



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 351-03/17-02/76

URBROJ: 517-03-1-2-19-12

Zagreb, 9. siječnja 2019.

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike na temelju odredbe članka 89. stavaka 1. i 2. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15 i 12/18), a u vezi sa člankom 71. Zakona o izmjeni i dopuni Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 118/18) i odredbe članka 21. stavka 1. 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 obilaznice Umaga duljine oko 8,4 km, nakon provedenog postupka, donosi

R J E Š E N J E

- I. Namjeravani zahvat – obilaznica Umaga duljine oko 8,4 km, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, temeljem studije o utjecaju na okoliš koju je izradio u kolovozu 2017. godine, a dopunio u siječnju i travnju 2018. godine ovlaštenik Oikon d.o.o. iz Zagreba – prihvatljiv je za okoliš uz primjenu mjera zaštite okoliša (A) i uz provedbu programa praćenja stanja okoliša (B).**

A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

A.1. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM PRIPREME

Opće mjere 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 program praćenja stanja okoliša iz ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša u suradnji s projektantom.
- A.1.2. Izraditi projekt organizacije gradilišta kojim će se unaprijed odrediti prostor za smještaj, kretanje i pranje kotača građevinskih vozila i druge mehanizacije prije uključivanja na javnu prometnu mrežu, prostor za skladištenje i manipulaciju tvarima štetnim za okoliš te privremena skladišta materijala i otpada.
- A.1.3. Manipulaciju naftom, naftnim derivatima, uljima i mazivima te zamjenu akumulatora na građevinskim strojevima i vozilima planirati isključivo na unaprijed određenim lokacijama uz odgovarajuće mjere zaštite voda i tla.
- A.1.4. Odrediti lokaciju za kontrolirano deponiranje humusnog sloja iskopanog prilikom izvođenja zemljanih radova.
- A.1.5. Smještaj svih zona gradilišta planirati na što manje vizualno izloženim lokacijama te tako da u najmanjoj mogućoj mjeri zahvaćaju područja pod poljoprivrednim površinama.

- A.1.6. Za pristup gradilištu planirati korištenje postojeće mreže putova, a kao glavni pristupni put koristiti trasu zahvata. Nove pristupne putove formirati kroz prirodnu vegetaciju samo kada je nužno te pritom osigurati nesmetanu komunikaciju između poljoprivrednih površina.

Mjere zaštite voda

- A.1.7. Projektom dokumentacijom predvidjeti uređenje prijelaza preko vodotoka Umaški potok prema normama i kriterijima zaštite od štetnog djelovanja voda te da ne dođe do pogoršanja hidromorfološkog ili ekološkog stanja vodnog tijela.

Mjera zaštite tla i poljoprivrednih površina

- A.1.8. Površine potrebne za organizaciju građenja planirati unutar koridora obilaznice tako da se negativan utjecaj na okoliš i oštećenja površina svedu na najmanju moguću mjeru. Za te potrebe iskoristiti već degradirane površine, a ne stvarati nove unutar postojeće vegetacije.

Mjera zaštite šumskih ekosustava i šumarstva

- A.1.9. Prilikom projektiranja, u suradnji s nadležnom šumarskom službom, odrediti nove prilazne putove gradilištu između stacionaže oko km 4+000 i km 6+000, ako će biti potrebni, u svrhu racionalnog korištenja prostora.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.1.10. Propuste kroz obilaznicu planirati tako da ujedno služe i kao prijelazi za male životinje. Propuste izvesti s usmjerivačima za vodozemce i gmazove te s minimalnim promjerom od oko 100 cm. Između stacionaža km 5+000 i km 6+000 planirati dodatni propust promjera minimalno 100 cm s usmjerivačima za vodozemce i gmazove.
- A.1.11. Od stacionaže oko km 4+000 do km 6+000 planirati uklanjanje šumske vegetacije između 1. rujna i 1. ožujka, čime se može umanjiti ili izbjeći utjecaj na ptice, kako ne bi dolazilo do oštećenja ili promjene stanišnih uvjeta u razdoblju njihove najveće aktivnosti.
- A.1.12. Projektirati vanjsku rasvjetu obilaznice unutar minimalno potrebnih okvira za funkcionalno korištenje zahvata uz korištenje okolišno prihvatljive rasvjete (LED tehnologija).
- A.1.13. Sve površine gradilišta izvan pojasa trajnog zauzeća i ostale zone privremenog utjecaja nakon završetka radova sanirati do stanja bliskog prvobitnom. Za obnovu uklonjenog prirodnog vegetacijskog pokrova koristiti samo autohtone biljne vrste koje se javljaju u sastavu vegetacijskih zajednica prisutnih na širem području zahvata.
- A.1.14. Ukoliko se u Glavnom građevinskom projektu utvrdi da je potrebno izvesti barijere za zaštitu od buke, iste trebaju biti neprozirne ili s dizajnom i gustoćom naljepnica kojima će se maksimalno spriječiti zalijetanje ptica u barijere.

