



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

KLASA: UP/I-351-03/19-08/04

URBROJ: 517-03-1-2-20-20

Zagreb, 10. siječnja 2020.

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike na temelju odredbe članka 89. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18) i članka 21. stavka 2. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), povodom zahtjeva nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, za procjenu utjecaja na okoliš autoceste A7, dionica: čvor Selce – čvor Novi Vinodolski na području Grada Crikvenice i Grada Novog Vinodolskog, Primorsko-goranska županija, nakon provedenog postupka, donosi

NACRT RJEŠENJA

I. Namjeravani zahvat – autocesta A7, dionica: čvor Selce – čvor Novi Vinodolski na području Grada Crikvenice i Grada Novog Vinodolskog, Primorsko-goranska županija, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, temeljem studije o utjecaju na okoliš koju je izradio u siječnju 2019., a dopunio u listopadu 2019. godine ovlaštenik Rijekaprojekt d.o.o. iz Rijeke – prihvatljiv je za okoliš i ekološku mrežu uz primjenu zakonom propisanih i ovim rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša i mjera ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže (A) i provedbu programa praćenja stanja okoliša i ekološke mreže (B).

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

A.1. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA I MJERE UBLAŽAVANJA NEGATIVNIH UTJECAJA NA CILJEVE OČUVANJA I CJELOVITOST PODRUČJA EKOLOŠKE MREŽE TIJEKOM PRIPREME I GRAĐENJA

Opća mjera zaštite

A.1.1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazan način na koji su u Glavni projekt ugrađene mjere zaštite okoliša i mjere ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu i program praćenja stanja okoliša i ekološke mreže iz ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša u suradnji s projektantom.

Mjere ublažavanja utjecaja zahvata na ekološku mrežu

- A.1.2. Planirati dionicu A7 između čvorova „Crikvenica - Selce“ i „Novi Vinodolski“ na način da se čvor „Novi Vinodolski – Bribir (Pavlomir)“ ne gradi na predviđenoj lokaciji unutar područja ekološke mreže HR200020 Zagorska peč kod Novog Vinodola. Potrebu izgradnje čvora i njegovu lokaciju izvan područja ekološke mreže (minimalno 1 km istočnije) riješiti do nastavka realizacije ukupnog sektora autoceste na dionici Križišće – Žuta Lokva.
- A.1.3. Uz rubove kolnika na vijaduktu Ričina predvidjeti barijere koje sprječavaju prelet šišmiša niže od visine III i IV skupine vozila (minimalno 3,5 m visine), odnosno barijeru koja se sastoji od vertikalnih prepreka (neodređene debljine) koje su međusobno udaljene najviše 20 cm.
- A.1.4. Pristupne ceste potrebne za izgradnju nosivih stupova vijadukta planirati na način da zahtijevaju što je manje moguće rušenja stabala te da njihova širina ne prelazi minimalnu širinu nužnu za siguran prolaz strojeva.
- A.1.5. Privremena odlagališta materijala i otpada te površine za parkiranje vozila odrediti izvan područja ekološke mreže ili na već iskrcenim/izgrađenim površinama.
- A.1.6. Prilikom pripremnih radova urediti rubne dijelove gradilišta kako bi se spriječilo izvaljivanje stabala na novonastalim rubovima i klizanje terena.
- A.1.7. Pažljivo rukovati lakozapaljivim materijalima i alatima s otvorenim plamenom, kao i alatima koji mogu izazvati iskrenje.
- A.1.8. Pripremne i građevinske radove izvoditi u zoni koja je projektom određena za izgradnju. Po završetku izgradnje sanirati sva privremena parkirališta i prostore za kretanje mehanizacije te razrhliti površinu tla, kako bi površine čim prije obrasla vegetacija.
- A.1.9. U slučaju nailaska na speleološki objekt (špilja, jama, ponor, kaverna) na području izvođenja radova, odmah zaustaviti radove u neposrednoj blizini i o tome izvijestiti središnje tijelo državne uprave nadležno za poslove zaštite prirode i postupiti prema rješenju nadležnog tijela.
- A.1.10. Planirati izvođenje radova (sječu visoke vegetacije) izvan perioda kritičnog za formiranje porodiljnih kolonija šišmiša, odnosno radove izvoditi u razdoblju od kraja rujna do početka travnja.
- A.1.11. Nakon sječe/rušenja zrelih stabala ostaviti stablo 24 sata na mjestu prije uklanjanja kako bi se omogućilo eventualno prisutnim šišmišima i ostaloj fauni da napusti stablo.
- A.1.12. Tijekom gradnje tunela „Zagori“ koristiti tehnike miniranja koje uzrokuju najmanje vibracije tla. Speleološki objekt Zagorska peč, kao važno stanište šišmiša, štiti u najvišoj kategoriji prema DIN 4150 standardu (povijesni i drugi zaštićeni objekti), za koje brzina oscilacija tla prilikom miniranja ne smije prekoračiti 3 mm/s. Koristiti eksplozive s manjim detonacijskim brzinama (oko 3000 m/s) te s više stupnjeva paljenja.

Mjere zaštite voda

- A.1.13. Projektom predvidjeti zatvoreni sustav odvodnje s odgovarajućim načinom pročišćavanja na separatorima prije upuštanja. Sustav odvodnje podijeliti u 5 podsustava u svrhu sprječavanja koncentriranog ispuštanja na jednoj lokaciji.
- A.1.14. Odvodnju u tunelu riješiti prihvatom preko rigola uz ugradnju protupožarnih sifona prije priključenja.
- A.1.15. Postaviti distantne ograde u svrhu sprječavanja izlijetanja vozila s prometnice.
- A.1.16. Opskrbu gorivom građevinskih strojeva organizirati na način da se spriječi izlivanje goriva u okoliš.
- A.1.17. Na cijelom sustavu osigurati potpunu vodonepropusnost i fleksibilnost svakog sloja.

- A.1.18. Rekonstrukcije i premještanje postojećih vodoopskrbnih cjevovoda izvesti na način da se osigura njihovo nesmetano funkcioniranje.
- A.1.19. Čiste oborinske vode vanjskog pripadajućeg sliva izvesti oborinskim kanalima iznad ruba pokosa zasjeka kako bi se spriječilo njihovo prelijevanje na pokos i prometnicu.
- A.1.20. Tijekom izvođenja radova u zoni Suhe ričine Novljanske projektom organizacije gradilišta onemogućiti zasipanje korita i eroziju pokosa korita.
- A.1.21. Stupove vijadukta projektirati izvan postojećeg korita vodotoka Suha ričina Novljanska. Ukoliko to nije moguće, u tom dijelu izvršiti uređenje vodotoka Suha ričina Novljanska na način da se učini minimalna hidromorfološka promjena predmetnog vodotoka.
- A.1.22. Sve radove na iskopima i miniranjima izvoditi na način da se spriječi dodatno procjeđivanje oborinskih voda u podzemlje.
- A.1.23. Kod tunelskog iskopa u slučaju nailaska na prodor podzemnih voda adekvatno evakuirati.

Mjere zaštite tla

- A.1.24. Za transport građevinskih vozila koristiti površinu cestovnog pojasa i postojećih pristupnih putova.
- A.1.25. Nakon izgradnje pristupne putove urediti minimalno na nivo prije početka građenja.
- A.1.26. Osigurati pristup poljoprivrednim i šumskim parcelama ako su presječeni prilazni putovi.
- A.1.27. Odrediti privremeni deponij humusnog materijala iz iskopa te isti vratiti kao površinski sloj tla pri uređenju terena.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.1.28. O početku radova pisano obavijestiti nadležnu Javnu ustanovu za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima.
- A.1.29. Provesti prethodno probno miniranje uz praćenje špiljskih staništa Zagorske peći s izmjerama potencijalnih vibracija i utjecaja na statiku špilje, staništa i faunu šišmiša.
- A.1.30. Osigurati biospeleološko praćenje tijekom izvođenja radova bušenja tunela „Zagori“ zbog utvrđivanja podzemnih staništa te zaštićene podzemne faune, ali i potencijalnog nailaska na speleološki objekt prilikom izvođenja radova duž cijele trase.
- A.1.31. Lokacije za prateću građevinsku infrastrukturu (odlagališta, skladišta, parkirališta mehanizacije, otpad i drugo) i potencijalna odmorišta planirati izvan područja „ugroženih i rijetkih stanišnih tipova“ (URST).
- A.1.32. Projektirati vanjsku rasvjetu ceste, posebno čvorova „Crikvenica-Selce“ i „Novi Vinodolski“, vijadukta Ričina, nadvožnjaka u čvoru Crikvenica, na ulazu i izlazu iz tunela u minimalno potrebnim okvirima funkcionalnog korištenja te s LED rasvjetom snopa svjetlosti usmjerenog ka tlu, radi smanjenja svjetlosnog onečišćenja te negativnog utjecaja na faunu (šišmiši, ptice, kukci).
- A.1.33. Prilagoditi propuste vanjske odvodnje prolasku malih životinja, što uključuje sljedeće parametre: pravokutni profil, minimalne dimenzije 0,5 x 0,5m; materijal-beton, izlazni kanal pod nagibom 30-45^o te sadnju grmolike vegetacije u obliku lijevka za usmjeravanje životinja.
- A.1.34. Sve transparentne barijere postavljene za zaštitu od buke i vjetra opremiti odgovarajućim naljepnicama u svrhu odvratanja ptica od zalijetanja.
- A.1.35. Sve cestovne konstrukcije izgrađene iznad razine tla opremiti svjetlosnim LED trakama minimalnog osvjetljenja, u svrhu smanjenja zalijetanja ptica.
- A.1.36. Pripremne radove na izgradnji zahvata (uklanjanje vegetacije) provoditi izvan vegetacijske sezone i sezone veće aktivnosti životinja, u razdoblju od 15. listopada do 1. ožujka.

