji</u> <u>Julio Valić</u>	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Grad Rijeka uputit će zahtjev upravitelju izvora buke na daljnje postupanje.
14	<u>Podnositeljica</u> <u>Azra Zubić-Zec</u> <u>u ime Vijeća</u> <u>mjesnog</u> <u>odбора Centar-</u> <u>Sušak</u>	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Podnositeljica netočno navodi da su predložene mjere pasivne mjere zaštite od buke. One su navedene kao MOGUĆE mjere upravljanja bukom, ali u akcijskom planu Grada Rijeke NISU PREDLOŽENE. Za Stratešku kartu buke korištena je ocjenska 2021. godina sukladno odredbama Zakona o zaštiti od buke koji prenosi odredbe EU Zakonodavstva. Prilikom izrade strateške karte buke, pojam godina označava relevantnu godinu u pogledu emisije buke kao i u prosječnu godinu u pogledu meteoroloških prilika. Netočna je tvrdnja podnositeljice da je „buka s kontejnerskih terminala najagresivniji i najizraženiji oblik zvučnog zagađenja“ jer rezultati strateška karte buke za područje Grada Rijeke nedvosmisleno navode činjenicu da to neslavno prvo mjesto pripada cestovnom prometu. Sukladno odredbama Zakona vlasnici odnosno koncesionari industrijskih pogona uključujući lučka područja samim time i upravitelji KT Zagrebačka obala moraju izraditi stratešku kartu buke za 2026. godinu te provesti postupak propisan Zakonom što se

		poklapa s prvom godinom korištenja KT na Zagrebačkoj obali kada će se moći razmotriti svi akustički parametri. Netočan je navod podnositeljice da akcijski plan ne prepoznaje nositelje aktivnosti. Za lučko područja, akcijski plan prepoznaje koncesionara lučkog područja kao nositelja predloženih aktivnosti. Akcijski plan sadržava plan aktivnosti koje bi upravitelj određenih izvora buke morao provesti u planiranim rokovima s mjerljivim indikatorima provedbe. Akcijski plan upravljanja bukom, kao niti strateška karta buke nije dokument detaljne razine koji bi sadržavao tražene podatke kao spomenuti akustički parametri. Upravo zbog navedenog, planirana je aktivnost izrade „detaljne karte buke“ koja bi trebala razlučiti dominantne izvore buke u promatranom prostoru. Mjera upravljanja bukom koje su opisane u obrascu za navedeno područje navode se kako slijedi: - praksa najboljeg upravljanja - izrada i provedba plana upravljanja bukom - izrada detaljne karte buke za 2026.g., koja uključuje a) provedbu nužnih akustičkih mjerenja za izradu emisijskog modela buke promatranog pogona, b) analizu tonalnosti buke od određenih izvora buke unutar promatranog pogona tijekom određenih ocjenskih razdoblja, c) analizu impulsnog karaktera buke od određenih izvora buke i radnih aktivnosti unutar promatranog pogona d) kvantificiranje pojedinačnih i sumarnih utjecaja različitih izvora buke industrijskih pogona i postrojenja uključujući lučka područja na najbliže zone boravišne i/ili mješovite namjene uključujući područja s obrazovnim i/ili zdravstvenim ustanovama s naglaskom na utjecaje tijekom razdoblja „noć“. - uvođenje trajnog praćenja razina buke. Usvojeni akcijski plan sadrži plan aktivnosti koje upravitelj određenih izvora buke mora provesti u planiranim rokovima s mjerljivim indikatorima provedbe istih.
15.	<u>Podnositelj</u> <u>Hrvoje Sušani</u>	Primjedba je razmotrena i djelomično prihvaćena. Grad Rijeka uputit će zahtjev upravitelju izvora buke na daljnje postupanje.

Napomena: U vremenu trajanja Javne rasprave na Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja **15 podnositelja ili grupa podnositelja** pravovremeno je podnijelo primjedbe, prijedloge i mišljenja.

From: [REDACTED]
Sent: 12. ožujka 2026. 17:08
To: Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte
Subject: Fwd: Bukobrani
Attachments: 91.-2 Dopis Komunalnom.pdf; 91.-2a Komunalno proslijeđuje HC.pdf; 91.-3 Odgovor Hrvatskih cesta.pdf

Poštovani,
Već dugi niz godina bezuspješno tražimo da se povise postojeći bukobrani na poziciji riječke zaobilaznice ispred stambene zgrade tzv. "Harmonika" u ulici Antuna Barca 3 abcd .
Dokumenti u privitku, za sve dodatne informacije stojim na raspolaganju.
Unaprijed zahvaljujemo jer je ljeti nesnosna buka.

Srdačan pozdrav,
[REDACTED]
[REDACTED]

----- Forwarded message -----

Šalje: **MO Turnić** <MO.Turnic@rijeka.hr>

Date: sri, 21. stu 2018. 08:53

Subject: RE: Bukobrani

To: [REDACTED]

Poštovana,

U privitku dostavljam dopis Vijeća VMO Turnić upućenog Odjelu gradske uprave za komunalni sustav, a vezano uz Vaš zahtjev za postavljanje kosih nastavaka („nagiba“) na postojeće bukobrane.

Odjel gradske uprave za komunalni sustav dopis je proslijedio Autocesti Rijeka-Zagreb d.d. od kojih je dobiven odgovor kojeg također dostavljam u privitku.

S poštovanjem,

Tajnica MO

From: MO Turnić
Sent: Monday, September 24, 2018 8:55 AM
To: [REDACTED]
Subject: RE: Bukobrani

Poštovana,

Potvrđujem primitak zahtjeva.

Vijeće MO Turnić će o Vašem zahtjevu raspravljati na prvoj narednoj sjednici i povratno ćemo Vas obavijestiti o poduzetom.

S poštovanjem,

Tajnica MO



RIJEKA 2020
EUROPSKA
PRIJESTOLNICA
KULTURE

rijeka2020.eu | rijeka.hr | mojarijeka.hr

Jelena Orban Ramić
Referent 1 tajnik Mjesnog odbora Turnić

Grad Rijeka
Odjel za gradsku samoupravu i upravu
Direkcija za mjesnu samoupravu
[51000 Rijeka, Franje Čandeka 36b](#)
Tel.+385 51 641 568
Mob.+385 91 2122 352
Fax.+385 51 209 480
E-mail: mo.turnic@rijeka.hr

[f riepk2020](#) | [@RiEPK2020](#) | [RijekaECOC2020](#) | [Rijeka EPK2020](#) | [#riepk2020 #riecoc2020](#)

From: [REDACTED]
Sent: Monday, September 24, 2018 8:46 AM
To: MO Turnić
Subject: Bukobrani

Poštovani,

Ovim putem želim Vas izvijesti da je zbog razvoja cestovne infrastrukture buka u mom stanu (Tzv zgrada Harmonika pored Plodina Turnić) a tako vjerojatno i ostalim višim katovima izuzetno jaka, u vrijeme turističke sezone nerijetko prolazi granice dozvoljene. Niži katovi su donekle zaštićeni ali se na višim pogotovo zapadna strana je jako bučno.

Vjerujem da je tome razlog jer taj dio zaobilaznice nema nagib na "bukobranu" kao ostali dijelovi prije, stoga molim da se isti postave.

Unaprijed zahvaljujem

S poštovanjem,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

**PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
GRAD RIJEKA
MJESNI ODBOR TURNIĆ
VIJEĆE MJESNOG ODBORA**

KLASA: 026-01/18-29/1
URBROJ: 2170/01-09-10-18-91/2
Rijeka, 26. rujna 2018.

GRAD RIJEKA
Odjel gradske uprave za komunalni sustav
Direkcija plana, razvoja i gradnje
Titov trg 3
51000 RIJEKA

Predmet: postavljanje „nagiba“ na bukobranima kod zgrada A. Barca 3a, 3b, 3c i 3d

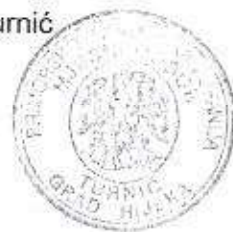
Vijeće mjesnog odbora Turnić primilo je dopis stanarke zgrade A. Barca 3b kojim ističe problem velike buke koja dolazi sa zaobilaznice prije tunela Škurinje u smjeru istoka. Stanarka navodi da je buka najveća na višim katovima zgrada i predlaže postavljanje kosih nastavaka („nagiba“) na postojeće bukobrane.

Na svojoj 38. sjednici Vijeće MO je jednoglasno odlučilo podržati zahtjev stanarke, stoga molimo da udovoljite traženom.

Zahvaljujemo na suradnji.

S poštovanjem,

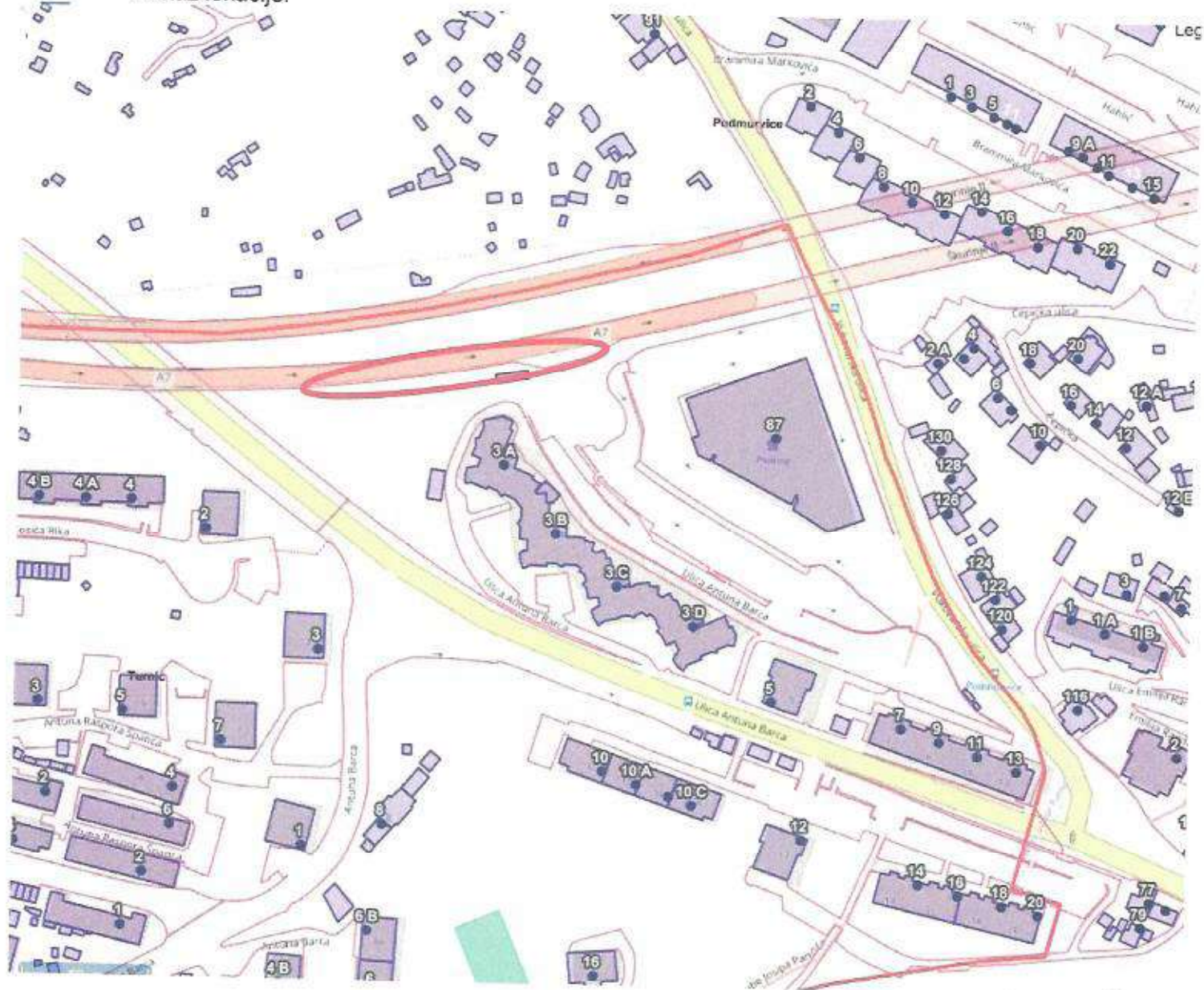
Predsjednik VMO Turnić
Nikola Jurić



U privitku:

1. Dopis stanarke zgrade Antuna Barca 3b
2. Prikaz lokacije na karti

Prikaz lokacije:





REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO - GORANSKA ŽUPANIJA
GRAD RIJEKA

Odjel gradske uprave za komunalni sustav
Direkcija plana, razvoja i gradnje

KLASA : 360-02/18-08/97

URBROJ: 2170/01-02-10-18-2-JS

Rijeka, 03. listopad 2018. g.

Autocesta Rijeka-Zagreb
Društvo za građenje i gospodarenje
autocestom
Širolina 4,
10000 Zagreb

PREDMET: postavljanje „nagiba“ na bukobranima kod zgrada A. Barca 3a, 3b, 3c i 3d u
Rijeci
-prosljeđuje se

Poštovani,

U privitku dopisa upućujemo vam zahtjev mjesnog odbora Turnić, KLASA: 026-01/18-29/1, URBROJ: 2170/01-09-10-18-91/2, Rijeka, od 26. rujna 2018. godine na daljnje postupanje, a vezan za bukobrane na zaobilaznici grada Rijeke za koju ste vi nadležni. Molimo direktan odgovor mjesnom odboru Turnić (Franje Čandeka 36 b, 51000 Rijeka), a nama na znanje.

S poštovanjem,


Voditelj/Direkcije
Zvonko Štimac

Dostaviti:

1. Naslov
2. MO Turnić, Franje Čandeka 36 b, 51000 Rijeka
3. Pismohrana, ovdje

**PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
GRAD RIJEKA
MJESNI ODBOR TURNIĆ
VIJEĆE MJESNOG ODBORA**

KLASA: 026-01/18-29/1
URBROJ: 2170/01-09-10-18-91/2
Rijeka, 26. rujna 2018.



PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA GRAD RIJEKA		
28-09-2018		
Primljeno: 01-10-2018		
Klasifikacijska oznaka	Org. jed.	
360-02/18-08/97	02-10	
Uredbeni broj	Pril.	Vrij.
27061-09-p-18-1	2	1

GRAD RIJEKA
Odjel gradske uprave za komunalni sustav
Direkcija plana, razvoja i gradnje
Titov trg 3
51000 RIJEKA

Predmet: postavljanje „nagiba“ na bukobranima kod zgrada A. Barca 3a, 3b, 3c i 3d

Vijeće mjesnog odbora Turnić primilo je dopis stanarke zgrade A. Barca 3b kojim ističe problem velike buke koja dolazi sa zaobilaznice prije tunela Škurinje u smjeru istoka. Stanarka navodi da je buka najveća na višim katovima zgrada i predlaže postavljanje kosih nastavaka („nagiba“) na postojeće bukobrane.