Mjere zaštite kulturne baštine

- A.1.15. Predvidjeti rekognosciranje i sondiranje istočno od naselja Katoro i zapadno od gradine Romanija.
- A.1.16. Prilikom projektiranja kružnog toka na završetku trase (naselje Medigija) kružni tok izvesti na način koji neće ugroziti stanicu Medigija, a sve prema uvjetima nadležnog konzervatorskog odjela.
- A.1.17. Prilikom daljnjeg projektiranja trase onemogućiti ugrožavanje stаницe Rotarija (stacionaža oko km 4+500), a sve prema uvjetima nadležnog konzervatorskog odjela.

Mjere zaštite krajobraza

- A.1.18. U sklopu Glavnog projekta obilaznice izraditi Elaborat krajobraznog uređenja za sve elemente predmetne obilaznice i prostora uz nju.
- A.1.19. Projektom krajobraznog uređenja biološku sanaciju pokosa, nasipa i usjeka osmisliti tako da se trasa što bolje vizualno uklopi u datosti okolnog krajobraza:
- duž nožica nasipa predvidjeti sadnju visoke vegetacije kako bi se u što većoj mjeri smanjila vidljivost trase, naročito na području nasipa viših od 3 m i na mjestima gdje se trasa približava naseljima,
 - oblikovanjem i materijalima uređenje prilagoditi krajobraznim karakteristikama područja.
- A.1.20. Od biljnih vrsta za uređenje koristiti samo autohtone biljne vrste, odnosno vrste koje se javljaju u sastavu vegetacijskih zajednica na širem području zahvata.
- A.1.21. Konstrukciju rotora zbog vizualne izloženosti, oblikovno, bojom i materijalom maksimalno uklopiti u postojeći krajobraz; osigurati vizualnu preglednost preko samog križanja.
- A.1.22. Ukoliko se u Glavnom projektu utvrdi da je potrebno izvesti barijere za zaštitu od buke, maksimalno ih dizajnom i materijalom uklopiti u prostorni kontekst u koji se smještaju.

Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove i infrastrukturu

- A.1.23. Izraditi projekt privremene regulacije prometa s jasno definiranim točkama prilaza na postojeći cestovni sustav i osiguranje svih kolizijskih točaka tijekom izvođenja radova.
- A.1.24. Zabranjeno je priključivanje pojedinačnih građevinskih čestica na buduću obilaznicu, izuzev onih u funkciji obilaznice.
- A.1.25. U sklopu prometnog projekta planirati postavljanje prometnih znakova za opasnost od prelaska divljači.

Mjera zaštite od povećanih razina buke

- A.1.26. U sklopu Glavnog projekta izraditi elaborat zaštite od buke.

A.2. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM GRADNJE

Opće mjere zaštite

- A.2.1. Po završetku radova sanirati sva privremena parkirališta i prostore za kretanje mehanizacije te u pojasu uz obilaznicu razrahliti površinu tla, kako bi površine čim prije obrasla vegetacija. Materijal nastao prilikom zemljanih radova ugraditi u nasipe i pokose, iskoristiti za uređenje površina uz obilaznicu ili u neke druge svrhe, prema projektu organizacije i tehnologije građenja. Eventualni višak zemljanog materijala odložiti na, za tu svrhu, unaprijed određeno mjesto, sukladno propisima.