- A.1.37. Obaviti revitalizaciju URST područja devastiranih građevinskim radovima, posebno postojeće vegetacije duž trase, isključivo autohtonim vrstama, radi osiguranja uvjeta opstojnosti i obnove staništa.

Mjere zaštite šuma i šumarstva

- A.1.38. U suradnji s nadležnom šumarskom službom provesti prethodnu stručnu analizu predviđene trase s ciljem definiranja mogućnosti očuvanja pojedinačnih stabala posebne vrijednosti.
- A.1.39. Uspostaviti stalnu suradnju s nadležnom šumarskom službom radi utvrđivanja prilaznih puteva gradilištu i korištenja podataka iz šumskogospodarskih planova.
- A.1.40. Izbjegavati stabilizaciju terena korištenjem betona.
- A.1.41. Privremeno odlaganje ili skladištenje materija iz iskopa ne planirati na površinama šuma stabilnog šumskog ekosustava i zatvorenog sklopa.
- A.1.42. Sustav obodnih kanala kojima se prikuplja vanjska oborinska voda planirati na način da se ne uzrokuju erozije terena i potencijalne nove bujice.
- A.1.43. Urediti rubove vegetacijskog i šumskog pojasa u svrhu sprječavanja daljnje degradacije i erozije tla te podizanja kvalitete ambijenta i ekosustava u cjelini i odrediti način odvodnje oborinskih voda (s prometnice i iz separatora) koje se upuštaju u okolni teren da ne uzrokuju dodatne bujične tokove i eroziju tla.

Mjere zaštite lovstva

- A.1.44. Postaviti repelente, senzore odbijanja i/ili privremene zaštitne ograde za divljač.
- A.1.45. U suradnji s lovoovlaštenicima odrediti lovno-gospodarske i lovno-tehničke objekte koje će trebati izmjestiti i utvrditi način očuvanja mira u lovištu.
- A.1.46. Uspostaviti suradnju s lovoovlaštenicima vezano za vrijeme odvijanja lova radi sigurnosnih razloga i onemogućavanja dodatnog stradavanja divljači.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

- A.1.47. Tijekom razrade sljedećih faza projektne dokumentacije osigurati primjereno krajobrazno uređenje zahvata neposredno uz lokalitet 15. Vrelo Krmin.
- A.1.48. Tijekom razrade sljedećih faza projektne dokumentacije osigurati prilaz lokalitetu 15. Vrelo Krmin izvođenjem kolnog prolaza 400 m jugoistočno, na mjestu gdje zahvat siječe prilazni put.
- A.1.49. Tijekom razrade sljedećih faza projektne dokumentacije predvidjeti stavke arheološkog nadzora te zaštitnog arheološkog istraživanja kraj lokaliteta 10. Rimska cesta.
- A.1.50. Osigurati stalan arheološki nadzor tijekom radova koji ometaju kulturni sloj tla.
- A.1.51. Prije bilo kakvih zemljanih radova u radijusu od 100 m od lokaliteta 10. Rimska cesta obaviti zaštitno arheološko istraživanje kako bi se utvrdila i dokumentirala prisutnost ostataka rimskog kolnika.
- A.1.52. Sve evidentirane lokalitete osigurati od mogućih oštećenja.

Mjere zaštite krajobraza

- A.1.53. U sklopu izrade Glavnog projekta izraditi Elaborat krajobraznog uređenja.
- A.1.54. Definirati pokose nasipa i usjeka s ciljem što manjeg zadiranja u prirodnu morfologiju terena te ih oblikovanjem prilagoditi prirodnim krajobraznim karakteristikama područja.
- A.1.55. Za stabilizaciju pokosa i portala tunela nije dopušteno korištenje mlaznog betona za završnu obradu.

- A.1.56. Definirati zaštitni zeleni pojas s ciljem otvaranja i zadržavanja privlačnih vizura putniku na cesti, a na mjestima usjeka i nasipa zaštitni zeleni pojas definirati s ciljem osiguravanja smanjenja vizualne izloženosti.
- A.1.57. Za hortikulturno uređenje koristiti samo autohtone biljne vrste koje se javljaju u sastavu vegetacijskih zajednica na širem području zahvata.
- A.1.58. U zonama kulturnog krajobraza (poljodjelske zone) osigurati očuvanje postojećih suhozida. U slučaju oštećenja nastalih graditeljskim aktivnostima suhozide adekvatno sanirati.
- A.1.59. Kod dijelova trase koje prekidaju suhozide osigurati dozidavanje uz praćenje postojeće strukture gradnje suhozida kako bi dojam kulturnog krajobraza ostao cjelovit.
- A.1.60. Površine gradilišta po završetku radova sanirati prema Elaboratu krajobraznog uređenja.

Mjere zaštite zraka

- A.1.61. Tijekom iskopa i prijevoza rasutog tereta smanjiti aktivnosti u slučaju pojačanog utjecaja vjetra.
- A.1.62. Na otvorenim dijelovima ceste uz rubove predvidjeti sadnju visokog raslinja kao zaštitnu zonu.

Mjere zaštite stanovništva

- A.1.63. Tijekom izvođenja radova primijeniti privremena prometna rješenja.
- A.1.64. Omogućiti prilaze privatnim parcelama.
- A.1.65. Za smještaj privremenih građevina i površina odabrati lokaciju što je moguće dalje od stambenih objekata kako bi se smanjili negativni učinci na stanovništvo.
- A.1.66. Koristiti gradilišne ceste unutar koridora samog gradilišta, odnosno cestovnog pojasa koliko je to moguće. Kretanje vozila postojećim prometnicama ograničiti.
- A.1.67. Zbog blizine stambenih zona Grada Novi Vinodolski radove na otvorenoj trasi, kao i radove miniranja, izvoditi isključivo danju u vremenu od 7 do 19 sati.

Mjere zaštite prostora

- A.1.68. Na mjestima izlaza s gradilišta na državnu cestu DC8, županijsku cestu ŽC5064 i županijsku cestu ŽC5094 spriječiti nanošenje blata i prašine.
- A.1.69. Za potrebe asfaltiranja koristiti postojeće asfaltne baze te najkraćim putem vršiti dopremu.
- A.1.70. Za potrebe betoniranja koristiti najbliže postojeće betonare ili predvidjeti privremenu betonaru u zoni između tunela i vijadukta ili na početku odnosno na kraju zahvata.
- A.1.71. Za prijevoz materijala iz iskopa trase i tunela koristiti gradilišni put unutar cestovnog pojasa.

Mjere zaštite od buke

- A.1.72. Primijeniti završni sloj asfalta s najnižim emisijama buke koja nastaje od kotrljanja gume, a omogućuje dobro prijanjanje vozila na habajuću površinu kolnika.
- A.1.73. Izraditi projekt zaštite od buke te u skladu s rezultatima postaviti barijere na kritičnim lokacijama.
- A.1.74. Akustično obraditi zidove na ulazima u tunel apsorbirajućim materijalom.
- A.1.75. Sve prijevoze, dopremu i otpremu obavljati postojećim prometnicama izvan naselja, odnosno područja grada Novi Vinodolski kako bi se smanjio utjecaj buke na urbano područje.

Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja

A.1.76. Planirati rasvjetu na ulazu i izlazu iz tunela te na području čvorova u najmanjoj mogućoj mjeri. Rasvjetna tijela usmjeriti prema tlu i koristiti LED ili drugu tehnologiju koja emitira manje količine ultraljubičastog zračenja koje privlači kukce.

Mjere gospodarenja otpadom

A.1.77. Posude za sakupljanje opasnog otpada smjestiti na natkrivene i vodonepropusne površine s kontroliranom odvodnjom.

A.1.78. Koristiti dvostjenske spremnike goriva s uređajem za detekciju propuštanja.

A.1.79. Održavanje i pranje opreme, mehanizacije i strojeva ne obavljati na gradilištu.

A.2. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA I MJERE UBLAŽAVANJA NEGATIVNIH UTJECAJA NA CILJEVE OČUVANJA I CJELOVITOST PODRUČJA EKOLOŠKE MREŽE TIJEKOM KORIŠTENJA

Mjere ublažavanja utjecaja zahvata na ekološku mrežu

A.2.1. Prilikom održavanja vegetacije rubnog pojasa zabranjeno je koristiti kemijska sredstva (herbicidi, defolijanti).

A.2.2. Koristiti vanjsku rasvjetu ceste unutar minimalno potrebnih okvira za funkcionalno korištenje zahvata uz korištenje ekološki prihvatljive rasvjete sa snopom svjetlosti usmjerenim prema tlu, s minimalnim rasipanjem u ostalim smjerovima. Potencijalan negativan utjecaj na faunu šišmiša moguće je dodatno umanjiti ako se koriste svjetiljke koje koriste LED ili drugu tehnologiju koja emitira manje ultraljubičastog zračenja, to jest čije su vršne vrijednosti intenziteta zračenja veće od 550 nm.