Na svojoj 38. sjednici Vijeće MO je jednoglasno odlučilo podržati zahtjev stanarke, stoga molimo da udovoljite traženom.

Zahvaljujemo na suradnji.

S poštovanjem,

Predsjednik VMO Turnić
Nikola Jurić



U privitku:

1. Dopis stanarke zgrade Antuna Barca 3b
2. Prikaz lokacije na karti

From:

Sent:

To:

Subject:

24. rujna 2018. 8:46

MO Turnić

Bukobrani

Poštovani,

Ovim putem želim Vas izvijesti da je zbog razvoja cestovne infrastrukture buka u mom stanu (Tzv zgrada Harmonika pored Plodina Turnić) a tako vjerojatno i ostalim višim katovima izuzetno jaka, u vrijeme turističke sezone nerijetko prolazi granice dozvoljene. Niži katovi su donekle zaštićeni ali se na višim pogotovo zapadna strana je jako bučno.

Vjerujem da je tome razlog jer taj dio zaobilaznice nema nagib na "bukobranu" kao ostali dijelovi prije, stoga molim da se isti postave.

Unaprijed zahvaljujem

S poštovanjem

The map shows the Podmorie Prison complex in Bucharest, Romania. The Danube River (Dunărea) is at the top. The A7 highway runs horizontally across the middle. The prison complex is situated along the river and the highway. Key streets include Ulica Antona Barcă and Ulica Antona Barcă. Buildings are labeled with numbers, indicating specific locations within the prison complex. A green oval highlights a specific area near the river.

Leç



39/3

Ur.broj: 01-200-1673/18

Zagreb, 10. listopada 2018. godine

**PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
GRAD RIJEKA
MJESNI ODBOR TURNIĆ
VIJEĆE MJESNOG ODBORA
Franje Čandeka 36 b
51 000 Rijeka**

Predmet: Postavljanje "nagiba" na bukobranima kod zgrada A. Barca 3a, 3b, 3c i 3d u Rijeci

➤ Odgovor – *dostavlja se*

Veza: Dopis Grada Rijeke; Odjel gradske uprave za komunalni sustav; Direkcija plana razvoja i gradnje KLASA: 360-02/18-08/97, URBROJ: 2170/01-02-10-18-2-JS od 03. listopada, zaprimljen u društvu Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. dana 09.10.2018.g.

Dopis Grada Rijeke; Mjesni odbor Turnić, Vijeće mjesnog odbora KLASA: 026-01/18-29/1, URBROJ: 2170/01-09-10-18-91/2 od 26. rujna 2018.g.; zaprimljen u društvu Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. dana 09.10.2018.g. u prilogu prethodno navedenog dopisa

Poštovani,

Na predmetnom dijelu Obilaznice Grada Rijeke, dionica Orehovica-Diračje radovi na izgradnji drugog kolnika i zidovima zaštite od buke izvođeni su tijekom 2008. i 2009. godine. Radovi su izvedeni temeljem izradene projektne tehničke dokumentacije. Na istu su potrebne suglasnosti dostavila sva nadležna tijela, uključivo i lokalna uprava na predmetnom području, a to je Grad Rijeka.

Vezano uz zaštitu od buke u nastavku navodimo cijeli slijed:

Prvu varijantu projektnog rješenja zaštite od buke izradila je tvrtka "Rijekaprojekt" u 2007.g. U tijeku postupka ishodenja građevinske dozvole predstavnici Grada Rijeke stavili su službene primjedbe i zatražili izradu arhitektonskog projekta s detaljnim prikazom izgleda zaštitnog zida i korištenih materijala. Tvrtka Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. je tu primjedbku uvažila i naručila dodatnu izradu takvog arhitektonskog projekta.

Grad Rijeka se aktivno uključio u proces izrade konačnog projekta zidova za zaštitu od buke te je odredio svoje predstavnike iz Odjela gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem koji su od rujna 2008.g. do ožujka 2009.g. na redovitim koordinacijama zajedno sa projektantima prolazili dio po dio trase i zajednički utvrđivali izgled svakog dijela tog projekta.

Predsjednik Uprave:

Miro Skrgotić

Član Uprave:

Tomislav Tkalec

Nadzorni odbor:

Ivica Ostrogonić, predsjednik

doc.dr.sc. Miroslav Šoljanec, član predsjednika

Boško Jakić, član - predstavnik radnika

Poslovna banka:

Privredna banka Zagreb

Račun:

2340009 - 1100148333

IBAN HR1623400091100148333

Podaci o Društvu:

Upisano u registar trgovačkog suda u Zagrebu

MBS: 080211313

Temeljni kapital: 2.152.000.000 KM

Ukupni broj dionica: 21.520

Redovite dionice: nominalne vrijednosti: 100.000 KM



**ISO 9001
ISO 14001
OHSAS 18001**

Konačni rezultat tog zajedničkog posla prezentiran je u obliku arhitektonskog projekta koji je prezentiran u prosincu najvišim gradskim dužnosnicima Grada Rijeke, a također je održan i javni uvid u kompletni arhitektonski projekt dana 25. veljače 2009.g. u gradskoj vijećnici Grada Rijeke na koji su predstavnici Odjela gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem pozvali zainteresirane na javnu raspravu i davanje primjedbi.

Dana 07. travnja 2009.g. izdana je građevinska dozvola za zaštitu od buke za cijelu Obilaznicu Grada Rijeke. Prema tom odobrenom projektu izrađeni su izvedbeni projekti te su radovi na zidovima za zaštitu od buke izvođeni u skladu sa izrađenom projektnom dokumentacijom i građevinskom dozvolom.

Iz navedenog je vidljivo kako je tvrtka Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. poduzela sve raspoložive i tehnički prihvatljive mjere za zaštitu od buke.

Želimo istaknuti kako je cilj tvrtke Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. zadovoljstvo kako korisnika autoceste tako i ljudi koji žive u njejoj neposrednoj blizini. Tako je vezano uz zaštitu od buke tvrtka Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. ugovorila Izradu projektne dokumentacije, provedbu kompletnog upravnog postupka za zidove za zaštitu od buke na autocesti A1, A6 i A7 te projektantski nadzor za vrijeme gradnje (na mjestima gdje nema zidova za zaštitu od buke a isti su potrebni).

S poštovanjem,

Direktor Tehničkog sektora
i EU projekata

Darko Savorić

**AUTOCESTA
RIJEKA-ZAGREB d.d.**
IZRADA, NADZOR I USTANOVLJENJE AUTOCESTE

Dostaviti:

- *Grad Rijeka; Odjel gradske uprave za komunalni sustav, Direkcija plana, razvoja i gradnje
Titov trg 3
51 000 Rijeka*

From:

14. ožujka 2026. 16:54

To:

Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte

Subject:

Prijedlog nacrtu Akcijskog plana - 4. krug

Poštovani,

Molim povišenje postojećih bukobrana na području zaobilaznice prije tunela Škurinje ispred stambene zgrade Antuna Barca 3 abcd.

Buka je pogotovo ljeti zbog povećanog prometa daleko više razine od normalne, pogotovo na višim katovima.

U privitku fotografija na kojoj se jasno vidi da su s lijeve strane visoki bukobrani a sa desne strane nakon mosta nisu postavljeni stoga molimo povišenje postojećih.

Ujedno molim da moju primjedbu javno ne objavljujete.



Unaprijed zahvaljujem,
Lijep pozdrav,



From: [REDACTED]
Sent: 22. ožujka 2026. 19:00
To: Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte
Subject: Prijedlog nacrtu akvijskog plana 4 krug

Postovani,

Buka koja se nocu cuje na Turnicu, konkretnije ulica Franje Čandeka i dolazi sa Zagrebacke obale vec postaje nesusna. Buđenje po tko zna koliko puta nocu zbog razno raznih zvukova s terminala a PONAIVISE zbog BACANJA kotejnera s kompletnim nemarom od strane radnika stvara zvuk poput pada bombe. Takvi zvukovi ne samo sto redovito remete san skoro svake noci, vec se budis od tog zvuka u stanju panike. Da ne govorimo o tome da prozore ljeti nemozemo imati otvorene zbog glasnoce navedenih zvukova. Nesanica direktno remeti kvalitetu zivota. Trazim da se ovaj izvor buke uvede u plan i da se poduzmu konkretne mjere kako bi se moglo normalno zivjeti.

S postovanjem,
Juric Tea

From: Marijana Dundović [REDACTED]
Sent: 24. ožujka 2026. 14:12
To: Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte; [REDACTED]
Subject: Akcijski plan upravljanja bukom - prijedlog

Poštovani,

nastavno na informaciju sa web stranice Grada Rijeke da je u tijeku *Savjetovanje o Nacrtu prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja*, a prema internom dogovoru stanara stanova na adresi Dražice Zamet 131 i 131a (POS Martinkovac) obraćam vam se sa prijedlogom da se uz dio riječke obilaznice, a koji se nalazi direktno ispod navedene lokacije postavi primjerena zaštita od buke odnosno da se problematika implementira u potrebne akte.

Posebno se problem buke osjeća u toplijem dijelu godine (ožujak - listopad) radi otvorenih balkona i boravka stanara na otvorenom prostoru, te pojačanog prometa (turizam).

Niže su fotografije iz kojih je razvidno da trenutno postoji neka vrsta zaštite od buke, a koja je postavljena "do" naših stanova, tebi istu trebalo "produžiti" i možda povisiti.

FOTO 1: Izlaz prema Opatiji čvor Diračje



FOTO 2: Završetak zaštite od buke prije lokacije naših stanova

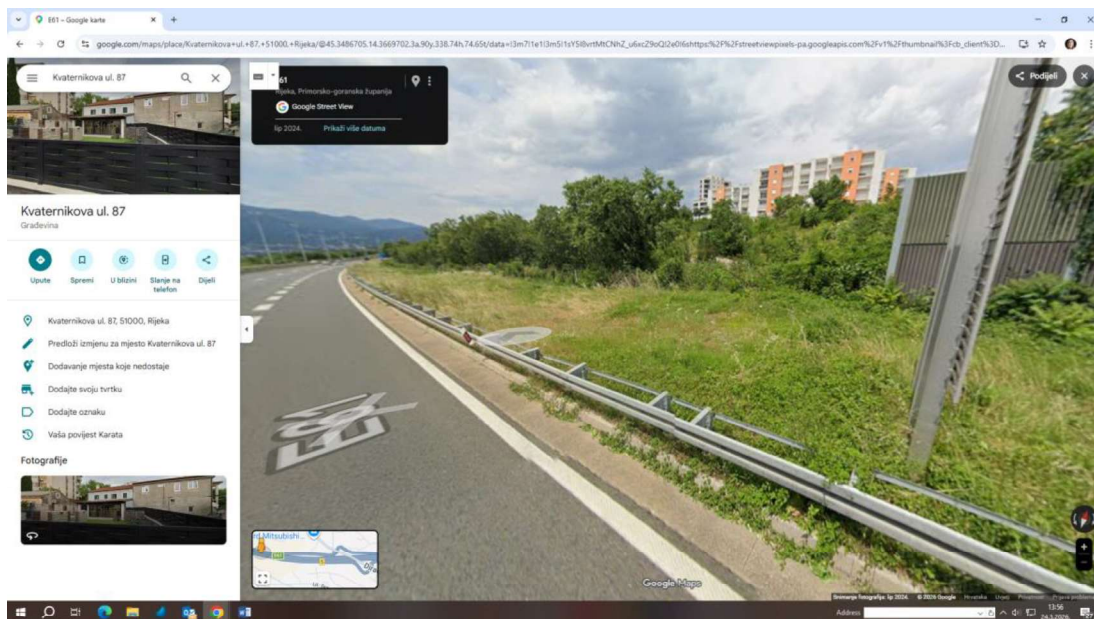
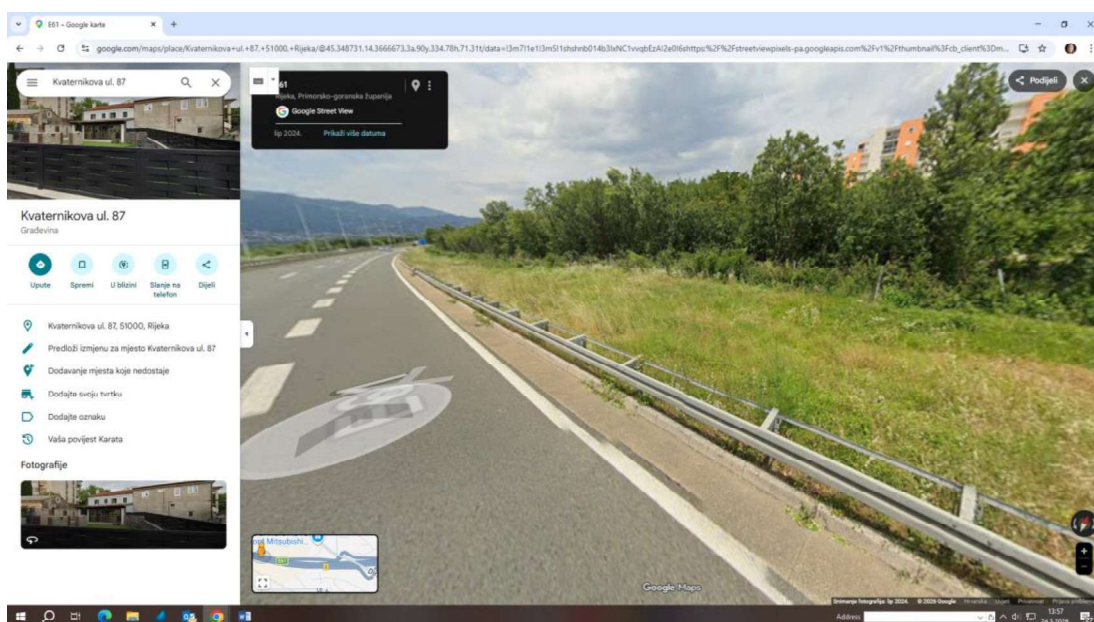


FOTO 3: Lokacije naših stanova bez zaštite od buke



<https://ekonzultacije.rijeka.hr/akcijski-plan-upravljanja-bukom-grada-rijeke-za-4-krug-izvjestavanja/>

Molimo da naš prijedlog razmotrite i istom udovoljite.