Mjere zaštite voda

- A.2.2. Pretakanje goriva, ulja i opasnih tvari izvoditi na nepropusnoj površini te omogućiti pročišćavanje prikupljenih voda ili ih prikupljati uz pomoć posude postavljene ispod strojeva kako bi se onemogućilo razlijevanje opasnih tvari u okoliš.
- A.2.3. Izvođenje radova provoditi uz krajnji oprez tako da se strojevima ne zadire u hidromorfološko stanje vodnog tijela. Na mjestu gdje trasa presijeca vodno tijelo, ako dođe do zadiranja u hidromorfološko stanje, nakon radova korito vratiti u stanje kakvo je bilo prije početka izgradnje.

- A.2.4. Gradilište organizirati izvan poplavnih područja, a u zonama visoke vjerojatnosti od poplavljanja radove izvoditi za vrijeme niskog vodostaja.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina

- A.2.5. Degradaciju okolnog tla izbjeći ograničenjem kretanja teške mehanizacije prilikom izgradnje, odnosno korištenjem postojeće mreže puteva, koju nakon završetka građevinskih radova treba sanirati.
- A.2.6. Kontrolirano gospodariti građevinskim otpadom, odnosno zabraniti bilo kakvo privremeno ili trajno odlaganje otpadnog materijala na okolno tlo te osigurati nepropusne spremnike za otpad.
- A.2.7. Sav materijal od iskopa koji neće biti upotrijebljen u graditeljskim aktivnostima mora biti deponiran na za to predviđenim lokacijama, sukladno zakonskoj regulativi.
- A.2.8. Humusni površinski sloj nakon izvedenih radova vratiti (gdje je to moguće) kao gornji.
- A.2.9. Izbjegavati radove na trasi u vegetacijskoj fazi zriobe poljoprivrednih kultura na većim površinama intenzivnog uzgoja pred berbu.

Mjere zaštite šumskih ekosustava

- A.2.10. Izbjegavati oštećivanje rubnih stabala i njihova korijenja pažljivim radom i poštivanjem propisanih mjera i postupaka pri gradnji. Odmah nakon presijecanja zaposjednute površine uspostaviti i održavati šumski red, to jest ukloniti panjeve, izraditi i izvesti svu posječenu drvenu masu.
- A.2.11. Osobitu pažnju prilikom gradnje posvetiti rukovanju lakozapaljivim materijalima i alatima s otvorenim plamenom. Jednako tako posebnu pažnju posvetiti rukovanju alatima koji mogu izazvati iskrenje.
- A.2.12. Krčiti šume i uspostavljati šumski red u skladu s dinamikom izgradnje obilaznice i sječe stabala propisane Programom gospodarenja šuma s ciljem sprječavanja erozije šumskih tala i bujica.
- A.2.13. Tijekom pripreme, projektiranja i izgradnje obilaznice uspostaviti stalnu suradnju s nadležnom šumarskom službom radi korištenja šumske infrastrukture, planirane ili izgrađene za potrebe izgradnje prilaznih putova gradilištu.
- A.2.14. U dijelu gdje trasa prolazi kroz šumu, nakon izgradnje obilaznice, izvršiti biološku sanaciju terena/pokosa vrstama šumskog drveća i raslinja navedenim u Programu gospodarenja šumama.

Mjera zaštite bioraznolikosti

- A.2.15. U slučaju pojave invazivnih vrsta izvršiti njihovo uklanjanje u radnom pojasu tijekom izgradnje obilaznice.

Mjere zaštite lovstva

- A.2.16. U suradnji sa stručnom službom lovoovlaštenika razmotriti ustaljene staze i premete te lokacije na kojima divljač obitava kako bi se na vrijeme poduzele sve mjere za sprečavanje šteta koje mogu nastati na divljači.
- A.2.17. U suradnji s lovoovlaštenikom premjestiti zatečene lovnogospodarske i lovnotehničke objekte (hranilišta, pojilišta i čeke) na druge lokacije ili nadomjestiti novima.
- A.2.18. Kod radova pripreme, izgradnje i tijekom korištenja uspostaviti stalnu suradnju s lovoovlaštenikom kako bi se divljač zatečena u šumi, na koridoru izgradnje, usmjerila na dio staništa gdje će imati osiguran mir.