A.2.3. Za potrebe implementacije dodatnih mjera i/ili izmjene postojećih provoditi praćenje stanja aktivnosti šišmiša i praćenje stanja stradavanja šišmiša. Sukladno nalazu praćenja stanja, za svaku ciljnu vrstu za koju se utvrdi značajno stradavanje predvidjeti primjenu pojedinačnih ili kombinaciju više mjera ublažavanja utjecaja, koje uključuju izgradnju prijelaza ili prolaza za životinje, sadnju pojaseva vegetacije i/ili izgradnju umjetnih barijera, a sukladno europskim smjernicama.

Mjera zaštite voda

A.2.4. Redovito održavati sustav odvodnje, a taloge i izdvojena ulja predavati ovlaštenoj osobi.

Mjere zaštite bioraznolikosti

A.2.5. Površine unutar cestovnog pojasa, kao i rubne dijelove na mjestima kontakta sa zelenim površinama redovito održavati što uključuje i uklanjanje invazivnih vrsta te strvina.

A.2.6. Redovito kontrolirati i održavati propusnost vanjske odvodnje zbog prolaska malih životinja.

Mjera zaštite šuma i šumarstva

A.2.7. Održavati sustav obodnih kanala u svrhu sprječavanja prelijevanja i mogućih erodiranja.

Mjere zaštite lovstva

A.2.8. Održavati sustav zaštitnih ograda od prijelaza divljači kako bi se spriječio prodor divljači u zonu autoceste, stradavanje divljači i stradavanje korisnika.

A.2.9. Svako stradavanje divljači prijaviti lovoovlašteniku.

Mjera zaštite krajobraza

A.2.10. Redovito održavati sve površine zelenog zaštitnog pojasa uz autocestu.

Mjera zaštite prostora

A.2.11. Tranzitni promet preusmjeriti novom dionicom autoceste te rasteretiti postojeću prometnu mrežu Grada Novi Vinodolski.

Mjere zaštite od buke

A.2.12. Približavanjem opterećenja projektiranom PGDP-u povremeno vršiti mjerenja te po potrebi uvoditi nova organizacijska, tehnološka i tehnička rješenja.

A.2.13. Ukoliko, po izgradnji, mjerene vrijednosti prometnog opterećenja dosegnu (ili prijeđu) računске, napraviti evaluaciju emisijskih razina i prema potrebi korigirati mjere zaštite od buke.

Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja

A.2.14. Koristiti ekološki prihvatljive svjetiljke koje zadovoljavaju potrebe za umjetnom rasvjetom.

A.2.15. U zonama neposredne ugroženosti stambenih objekata primijeniti zasjenjene svjetiljke koje optičkim ograničivačima ili vlastitom konstrukcijom jamče minimalna bliještanja.

A.2.16. Redovito kontrolirati i održavati sustav rasvjete u svrhu ispunjenja uvjeta za sigurnost prometa.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Vode

B.1. Redovito pratiti funkcionalnost odvodnog sustava i pripadajućih uređaja. U slučaju nekontroliranog događaja poduzeti aktivnosti prema Operativnom planu interventnih mjera u slučaju iznenadnih onečišćenja voda.

Tlo

B.2. Na poljoprivrednim površinama koje su najbliže autocesti povremeno kontrolirati sadržaj teških metala u tlu te primijeniti eventualno potrebne mjere zaštite.

Buka

B.4. Nakon puštanja u promet, kod najvećih prometnih opterećenja, provesti jednokratna mjerenja na najbližim i ugroženim objektima, uz istovremeno brojanje prometa, te prema potrebi poduzeti dodatne mjere zaštite.

Ekološka mreža

B.5. Nakon izgradnje prometnice pratiti stanje faune šišmiša te njihovo eventualno stradavanje. Praćenje treba obuhvaćati sljedeće:

1. Praćenje stradavanja šišmiša

Praćenje stradavanja na prometnici provoditi tijekom dvije godine. Praćenje se provodi pregledavanjem područja ceste u razdoblju aktivnosti šišmiša, a u pravilu od travnja do listopada. U praćenje uključiti stručnjaka za šišmiše.

2. Praćenje stanja faune šišmiša

Pratiti stanje populacija šišmiša (ciljnih vrsta) prema metodologiji propisanoj u Smjernicama DEFRAe. Praćenje provesti u fazi izgradnje i dvije godine tijekom

korištenja na minimalno 10 jednosmjernih odnosno 5 dvosmjernih transekata na širem području prometnice (okomito na prometnicu). Dinamika istraživanja treba biti istovjetna onoj koja je korištena u svrhu izrade Glavne ocjene uz prilagodbu metodologije i ruta transekata.

Praćenje stanja populacije šišmiša (ciljnih vrsta) provesti u razdoblju od travnja do listopada, te uključiti stručnjaka za šišmiše.

3. Praćenje faune šišmiša u špilji Zagorska peć

Praćenje šišmiša u špilji provesti tijekom dvije godine. Prisutnost šišmiša i njihova brojnost prati se kroz cijeli godišnji ciklus: proljetne migracije (travanj, svibanj); formiranje porodiljnih kolonija i othrana mladih (lipanj, srpanj); jesenske migracije (rujan, listopad); hibernacija (prosinac, siječanj, veljača).

Dinamika i metodologija istraživanja treba biti istovjetna onoj koja je korištena u svrhu izrade Glavne ocjene, te uključiti stručnjaka za šišmiše i speleologa.

Rezultate i analizu svih aktivnosti praćenja stanja (2.-3.) i eventualnog stradavanja šišmiša (1.) uredno bilježiti i dostaviti središnjem tijelu državne uprave zaduženom za poslove zaštite prirode na kraju svake godine praćenja, uz obveznu procjenu potrebe dodatnih zaštitnih mjera. U okviru završnog izvješća, procijeniti postoji li potreba za daljnjim praćenjem. O eventualnom značajnijem stradavanju odmah obavijestiti nadležno tijelo. Konačnu odluku o potrebi dodatnih mjera i/ili izmjene postojećih te potrebi nastavka praćenja donosi središnje tijelo državne uprave zaduženo za poslove zaštite prirode.

- II. Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša i mjera ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te programa praćenja stanja okoliša i ekološke mreže kako je to određeno ovim rješenjem.**
- III. Rezultate praćenja stanja okoliša i ekološke mreže nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, obavezan je dostavljati Ministarstvu zaštite okoliša i energetike na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.**
- IV. Ministarstvo pridržava pravo opoziva ovog rješenja ako nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, ne provodi ovim Rješenjem propisane mjere zaštite i program praćenja, te ukoliko nositelj zahvata ne bude provodio dodatne mjere ublažavanja i/ili program praćenja ako ih, temeljem završnog izvješća praćenja, središnje tijelo državne uprave nadležno za poslove zaštite prirode propiše.**
- V. Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, podmiruje sve troškove u ovom postupku procjene utjecaja na okoliš. O troškovima ovog postupka odlučit će se posebnim rješenjem koje prileži u spisu predmeta.**
- VI. Ovo rješenje prestaje važiti ako u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu promijenili uvjeti utvrđeni ovim rješenjem.**
- VII. Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva zaštite okoliša i energetike.**

VIII. Sastavni dio ovog Rješenja je sljedeći grafički prilog:

- Prilog 1. Pregledna situacija M: 1:25000

O b r a z l o ž e n j e

Nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, podnio je Ministarstvu zaštite okoliša i energetike (dalje u tekstu: Ministarstvo) putem opunomoćenika RIJEKAPROJEKT d.o.o., Moše Albaharija 10a, Rijeka, 4. veljače 2019. godine zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš autoceste A7, dionica: čvor Selce – čvor Novi Vinodolski na području Grada Crikvenice i Grada Novog Vinodolskog, Primorsko-goranska županija. U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti i dokazi sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša (dalje u tekstu: Zakon) te članka 8. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (dalje u tekstu: Uredba), kao što su:

- Potvrda Uprave za dozvole državnog značaja Ministarstva graditeljstva i prostornoga uređenja o usklađenosti zahvata sa prostornim planovima (KLASA: 350-02/17-02/56; URBROJ: 531-06-1-1-1-18-2 od 17. siječnja 2018. godine).
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I-612-07/18-60/15; URBROJ: 517-07-1-1-2-18-4 od 15. veljače 2018. godine) da se za planirani zahvat ne može isključiti mogućnost značajnih negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te da je obvezna Glavna ocjena prihvatljivosti za ekološku mrežu.
- Studija o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu Studija) koju je izradio ovlaštenik RIJEKAPROJEKT d.o.o. iz Rijeke, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I-351-02/13-08/93; URBROJ: 517-06-2-1-1-13-2 od 29 listopada 2013. godine). Studija je izrađena u siječnju, a dopunjena u listopadu 2019. godine. Voditelj izrade Studije je Mladen Grbac, dipl.ing.grad.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, sukladno članku 80. stavku 3. Zakona i članku 8. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08), na internetskim stranicama Ministarstva objavljena je 13. veljače 2019. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš autoceste A7, dionica: čvor Selce – čvor Novi Vinodolski na području Grada Crikvenice i Grada Novog Vinodolskog, Primorsko-goranska županija (KLASA: UP/I-351-03/19-08/04; URBROJ: 517-03-1-2-19-2 od 7. veljače 2019. godine).

Stalno Savjetodavno stručno povjerenstvo za ocjenu utjecaja na okoliš za zahvate autocesta i državnih cesta (u daljnjem tekstu: Stalno povjerenstvo) imenovano je na temelju članka 87. stavaka 1., 4. i 5. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18) Odlukom (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-5 od 15. lipnja 2018. godine) i Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-19-6 od 12. veljače 2019. godine).