S poštovanjem,

Marijana Dundović

[Redacted signature]

GRAD RIJEKA

UPRAVNI ODJEL ZAGOSPODARSTVO, RAZVOJ, EKOLOGIJU I
EUROPSKE PROJEKTE

Trg Svete Barbare 2, 51 000 Rijeka

Predmet: PRITUŽBA NA PRIJEDLOG NACRTA AKCIJSKOG PLANA UPRAVLJANJA BUKOM GRADA RIJEKE
(4. KRUG IZVJEŠTAVANJA)

Poštovani,

Ovim putem podnosim pritužbu na predloženi Prijedlog nacrtu Akcijskog plana upravljanja bukom, s posebnim naglaskom na **područje stambene zone, te javnih ustanova (bolnica, škole, vrtići)** koje se nalaze u blizini terminala na Zagrebačkoj obali.

Terminal na Zagrebačkoj obali ne nalazi se u Prijedlogu nacrtu, te time smatram da predloženi plan ne adresira adekvatno ugrozu zdravlja građana, kao ni temeljna ljudska prava na miran suživot i nepovredivost doma.

S obzirom na blizinu kontejnerskog terminala stambenoj zoni potrebno je uvesti sljedeće:

1. Kontinuirano terensko mjerenje buke, s obzirom da je u tim zonama buka **impulsna i nepredvidiva** (udarci kontejnera, sirene i rad dizalica) uz pojačan željeznički i kamionski promet, te rad brodskog motora u mirovanju. Potrebno je postavljanje trajnih mjernih stanica na fasadama najugroženijih stambenih zgrada i javnih ustanova.
2. Izostanak mjera zaštite za osjetljive skupine
Kao majka bebe od deset mjeseci, s kojom živim u stanu južne orijentacije u **isključivo stambenoj zoni te smo svakodnevno suočeni s negativnim posljedicama rada kontejnerskog terminala**, ovim putem pozivam Grad Rijeku da ispuni svoju ustavnu obvezu iz Članka 70. Ustava RH kojom je dužan osigurati uvjete za zdrav okoliš i zdrav život za sve svoje građane. Pravo na zdravlje ima prednost pred ekonomskim interesom, a strateški interes ne može poništiti Ustav.

Ističem da smo moja obitelj i ja na predmetnoj lokaciji istovremeno izloženi intenzivnoj buci i jakom umjetnom svjetlošću s terminala. Takva kombinacija dovodi do povećanog opterećenja živčanog sustava, što negativno utječe na zdravlje, san i kvalitetu života.

Što nam donose vrući ljetni dani; Konstantno zatvorene ili otvorene prozore uz buku i svjetlosno onečišćenje?

3. Akcijski plan u ovom slučaju također mora biti usklađen s problemom svjetlosnog onečišćenja. Kombinacija industrijske buke i osvjetljenja stvara "zonu nemoguću za život", što dugoročno dovodi **do pada kvalitete života i vrijednosti nekretnina, a time i depopulacije centra grada.**

Intenzivna rasvjeta terminala nije usmjerena isključivo na radne površine, što koncesionar konstantno ističe, već uzrokuje izravno blještanje u stambene jedinice, čime se narušava biološki ritam. Prelazi granice posjeda terminala u mjeri koja ometa stanare, te je vidljiva gotovo iz svih dijelova grada (posebice četiri kontejnerske dizalice i reflektori). Također se konstantno pale kamionske dizalice čija rasvjeta apsolutno kao i kod kontejnerskih dizalica prelazi granice terminala. Radi se o emitiranju štetne plave svjetlosti koja remeti ekosustav i zdravlje ljudi.

4. Odgovornost Grada kao regulatora

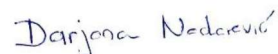
Grad Rijeka dužan je štititi interese svojih građana naspram gospodarskih subjekata, u ovom slučaju kontejnerskog terminala **koji radi 24 sata dnevno sedam dana u tjednu**, a nalazi se u blizini stambenih zgrada i javnih ustanova. Time prestaje biti samo gospodarski subjekt i postaje izvor stalnog fiziološkog stresa za građane i ekosustav (buka, svjetlosno i druga onečišćenja). Profit terminala ne smije biti ispred ljudskog prava na zdrav okoliš. Razvoj luke 2026. godine mora biti "tehnološki čist" i obziran prema građanima, što znači primjenu "najbolje dostupne tehnologije" za terminale koji se nalaze u tkivu grada, a sve u skladu s održivim razvojem.

U gradu trenutno imamo dva kontejnerska terminala na udaljenosti cca dva kilometra zračne linije, što je svakako potrebno uzeti u obzir.

Slijedom svega navedenog i najavljenog (**izgradnja dvokolosiječne pruge kroz centar Rijeke te najava proširenja terminala na Zagrebačkoj obali**), zabrinuta sam zbog mogućnosti dodatnog pogoršanja kvalitete životnog okruženja radi onečišćenja, prvenstveno bukom i svjetlošću, te ovim putem apelitam na Grad da navedeno uzme u obzir prilikom donošenja konačnog dokumenta.

S poštovanjem,

Darjana Nadarević
Kvart Mlaka



From: SANDRA LALETA [REDACTED]
Sent: 26. ožujka 2026. 17:16
To: Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte
Subject: Prijedlog nacrtu Akcijskog plana – 4. krug

Poštovani,

Javna rasprava o Nacrtu prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom grada Rijeke za 4. krug izvještavanja (11. ožujka 2026.) temelji se na podacima o „razinama buke“ iz 2021. godine, dakle podacima starima pet (5) godina.

To proizlazi iz dokumenta “Strateška karta buke Grada Rijeke za 4. krug izvještavanja, Elaborat strateške karte buke” (Oznaka: 2022-AP-021/01, Samobor, prosinac 2023.g., DARH 2 d.o.o. za arhitekturu i akustiku, Odobrio: [dr.sc.](#) Alan Štimac, dipl.ing.el, za naručitelja: Grad Rijeka), koji je dostupan na web stranici:

<https://www.rijeka.hr/wp-content/uploads/2026/03/Strateska-karte-buke-grada-Rijeke-za-4.-krug-izvjestavanja.pdf> (pristupljeno: 26.03.2026.), u kojemu stoji (pod 2.4. Relevantna godina, na str. 17.) da “Za izradu ove strateške karte buka **relevantna godina je kalendarska godina 2021.**”

Prema članku 7. Zakona o zaštiti od buke (dalje u tekstu: ZZB) “naseljena područja koja imaju više od 100.000 stanovnika obvezna su: 1. izraditi strateške karte buke, 2. izraditi i donijeti akcijske planove.

Obveza izrade strateških karata buke i izrade i donošenja akcijskih planova odnosi se i na **vlasnike, odnosno koncesionare industrijskih područja**, glavnih cesta s više od 3.000.000 prolaza vozila godišnje, glavnih željezničkih pruga s više od 30.000 prolaza vlakova godišnje ...”. Znači, i svi naši (potencijalni) “zagađivači” moraju imati strateške karte buke i akcijske planove!

Bitna je nadalje ova odredba: prema čl. 7. st. 5. ZZB-a “strateške karte buke usklađuju se s izmjenama u prostoru, a obvezno se obnavljaju svakih pet godina od dana izrade, odnosno od dana odobravanja.”

Ovo bi značilo da razlikujemo dva postupka (obveze):

1. strateške karte buke moraju pratiti izmjene u prostoru, tj. moraju se uskladiti s izmjenama koje se događaju u prostoru, dakle, **čim se dogodi neka promjena;**
2. no čak i ako nije bilo neke promjene u prostoru zbog koje se moralo postupati prema gornjoj toč. 1., karte se **obavezno moraju obnoviti u roku od 5 godina od dana izrade**, tj. dana kada su odobrene. Rekla bih da je ova obaveza pod toč. 2. nekakav “zaštitni” mehanizam, upravo za one situacije kada se propustilo uskladiti stratešku kartu buke s promjenom koja se dogodila u nekom trenutku, u tom okvirnom razdoblju od 5 godina. (Ovo je u skladu s obvezom iz Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša, da najkasnije do 30. lipnja 2012., a nakon toga svakih pet godina, budu izrađene strateške karte buke koje će pokazati stanje u prethodnoj kalendarskoj godini.) Iz ovoga proizlazi da je sporna Strateška karta buke iz 2021. godine trebala biti izmijenjena čim su se dogodile promjene u prostoru (kontejnerski terminali / nove dizalice / teži kontejneri na željezničkoj pruzi + jače vibracije, i druge bitne promjene).

Navedeno se ponavlja i u važećem podzakonskom propisu - u Pravilniku o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova te o načinu izračuna dopuštenih indikatora buke (Narodne novine br. 75/09., 60/16., 117/18., 146/21.). U čl. 10. kaže da “strateška karta buke odražava stanje razina buke u kalendarskoj godini koja prethodi godini izrade strateške karte buke, te da strateška karta buke i akcijski plan upravljanja bukom **usklađuju se trajno s izmjenama u prostoru, a obvezno se izrađuju svakih 5 godina** za kalendarske godine određene propisima kojima je uređeno područje zaštite od buke.

Riječ “trajno” je nomotehnički nejasna, bolje bi bilo koristiti riječ “stalno”, “kontinuirano”, jer je to u skladu s pravnom stečevinom EU.

U čl. 7. st. 5. spomenuta Direktiva kaže da se strateške karte buke preispituju i revidiraju ukoliko je to potrebno **najmanje jednom** svakih pet godina nakon datuma njihove izrade. Naglasak je na “ukoliko je to potrebno”, dakle čim je potrebno, a “najmanje” jednom svakih pet godina, dakle, može i češće, ako je to potrebno. Prema čl. 8. st. 5. Direktive “akcijski planovi preispituju se i, prema potrebi, revidiraju u slučaju veće promjene koja utječe na postojeće stanje buke, a najmanje svakih pet godina nakon datuma odobrenja tih planova. Opet je naglasak na najmanje svakih pet godina, a i češće prema potrebi, u slučaju veće promjene koja posljedično mijenja stanje vezano uz buku.

U st. 1. istog članka navodi se da su mjere planovima prepuštene odluci nadležnih tijela, ali prvenstveno trebaju biti usmjerene na **prepoznavanje prekoračenja bilo koje bitne granične vrijednosti**, ili prema drugim kriterijima koje odaberu države članice, te bi se posebno trebale primjenjivati na najvažnija područja utvrđena u strateškim kartama buke.

U našem “Riječkom slučaju” izgleda da smo mi građani u stvarnosti prepoznali prekoračenje dozvoljene razine buke (pokazuju to i neka novija mjerenja, zar ne?), ali se ono formalno ne priznaje jer se stanje procjenjuje na temelju stare karte buke. Posljedično, ni mjere ne mogu biti učinkovite jer se utvrđuju ili će se utvrđivati, tj. birati pa moguće i primjenjivati na temelju netočnog stanja (pogrešnih činjenica).

Na temelju navedenog smatram da ovakav pristup nije u skladu s hrvatskim pozitivnim pravom, ali ni pravnom stečevinom EU te sugeriram da se najprije izradi nova karta buke (koja će obuhvatiti i sve nove činjenice nastale u razdoblju od 2021. godine do danas) te posljedično prikladan akcijski plan. Jedino se na taj način može ostvariti ravnoteža između poduzetničke slobode, s jedne, te prava građana na zdravlje, s druge strane.

S poštovanjem,

Prof. dr. sc. Sandra Laleta

From: rijekazaljude [REDACTED]
Sent: 31. ožujka 2026. 18:38
To: Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte
Subject: Prijedlog nacrtu Akcijskog plana – 4. krug
Attachments: Prijedlog nacrtu akcijskog plana upravljanja bukom GR (4. krug izvještavanja).pdf

Poštovani,

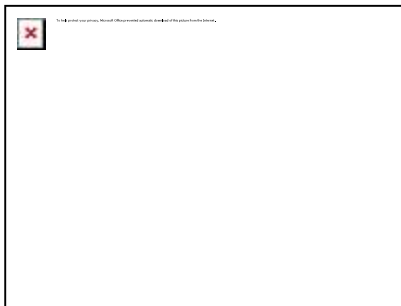
ovim putem u ime građanske inicijative u prilogu dostavljamo prijedloge i mišljenja za Nacrt akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke za 4. krug izvještavanja u obliku PDF dokumenta i želimo da isti budu javno objavljeni u okviru postupka javne rasprave kao službene primjedbe građanske inicijative "Rijeka za ljude". Također tražimo da se ovaj podnesak u cijelosti uvrsti u spis predmeta, te postane sastavni dio dokumentacije koja se šalje nadležnom Ministarstvu na suglasnost.

Ljubazno Vas molimo i da se naše **primjedbe obrade pojedinačno**, na svaku navedenu točku (od Ad.1. do Ad.18.) kao i svi zahtjevi iz točke Ad. 18.

Molimo Vas i da se za svaku točku u slučaju neprihvatanja iste navede jasno obrazloženje. Ljubazno Vas molimo potvrdu primitka ovog maila.

S poštovanjem,

Maja Bižaca
U ime građanske inicijative Rijeka za ljude





“Rijeka za ljude” – inicijativa za kvalitetu života građana

U Rijeci, 31.03.2026.

Grad Rijeka,

Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte

Trg Svete Barbare 2, 51 000 Rijeka

Predmet: PRIJEDLOG NACRTA AKCIJSKOG PLANA UPRAVLJANJA BUKOM GRADA RIJEKE (4. KRUG IZVJEŠTAVANJA)

Poštovani,

ovim putem dostavljamo prijedloge i mišljenja za Nacrt akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke, s posebnim osvrtom na područja pod utjecajem lučkih aktivnosti, osobito kontejnerskih terminala Brajdica i Zagrebačka obala (Rijeka Gateway), kao i na povezani željeznički i cestovni promet.

I. PLAN SE TEMELJI NA ZASTARJELOJ I NEPOTPUNOJ OSNOVI

Ad.1.

Ova primjedba podnosi se na Akcijski plan, ali ističemo da je njegova osnova “Strateška karta buke” manjkava jer se temelji na podacima iz 2021. godine i ne odražava sadašnje stvarno stanje na terenu. U međuvremenu su nastupile ključne promjene:

- povećanje kapaciteta terminala Brajdica
- početak rada terminala Zagrebačka obala / Rijeka Gateway (2025.)
- rast željezničkog i kamionskog prometa povezanog s terminalima

Time je već u startu dovedena u pitanje usklađenost plana s temeljnim zahtjevom Direktive 2002/49/EZ i člankom 7. Zakona o zaštiti od buke prema kojem akcijski planovi moraju biti utemeljeni na aktualnim i reprezentativnim podacima.

Slijedom navedenog, osporavamo i adekvatnost Strateške karte buke kao osnove za izradu Akcijskog plana, te smatramo da Akcijski plan u sadašnjem obliku ne može predstavljati vjerodostojan dokument za upravljanje bukom.