- A.2.19. Na cijeloj dužini obilaznice postaviti prometne znakove opasnosti divljač na cesti, a po potrebi postaviti i svjetlosna stakalca kao dodatnu mjeru zaštite, sve u suradnji s lovoovlaštenikom.
- A.2.20. Svako stradavanje divljači obvezno prijaviti lovoovlašteniku.

Mjera zaštite kulturne baštine

- A.2.21. Na predviđenoj trasi, istočno od naselja Katoro i zapadno od gradine Romanija, predvidjeti arheološki nadzor tijekom zemljanih radova.

Mjere zaštite krajobraza

- A.2.22. Prilikom izgradnje očuvati što je moguće više prirodne vegetacije na području građevinskog pojasa.
- A.2.23. Sve površine gradilišta i ostale zone privremenog utjecaja nakon završetka radova sanirati prema Elaboratu krajobraznog uređenja, odnosno dovesti u stanje kakvo je bilo prije početka izgradnje.

Mjere zaštite kvalitete zraka

- A.2.24. Manipulativne površine i transportne putove unutar područja obuhvata te pristupni put u zoni naselja po potrebi polijevati vodom (pogotovo u sušnim razdobljima) radi smanjenja razine prašine, na osnovi direktnog opažanja.
- A.2.25. Transport materijala izvoditi u zatvorenim sanducima (ceradno platno i slično).
- A.2.26. U slučajevima jakog vjetrova, prilikom istovara prskati kameni agregat vodom ili pričekati s istovarom.

Mjere zaštite od povećanih razina buke

- A.2.27. Vrijeme odvijanja aktivnosti i njihov intenzitet uskladiti s odredbama propisa koji regulira razine buke od graditeljskih aktivnosti, posebno u slučaju rada noću.
- A.2.28. Radove na izgradnji obilaznice obavljati samo tijekom dnevnog razdoblja (7 do 19 sati), a radove koji uključuju korištenje pneumatskih čekića u razdoblju od 8 do 18 sati. Pri tomu radove organizirati na način da ekvivalentne razine buke na referentnim objektima, ukoliko se ovi objekti koriste u vrijeme izvođenja radova, tijekom navedenih razdoblja ne prekoračuju vrijednosti prema Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave: 65 dB(A) za razdoblje 7 do 19 sati + 5 dB(A) za razdoblje 8 do 18 sati.

Mjera gospodarenja otpadom

- A.2.29. Sav otpad razvrstati na mjestu nastanka, odvojeno skupljati po vrstama, osigurati uvjete skladištenja i predati ovlaštenom skupljaču.

Gospodarenje viškom materijala iz iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu

- A.2.30. U slučaju da tijekom izvođenja radova nastane višak iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu obavijestiti nadležno tijelo, rudarsku inspekciju, jedinicu područne (regionalne) samouprave i jedinicu lokalne samouprave radi propisnog odlaganja iste.

Mjera zaštite od iznenadnih događaja

- A.2.31. Izraditi Operativni plan za provedbu mjera sprečavanja širenja i uklanjanja iznenadnog onečišćenja voda.

A.3. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM KORIŠTENJA ZAHVATA

Opća mjera zaštite

A.3.1. Redovito održavati površine uz trasu obilaznice.

Mjere zaštite voda

A.3.2. Prilikom održavanja obilaznice u zimskom razdoblju koristiti ekološki prihvatljiva sredstva radi zaštite voda. Upotrebu sredstava svesti na minimum ispravnim predviđanjem stanja kolnika.

A.3.3. Redovito održavati propuste vodotoka kroz trup obilaznice radi zaštite njihove stabilnosti i funkcionalnosti kao i postojeće i buduće kanale za prihvat oborinskih voda s površina obilaznice kako bi se osigurao nesmetan protok vode.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina

A.3.4. Pratiti pojavu slijeganja terena i redovito kontrolirati te prema potrebi sanirati oštećenja.