Stalno povjerenstvo održalo je tri sjednice. Na **prvoj sjednici** održanoj 3. travnja 2019. godine u Novom Vinodolskom, Stalno povjerenstvo je utvrdilo da Studija zahtijeva određene dopune i dorade sukladno primjedbama članova Stalnog povjerenstva iznesenim na sjednici.

Na **drugoj sjednici** održanoj 5. rujna 2019. godine u Zagrebu, Stalno povjerenstvo je utvrdilo da je Studija cjelovita i u svojim bitnim elementima stručno utemeljena i izrađena u skladu s propisima te predložilo da se Studija dopuni u skladu s primjedbama članova Stalnog povjerenstva i nakon dorade i suglasnosti članova uputi na javnu raspravu.

Ministarstvo je nakon pozitivnog očitovanja članova Stalnog povjerenstva na dopunjenu Studiju u skladu s člankom 13. Uredbe 9. listopada 2019. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/19-08/04; URBROJ: 517-03-1-2-19-14). Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/19-08/04; URBROJ: 517-03-1-2-19-15 od 9. listopada 2019. godine) povjerena je Upravnom odjelu za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu sa člankom 162. stavka 2. Zakona u razdoblju od 28. listopada do 26. studenoga 2019. godine u Gradskoj vijećnici Grada Novog Vinodolskog, Trg Vinodolskog zakona 1, Novi Vinodolski, radnim danom od 8,00 do 14,00 sati, izuzev dana 20. studenoga 2019. godine kad se uvid mogao izvršiti od 8,00 do 12,00 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Novi list“, na oglasnim pločama Grada Novi Vinodolski i Primorsko-goranske županije te na internetskim stranicama Ministarstva, Grada Novi Vinodolski i Primorsko-goranske županije. U sklopu javne rasprave održano je 13. studenoga 2019. godine javno izlaganje s početkom u 12,00 sati u Gradskoj vijećnici Grada Novog Vinodolskog, Trg Vinodolskog zakona 1, Novi Vinodolski. Prema izvješću Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije (KLASA: 351-01/19-04/99; URBROJ: 2170/1-03-08/6-19-11 od 3. prosinca 2019. godine), tijekom javnog uvida u knjigu primjedbi izloženu uz Studiju upisana je jedna primjedba, dok Upravnom odjelu za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije nije dostavljena niti jedna primjedba, prijedlog ili mišljenje javnosti i zainteresirane javnosti. Zaprimiteljna primjedba, u bitnom, odnosila se na preseljenje odnosno izmještanje postojeće vodospreme iznad spojne ceste kako bi se spriječilo moguće onečišćenje vode za ljudsku potrošnju uzrokovano prometnom nezgodom i osigurala opskrba vodom za ljudsku potrošnju naselja Povile.

Stalno povjerenstvo je na **trećoj sjednici** održanoj 13. prosinca 2019. godine u Zagrebu razmotrilo odgovor na zaprimljenu primjedbu s javne rasprave, a koju je pripremio nositelj zahvata. Odgovor na primjedbu s javne rasprave, koje je Stalno povjerenstvo nakon predmetne rasprave prihvatilo, u bitnom je sljedeći:

- Propisane mjere zaštite tijekom pripreme i građenja, kao i tijekom korištenja prometnice u potpunosti zadovoljavaju sigurnost vodospreme te će se njihovom primjenom izbjeći sva eventualna onečišćenja zone vodospreme. Detaljni posebni uvjeti definirat će se od strane nadležnog tijela u postupku ishođenja lokacijske dozvole.

Stalno povjerenstvo je, nakon usvajanja odgovora na primjedbu zaprimljenu tijekom javne rasprave, u skladu sa člancima 14. i 16. Uredbe donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš uz primjenu predloženih mjera zaštite okoliša i mjera ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže i programa praćenja stanja okoliša i ekološke mreže.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Zahvat je smješten u Primorsko-goranskoj županiji, unutar granica Grada Crikvenice i Grada Novi Vinodolski, u granicama katastarskih općina Selce, Novi i Ledenice.*

Prema postojećem stanju državna cesta DC8 na dionici od Križišća do Senja glavna je dužobalna prometnica koja povezuje brojna turistička mjesta ovog dijela jadranske obale, a uz to se koristi kao osnovna prometnica za tranzitni promet na relaciji Kvarner – Dalmacija. Jedno od najvećih naselja na tom pravcu je grad Novi Vinodolski. Državna cesta DC8 na području grada Novi Vinodolski ima dvostruku ulogu jer se, osim kao magistralni cestovni pravac, koristi i kao lokalna gradska prometnica. Pritom, za vrijeme turističke sezone, u gradu Novi Vinodolski se javljaju prometne gužve zbog velikog povećanja lokalnog i tranzitnog prometa. S obzirom da predmetna prometnica presijeca glavnu pješačku vezu između stambenih zona i obalnog ruba, u

ljetnom razdoblju dolazi i do znatnog povećanja pješačkog prometa, što negativno utječe na stanje sigurnosti u prometu. Izgradnjom autoceste A7 na dionici čvor „Crikvenica - Selce“ – čvor „Novi Vinodolski“ sa spojevima na državnu cestu DC8 doći će do rasterećenja postojećeg prometnog sustava jer će se tranzitni promet izmjestiti izvan gradske jezgre, što će omogućiti brži protok vozila uz istovremeno podizanje razine uslužnosti i sigurnosti vozača i pješaka.

Autocesta A7 Rupa-Rijeka-Žuta Lokva izgrađena je od graničnog prijelaza Rupa do Križišća. Predmetna dionica između čvorova „Crikvenica - Selce“ i „Novi Vinodolski“ dugačka je 7,45 km i sastavni je dio sektora Križišće – Žuta Lokva koji još nije izgrađen. Dionica se sastoji od glavne trase autoceste i čvorišta sa spojnim cestama na postojeću državnu cestu DC8. Glavna trasa autoceste započinje neposredno prije čvora „Crikvenica - Selce“ u km 17+750, a završava neposredno iza čvora „Novi Vinodolski“ u km 25+200. Trasa se većim dijelom nalazi na padini brda sjeverno od Velog i Malog Polja. Najvažniji objekti na trasi su tunel „Zagori“ duljine L=800 m, vijadukt „Ričina“ duljine L=1 054 m, podvožnjak županijske ceste ŽC5094, podvožnjak „Novi Vinodolski“ te nadvožnjak u čvoru „Crikvenica - Selce“. Sve se izvodi u punom profilu, ali je omogućena i fazna izgradnja autoceste.

Planirani čvorovi na predmetnoj dionici su:

- čvor „Crikvenica - Selce“ sa spojem na državnu cestu DC8 preko kojeg će se povezivati predmetna dionica autoceste s državnom cestom DC8 iz smjera Crikvenice.
- čvor „Novi Vinodolski-Bribir (Pavloimir)“ koji služi za povezivanje na autocestu preko županijske ceste ŽC5064. U sklopu postupka Glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu izvršena je analiza lokacije čvora te je utvrđeno da je zbog velikog gubitka staništa na području ekološke mreže i značajnog negativnog utjecaja predloženih varijantnih rješenja čvora, izgradnja čvora neprihvatljiva te je potrebno izvršiti dodatna ispitivanja i odrediti novu lokaciju u sljedećoj fazi izrade dokumentacije kroz postupke koji će se provoditi za preostale dionice autoceste A7 na sektoru Križišće-Žuta Lokva.
- čvor „Novi Vinodolski“ sa spojem na državnu cestu DC8 preko kojeg će se povezivati predmetna dionica autoceste s državnom cestom DC8 iz smjera Senja.

Vanjska odvodnja - Na mjestima stalnih i povremenih vodotoka te lokacijama na kojima je moguće skupljanje vanjskih voda obodnim kanalima izvest će se propusti kroz trup autoceste.

Odvodnja - Trasa je položena izvan područja vodozaštitnih zona izvorišta. Najbliže vodozaštitno područje je izvorište Novljanska Žrnovnica (II. vodozaštitna zona) udaljeno 1,3 km od kraja predmetnog zahvata. Sustav odvodnje je u cijeloj duljini trase zatvoren s prikupljanjem vode rigolima i slivnicima te odvodnjom oborinskih voda vodonepropusnim kolektorima do lokacija na kojima se prikupljene vode pročišćavaju i upuštaju u teren. Predviđeno je prelijevanje relativno čistih oborinskih voda, a radi smanjenja mjerodavnih dotoka (područje izvan vodozaštitne zone). Odvodnja je predviđena s pet manjih dionica zatvorenog sustava radi sprječavanja koncentriranog ispuštanja na jednu lokaciju. Pročišćavanje oborinskih voda obavljat se preko više separatora prije ispuštanja.

Rasvjeta - Predviđena je rasvjeta čvorova „Crikvenica - Selce“ i „Novi Vinodolski“ te tunela „Zagori“.

Zaštita od buke - Preliminarnim analizama utvrđeno je kako nema većih zona koje bi izgradnjom prometnice bile pod ugrozom prekomjernih razina imisije buke u objektima u kojima ljudi rade i borave. Veći dio trase prolazi izvan naselja. Iznimku čine područje poslovne zone Pavloimir i područje naselja Povile. U slučaju potrebe, a nakon provedenih proračuna u višoj fazi projektiranja, projektno će se definirati sustavi zaštite od buke.