Ad.2.

Dodatno, dokumenti sadrže unutarnje proturječje: strateška karta prikazuje 0 izloženih stanovnika za industrijsku buku, dok akcijski plan za Brajdicu priznaje 1498 stanovnika i 282 objekta izložena buci.

To jasno pokazuje da model ne odražava stvarno stanje.



“Rijeka za ljude” – inicijativa za kvalitetu života građana

II. NEPRIHVATLJIVO IZOSTAVLJANJE ZAGREBAČKE OBALE / RIJEKA GATEWAY I ZASEBNE OBRADJE POJEDINIH KONCESIONARA U LUCI

Ad.3.

Zagrebačka obala / Rijeka Gateway, kao novi kontejnerski terminal s 24-satnim radom, nije zasebno identificirana kao izvor buke niti kao područje upravljanja.

Ad.4.

Poseban problem predstavlja način na koji su lučki izvori buke obrađeni. U dokumentima se cjelokupno područje luke prikazuje kao jedinstvena cjelina („Luka Rijeka“), bez razdvajanja pojedinih izvora, uključujući kontejnerske terminale kao najintenzivnije i za građane najrelevantnije izvore buke. Istovremeno su drugi industrijski subjekti (poput brodogradilišta) jasno identificirani, što dodatno naglašava nedosljednost u pristupu. Takvo agregiranje onemogućuje utvrđivanje stvarnih uzroka problema, kao i definiranje ciljanih i učinkovitih mjera.

Smatramo neprihvatljivim da u dokumentu nisu jasno definirani nositelji mjera, čime se izostavlja odgovornost za njihovu provedbu.

Ovakav pristup je neprihvatljiv i suprotan svrsi akcijskih planova prema europskim standardima.

III. NEDOSTATAK KONKRETNIH MJERA I ODGOVORNOSTI

Ad.5.

U Akcijskom planu se navodi da Grad Rijeka za izvore poput željeznice i luke *"nema nikakve mogućnosti poduzimanja samostalnih aktivnosti"* te da su građani *"prepušteni upraviteljima izvora buke i njihovoj dobroj volji"*.

Akcijski plan **ne smije biti popis 'dobre volje' vanjskih koncesionara**. Činjenica da Grad Rijeka priznaje nemoć nad upraviteljima izvora buke ukazuje na to da plan ne ispunjava svoju zakonsku svrhu, a to je upravljanje bukom.

Izričito zahtijevamo da se u plan uvrste potpisani protokoli s Lučkom upravom i HŽ-om s jasno definiranim mjerama, rokovima i ciljevima za smanjenje buke na zahvaćenim područjima.

Ad.6.

Dodatno ukazujemo na činjenicu da kontejnerski terminali predstavljaju postrojenja koja podliježu obvezi ishođenja okolišnih dozvola, u okviru kojih se propisuju uvjeti zaštite okoliša, uključujući i emisije buke te obveze praćenja stanja okoliša.



“Rijeka za ljude” – inicijativa za kvalitetu života građana

Unatoč tome, u predmetnom akcijskom planu ti izvori nisu jasno identificirani kao zasebni izvori buke, niti su za njih definirane konkretne mjere smanjenja buke ili obveze kontinuiranog praćenja. Time se ukazuje na nesklad između sustava izdavanja okolišnih dozvola i sustava upravljanja bukom, jer se isti izvori s jedne strane prepoznaju kao značajni i podložni regulaciji, dok se s druge strane u akcijskom planu ne obrađuju na odgovarajući način.

Posljedica takvog pristupa je izostanak jasne odgovornosti za provedbu mjera, kao i nemogućnost učinkovite primjene načela „onečišćivač plaća“, pri čemu teret utjecaja na okoliš i zdravlje snose građani.

S obzirom na navedeno, smatramo nužnim uspostaviti sustav koji će **povezati obveze iz okolišnih dozvola s provedbom akcijskog plana upravljanja bukom**, osobito u dijelu praćenja i smanjenja emisija buke iz pojedinačnih izvora.

Područje Brajdice uvršteno je u plan tek nakon većeg broja pritužbi građana, a ne kao rezultat osnovnog modeliranja.

Posebno ističemo da je za kontejnerski terminal Brajdica u Rješenju (**Rješenje MZOE: Klasa: UP/I 351-03/17-08/35**) iz 2017. godine propisano da se noćni rad, zbog buke, može provoditi samo iznimno, ([prilog 1.](#), točka 1 rješenja, podtočka 2. “Tijekom korištenja zahvata sve radnje koje se odnose na iskrcaj, prekrcaj i manipulaciju izvoditi danju, a noću samo iznimno ukoliko se ukaže potreba.”)

Međutim, u stvarnosti terminal posluje u kontinuiranom 24-satnom režimu rada, što upućuje na nesklad između propisanih uvjeta zaštite od buke i stvarnog načina rada.

Ova činjenica dodatno potvrđuje potrebu za usklađivanjem akcijskog plana s realnim stanjem na terenu te za preispitivanjem postojećih mjera i njihove provedbe.

Ad.7.

U tom kontekstu posebno je problematično i što za područja s jasno utvrđenim opterećenjem (primjerice Brajdica) nisu predviđene konkretne mjere smanjenja buke. Umjesto toga, problem se samo mapira i najavljuje daljnje planiranje bez jasno definiranih rokova, nositelja i obvezujućih mjera.

Primjerice, nema nuđenja tiših dizalica (zamjena svih dizelskih RTG dizalica električnim na kontejnerskom terminu Brajdica), akustičkog omatanja opreme, ograničenja noćnih operacija i sl. Prema prikazanom, industrijski dio plana sadrži samo: „detaljna karta za 2026.“ i „trajno praćenje buke“. Takav pristup ne predstavlja aktivno upravljanje bukom, već odgađanje rješavanja problema unatoč već evidentiranom utjecaju na stanovništvo.

Ad.8.

Plan ne definira niti ciljne razine smanjenja buke niti očekivane rezultate predloženih mjera, čime se onemogućuje praćenje njihove učinkovitosti i stvarna evaluacija provedbe.



“Rijeka za ljude” – inicijativa za kvalitetu života građana

Ad.9.

U predmetnom planu nije jasno definirana prioritetnost provedbe mjera, iako je vidljivo da su pojedina područja, poput Brajdice, već sada značajno opterećena bukom. Bez određivanja prioriteta nije moguće osigurati pravovremenu zaštitu najugroženijeg stanovništva.

Izostanak jasno definiranih nositelja mjera, ciljeva i rokova njihove provedbe dovodi u pitanje provedivost samog plana.

Sukladno Direktivi 2002/49/EZ, akcijski planovi **ne smiju se svoditi isključivo na analizu i praćenje, već moraju sadržavati konkretne mjere za smanjenje buke i zaštitu izloženog stanovništva.**

IV. PROBLEM PROSTORNOG PLANIRANJA I ZONA BUKE

Ad.10.

Svjesni smo zakonske obveze da se u Akcijskom planu izvori buke klasificiraju po vrstama (cesta, željeznica, industrija). Međutim, upozoravamo da takva klasifikacija služi isključivo za statističko izvještavanje i određivanje nositelja mjera, dok se **procjena zakonitosti i ugroze zdravlja** mora temeljiti na **ukupnoj imisiji (kumulativnom utjecaju svih izvora)** sukladno Članku 4. stavku 2. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke.

Sukladno odredbama Direktive (EU) 2020/367 o izmjeni Priloga III. Direktivi 2002/49/EZ, procjena štetnih učinaka buke na zdravlje mora se temeljiti na utvrđenoj izloženosti stanovništva pojedinom izvoru buke.

U slučajevima kada su iste osobe istodobno izložene različitim izvorima buke, Direktiva propisuje da se štetni učinci ne smiju jednostavno zbrajati, ali se moraju uspoređivati radi procjene relativne važnosti pojedinih izvora pri izradi akcijskih planova.

U predmetnom nacrtu akcijskog plana takav pristup nije dosljedno primijenjen, te izostaje usporedna analiza doprinosa pojedinih izvora, kao i procjena njihove relativne važnosti.

Posljedica toga je da nije moguće utvrditi koji izvori buke imaju dominantan utjecaj na zdravlje stanovništva, niti definirati prioritetne i učinkovite mjere smanjenja buke.

Građani jasno razlikuju buku prolaska vlaka od **impulsne buke** (metalni udarci) i **konstantnih vibracija s kontejnerskog terminala** (alarmi, rad dizalica i strojeva, rad brodskih generatora i sl.). Upravo taj specifični karakter buke s terminala, dokazuje da je terminal dominantan i agresivan izvor koji Akcijski plan mora tretirati prioritetno. Tražimo da se u okolini kontejnerskog terminala utvrdi rezidualna buka (kada terminal ne radi) u odnosu na buku kada su strojevi uključeni i kada terminal radi.

Terminal generira i povezane prometne tokove, zbog čega njegov doprinos ukupnom opterećenju zahtijeva zasebnu i prioritetnu analizu.



“Rijeka za ljude” – inicijativa za kvalitetu života građana

Posebno osporavamo i svako tumačenje prema kojem se pravila zaštite od buke na građane ne mogu primijeniti zato što terminal formalno ne graniči neposredno sa stambenom zonom jer između postoji željeznica ili druga infrastrukturna površina, a što je do sada bio slučaj.

Sami elaborati koji su dio ovog postupka navode da se zone buke 1–6 određuju na temelju dokumenata prostornog uređenja, da je **zona 6** predviđena za gospodarsku/proizvodnu industrijsku djelatnost i luke, te da **razina buke koja potječe od izvora buke unutar zone 6 na granici sa najbližom zonom 1 odnosno 2, 3 ili 4 kojoj se očekuju najviše imisijske razine buke ne smije prekoračiti dopuštene razine buke navedene zone**. Ujedno se izričito navodi da se vrijednosti odnose na **ukupnu razinu imisije od svih postojećih i planiranih izvora buke zajedno**.

Važeći propisi ne predviđaju izuzeće od primjene graničnih vrijednosti buke temeljem postojanja infrastrukturnih koridora između izvora i stambene zone

To znači da se zaštita stanovništva ne može izbjeći pozivanjem na formalno plansko odvajanje terminala od stambene zone koridorom željeznice. Upravo suprotno: mora se gledati najbliža zona stanovanja / boravka u kojoj se očekuju najveće imisijske razine, i to kumulativno.

V. NOĆNA BUKA I VRŠNA OPTEREĆENJA NISU ADEKVATNO OBRADENI

Ad.11.

Terminali rade u 24-satnom režimu, a teretni vlakovi pretežito prometuju noću.

Iz sadržaja akcijskog plana proizlazi da je naglasak stavljen prvenstveno na prometnu buku, dok je industrijska buka, osobito ona koja proizlazi iz rada kontejnerskih terminala, obrađena marginalno i bez konkretne razrade.

U stvarnosti, građani kontinuirano ukazuju upravo na buku nastalu operacijama na terminalima: udarce kontejnera, rad dizalica i manipulativne opreme, te kontinuirani rad 24/7, a osobito su ti problemi izraženi tijekom večernjih i noćnih sati, kada građani najviše i prijavljuju buku. Takvi izvori buke imaju izraženu impulzivnu i promjenjivu komponentu, što ih čini posebno opterećujućima, ali u planu nisu adekvatno prepoznati niti kvantificirani.

Dodatno treba istaknuti da korišteni pokazatelji (Lden, LAeq) ne odražavaju stvarni karakter buke kojoj su građani izloženi. Prosječne vrijednosti ne mogu adekvatno prikazati vršne udare (npr. udarce metalnih kontejnera, trubljenje vlakova), nagle promjene razine buke niti izraženu noćnu komponentu. Time se stvarni utjecaj na san i zdravlje stanovništva značajno podcjenjuje.

Plan se temelji na proračunskom modelu koji zanemaruje impulsnu i vršnu buku, te vrlo glasnu buku koja kraćeg trajanja što ukazuje na nesklad između modeliranih podataka i stvarnog stanja na terenu.



“Rijeka za ljude” – inicijativa za kvalitetu života građana

VI. NISKOFREKVENTNA BUKA

Ad.12.

U potpunosti je izostavljena analiza niskofrekventne buke i vibracija, iako su upravo takvi oblici buke tipični za rad dizalica, brodskih motora i druge lučke opreme, a u planu nije ni prepoznata ni obrađena, **premda se u planu predviđa postojanje takve buke**. Riječ je o buci koja se drugačije širi i često uzrokuje subjektivno veće smetnje. Takva buka, osobito u noćnim uvjetima ima izražen utjecaj na stanovništvo jer se prenosi na veće udaljenosti i prodire u zatvorene prostore, često u obliku vibracija i dubokog zvuka koji se ne može učinkovito ublažiti standardnim građevinskim mjerama

Ova vrsta buke je osobito izražena u okolici kontejnerskog terminala Brajdica.

S tim je povezano i potpuno izostavljanje brodova kao značajnog izvora buke. Rad pomoćnih motora, ventilacijskih sustava i ostale opreme tijekom boravka brodova na vezu nije vidljivo analiziran, niti su predložene mjere poput zamjena dizelskih dizalica i opreme i priključenja na kopnenu električnu mrežu (shore power), što je standard u brojnim europskim lukama.

Budući da se strateška karta buke temelji na proračunskim modelima koji ne prikazuju u dovoljnoj mjeri ovakve specifične izvore i karakteristike buke, smatramo da postojeći prikaz ne odražava stvarno stanje na terenu.

VII: ZANEMAREN UTJECAJ NA ZDRAVLJE I IZOSTANAK OBJEKATA OSJETLJIVE NAMJENE

Ad.13.

Procjena utjecaja željezničkog prometa na zdravlje je **nepotpuna i nerealna**. Iako je jasno da se kod teretnog željezničkog prometa radi o prometu koji je izravno povezan s radom terminala, on se promatra izdvojeno bez procjene najavljenog povećanja opterećenja teretnim prometom u budućnosti, a koji je posljedica rasta teretnih kapaciteta nastalih s otvaranjem novog kontejnerskog terminala.

Istovremeno se u dokumentima navodi zanemariv utjecaj željezničkog prometa na zdravlje građana, što je u suprotnosti s iskustvima građana koji ukazuju na noćni promet, zvučne signale visoke razine te vibracije, te vlakovi neprestano koriste zvučne signale (trubljenje koje doseže i 120 dB(A)).

Posebno zabrinjava činjenica da procjena utjecaja na zdravlje ne uključuje industrijsku buku, iako su građani upravo njoj kontinuirano izloženi. Time je procjena nepotpuna i ne daje realnu sliku ukupnog opterećenja stanovništva.



“Rijeka za ljude” – inicijativa za kvalitetu života građana

Ad.14.