Količine materijala - izvršena je procjena količine iskopa i nasipa na glavnoj trasi autoceste i čvorovima sa spojnim cestama te je utvrđen manjak materijala od približno 160 000 m³ kojeg će biti potrebno dopremiti iz ovlaštenih kamenoloma u blizini zahvata. Potrebna količina betona

osigurat će se dopremom iz postojećih betonara ili postavljanjem privremenih betonara u zoni zahvata neposredno uz portal tunela i vijadukta te u zoni čvorišta.

Varijantna rješenja – Trasa ne odstupa od planom predviđenog koridora, a u svrhu smanjenja trajnog gubitka površina analizirane su varijante čvora „Novi Vinodolski-Bribir (Pavломir)“ ispitivanjem varijante sa čvorom tipa „truba“ i „dijamant“ te prilagodbom duljina spojnih cesta. U konačnici odabrana je varijanta zahvata koja ne predviđa izgradnju predmetnog čvora na predloženoj lokaciji.

Zahvat u prostoru u skladu je sa sljedećim prostornim planovima:

- Prostorni plan Primorsko-goranske županije („Službene novine Primorsko-goranske županije“, broj 32/13 i 7/17),
- Prostorni plan područja posebnih obilježja Vinodolske doline („Službene novine Primorsko-goranske županije“, broj 30/04),
- Prostorni plan uređenja Grada Crikvenice („Službene novine Primorsko-goranske županije“, broj 25/07, 18/08, 49/11, 02/12, 17/14, 39/14, 21/16, 23/16 i 51/18),
- Prostorni plan uređenja Grada Novi Vinodolski („Službene novine Primorsko-goranske županije“, broj 55/06, 23/10, 36/10, 1/13, 19/13, 13/14, 16/14, 41/15, 18/17 i 32/17).

Zahvat u prostoru u skladu je i sa sljedećim relevantnim dokumentima:

- Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske („Narodne novine“, broj 106/17),
- Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine („Narodne novine“, broj 84/17),
- Program prostornog uređenja Republike Hrvatske („Narodne novine“, broj 50/99 i 84/13).

Zahvat se dijelom nalazi na području ekološke mreže HR2000200 Zagorska peč kod Novog Vinodolskog. Tijekom izgradnje zahvata moguć je utjecaj na ciljni stanišni tip 8310 Špilje i jame zatvorene za javnost – špilju Zagorska peč. Trasa prolazi otvorenim staništima koja ciljne vrste šišmiša koriste kao migracijske tokove i hranilište. Utjecaj je izražen zbog uznemiravanja šišmiša bukom i vibracijama tijekom probijanja tunela, rada strojeva, kretanja ljudi i mehanizacije, zbog utjecaja svjetlosnog onečišćenja s učinkom privlačenja i odvratanja, degradacije staništa emisijom čestica prašine i ispušnih plinova, sječe šume, zauzeća i gubitka staništa, fragmentacije staništa i učinka prepreke, stradavanja šišmiša uslijed sudara s vozilima, izlivanja štetnih tvari u okoliš. Najbliži dio planirane autoceste udaljen je 2,4 km od špilje Zagorska peč. Glavni utjecaj bit će trajni gubitak otvorenih prirodnih staništa šišmiša na području ekološke mreže.

Zahvat neće imati utjecaj na zaštićena područja odnosno najbliža zaštićena područja koja se nalaze na sljedećim približnim udaljenostima: spomenik prirode – Hrastovi u Guljanovom dolcu I i II 5,0 km sjeverozapadno, posebni rezervat – Glavine – Mala Luka (otok Krk) 8,1 km južno i strogi rezervat – Bijele i Samarske stijene 13,1 km sjeveroistočno.

Gubitak i prenamjena zemljišta, fragmentacija kopnenih prirodnih ekosustava, vegetacije, staništa te populacija i vrsta trajnog je karaktera. Privremeno korištenje prostora izvan lokacije prometnice za potrebe skladištenja materijala i radnih strojeva također negativno utječe na **bioraznolikost**. Tijekom građenja emitirat će se tvari koje onečišćuju zrak, a iskopom i prijevozom raspršivat će se prašina te će se stvarati vibracije i buka, koje će negativno utjecati na populacije životinjskih vrsta. Doći će i do trajnog emitiranja buke tijekom korištenja zahvata što također može negativno utjecati na životinjske vrste. Izgradnja nove prometnice mijenja vegetaciju i strukturu staništa, kako uslijed gubitka struktura, tako i zbog obnavljanja vegetacije ili sadnje nove vegetacije, npr. duž cestovnih nasipa i zasjeka, što može imati utjecaj na okolne stanišne

tipove ili vrste. Promjena abiotskih čimbenika prvenstveno se odnosi na: tlo, hidrološki režim, temperaturu i klimu. Sve fizikalne promjene poput vrste, sastava i strukture tla koje su posljedica degradacije, uklanjanja, skladištenja, nasipavanja i promjene namjene tla tijekom građevinskih radova, mogu utjecati na ekološke uvjete potrebne vrstama i stanišnim tipovima te posljedično na sastav vrsta, a posebno gornjih slojeva do 30 cm tla. Radovi na izgradnji tunela – posebno miniranje mogu dodatno ugroziti i narušiti ionako nestabilan tektonski sustav Zagorske peći te negativno utjecati na populaciju šišmiša u Zagorskoj peći.

Tijekom pripreme i izvođenja radova doći će do fragmentacije staništa i populacija. Utjecaj onečišćenja zraka od prometovanja vozila, svjetlosno onečišćenje, vibracije, onečišćenja vode i tla mogu pospješiti fragmentaciju.

S obzirom na udaljenost špilje Zagorska peć od autoceste od približno 1,3 km tijekom korištenja nije za očekivati dodatne negativne utjecaje na ovo stanište, dok će smanjenje prometa na državnoj cesti DC8 koja je smještena uz sami ulaz u špilju smanjiti postojeći direktni utjecaj na ovo stanište.

Najveći utjecaj na **prostor** odnosi se na trajni gubitak postojećih površina i prenamjene prostora za autocestu. Ukupna površina zahvata iznosi 616 685 m². Lokacija zahvata i vrijeme trajanja gradnje negativno će djelovati na širi prostor grada Novi Vinodolski i prigradskih naselja zbog dodatne opterećenosti postojećih prometnica vozilima u službi dopreme i otpreme materijala s gradilišta, zbog presijecanja postojećih nerazvrstanih cesta te prilaza šumskim i poljoprivrednim parcelama. Poseban problem čini zadiranje radova u ljetne mjesece s obzirom na turističku sezonu kad je izraženo povećanje prometa. Promet će biti otežan i na mjestima kolizije buduće prometnice sa županijskim cestama. Tijekom gradnje, zbog prisutnosti građevinske mehanizacije, može doći do onečišćenja prostora mineralnim uljima, gorivom, mazivima i ostalim štetnim tvarima. Preusmjeravanjem tranzitnog prometa na novu suvremenu prometnicu rasteretit će se prometna mreža grada Novi Vinodolski i povećati protočnost i sigurnost prometovanja. Realizacija ove dionice stvorit će uvjete za poduzimanje daljnjih koraka u smislu realizacije cijelog sektora Križišće – Žuta Lokva autoceste A7.

Iako je predmetna trasa smještena izvan područja vodozaštitnih zona, na cijeloj dionici predviđen je zatvoreni sustav odvodnje zbog uklapanja u sustave odvodnje cjelokupnog sektora Križišće – Žuta Lokva autoceste A7. Najbliže vodozaštitno područje je izvorište Novljanska Žrnovnica (II. vodozaštitna zona) udaljeno 1,3 km od spoja na državnu cestu DC8. Izgradnja prometnice izazvat će promjene u okolišu u kojem će doći do promjene strukture terena s mogućim utjecajima na režim i kakvoću vodnih resursa u slivu površinskih i podzemnih voda. Otvaranjem usjeka ili zasjeka u terenu odstranit će se biljni pokrov čime će se omogućiti brže i koncentrirano otjecanje površinskih voda i neprirodno dreniranje, a često i presijecanje podzemnih tokova vode te erozija. Na postojećim privremenim pritocima Ričini i mjestima bujica i vododerina može tijekom građenja doći do erozije tla i materijalnih šteta. Opasnost predstavljaju i građevinski radovi (miniranje, duboki iskopi, uništavanje i skidanje prirodnog pokrovnog sloja, izgradnja tunela) koji dovode do poremećaja prirodnih pravaca prihranjivanja. Nekontrirana odlaganja materijala i manipulacija građevinskim strojevima čine potencijalnu opasnost od prosipanja ili akcidentnih izlivanja goriva, ulja i maziva. U slučaju nepravilnog rješenja zbrinjavanja sanitarnih i drugih otpadnih voda (servisne radionice) može doći do procjeđivanja i onečišćenja površinskih i podzemnih voda.

Tijekom korištenja prometnice stvarat će se stalni štetni utjecaji, pri čemu su osnovni izvor onečišćenja gubici iz sistema za pogon i podmazivanje vozila, ostaci guma i produkti trošenja habajućeg sloja asfalta te emisija produkata izgaranja goriva. Intenzitet onečišćenja ponajprije ovisi o veličini i vrsti prometa te općoj razini usluge na autocesti. Opasnost predstavljaju i

akcidentne situacije zbog vremenske i prostorne nepredvidivosti. Kod vanjskih voda može se javiti negativni utjecaj u slučaju začepljenja oborinskih odvodnih kanala i propusta u trupu autoceste.

Utjecaj na stanje podzemnih vodnih tijela JKGI 05 – RIJEKA – BAKAR i JKGN 06 – LIKA - GACKA

Negativan utjecaj na podzemne vode u kontaktnom i širem području zahvata može nastati uslijed izvođenja građevinskih radova na iskopima trase, nepostojanja sustava odvodnje oborinskih voda s područja gradilišta, nepostojanja odgovarajućeg rješenja za sanitarne otpadne vode za potrebe gradilišta, neispravnog skladištenja naftnih derivata, ulja i maziva u neprimjerenim spremnicima, punjenja transportnih sredstava gorivom, povećane količine otpada čijim se ispiranjem kroz tlo mogu onečistiti podzemne vode.

Negativni utjecaj može nastati u slučaju poremećaja tokova podzemnih voda u fazi realizacije usjeka i tunela te građevinskih radova koji obuhvaćaju miniranje, duboke iskope te uklanjanje površinskog sloja.

Tijekom korištenja opasnost za vodno tijelo može nastati kod incidentnih situacija vozila koja prevoze opasne terete odnosno tvari opasne za vode. Ostali izvori onečišćenja su gubici iz sistema za pogon i podmazivanje (benzin, nafta, motorna ulja, tekućine za hlađenje i kočenje), ostaci guma i produkti trošenja habajućeg sloja (ostaci asfalta, bitumena), emisija produkata izgaranja pogonskog goriva.

Utjecaj na stanje priobalnog vodnog tijela O423 – VIK Vinodolski kanal

Moguća onečišćenja priobalnog vodnog tijela mogu nastati uslijed nepridržavanja propisanih mjera tijekom izgradnje i u slučajevima nekontroliranog nasipavanja građevinskog otpadnog materijala u priobalno morsko područje. Moguća je i opasnost od onečišćenja mineralnim uljima od mehanizacije koja prodiru u podzemlje te kroz priobalne izvore onečišćuju priobalno vodno tijelo.

Tijekom korištenja negativan utjecaj može nastati uslijed neodržavanja sustava odvodnje kad može doći do nekontroliranog prelijevanja površinskih oborinskih voda s kolnika zbog začepljenja prihvatnog sustava (slivnici, kolektor, separator, ispust).

Utjecaj na stanje vodnog tijela JKRNO140_001, Suha ričina Novljanska

Kod projektiranja i izvođenja vijadukta može se javiti negativni utjecaj u slučaju lociranja stupova u samo korito vodnog tijela. Lociranje stupova u koritu Ričine moguće je uz uvjet regulacije vodotoka na tom dijelu. Građenje vijadukta koji se nalazi u zoni vodnog tijela može prouzročiti onečišćenja vodnog tijela zbog nekontroliranog odlaganja materijala uz vodotok gdje u slučajevima jačih oborina može doći do procjeđivanja i ispiranja u korito te erozije rubova vodotoka. Pritoci Suhoj ričini Novljanskoj i slivno područje smješteno je uglavnom sjeverno od toka Ričine, što znači da se nalazi u zoni autoceste i stvara u slučaju većih oborina negativne utjecaje na površinu gradilišta u smislu ispiranja terena i nanosa zemlje, zatrpavanja građevinske jame i slično. U slučaju postavljanja stupova u korito vodotoka doći će i do značajnih hidromorfoloških utjecaja na stanje tog vodnog tijela.

Tijekom korištenja ne očekuje se negativan utjecaj na predmetno vodno tijelo, osim u slučajevima neodržavanja sustava odvodnje ili neočekivane incidentne situacije kod izlivanja opasnih tekućina s mogućim procjeđivanjem.

Kod velike vjerojatnosti poplavnog vala nema opasnosti. Kod srednje i male vjerojatnosti poplavni val je viši i može nanijeti štetu na gradilištu. U tom slučaju može doći do erozije iskopanih temeljnih jama stupova, uništenja strojeva i opreme, odnosa materijala. U slučaju

poplavnog vala nastaje poremećaj u dinamici izvođenja što može poremetiti krajnji rok izvođenja. Postoji opasnost od miješanja štetnih tekućina s vodom iz poplavnog vala.

Kod srednje i male vjerojatnosti od poplavnog vala Ričine Novljanske mogu se pojaviti oštećenja koja se odnose na eroziju tla oko temelja stupova vijadukta i nožice nasipa.

Reljefne karakteristike pokazuju da zahvat spada u zahtjevnije građevine. Denivelacije u prostoru rješavaju se horizontalnim i vertikalnim vođenjem trase na nasipima i u usjecima, a kritične denivelacije rješavaju se izgradnjom tunela i vijaduktom. Tijekom izgradnje doći će do trajnog gubitka postojećeg tla odnosno poljoprivrednog zemljišta koje je vrednovanjem (određivanjem boniteta) u zoni zahvata definirano kroz četiri osnovne bonitetne kategorije. Trajni gubitak za P1 – osobito vrijedno obradivo tlo iznosi 27 020 m², P2 – vrijedno obradivo tlo 27 815 m², P3 – ostala obradiva tla 85 000 m² te za PŠ – ostalo poljoprivredno tlo, šume i šumsko zemljište 231 925 m².

Na poljoprivrednim površinama nema značajne poljoprivredne djelatnosti, poljoprivredno zemljište je u smislu obrađenosti slabo korišteno tako da utjecaj na tlo/poljoprivrednu proizvodnju nije značajan. Pored trajnog gubitka resursa odnosno trajne prenamjene poljoprivrednog zemljišta za autocestu, izgradnjom trase autoceste postoji opasnost i od oštećenja tla širenjem gradilišne zone, onečišćenja te erozije tla zbog uklanjanja biljnog pokrova odnosno djelovanja voda na eroziju tla.

Tijekom korištenja postoji opasnost od onečišćenja tla ispušnim plinovima, erozije u slučaju neodržavanja odvodnog sustava oborinskih voda autoceste, kao i neodržavanje sustava regulacije vanjskih voda (obodni kanali, propusti, prirodni vodotoci).

Tijekom izvođenja radova javljat će se emisije CO₂ uzorkovane radom građevinskih strojeva. Također, dolazit će do potrošnje električne energije kao pogonskog sredstva za alate koji se koriste tijekom građenja te za osvjetljenje gradilišta. Međutim, radi se o onečišćenjima manjeg intenziteta i privremenog karaktera koja neće imati značajniji utjecaj na klimatske promjene.

Korištenje zahvata iziskuje određenu potrošnju energije potrebne za održavanje prometno-tehničkih sigurnosnih sustava, kao i energiju koja se stvara tijekom odvijanja prometa što neće imati značajniji utjecaj na atmosferu.

Nova prometnica čiji prometno-tehnički elementi omogućuju brži protok vozila i smanjenje potrebne energije za prevladavanje puta od lokacije čvora „Crikvenica - Selce“ do lokacije čvora „Novi Vinodolski“ u odnosu na postojeće stanje bit će izmještena izvan područja grada, što će pozitivno utjecati na ublažavanje utjecaja prometa na klimu i klimatske promjene.

Pojavnosti klimatskih promjena, kao što su porast srednje godišnje temperature zraka, sušni periodi, učestalost toplinskih valova i ekstremnih meteoroloških pojava, udari vjetra, mogu utjecati na korištenje zahvata, to jest na psihofizičke osobine vozača. Izloženost zahvata klimatskim promjenama može se tijekom korištenja pojaviti u slučaju požara i erozije tla, a koji su vezani uz duža vremenska razdoblja ekstremnih temperatura bez oborina, odnosno kod požara, te u slučaju erozije tla izazvane ekstremnim količinama oborina kad su moguća prelijevanja vode iz sustava oborinske odvodnje te erozije rubova pokosa. Ti utjecaji mogu se definirati kao „srednja izloženost zahvata na klimatske promjene“, dok su ostali učinci i opasnosti svrstani u domenu niske izloženosti.

Trajan gubitak šuma i šumskog zemljišta nastat će zbog krčenja šuma prilikom izgradnje prometnice i pristupnih cesta gradilištu te izgradnje zamjenskih šumskih cesta i protupožarnih prosjeka. Isti ukupno iznosi 388 685 m², od čega na PŠ – ostalo poljoprivredno tlo, šume i šumsko zemljište otpada 255 685 m², na Š1 – gospodarska šuma 5 000 m² te na Š2 – zaštitna šuma 128 000 m². Tijekom pripreme i izvođenja radova moguć je gubitak ili oštećivanje pojedinačnih stabala posebne vrijednosti. Usljed krčenja šuma i nestanka prizemne šumske vegetacije postoji opasnost od nastanka erozivnih procesa (bujičnih nanosa, odrona stijena i ispiranje šumskog tla).

Prekid šumske infrastrukture uzrokovat će nemogućnost obavljanja gospodarske djelatnosti, radova obnove i zaštite šuma. Trajni gubici šuma uzrokovat će smanjenje stabilnosti i vitalnosti šumskog ekosustava zbog biljnih bolesti i štetnika te otvorenosti šumskog ekosustava (neposredno uz rubove šuma).

Promet na dionici neće imati značajniji utjecaj na onečišćenje šumskih zajednica. Opasnost po šume javljat će se u slučaju incidentnih situacija i mogućih požara uz autocestu.

Do mogućih gubitaka jedinki **divljači** dolazit će zbog stradavanja uslijed kretanja /migracija koje će biti otežane tijekom izgradnje. Provođenje lovnog turizma bit će otežano do onemogućeno.