Analiza ne uključuje **industrijsku buku u blizini objekata osjetljive namjene**, npr. u blizini kontejnerskog terminala Brajdica potrebno je uključiti školu Pećine, i druge objekte u blizini terminala Zagrebačka obala.

S obzirom na to da se radi o kontinuiranoj i dugotrajnoj izloženosti stanovništva povišenim razinama buke, osobito tijekom noćnih sati, **smatramo da je nužno hitno uvesti i privremene mjere zaštite do donošenja cjelovitog rješenja.**

VIII. PROVEDBA SAVJETOVANJA – OGRANIČENO SUDJELOVANJE JAVNOSTI

Ad.15.

Uz sve navedeno, potrebno je ukazati i na sam način provedbe savjetovanja. Dokumentacija je fragmentirana na više zasebnih dokumenata (konfliktna karta buke, scenariji upravljanja bukom, određivanje prioriternih područja i dr.), bez jasno strukturiranog jedinstvenog dokumenta koji bi građanima omogućio cjelovit uvid u problem i predložene mjere.

Takav pristup otežava razumijevanje sadržaja i onemogućava prosječnom građaninu da jasno sagleda:

- koji su stvarni izvori buke
- koje se mjere predlažu
- i na koji način će se problem rješavati

Dodatno, ističemo da Strateška karta buke, kao temelj cijelog plana, nije predmet ovog savjetovanja.

Smatramo da takav pristup ograničava stvarno i informirano sudjelovanje javnosti.

Također, nije predviđen sustav redovitog javnog izvještavanja o provedbi mjera i stanju buke, čime se ograničava transparentnost i mogućnost nadzora od strane javnosti

Ad. 16.

Uvidom u javno dostupne podatke izrađivača Strateške karte buke (DARH 2), utvrđeno je postojanje interaktivne karte strateške buke izrađene za 4. krug izvještavanja koja nije bila uključena u dokumentaciju dostavljenu u okviru javnog savjetovanja niti je na nju jasno upućeno u samom Akcijskom planu.

Karta se nalazi pod nazivom: **Grad Rijeka - strateška karta buke i akcijski plan upravljanja bukom, Preglednik rezultata strateške karte buke i akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke za 4.krug izvještavanja.**



“Rijeka za ljude” – inicijativa za kvalitetu života građana

Karta se nalazi na poveznici: <https://mangomap.com/darh-2/maps/151685/grad-rijeka-strateška-karta-buke-i-akcijski-plan-upravljanja-bukom#>

Riječ je o interaktivnom prikazu koji omogućuje zasebno uključivanje slojeva, uključujući i sloj industrijske buke. Aktivacijom tog sloja vidljivo je da područje utjecaja buke kontejnerskog terminala Brajdica postoji, ali nije jasno prikazano u statičkim kartama koje su sastavni dio dokumentacije.

Posebno se ističe sljedeće:

- granice područja industrijske buke (prikazane crnim linijama) nisu vidljive ili su grafički slabo uočljive radi korištenja crne boje preko slojeva, što upućuje na nedovoljno jasan način prikaza,
- navedena interaktivna karta nije jasno istaknuta niti objašnjena u službenim dokumentima Akcijskog plana,
- nije jasno što pojedine oznake (npr. crne linije) predstavljaju – posebice u kontekstu obuhvata Akcijskog plana
- je li neka predmetna lokacija odabrana na karti uopće uključena u analizu u okviru Akcijskog plana i kako

Posebno zabrinjava činjenica da građani, **koristeći dostupne prikaze ali i karte koje su dostupne unutar javne rasprave, ne mogu sa sigurnošću utvrditi nalazi li se njihov stambeni objekt unutar područja utjecaja buke niti unutar obuhvata Akcijskog plana.**

Takva situacija dovodi u pitanje svrhu javne rasprave jer sudjelovanje javnosti mora biti informirano i smisleno.

S obzirom da Strateška karta buke predstavlja temelj za izradu Akcijskog plana, ovakva nedosljednost između različitih prikaza (interaktivnih i statičkih) dovodi u pitanje:

- potpunost dostavljene dokumentacije,
- transparentnost postupka javnog savjetovanja,
- mogućnost građana da pravilno procjene vlastitu izloženost buci i koje će se mjere poduzeti.

Slijedom navedenog, zahtijeva se:

- jasno navođenje svih korištenih verzija i prikaza Strateške karte buke,
- uključivanje interaktivne karte kao službenog dijela dokumentacije ili njezino jednoznačno usklađivanje sa statičkim prikazima,
- precizno i jasno označavanje granica utjecaja buke u svim prikazima (jasno vizualno razlikovanje i isticanje granica utjecaja buke (kontrast, debljina linije, slojevi)



“Rijeka za ljude” – inicijativa za kvalitetu života građana

IX. NEUSKLAĐENOST S EUROPSKIM STANDARDIMA

Ad.17.

Prema europskoj praksi i Direktivi 2002/49/EZ:

- akcijski planovi moraju biti temeljeni na aktualnim podacima
- moraju jasno identificirati izvore buke
- moraju sadržavati konkretne mjere smanjenja buke na izvoru
- moraju omogućiti razumljivo i učinkovito sudjelovanje javnosti

Smatramo da predmetni plan u sadašnjem obliku ne ispunjava te standarde.

X. ZAKLJUČAK

Smatramo da predmetni Akcijski plan u sadašnjem obliku nije usklađen s odredbama Direktive 2002/49/EZ, osobito u dijelu koji se odnosi na korištenje ažurnih podataka, identifikaciju izvora buke i definiranje mjera za smanjenje izloženosti stanovništva, te kao takav ne predstavlja adekvatan alat za upravljanje bukom, osobito u područjima pod utjecajem lučkih i s njima povezanih intermodalnih aktivnosti, te ne osigurava odgovarajuću **razinu zaštite zdravlja i kvalitete života građana**.

Posebno naglašavamo da se radi o području u kojem se industrijska djelatnost odvija u neposrednoj blizini stanovanja, što zahtijeva višu razinu zaštite i odgovornosti.

Dugotrajna izloženost buci iznad preporučenih razina predstavlja rizik za zdravlje, uključujući poremećaje sna, kardiovaskularne učinke i smanjenje kvalitete života, što obvezuje nadležna tijela na aktivno djelovanje.

Za predložene mjere nije prikazana procjena njihovog učinka na smanjenje razine buke, čime se ne može utvrditi njihova stvarna učinkovitost.

Plan priznaje da problem postoji, ali ne predviđa privremene mjere do završetka detaljne karte buke za 2026. U sadašnjem nacrtu to nije vidljivo da je uključeno.

S obzirom na već utvrđeno opterećenje stanovništva, neprihvatljivo je odgađanje mjera do izrade novih karata, te je nužno uvesti privremene mjere zaštite odmah (npr. ograničenje bučnih operacija noću i brzina kretanja vlakova noću)

Smatramo da predmetni plan, u ovakvom obliku, ne osigurava ispunjenje temeljne svrhe propisane zakonodavnim okvirom, odnosno učinkovitu zaštitu stanovništva od štetnih učinaka buke, te je **potrebno otkloniti navedene nedostatke**.



XI. ZAHTJEVI GRAĐANSKE INICIJATIVE

Ad.18.

Zahtijevamo da se prije usvajanja Akcijskog plana izvrše sljedeće dopune i izmjene:

1. uvrštavanje Zagrebačke obale / Rijeka Gateway kao zasebnog izvora i područja upravljanja bukom
2. jasno razdvajanje izvora buke po pojedinim operaterima (koncesionarima) unutar luke umjesto agregiranog prikaza „Luka Rijeka“
3. izrada dopunske karte buke prema aktualnom stanju (2025./2026.)
4. izrada kumulativne karte za terminale + željeznicu + kamionski promet
5. uključivanje brodova kao izvora buke
6. analiza buke po frekvencijama: utvrditi izvore buke niske i visoke frekvencije, te propisati mjere
7. organizaciju željezničkog prometa na način da se smanji noćno opterećenje
8. neovisna mjerenja u stvarnim uvjetima, uključujući noćne sate
9. da se uspostavi **javni trajni monitoring buke** s javnom objavom podataka po mjernim točkama
10. uvođenje konkretnih mjera na izvorima buke (kontejnerskim i lučkim terminalima), uključujući:
 - ograničenje noćnih operacija
 - tehničke mjere smanjenja buke (zamjena dizelskih dizalica (pogotovo na terminalu Brajdica), oblaganje opreme, signalizacija)
 - upravljanje željezničkim i kamionskim prometom
 - primjenu najboljih dostupnih tehnika (BAT) koje se već primjenjuju u drugim lukama (i konkretno ih navesti s rokovima)
 - definiranje rokova, troškova i odgovornih subjekata za svaku mjeru
11. uvođenje obveze financiranja mjera smanjenja i monitoringa buke od strane izvora buke, sukladno načelu „onečišćivač plaća“
12. procjenu industrijske buke na zdravlje
13. hitno uvođenje privremenih mjera zaštite građana do provedbe plana
14. osiguranje transparentnog i razumljivog sustava savjetovanja
15. uvođenje interaktivne karte gdje građani nedvosmisleno mogu vidjeti je li njihova adresa uključena u akcijski plan i koje mjere su propisane
16. jasno definiranje nositelja mjera i njihove odgovornosti, osobito za izvore koji podliježu okolišnim dozvolama,
17. jasno definirane ciljne razine smanjenja buke i očekivane rezultate na najugroženijim područjima, kako bi se mogla pratiti provedba plana,
18. povezivanje rezultata monitoringa s obvezama iz okolišnih dozvola,
19. uspostavu stalnog koordinacijskog tijela za praćenje provedbe mjera smanjenja buke, koje bi uključivalo predstavnike nadležnih institucija, operatera izvora buke te predstavnike lokalne zajednice (mjesnih odbora i/ili građanskih inicijativa), uz obvezu redovitog izvještavanja javnosti



“Rijeka za ljude” – inicijativa za kvalitetu života građana

XII. ZAHTJEV ZA OČITOVANJEM

S obzirom na gore navedene argumentirane primjedbe, a sukladno načelima transparentnosti i sudjelovanja javnosti u postupcima donošenja strateških dokumenata zaštite okoliša, **zahtijevamo sljedeće:**

1. **Pojedinačna obrada primjedbi:** Da se u konačnom **Izvešću o javnom savjetovanju** nadležna tijela / izrađivač plana (DARH 2 d.o.o.) očituju **pojedinačno na svaku navedenu točku (od Ad.1. do Ad.18.i sve podtočke (zahtjeve) Ad. 18.)**.
2. **Jasno obrazloženje:** Da se za svaku točku koja ne bude prihvaćena navede jasno tehničko, pravno ili znanstveno obrazloženje, a ne općenita izjava o sukladnosti s metodologijom, s obzirom na to da su u ovom podnesku ukazani konkretni neskladi između modeliranih podataka i stvarnog stanja na terenu (npr. Ad.2.).
3. **Javna dostupnost:** Da se ovaj podnesak u cijelosti uvrsti u spis predmeta te postane sastavni dio dokumentacije koja se šalje nadležnom Ministarstvu na suglasnost.

S poštovanjem,

Građanska inicijativa Rijeka za ljude

Izvori:

Europska direktiva o buci (2002/49/EZ) ,

Direktiva (EU) 2020/367 o izmjeni Priloga III. Direktivi 2002/49/EZ (Metode procjene štetnih učinaka buke na zdravlje).

Zakon o zaštiti od buke (NN 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18, 14/21) i pripadajući pravilnici.

Službena dokumentacija Grada Rijeke za 4. krug izvještavanja

Službeni rezultati mjerenja razine buke provedenih na obodnom području terminala Brajdica

Usporedna praksa upravljanja lučkom bukom: Studije i akcijski planovi i smjernice ESPO-a (European Sea Ports Organisation) o smanjenju buke na izvoru (Shore Power).

Naše primjedbe su usuglašene s tim izvorima i usmjerenjem zaštite javnog zdravlja i kvalitete života građana.

From: Dražice 138 [REDACTED]
Sent: 1. travnja 2026. 15:21
To: Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte
Subject: Dopis - buka
Attachments: GRAD RIJEKA.docx

Poštovani,

u prilogu vam šaljem dopis vezano za uvrštenje mikrolokacije za izradu strateške karte buke i akcijskih planova upravljanja bukom u ime stanara stambene zgrade Dražice Zamet 138.

S nadom u pozitivno rješenje šaljem srdačan pozdrav,

Goran Salopek
predstavnik stanara Dražice Zamet 138
[REDACTED]

GRAD RIJEKA

TITOV TRG 3

putem email:

gospodarstvo@rijeka.hr

Prijedlog Nacrta Akcijskog plana - 4 . krug

Nastavno na poziv za sudjelovanje javnosti kroz uvid u Stratešku kartu buke Grada Rijeke, ovim putem molimo da se mikrolokacija **Rijeka, Dražice Zamet (Martinkovac)** uključi u izradu strateške karte buke i akcijskih planova upravljanja bukom, a što bi u konačnici rezultiralo postavljanjem bukobrana na dijelu koji se nalazi uz riječku zaobilaznicu.

Naime, buka koju proizvode brojna teretna i osobna vozila prelazi preporučene vrijednosti kojima su ljudi izloženi te utječe na kvalitetu zdravlja i života stanovnika predmetne mikrolokacije.

Nadalje, u posljednjih šest godina na istoj je izgrađeno najmanje sedam višestambenih stambenih objekata s više od 150 kućanstava, koja su izravno pod opterećenjem buke, posebno u noćnim satima budući da se radi o važnom cestovnom pravcu iz zapadne Europe.

Slijedom navedenog, molimo da uključite našu lokaciju u izradu rješenja za postavljanje bukobrana s ciljem izravnog poboljšanja kvalitete života i zdravlja stanovnika.

U Rijeci, 31. ožujka 2026.

Stambena zgrada

Dražice 138 – Zamet

Predstavnik stanara

Goran Salopek

Grad Rijeka

Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte
Korzo 16
51000 Rijeka

Rijeka, 02.04.2026

Predmet:

Primjedbe na Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke (4. krug izvještavanja) – zahtjev za izmjene prije usvajanja

Poštovani,

podnosim primjedbe na Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke (4. krug izvještavanja), kao i na vjerodostojnost Strateške karte buke na kojoj se plan temelji.

Ovaj nacrt, u dijelu koji se odnosi na lučke i terminalske izvore buke, osobito Kontejnerski terminal Brajdica i Zagrebačku obalu / Rijeka Gateway, ne štiti građane od buke, posebno u noćnim uvjetima. Kao takav, ne ispunjava svoju svrhu i nije stvarno provediv.