Umjereni utjecaj na divljač nastat će zbog njihovog otežanog kretanja staništem sve do usvajanja novih puteva kretanja (npr. iznad tunela, zona vijadukta).

Lokaliteti i objekti **kulturno-povijesne baštine** u prostoru izravnog utjecaja bit će u opasnosti od destrukcije tijekom izvođenja radova jer se prostorno preklapaju s planiranim zahvatom i potrebnim radnim prostorom gradilišta. Jedan od evidentiranih lokaliteta kulturne baštine (10. Rimska cesta) je u direktnoj koliziji sa zahvatom. Integritet ostalih osam objekata i lokaliteta evidentiranih u području izravnog utjecaja potencijalno je ugrožen.

Utjecaj zahvata na objekte i lokalitete kulturno-povijesne baštine u zoni neizravnog utjecaja tiče se prvenstveno integriteta njihovog okolnog prostora i vizura. Kod ovakvog tipa zahvata za očekivati je da će najproblematičniji aspekt biti realizacija novih pokosa, usjeka, nasipa te objekata, kao elemenata koji se mogu negativno odraziti na percepciju prostora oko kulturnog dobra. Ipak, uslijed izgradnje popratne infrastrukture te kretanja radnih strojeva u širem prostoru zahvata postoji određena mogućnost za fizičko oštećenje spomenika.

Tijekom korištenja planirane infrastrukture ne predviđaju se negativni utjecaji na fizičko stanje objekata.

Utjecaj na vizualnu kvalitetu **krajobraza** očitovat će se kroz promjene u vizualnoj percepciji promatranih krajobraznih područja i kroz brojne promjene u fizičkoj strukturi krajobraza. U krajobraznom području Vinodolsko primorje (od stacionaže 17+590,992 do stacionaže 18+373,131) doći će do promjena u fizičkoj strukturi krajobraza. Kroz ovo područje trasa će prolaziti tunelom „Zagori“ te će utjecaj na tom dijelu biti fizičkog karaktera (ulaz i izlaz iz tunela). Pored dva značajna objekta tunela „Zagori“ i vijadukta „Ričina“ trasa je uglavnom dobro položena u postojeći teren uzimajući u obzir njegove reljefne karakteristike. Maksimalna visina usjeka je približno 8,0 m dok je maksimalna visina nasipa 15,0 m. Najznačajniji utjecaj zahvata očekuje se na krajobrazno područje udoline Vinodol (od stacionaže 19+496,003 do stacionaže 23+952,791), jer će se krajobraz uvelike izmijeniti. Utjecaj zahvata hit će značajan i na krajobrazno područje Grabrova-Vrataruša (od stacionaže 23+952,791 do 25+200), jer će izgradnjom planiranog čvora „Novi Vinodolski“ doći do promjene u morfologiji terena i vizualnom doživljaju prostora.

Tijekom izvođenja radova očekuje se otežano prometovanje vozila i pješaka na mjestima kolizije postojećih prometnica, putova, pješačkih staza, prilaza parcelama i zoni izgradnje trase autoceste. Blizina gradskog područja i dugotrajnost građenja (za pretpostaviti je više od jedne godine) utječe na **stanovništvo** zbog dugotrajnog korištenja režima privremene prometne regulacije. Buka, moguća onečišćenja zraka prašinom, povećana opterećenost prometnica građevinskom mehanizacijom i ostale popratne pojave koje se javljaju kod građevinskih zahvata negativno utječu na stanovništvo. Poseban problem može biti produženje terminskog plana izvođenja.

Korištenje nove prometnice omogućit će brži protok ljudi i roba u tranzitu uz osiguranje najviših sigurnosnih elemenata i standarda prometne ponude te otvoriti mogućnosti za daljnju realizaciju ovog prometnog pravca. Na lokalnoj razini osigurat će se rasterećenje prometa na državnoj cesti DC8 i prolaza kroz centar grada Novi Vinodolski čime se izbjeguje postojeće gužve i zastoji, naročito u ljetnim mjesecima. Nova prometnica i dobra povezanost s postojećim cestama čini element razvoja planiranih gospodarskih aktivnosti te omogućuje daljnji razvoj cjelokupnog prostora.

Tijekom izvođenja radova javljat će se onečišćenje **zraka** uzrokovano radom građevinskih strojeva koji za pogon koriste motore s unutarnjim izgaranjem. Kod izgradnje tunela utjecaj onečišćenja zraka bit će vrlo izražen, što je važan segment sigurnosti zaposlenika tijekom izvođenja radova kao i incidentne situacije u slučaju zapaljenja i požara. Do ugrožavanja sigurnosti zaposlenika i negativnog utjecaja na kvalitetu zraka može doći u slučaju incidentnih situacija i zapaljenja goriva, ulja i ostalih štetnih tekućina. Dugotrajni negativni utjecaj na kvalitetu zraka predstavlja trajan gubitak šumskih površina.

Tijekom korištenja zahvata doći će do povećanja negativnog utjecaja na kvalitetu zraka od ispušnih plinova u zoni autoceste, uz istovremeno smanjenje emisije čestica u zoni grada, točnije u zoni prolaza postojeće državne ceste DC8 za istu količinu vozila. Povećanjem prometa na autocesti može se očekivati i povećanje emisije štetnih plinova. Promet u tunelu producira negativan utjecaj te je tijekom korištenja sustav ozračivanja tunela izrazito bitan iz sigurnosnih razloga.

Za vrijeme izvođenja radova bit će prisutan utjecaj emisije **buke** uzrokovan radom građevinskih strojeva. Pored utjecaja na ljude buka će djelovati i na životinjske zajednice te će uzrokovati njihovo povlačenje izvan zone zahvata u dublje šumske predjele. Pored buke kod građenja bit će prisutna i buka vozila s postojećih prometnica, buka iz gospodarskih i stambenih objekata.

Tijekom korištenja prometnice javljat će se povećani utjecaj buke na cijelom potezu autoceste, naročito na mjestima raskrižja sa spojnim cestama čvorišta i u zoni tunela. Pored buke javljat će se utjecaj vibracija naročito kod prometa tunelskom dionicom. U zoni prolaza državne ceste DC8 kroz grad Novi Vinodolski očekuje se zbog smanjenja prometa i smanjenje emisije buke.

Tijekom obavljanja radova za koje se nameće potreba osvjetljenja dolazit će do **svjetlosnog onečišćenja** koje će utjecati na stanovništvo i životinjske zajednice. U slučaju rada u tri smjene osvjetljenje će se koristiti kontinuirano. Minimum svjetlosti na gradilištu mora biti osiguran iz sigurnosnih razloga zaštite gradilišta, strojeva, alata i materijala.

Autocesta spada u kategoriju prometnica gdje je rasvjeta nužna i predstavlja čimbenik sigurnosti tijekom korištenja. To se prije svega odnosi na zone čvorišta i spojeva na postojeće prometnice te tunel. Nepravilna uporaba vanjske rasvjete može opteretiti okoliš jer sama emisija svjetlosti dolazi iz umjetnih izvora koji mogu djelovati na ljudsko zdravlje te uzrokovati osjećaj blještanja kod nepravilnog korištenja i postavljanja. Nepravilno postavljena rasvjeta (u slučajevima kada je okrenuta prema nebu) može ometati život ptičjih vrsta, kukaca i drugih životinja te indirektno remetiti prirodnu ravnotežu životinjskog i biljnog svijeta.

Tijekom izgradnje prometnice nastajat će razne vrste i količine **otpada** koje mogu negativno utjecati na okoliš ukoliko se ne zbrinjavaju na odgovarajući način. Nepropisno postupanje te gomilanje različitih vrsta opasnog i neopasnog otpada na neprikladnim lokacijama može dovesti do onečišćenja tla.

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

- **Opća mjera zaštite A.1.1.** propisana je u skladu s člankom 69. stavkom 2. točkom 9. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13, 20/17 i 39/19) te člankom 40. stavkom 2. i člankom 89.a Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18).
- Mjere zaštite **voda** temelje se na Zakonu o vodama („Narodne novine“, broj 66/19), Pravilniku o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 80/13, 43/14, 27/15 i 3/16) i Pravilniku o tehničkim zahtjevima za građevine odvodnje otpadnih voda, kao i rokovima obvezne kontrole ispravnosti građevina odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda („Narodne novine“, broj 3/11).
- Mjere zaštite **tla** temelje se na Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o šumama („Narodne novine“, broj 68/18, 115/18 i 98/19), Zakonu o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 20/18, 115/18 i 98/19), Pravilniku o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 71/19) i Pravilniku o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova („Narodne novine“, broj 79/14).
- Mjere zaštite **biološke raznolikosti** temelje se na člancima 4., 5., 6., 7., 19. stavku 2., članku 52., stavku 1., 2. i 3., člancima 58., 101. i 102. Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19 i 127/19), člancima 2., 4., 7. i 11. Zakona o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19).
- Mjere zaštite **šuma i šumarstva** temelje se na Zakonom o šumama, Pravilniku o doznaci stabala, obilježavanju drvnih sortimenata, popratnici i šumskom redu („Narodne novine“, broj 17/15 i 57/17) i Pravilniku o zaštiti šuma od požara („Narodne novine“, broj 33/14).
- Mjere zaštite **lovstva** temelje se na članku 51. stavku 5., članku 52. stavku 1., člancima 53., 56. stavku 4. i članku 58. Zakona o lovstvu („Narodne novine“, broj 99/18 i 32/19), Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama („Narodne novine“, broj 92/19), Pravilniku o stručnoj službi za provedbu lovnogospodarske osnove („Narodne novine“, broj 63/06, 101/10 i 44/17) i Zakonu o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14 i 110/19).
- Mjere zaštite **kulturno-povijesne baštine** propisane temelje se na Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 69/99, 151/03, 157/03, 100/04, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14, 98/15, 44/17 i 90/18).
- Mjere zaštite **krajobraza** temelje se na člancima 4. i 7. Zakona o zaštiti prirode, članku 69. Zakona o gradnji, članku 49. Zakona o poslovima i djelatnostima prostornog uređenja i gradnje („Narodne novine“, broj 78/15, 118/18 i 110/19) i Zakonu o cestama.
- Mjere zaštite **stanovništva i prostora** u odnosu na prometne tokove i infrastrukturu temelje se na Zakonom o cestama, Zakonu o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 89/14, 92/14, 64/15, 108/17 i 70/19) i Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama („Narodne novine“, broj 92/19).
- Mjere zaštite **zraka** temelje se na čl. 39. Zakonu o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 127/19) i dosadašnjem inženjerskom iskustvu.
- Mjera zaštite od povećanih razina **buke** temelje se na čl. 3., 4. i 5. Zakona o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16 i 114/18) te čl. 17. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne

novine“, broj 145/04).