Rijeka Gateway nije obrađen kao zaseban izvor buke, nego je uključen pod opću oznaku "Luka Rijeka". To je neprihvatljivo. Građani moraju znati:

- koji terminal proizvodi buku,
- koliki je njegov utjecaj,
- koje se mjere odnose na njega,
- tko je odgovoran.

Bez toga nema stvarne zaštite.

Plan se temelji na podacima iz 2021. godine, iako se odlučuje o sadašnjem stanju. Istovremeno:

- karta prikazuje 0 izloženih stanovnika,
- dok se za Brajdicu navodi oko 1500 ljudi i više od 280 objekata.

To je očito proturječje i pokazuje da karta ne odražava stvarno stanje.

Brajdica je u plan uključena tek nakon pritužbi građana. Unatoč tome, plan ne predviđa stvarne mjere, nego samo:

- izradu plana,
- novu kartu,
- monitoring.

Nedostaju konkretna rješenja, rokovi i odgovornost. To nije rješavanje problema, nego njegovo odgađanje.

Stvarni izvor buke dolazi iz kombinacije:

- terminala,
- željezničkog prometa,
- kamionskog prometa.

Plan to ne obrađuje zajedno. Bez kumulativne analize nema stvarne slike niti učinkovitih mjera.

Grad navodi da nema ovlasti na izvoru buke, ali plan ne definira tko ih ima. Bez jasno određenih nositelja mjera plan ostaje neprovediv.

Iz ovakvog pristupa proizlazi da se odgovornost za stvarne izvore buke sustavno izbjegava.

ZAHTJEVI

Ovaj plan u postojećem obliku nije prihvatljiv i mora se izmijeniti prije usvajanja.

Potrebno je:

- jasno izdvojiti Rijeka Gateway kao zaseban izvor buke;
- razdvojiti Brajdicu i Gateway od oznake “Luka Rijeka”;
- izraditi kartu buke prema stvarnom, aktualnom stanju;
- izraditi kumulativnu kartu (terminal + željeznica + kamioni);
- provesti stvarna mjerenja na terenu, posebno noću i u nepovoljnim uvjetima;
- uvesti trajni javni monitoring s dostupnim podacima;
- propisati konkretne mjere na izvoru buke (ne samo planiranje);
- za svaku mjeru odrediti rok, odgovornu osobu, trošak i izvor financiranja;
- propisati posebne mjere za noćne operacije;
- ovaj podnesak pojedinačno obraditi uz jasan odgovor na svaku točku.

Direktiva 2002/49/EZ traži:

- stvarnu procjenu buke,
- identifikaciju izvora,
- konkretne mjere.

Ovaj plan to ne ispunjava.

Na terenu je stanje jasno. Brajdica se nalazi uz stambene zone i građani su stalno izloženi buci, uključujući niskofrekventnu buku koja prolazi kroz konstrukcije i utječe na zdravlje. Istovremeno se terminal značajno proširio i razvija kao trajni sustav, iako je bio predviđen kao privremeno rješenje.

To više nije privremeno, nego trajno opterećenje prostora u kojem ljudi žive.

U usporedivim europskim praksama takve aktivnosti se:

- ograničavaju,
- tehnički ublažavaju,
- ili dugoročno izmještaju iz stambenih zona.

Ovdje takav pristup ne postoji.

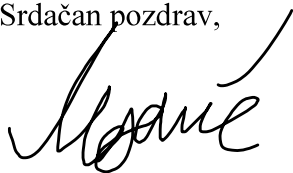
Potrebno je osigurati višu razinu zaštite i ozbiljno razmotriti dugoročna rješenja, uključujući mogućnost izmještanja takvih aktivnosti.

Ako se plan usvoji u ovom obliku:

- neće zaštititi građane,
- neće biti provediv,
- ostat će samo formalni dokument.

U tom obliku ga nije moguće prihvatiti.

Srdačan pozdrav,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Nataša', written in a cursive style.

Nataša Majdandžić

GRAD RIJEKA

Odjel gradske uprave za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i provedbu projekata
Korzo 16, 51000 Rijeka

PREDMET: Službeni prigovor na Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom – Lokacija PUB_CP_022 (Čandekova), Mlaka i odgovornost koncesionara Rijeka Gateway d.o.o. i Adriatic Gate Container Terminal (AGCT)

Poštovani,

U sklopu javnog uvida, podnosim službeni prigovor na Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom za 4. krug izvještavanja. Plan smatram nezakonitim, metodološki manjkavim i netransparentnim jer se temelji na podacima koji ne odgovaraju stvarnom stanju na terenu i ignorira ključne infrastrukturne promjene u gradu.

Obrazloženje prigovora:

1. Kršenje Europske direktive 2002/49/EZ i zastarjelost podataka:

Direktiva 2002/49/EZ izričito zahtijeva da se akcijski planovi revidiraju kod "**značajnih promjena u okolišu**". Korištenje strateških karata iz **2021. godine** je neprihvatljivo jer:

- Kontejnerski terminal na Zagrebačkoj obali (**Rijeka Gateway d.o.o.**) počeo je s radom tek **29. listopada 2025.** i predstavlja novi, masivni izvor buke koji Plan uopće ne kvantificira.
- Nova cesta **DC403**, ključna za teretni promet, također nije bila u funkciji u vrijeme prikupljanja podataka 2021. godine.

2. Preuranjenost donošenja Plana zbog neizrađene Prometne studije:

Grad Rijeka i Hrvatske ceste su u **svibnju 2025.** ugovorili izradu "**Prometne studije središnjeg područja grada Rijeke**" s tvrtkom **ELIPSA – S.Z. d.o.o.** Cilj te studije je cjelovito prometno preuređenje središta grada. Nedopustivo je usvajanje Akcijskog plana upravljanja bukom prije dovršetka ove studije, jer će ona izravno promijeniti prometne tokove, a time i razine buke na Mlaci i u Čandekovoj ulici.

3. Netransparentnost koncesionara i fragmentiranje terminala:

Koncesionari **Rijeka Gateway d.o.o. i Adriatic Gate Container Terminal (AGCT)** sustavno uskraćuju podatke o svojim obveznim akcijskim planovima. U predloženom Planu svaki se terminal promatra izolirano, čime se namjerno prikriva **kumulativni učinak buke** na stanovništvo. Zbog **amfiteatralne konfiguracije terena**, kumulativna interaktivna buka svih terminala i cesta širi se

zračnim putem izravno prema visokim stambenim objektima u Čandekovoj i na Mlaki.

4. **Nepostojanje plana zaštite od buke za treći terminal (Praško pristanište):**

Iako je Studija utjecaja na okoliš za **Multimodalni terminal Praško pristanište** izrađena u **rujnu 2024.**, njezini učinci nisu integrirani u ovaj Akcijski plan, čime se građanima uskraćuje uvid u buduće kumulativno opterećenje bukom u samom centru grada i uz bolnicu KBC Rijeka.

5. **Efekt amfiteatra i specifičnost visokih objekata:**

Zbog amfiteatralne konfiguracije terena od Zvonimirove do Čandekove ulice, buka s terminala širi se zračnim putem i reflektira od fasada visokih zgrada ("ulični kanjon"). Dokumentacija za PUB_CP_022 priznaje da visina zgrada čini bukobrane neučinkovitima, stoga zahtijevam **zabranu najbučnijih lučkih operacija noću** i strogo ograničenje kretanja teških vozila na DC403 i DC404 u noćnom razdoblju (p. 2).

6. **Zastarjeli podaci i novi projekt (Praško pristanište):**

Korištenje mjerenja iz 2021. godine je neprihvatljivo jer ne obuhvaća rad terminala Zagrebačka obala koji tada nije bio u funkciji. Također, Plan potpuno ignorira projekt proširenja **Multimodalnog terminala Praško pristanište** (Studija iz rujna 2024.), koji predviđa nasipavanje 4,5 ha mora i izgradnju 310 m nove obale neposredno ispred bolnice KBC Rijeka i stambenih zgrada (pp. 1-2). Ovaj će zahvat prihvatom generalnih, specijalnih i RO-RO tereta dodatno pojačati buku u središtu grada, što Plan mora predvidjeti (pp. 1-2).

7. **Zahtjev za zabranu noćnog rada (22:00 – 06:00 h):**

S obzirom na to da su bukobrani za visoke zgrade (PUB_CP_022) dokazano neučinkoviti, zahtijevam da se propiše **zabrana svih bučnih operacija koncesionara u noćnom razdoblju**. Dok se ne osigura potpuna elektrifikacija (OPS sustavi za brodove i tiha mehanizacija), noćni rad se mora obustaviti radi zaštite zdravlja građana.

Zahtjev:

Zahtijevam da se Akcijski plan dopuni:

- Integracijom **ažurnih mjerenja iz 2025./2026. godine** koja uključuju terminal Rijeka Gateway i cestu DC403.

- Odgodom usvajanja do dovršetka **Prometne studije tvrtke ELIPSA – S.Z. d.o.o.**
- Analizom **kumulativne buke** svih terminala zajedno, uz uvođenje **zabrane bučnog rada koncesionara noću.**

PRILOZI:

1. Digitalni zapis (video/audio) noćne buke terminala.

S poštovanjem,
Ksenija Bakarčić
51000 Rijeka

()

U Rijeci, 1.travnja 2026.

From: Danijel Milojica [REDACTED]
Sent: 2. travnja 2026. 22:57
To: Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte
Subject: Zahtjev za postavljanje bukobrana u Rijeci, Dražice Zamet - POS stanovi (Martinkovac)
Attachments: Fwd: Postavljanje bukobrana - Riječka zaobilaznica.eml

Postovani,

Nastavno na poziv za sudjelovanje javnosti kroz uvid u Stratešku kartu buke Grada Rijeke, ovim putem molimo da se mikrolokacija Rijeka, Dražice Zamet (Martinkovac) uključi u izradu strateške karte buke i akcijskih planova upravljanja bukom jer dosad lokacija nije uvrštena u karte, a što bi u konačnici rezultiralo postavljanjem bukobrana na dijelu koji se nalazi uz riječku zaobilaznicu.

Naime, buka koju proizvode brojna teretna i osobna vozila prelazi preporučene vrijednosti kojima su ljudi izloženi te utječe na kvalitetu života i zdravlja stanovnika predmetne mikrolokacije.

Nadalje, u posljednjih šest godina na istoj je lokaciji izgrađeno najmanje sedam višestambenih stambenih objekata s više od 300 kućanstava (obitelji), koja su izravno pod opterećenjem buke, posebno u noćnim satima budući da se radi o važnom cestovnom pravcu iz zapadne Europe.

- GP KRK 2 stambena tornja po 80 stanova = 160 stanova
- POS stanovi Martinkovac 90 stanova
- JAX zgrada od 50 stanova
- Manja zgrada trenutno u izgradnji (broj stanova nepoznat)

Mi smo se već obraćali Hrvatskim autocestama ali su se oni referirali bas na kartu buke iz 2021 god. gdje na karti mi nismo uvršteni kao lokacija s problemom buke te na toj lokaciji nisu vršena nikakva mjerenja. Isto tako Hrvatske autoceste su nam više puta pisale da se na lokaciji gdje smo mi nisu smjele graditi zgrade tj. stanovi jer su blizu zaobilaznice. POS stanove nije gradio privatni investitor vec Grad Rijeka na toj lokaciji za koju nam HAC tvrdi da se nije smjelo graditi zbog buke automobila sa zaobilaznice koje utječe na zdravlje ljudi. Jedan od HACovih odgovora vam šaljemo u privitku.

Slijedom svega navedenog, molimo da uključite našu lokaciju u izradu rješenja za postavljanje bukobrana s ciljem izravnog poboljšanja kvalitete života i zdravlja stanovnika.

Vjerujemo da Grad Rijeka u koordinaciji sa Hrvatskim autocestama može naci rjesenje kako bi se otklonio problem na djelu naselja Drazice Zamet (Martinkovac).

Molio bi Vas potvrdu primljenog maila.

Lijep pozdrav,
Danijel Milojica
Predstavnik POS zgrada

From: [Danijel Milojica](#)
To: [Danijel Milojica](#)
Subject: Fwd: Postavljanje bukobrana - Rijecka zaobilaznica
Date: 2. travnja 2026. 22:00:46

----- Forwarded message -----

From: Predstavnik Zgrade <[REDACTED]>
Date: Tue, 24 Mar 2026, 18:52
Subject: Fwd: Postavljanje bukobrana - Rijecka zaobilaznica
To: [REDACTED]

----- Forwarded message -----

Šalje: info <info@hac.hr>
Date: uto, 17. ožu 2026. 11:46
Subject: RE: Postavljanje bukobrana - Rijecka zaobilaznica
To: [REDACTED] >

Poštovana,

Hrvatske autoceste d.o.o. su kao društvo odgovorno za upravljanje, građenje i održavanje autocesta u svojoj nadležnosti, prema *Zakonu o zaštiti od buke (NN 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18, 14/21)* obveznik izrade strateških karata buke i izrade i donošenja akcijskih planova na svim dionicama autoceste s više od 3.000.000 prolaza vozila godišnje. Strateške karte buke i akcijski planovi uskladuju se s izmjenama u prostoru, preispituju se i obavezno obnavljaju svakih pet godina od dana izrade, odnosno od dana odobravanja.

Sukladno zakonskim odredbama pri Hrvatskim autocestama je od strane strucne osobe koju je za navedene poslove ovlastilo nadležno Ministarstvo izradena Strateška karta buke i Akcijski plan upravljanja bukom za autoceste u nadležnosti Hrvatskih autocesta za četvrti krug izvještavanja. Predmetni dokumenti su dostupni na mrežnim stranicama Hrvatskih autocesta (<https://www.hac.hr/hr/drustvena-odgovornost/zastita-od-buke>). Karta buke prikazuje proračunate razine buke na temelju podataka o prometu za 2021. godinu. Akcijskim planom planira se upravljanje bukom okoliša i njezinim štetnim ucincima, ukljucujuci mjere zaštite od buke, a isti ne može biti izraden prije izradene strateške karte buke koja služi kao strucna podloga kojom se uocavaju i definiraju podrucja koja su problematicna u smislu štetnih ucinaka buke na ljude. Akcijskim planom za četvrti krug izvještavanja planira se zaštita naseljenih podrucja izloženih prekomjernim razinama buke sukladno prioritetima, medu kojima su glavni razina buke i broj stanovnika koji je izložen prekomjernoj buci, a temeljem podataka korištenih pri izradi Strateške karte buke za četvrti krug izvještavanja.