- Mjere zaštite od **svjetlosnog onečišćenja** temelje se na čl. 18. i 19. Zakona o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19).
- Mjere **gospodarenja otpadom** temelje se na Zakonu o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13, 73/17, 14/19 i 98/19).
- Mjere zaštite od **klimatskih promjena** temelje se na Zakonu o zaštiti zraka.
- Mjere zaštite od **nekontroliranih događaja** temelje se na Uredbi o sprječavanju velikih nesreća koje uključuju opasne tvari („Narodne novine“, broj 44/14, 31/17 i 45/17), Zakonu o vodama i Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11).
- Mjere ublažavanja utjecaja na **ekološku mrežu** temelje se na Zakonu o zaštiti prirode.

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

- Program praćenja kakvoće **vode** temelji se na Zakonu o vodama, Pravilniku o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda i Uredbi o standardu kakvoće voda („Narodne novine“, broj 96/19).
- Program praćenja stanja **tla** temelji se na Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o šumama, Zakonu o poljoprivrednom zemljištu, Pravilniku o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja i Pravilniku o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova.
- Program praćenja razine **buke** temelji se na čl. 2. i 3. Zakona o zaštiti od buke te čl. 2. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave.
- Program praćenja stanja **ekološke mreže** temelji se na Zakonu o zaštiti prirode.

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

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

Točka IV. ovog rješenja sadrži pridržaj opoziva rješenja ako nositelja zahvata ne provodi propisane mjere zaštite i programa praćenja s obzirom na to da je za očuvanje sastavnica okoliša, kao i ciljnih vrsta i ciljnih stanišnih tipova područja ekološke mreže to nužno. Sukladno članku 98. Zakona o općem upravnom postupku, izrekom rješenja se odlučuje o upravnoj stvari te ona mora biti jasna i nedvosmislena, te kratka i određena. Kada je za provođenje rješenja bitan rok, ili se rješenjem određuje neki namet ili pridržaj opoziva te sve mora biti navedeno u izreci. Tako Ministarstvo pridržava pravo opoziva ovoga Rješenja i ako rezultati praćenja stanja pokažu negativne utjecaje zahvata na ciljne vrste i/ili njihova staništa te ciljne stanišne tipove područja ekološke mreže te središnje tijelo državne uprave nadležno za poslove zaštite prirode donese mišljenje o obvezi primjene dodatnih mjera ublažavanja i/ili potrebi nastavka programa praćenja, a nositelj zahvata ih ne izvršava.

Prema odredbi članka 85. stavka 5. Zakona nositelj zahvata podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja zahvata na okoliš (točka V. ovog rješenja).

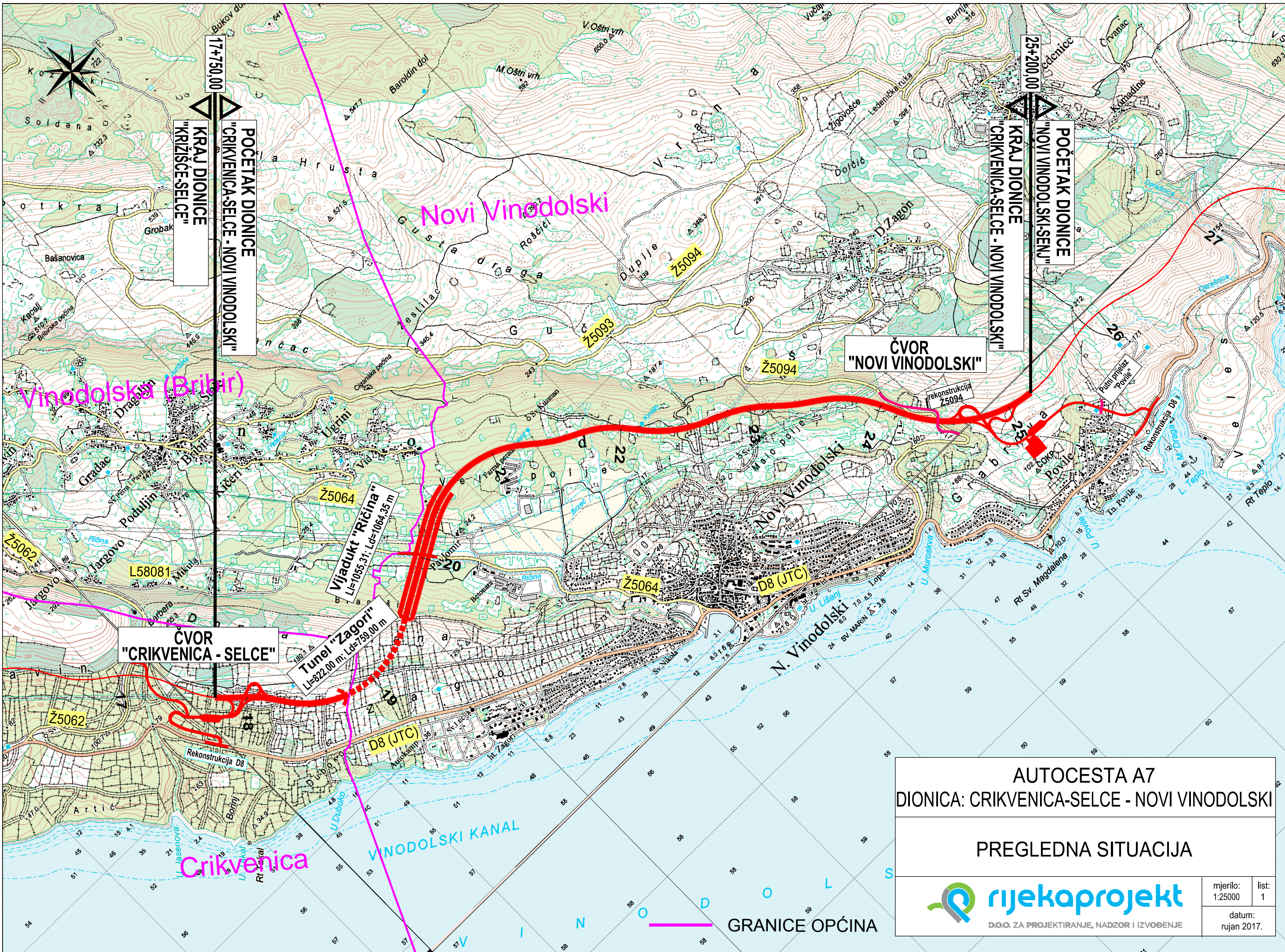
Rok važenja ovog rješenja propisan je u skladu s člankom 92. stavkom 1. Zakona, dok je mogućnost produženja važenja ovog rješenja propisana u skladu s člankom 92. stavkom 4. Zakona (točka VI. ovog rješenja).

Obveza objave ovog rješenja na internetskim stranicama Ministarstva utvrđena je člankom 91. stavkom 2. Zakona (točka VII. ovog rješenja).

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnom sudu u Rijeci, Erazma Barčića 5, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom sudu neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom odnosno dostavlja elektronički.

Upravna pristojba na zahtjev i ovo rješenje naplaćena je državnim biljezima sukladno Zakonu o upravnim pristojbama („Narodne novine“, broj 115/16) i Tarifi br. 2.(1) Priloga I. Uredbe o Tarifi upravnih pristojbi („Narodne novine“, broj 8/17, 37/17, 129/17, 18/19 i 97/19).



Vinodolska (Brijuni)

Novi Vinodolski

Crikvenica

ČVOR "CRIKVENICA - SELCE"

ČVOR "NOVI VINODOLSKI"

Vijadukt "Ričina"
L=1055,31; Ld=1064,35 m

Tunel "Zagori"
L=822,00 m; Ld=759,00 m

Ž5064

Ž5093

Ž5094

Ž5094

Ž5062

Ž5062

L58081

D8 (JTC)

D8 (JTC)

AUTOCESTA A7
DIONICA: CRIKVENICA-SELCE - NOVI VINODOLSKI

PREGLEDNA SITUACIJA



mjerilo: 1:25000	list: 1
datum: rujan 2017.	

GRANICE OPĆINA