Potrebno je istaknuti da mjere zaštite od buke, ukljucujuci izgradnju zidova za zaštitu od buke, ne mogu u potpunosti kompenzirati nedostatke prostornog planiranja niti posljedice naknadne legalizacije objekata izgrađenih nakon izgradnje prometnice, odnosno naknadne izgradnje objekata u odnosu na vec postojeću prometnicu. Planiranje novih stambenih zona u neposrednoj blizini postojeće prometne infrastrukture, kao i ozakonjenje prethodno nelegalno izgrađenih

objekata, generira nove osjetljive točke izloženosti buci koje objektivno nije moguće u cijelosti zaštititi raspoloživim tehničkim mjerama. U situacijama kada se stambena namjena uvodi ili naknadno legalizira uz već postojeći infrastrukturni koridor, razine buke proizlaze iz zakonito izgrađene i ranije planirane prometnice, a dodatne mjere zaštite mogu ublažiti, ali ne i u potpunosti eliminirati utjecaj.

Pri Hrvatskim autocestama je u tijeku izrada projektne dokumentacije za zidove za zaštitu od buke uz autocestu A7, na dionicama Diracije – Učka – Jurdani, a gdje se projektira sukladno zatečenom stanju naseljenosti u trenutku ugovaranja usluga projektiranja, te u skladu s rezultatima Strateške karte buke autocesta za četvrti krug izvješćavanja.

Preporuka Hrvatskih autocesta je da se u zoni prekomjerne buke od ceste ne planiraju nove stambene zone, odnosno građevinska područja, zbog negativnog utjecaja autoceste na zdravlje ljudi (ispušni plinovi, prometna buka), te velikih troškova izgradnje barijera za zaštitu od buke. Sukladno europskoj Direktivi 2002/49/EZ o ocjenjivanju i upravljanju buke okoliša, potrebno je raditi na smanjenju i kontroliranju buduće buke, posebice kroz prostorno planiranje, na što Hrvatske autoceste ukazuju pri izradi prostorno planske dokumentacije županija, gradova i općina. Širenje stambenih zona u zoni štetnog utjecaja autoceste iziskuje dodatni, neplanirani financijski trošak Hrvatskim autocestama, te se kosi s preporukama EU direktive. Stoga Hrvatske autoceste nisu u mogućnosti promptno provesti mjere zaštite od buke za svaki stambeni objekt koji se naknadno izgradi ili nadogradi uz autocestu.

S poštovanjem,

Hrvatske autoceste.

From: Predstavnik Zgrade [REDACTED]

Sent: Sunday, March 15, 2026 7:31 PM

To: info <info@hac.hr>

Subject: Postavljanje bukobrana - Riječka zaobilaznica

Poštovani,

javljam se kao predstavnik stanara zgrade [REDACTED]. Zgrada se nalazi uz Riječku zaobilaznicu u blizini cvora Diracije.

Buka s zaobilaznice utječe na život stanara te bi vas ljubazno molili da li znate kada je u planu postavljanje bukobrana i na ovoj dionici.

Link lokacije zgrade:

[Link](#)

S poštovanjem,

Mirna Zoretic

Ova poruka sadrži podatke povjerljive prirode, isključivo namijenjene osobama označenima kao primateljima te se pristup od strane bilo koje druge osobe smatra neovlaštenim. Ukoliko niste označeni primatelj, svaka distribucija, kopiranje, umnožavanje ili otkrivanje sadržaja trećim osobama je strogo zabranjeno i smatra se protuzakonitim. Ukoliko ste dobili ovu poruku, a niste označeni primatelj, molimo Vas da što prije obavijestite pošiljatelja poruke i uništite sve postojeće kopije. Ova napomena također potvrđuje da je ova elektronička poruka testirana na postojanje računalnih virusa.

The information in this email is confidential and it is intended solely for the addressee. Access to this email by anyone else is unauthorized. If you are not the intended recipient, any distribution, copying, duplication or disclosure is prohibited and may be unlawful. If you have received this email in error, please notify the sender immediately and destroy it, and all copies of it. This footnote also confirms that this email message has been swept for the presence of computer viruses.

From: Suncana Gallovich [REDACTED] >
Sent: 5. travnja 2026. 19:35
To: Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte
Subject: Primjedba na Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom – 4. krug izvještavanja

Poštovani,

ovim putem podnosimo primjedbu na Nacrt prijedloga Akcijskog plana upravljanja bukom Grada Rijeke za 4. krug izvještavanja, a koja se odnosi na nekretninu [k.č.br. 2043/21](#), k.o. Zamet, na adresi Mate Balote, Rijeka.

Nakon sječe šume provedene u sklopu radova na kanalizacijskom sustavu aglomeracije Rijeke, došlo je do značajnog povećanja razine buke na predmetnoj lokaciji. Uklanjanjem prirodne vegetacijske barijere, naša je nekretnina ostala potpuno izložena buci s obližnje prometnice (autoceste), koja je sada kontinuirano prisutna, uključujući i noćne sate.

Posebno naglašavamo da su spavaće prostorije u našem objektu orijentirane upravo prema toj strani, zbog čega smo svakodnevno izloženi pojačanoj buci tijekom noći, što ozbiljno narušava kvalitetu života, san i opće zdravstveno stanje ukućana.

Dodatno izražavamo zabrinutost zbog informacija iz medija o planiranoj izgradnji dvokolosiječne željezničke pruge u neposrednoj blizini naše čestice. Smatramo da bi realizacija tog projekta dovela do dodatnog, značajnog povećanja razine buke, čime bi uvjeti stanovanja postali izrazito nepovoljni, pa čak i neprimjereni za život.

S obzirom na već postojeće opterećenje bukom te potencijalno dodatno pogoršanje situacije, smatramo da je nužno:

- u Akcijskom planu jasno evidentirati ovu lokaciju kao područje povećane izloženosti buci,
- predvidjeti konkretne i učinkovite mjere zaštite od buke (npr. postavljanje zaštitnih barijera, zvučnih zidova, ponovna sadnja vegetacije ili druge mjere),
- analizirati kumulativni utjecaj postojećih i planiranih infrastrukturnih zahvata na razinu buke.

U privitku dostavljamo prikaz katastarske čestice radi jasnijeg uvida u položaj i izloženost izvorima buke.

Molimo da ovu primjedbu ozbiljno razmotrite te uvažite prilikom izrade konačnog prijedloga Akcijskog plana.

Slika čestice se nalazi u privitku.

Molim Vas na potvrdu primitka maila.

S poštovanjem,

Sunčana Gallovich

[REDACTED]

Katastarski podaci

Zemljišnoknjižni podaci

X

k.č.br. 2043/21, MB 324850 k.o. ZAMET

Neslužbena isprava ▾

Izradi ispravu  ▾

 Posjedovnica

 Upisane osobe

Broj kat. čes.

2043/21

Katastarska općina

324850 ZAMET 

Adresa

MATE BALOTE

Površina (m2)

480

Posjedovni list

790

Broj detaljnog lista

29

Načini uporabe

▽





From: Julio Valic [REDACTED]
Sent: 7. travnja 2026. 13:47
To: Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte
Subject: Prijedlog nacrtu Akcijskog plana upravljanja bukom - 4. krug

Poštovani,

pozdravljam i podržavam spomenuti Akcijski plan, kao i nastojanja gradske uprave da nešto naprave po tom pitanju.

Živim na Krimeji, u zgradi Kumičićeva 11, Rijeka.

Na toj lokaciji nekoliko je jakih izvora buke:

1. Željeznička pruga koja prolazi neposredno uz našu zgradu i tunelom se veže na kontejnerski terminal Brajdica.

Buka zbog prolaska kompozicije s vagonima je izuzetna, dodatno pojačana zbog ulaska pruge u usjek prije tunela, pa sva buka ide prema gore. Ako bi se cijeli usjek mogao zatvoriti galerijom ili tunelom, nivo buke bio bio mnogo podnošljiviji.

2. Željeznička pruga koja prolazi ravno prema glavnom riječkom kolodvoru, tu bi bukobrani mogli znatno popraviti stanje.

3. Na kontejnerskom terminalu Brajdica, strojevi koji preslaguju kontejnere po terminalu proizvode konstantu buku, izgleda da njihovi motori rade u režimu stalnog broja okretaja. Aktivnosti na terminalu traju često dnevno i noćima bez prestanka.

Unapređenjem ispušnog sustava, buka njihovih motora bi se mogla reducirati.

Zahvaljujem , lijepi pozdrav,
Julio Valić



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
GRAD RIJEKA
MJESNI ODBOR CENTAR-SUŠAK
VIJEĆE MJESNOG ODBORA



Klasa: 024-08/26-26/1
Urbroj: 2170-1-03-04-26-5

Rijeka, 02.04.2026.

GRAD RIJEKA

Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske
projekte, Titov trg 3, 51000 Rijeka ✓

**PREDMET: Primjedbe i prijedlozi na Nacrt Strateške karte buke i Akcijskog plana
upravljanja bukom (4. krug izvještavanja)**

Poštovani,

Vijeće Mjesnog odbora Centar Sušak, nakon uvida u izloženu dokumentaciju Strateške karte buke Grada Rijeke, ovim putem podnosi službene primjedbe i zahtjeve u ime građana koji žive u zonama najvišeg opterećenja bukom s kontejnerskog terminala Brajdica i pripadajuće željezničke infrastrukture (područje ulica Strossmayerova, Brajdica, Šetalište A. K. Miošića, i okolne lokacije).

1. Odbacivanje pasivnih mjera zaštite (stolarije)

U predloženom Akcijskom planu spominje se sufinanciranje zamjene stolarije kao mjera zaštite. Vijeće MO Centar Sušak oštro se protivi ovakvom pristupu. Sukladno **EU Direktivi 2002/49/EC**, strateška karta buke temelji se na mjeranjima na visini od 4 metra na vanjskoj fasadi objekta. Pravo građana na miran boravak u vlastitom domu uključuje i pravo na otvorene prozore, boravak na balkonima i u otvorenim prostorima naselja. Rješenje koje "zatvara" građane u izolirane prostore kako bi se koncesionaru omogućio bučan rad smatramo nesuvislim i neprihvatljivim kršenjem standarda kvalitete života. Smatramo neprihvatljivim da se u Akcijskom planu pasivne mjere, poput zamjene stolarije, tretiraju kao rješenje, dok su one u struci poznate isključivo kao **zadnja linija obrane**. Umjesto saniranja posljedica unutar privatnih domova građana, zahtijevamo da se problem buke riješi **isključivo na samom izvoru**, primjenom tehničkih i operativnih standarda koji će smanjiti njezinu emisiju u okoliš.

2. Problem amfiteatarskog širenja zvuka

Metodologija predloženih bukobrana i barijera na razini samog terminala ne uvažava specifičnu konfiguraciju terena Sušaka. Zbog strmog uspona i pozicije zgrada koje se "dižu" iznad terminala, dolazi do izrazitog amfiteatarskog efekta. Zvučni valovi se neometano šire prema gore, čineći standardne bukobrane na tlu potpuno neučinkovitim za stanare viših katova i zgrada u zaleđu.

3. Zahtjevi za mjerama na samom izvoru buke

Zahtijevamo da se Akcijski plan nadopuni obvezujućim mjerama za koncesionara terminala Brajdica i HŽ Infrastrukturu:

- **Suzbijanje impulsne buke:** Obvezna ugradnja "soft-landing" sustava na sve dizalice kako bi se eliminirao udarni zvuk pri spuštanju kontejnera (metal-o-metal).
- **Zamjena alarma za kretanje:** Zamjena visokofrekventnih "beeper" alarma (pištanja) sustavima širokopolasnog "bijelog šuma" (broadband alarms), koji su dokazano manje ometajući za okolno stanovanje.
- **Akustična obrada podloge:** Postavljanje apsorbirajućih materijala na mjestima najčešćeg odlaganja i manipulacije kontejnerima.
- **Modernizacija željezničkih manevara:** Zabrana korištenja najbučnije opreme i kočnica na vagonima u noćnom terminu (22:00 – 06:00) te redovito brušenje tračnica u zavojsima radi eliminacije škripe.
- **Stručno osposobljeno ljudstvo za rad u noćnim satima:** Što bi značilo da u najosjetljivijem dijelu dana, noću, ako je već nužan noćni rad, što po nama nikako nije, radi najosposobljenije ljudstvo kako bi se izbjegla nepotrebna buka koju izaziva nestručno upravljanje lučkom mehanizacijom

4. Stalni monitoring

Zahtijevamo postavljanje barem dvije stalne stanice za mjerenje buke u zoni MO Centar Sušak (npr. donja Strossmayerova i Brajdica) čiji će rezultati biti javno dostupni građanima u realnom vremenu, kako bi se osigurao nadzor nad prekoračenjima dopuštenih decibela.

5. Web-portal za građane

Omogućavanje pristupa podacima u realnom vremenu (online dashboard) kako bi građani mogli pratiti razine buke u trenutku kada se one događaju, a ne samo kroz retrospektivne "strateške" modele koji peglaju prosječne vrijednosti.

6. Logaritamska narav buke i subjektivni doživljaj (Pravilo 10 dB)

Želimo naglasiti stručnu činjenicu da je decibel logaritamska jedinica, što znači da povećanje razine buke od samo **10 dB** ljudsko uho percipira kao **dvostruko jaču buku**. Budući da mjerenja u Strossmayerovoj ulici i drugim djelovima MO kao i širem području Krimeje, Pećina, Bulevarda i Trsata redovito pokazuju prekoračenja od 10 do 15 dB iznad dopuštenih noćnih granica (45 dB), to znači da su naši sugrađani izloženi buci koja je subjektivno **dva do tri puta glasnija** od zakonom propisanog maksimuma. Akcijski plan koji takvo stanje pokušava riješiti 'prosječnim godišnjim vrijednostima' ignorira biološku stvarnost i razinu stresa kojoj su građani MO Centar Sušak svakodnevno izloženi.

Tvrdnje da buka s kontejnerskih terminala nije u izravnoj ingerenciji Grada smatramo pravno i društveno neutemeljenima. **Pomorsko dobro je opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku**, a prvenstveno za građane Rijeke na čiji život izravno utječe. Lučka uprava Rijeka, kao javna ustanova, ima zakonsku i moralnu obvezu skrbiti **prvenstveno o interesima građana i kvaliteti njihova života**, a tek potom o poslovnim interesima koncesionara. Grad Rijeka, u suradnji s Lučkom upravom, mora iskoristiti sve pravne mehanizme i pritisak na koncesionara kako bi se u ugovore i operativne protokole ugradile stroge norme zaštite od buke koje smo naveli u ovom prigovoru."

European Comission, 2010 - Prema IPPC-u, operater mora primijeniti "Najbolje raspoložive tehnike" koje imaju za cilj osigurati da nema razumnog razloga za uznemiravanje stanovništva izvan granica postrojenja.

Također valja istaknuti, budući da se Akcijski plan i Strateške karte ne donose u realnom vremenu već s ogromnim zaostatkom, valja u svakom realnom trenutku pratiti buku i bilježiti je kako bi se dobilo realno stanje upravljanja istom.

Uvidom u predloženi Akcijski plan, vidljivo je da se **buka industrijskih područja gotovo uopće ne obrađuje s potrebnom dubinom i konkretnošću**, unatoč činjenici da je u Rijeci upravo buka s kontejnerskih terminala najizraženiji i najagresivniji izvor zvučnog zagađenja. S obzirom na to da Rijeka gotovo i nema drugu tešku industriju unutar naseljenog tkiva, nedopustivo je da dokument većinu mjera posvećuje cestovnom prometu, dok se rad terminala – koji proizvodi specifičnu impulsnu i niskofrekventnu buku 24 sata dnevno – tretira tek usputno i bez jasnih obveza za koncesionara.

Također valja napomenuti da u poglavlju „Analiza izvora buke“ industrijska buka je često prikazana kroz prosječne vrijednosti koje ne uzimaju u obzir vršne udare **L_{max}** kontejnera koji zapravo bude građane i remete san (isprekidani san).

Isto tako u tablicama „Mjera“, dok su za ceste primjerice predviđeni tiši asfalti ili ograničenja brzine, za terminale najčešće navodi samo općenita fraza „suradnja s operatorom“ bez ikakvih kvantificiranih ciljeva.

Slijedom navedenog, Vijeće MO Centar Sušak zahtijeva da se sve gore navedene primjedbe uvrste u konačni prijedlog Akcijskog plana te da se o očitovanju na iste službeno izvijesti Vijeće MO u zakonskom roku. Inzistiramo da se indikator **L_{max} (maksimalna razina buke)** postavi kao ključni parametar kontrole noćnog rada, jer upravo pojedinačni udari, a ne godišnji prosjeci, uzrokuju najveće zdravstvene tegobe naših sugrađana.

Sukladno obvezama primjene „najboljih raspoloživih tehnika“ (BAT – Best Available Techniques), operateri industrijskih postrojenja dužni su primijeniti tehnička i organizacijska rješenja koja osiguravaju smanjenje emisija buke na najmanju moguću mjeru, pri čemu zaštita okoliša mora biti usmjerena prvenstveno na izvor emisije, a ne na posljedice unutar stambenih objekata.

Moramo naglasiti, iako ovaj navod nema direktne veze sa samim akcijskim planom, da, sukladno Godišnjem programu i financijskom planu za 2025. godinu s projekcijama za 2026. i 2027. godinu LU Rijeka proizlazi da je u planu na kontejnerskim terminalima Jadranska vrata i Zagreb Depp Sea projekt opskrbe brodova električnom energijom s kopna u cilju modernizacije i ekološke optimizacije terminala. To je svakako dobra vijest, no ono na što valja ukazati je činjenica da je procijenjena vrijednost projekta 15.464.520,00 EUR (bez PDV-a), a sredstva će osigurati 85% iz EU fondova dok 15% odnosno 2.319.678,00 EUR (bez PDV-a) osigurava LU Rijeka kao javna ustanova odnosno iz javnih sredstava RH.

Budući da je iz Akcijskog plana itekako jasno da su operativne aktivnosti kontejnerskih terminala kojima upravljaju koncesionari, predstavljaju značajan izvor kontinuirane i impulsne buke te drugih oblika opterećenja okoliša, smatramo opravdanim zahtijevati da koncesionari aktivno i financijski sudjeluju u provedbi mjera smanjenja negativnih utjecaja na okoliš uključujući projekte elektrifikacije terminala.

Temeljno načelo prava okoliša Europske unije, načelo „onečišćivač plaća“, utvrđeno člankom 191. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, propisuje da troškove mjera za sprječavanje i smanjenje onečišćenja mora snositi subjekt koji takvo onečišćenje uzrokuje ili od njega ostvaruje gospodarsku korist.

U konkretnom slučaju, budući da koncesionari kontejnerskih terminala svojim operativnim aktivnostima stvaraju značajnu buku i druge oblike opterećenja okoliša, smatramo nužnim da sudjeluju u financiranju mjera smanjenja buke i modernizacije infrastrukture, uključujući projekte elektrifikacije terminala.

Financiranje takvih projekata pretežito javnim sredstvima, bez odgovarajućeg financijskog sudjelovanja koncesionara, može biti u suprotnosti s temeljnim načelima održivog razvoja i pravedne raspodjele troškova zaštite okoliša.

Prema članku 7. Zakona o zaštiti od buke (dalje u tekstu: ZZB) "naseljena područja koja imaju više od 100.000 stanovnika obvezna su: 1. izraditi strateške karte buke, 2. izraditi i donijeti akcijske planove.

Obveza izrade strateških karata buke i izrade i donošenja akcijskih planova odnosi se i na **vlasnike, odnosno koncesionare industrijskih područja**, glavnih cesta s više od 3.000.000 prolaza vozila godišnje, glavnih željezničkih pruga s više od 30.000 prolaza vlakova godišnje ...". Znači, svi naši "zagađivači" moraju imati strateške karte buke i akcijske planove!

Bitna je nadalje ova odredba: prema čl. 7. st. 5. ZZB-a "strateške karte buke usklađuju se s izmjenama u prostoru, a obvezno se obnavljaju svakih pet godina od dana izrade, odnosno od dana odobravanja."

Ovo bi značilo da razlikujemo dva postupka:

1. strateške karte buke moraju pratiti izmjene u prostoru, tj. moraju se uskladiti s izmjenama koje se događaju u prostoru, dakle, **čim se dogodi neka promjena**;
2. no čak i ako nije bilo neke promjene u prostoru zbog koje se moralo postupati prema gornjoj toč. 1., karte se **obavezno moraju obnoviti u roku od 5 godina od dana izrade**, tj. dana kada su odobrene.

Čini se da je ova obaveza pod toč. 2. nekakav "zaštitni" mehanizam, upravo za one situacije kada se propustilo uskladiti stratešku kartu buke s promjenom koja se dogodila u nekom trenutku, u tom okvirnom razdoblju od 5 godina. (Ovo je u skladu s obvezom iz Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša, da najkasnije do 30. lipnja 2012., a nakon toga svakih pet godina, budu izrađene strateške karte buke koje će pokazati stanje u prethodnoj kalendarskoj godini.)

Iz ovoga proizlazi da je sporna Strateška karta buke iz 2021. godine trebala biti izmijenjena čim su se dogodile promjene u prostoru ("Luka / kontejnerski terminali").

Navedeno se ponavlja i u podzakonskom propisu - u Pravilniku o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova te o načinu izračuna dopuštenih indikatora buke (Narodne novine br. 75/09., 60/16., 117/18., 146/21.). U čl. 10. kaže da "strateška karta buke odražava stanje razina buke u kalendarskoj godini koja prethodi godini izrade strateške karte buke, te da strateška karta buke i akcijski plan upravljanja bukom **usklađuju se trajno s izmjenama u prostoru, a obvezno se izrađuju svakih 5 godina** za kalendarske godine određene propisima kojima je uređeno područje zaštite od buke.

Riječ "trajno" je nezgrapna, nomotehnički nejasna, bolje bi bilo koristiti riječ: stalno, kontinuirano.

U čl. 7. st. 5. spomenuta Direktiva kaže da strateške karte buke preispituju se i revidiraju ukoliko je to potrebno **najmanje jednom** svakih pet godina nakon datuma njihove izrade. Naglasak je na "ukoliko je to potrebno", dakle čim je potrebno, a "najmanje" jednom svakih pet godina, dakle, može i češće, ako je to potrebno.

Prema čl. 8. st. 5. Direktive "akcijski planovi preispituju se i, prema potrebi, revidiraju u slučaju veće promjene koja utječe na postojeće stanje buke, a najmanje svakih pet godina nakon datuma odobrenja tih planova. Opet je naglasak na najmanje svakih pet godina, a i češće prema potrebi, u slučaju veće promjene koja posljedično mijenja stanje vezano uz buku.

U st. 1. istog članka navodi se da su mjere planovima prepuštene odluci nadležnih tijela, ali prvenstveno trebaju biti usmjerene na **prepoznavanje prekoračenja bilo koje bitne granične vrijednosti**, ili prema drugim kriterijima koje odaberu države članice, te bi se posebno trebale primjenjivati na najvažnija područja utvrđena u strateškim kartama buke.

U našem "Riječkom slučaju" izgleda da smo mi građani u stvarnosti prepoznali prekoračenje dozvoljene razine buke (pokazuju to i neka novija mjerenja), ali se ono formalno ne priznaje jer se stanje procjenjuje na temelju stare karte buke. Posljedično, ni mjere ne mogu biti učinkovite jer se utvrđuju, tj. biraju na temelju netočnog stanja (pogrešnih činjenica).

Ova je situacija tragična, ali istovremeno i vrlo zanimljiva. Tko je to iznad našeg zdravog života? Iznad zakona i Ustava?

S poštovanjem,

Predsjednica Vijeća MO Centar Sušak
Azra Zubić-zec



From: Hrvoje Sušanj [REDACTED]
Sent: 9. travnja 2026. 0:51
To: Upravni odjel za gospodarstvo, razvoj, ekologiju i europske projekte
Subject: Prijedlog nacrtu Akcijskog plana – 4. krug

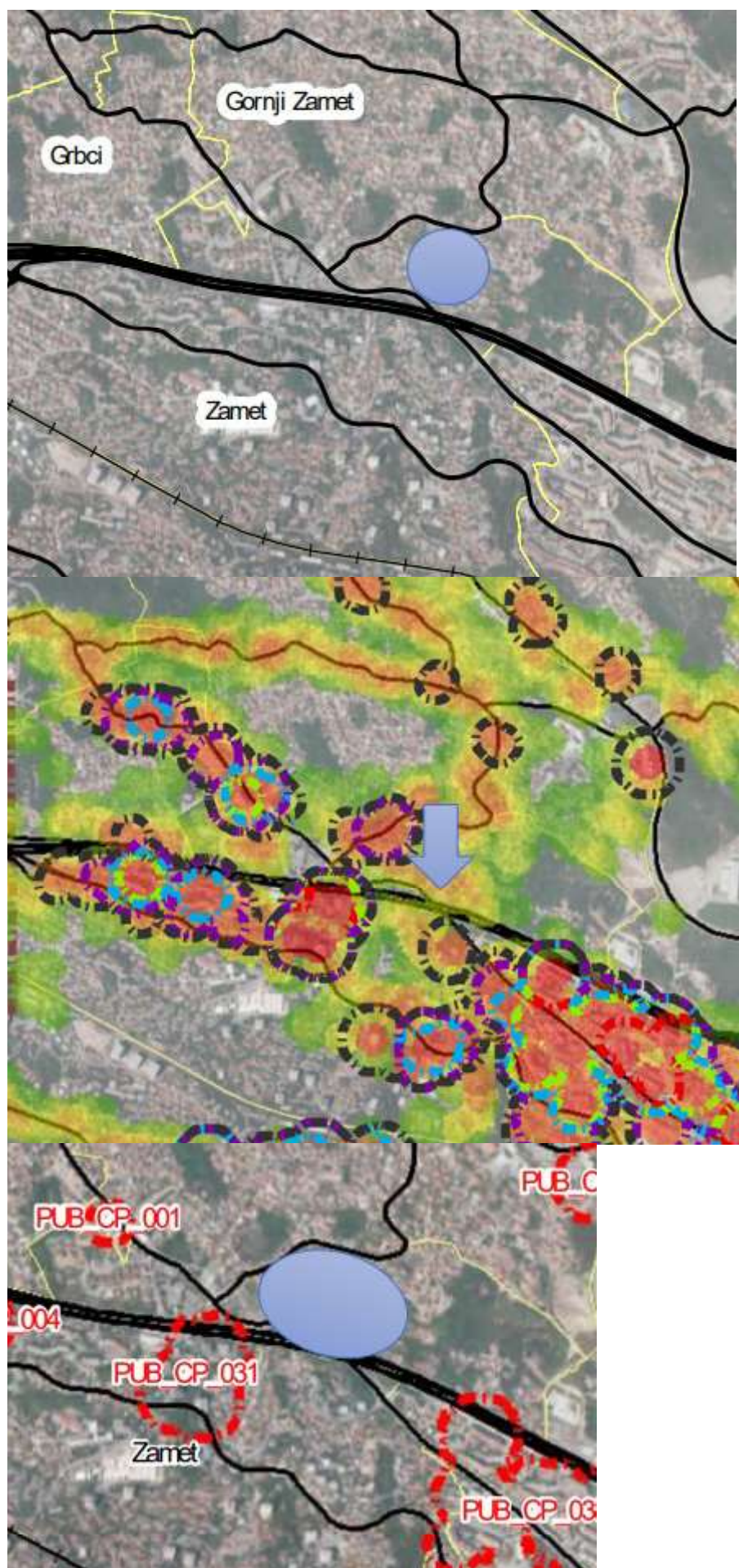
Poštovani,

Molio bih da razmotrite uključivanje lokacije omeđene ulicama Ante Mandića, Mate Sušnja i Trstenička u "kandidata za područje upravljanja bukom".



Naime, na tom području dominantan je utjecaj buke sa A-7 (zaobilaznice), te uslijed povećanja prometa i nedovršene zaštite od buke na tom području (nije ugrađena zaštita između dvaju traka ceste A-7 na tom području) buka od cestovnog prometa se reflektira od južne zaštite od buke prema stambenim objektima u gore navedenim ulicama. Ukoliko bi se provelo mjerenje zasigurno bi buka prešla dozvoljene granice, bilo dnevne ili noćne.

Naznačena lokacija na situacijama iz nacrtu prijedloga akcijskog plana



Skica



Lokacija na "Street view-u":

https://www.google.com/maps/@45.3470659,14.3894118,3a,90y,55.41h,82.81t/data=!3m7!1e1!3m5!1sU7-UEzZYAjrK3IKKhoK4tQ!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D7.189317889655726%26panoid%3DU7-UEzZYAjrK3IKKhoK4tQ%26yaw%3D55.4095917835257!7i16384!8i8192?authuser=0&entry=ttu&g_ep=EgoyMDI2MDQwNS4wKXMDSoASAFQAw%3D%3D

Svi stanovnici su već dugi niz godina nezadovoljni kvalitetom života na toj lokaciji, upravo zbog nesnosne buke sa zaobilaznice, koja bi se zasigurno ublažila da je izvedena zaštita od buke između dvaju traka ceste A-7. Radi se o cca 15-tak višestambenih objekata, cca 50 stanovnika.

Ukoliko je potrebno sakupiti peticiju od ljudi na lokaciji stojim na raspolaganju.

Molim na potvrdu o primitku prijedloga.

Srdačan pozdrav,

Hrvoje Sušanj

[Redacted signature]