A.3.5. Bankine i pokose nasipa ozeleniti autohtonim biljnim vrstama (niskim grmljem) radi stabilizacije i zaštite.

Mjere zaštite bioraznolikosti

A.3.6. U slučaju pojave invazivnih vrsta vršiti njihovo uklanjanje u radnom pojasu tijekom izgradnje obilaznice.

A.3.7. Kako bi se uklonila mogućnost stradavanja grabljivica, redovito vršiti uklanjanje strvina s područja cestovnog koridora.

A.3.8. Redovito održavati propusnost prijelaza za male životinje i drugih propusta.

Mjera zaštite lovstva

A.3.9. Na mjestima učestalih stradavanja divljači od naleta vozila uz prometne znakove postaviti prizmatska ogledala koja odvrćaju divljač od prijelaza preko obilaznice te na odgovarajući način prometnim znakovima upozoriti vozače na mogućnost prelaska divljači preko obilaznice.

Mjera zaštite od iznenadnih događaja

A.3.10. U slučaju iznenadnih događaja postupiti prema Operativnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Vode

B.1. Poštujući princip kombiniranog pristupa zaštite voda, program praćenja stanja okoliša sastoji se od praćenja pročišćenih otpadnih voda te relevantnih parametara stanja vodnog tijela koje je recipijent otpadnih voda. Parametri koji su odabrani za praćenje otpadnih voda s obilaznice su oni koji se mogu nalaziti u otpadnim vodama s obzirom na karakter zahvata, a prate se prema odgovarajućim posebnim propisima. Pokazatelji i njihove granične vrijednosti te učestalost praćenja bit će propisani programom praćenja voda koji je sastavni dio Glavnog projekta u skladu s vodopravnim uvjetima.

Buka

- B.2. Tijekom prve godine nakon puštanja obilaznice u promet, za najbliže objekte izvršiti kontrolna mjerenja buke zajedno s brojanjem prometa kako bi se usporedile s proračunatim razinama buke. Daljnja mjerenja buke provoditi kada se sljedećim brojanjem pokaže da je količina prometa veća za 25 % u odnosu na onu koja je korištena za proračun. Za pojedino mjerenje izabrati karakterističan objekt i mjerenje izvršiti na strani koja je najviše izložena buci s nove obilaznice. Mjerenja provesti u reprezentativnom vremenskom trenutku i to posebno za dan, posebno za večer i posebno za noć.
- B.3. Ukoliko mjerenja pokažu da su razine buke veće od dopuštenih dnevnih (65 dB(A)) i/ili noćnih razina (50 dB(A)), primijeniti mjere zaštite od buke kako bi se buka svela na prihvatljivu razinu.
- B.4. Efekt dogradnje zaštite od buke provjeriti ponovljenim mjerenjima nakon završetka dogradnje. Detalje mjerenja definirati u okviru projekta zaštite od buke.
- II. **Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša i programa praćenja stanja okoliša kako je to određeno ovim rješenjem.**
- III. **O rezultatima praćenja stanja okoliša nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, obavezan je podatke dostavljati Hrvatskoj agenciji za okoliš i prirodu na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.**
- IV. **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.**
- V. **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.**
- VI. **Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva zaštite okoliša i energetike.**
- VII. **Sastavni dio ovog Rješenja je sljedeći grafički prilog:**
- Prilog 1. Pregledna situacija, M 1:25 000

O b r a z l o ž e n j e

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike (u daljnjem tekstu Ministarstvo), zaprimilo je 14. rujna 2017. godine zahtjev nositelja zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, Vončinina 3, za procjenu utjecaja na okoliš obilaznice Umaga duljine 8,4 km. U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti i dokazi sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša (u daljnjem tekstu Zakon) te članka 8. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (u daljnjem tekstu Uredba), kao što su:

- Potvrda Uprave za dozvole državnog značaja Ministarstva graditeljstva i prostornoga uređenja o usklađenosti zahvata s prostornim planovima (KLASA: UP/I 350-02/17-02/16; URBROJ: 531-06-1-1-1-17-2 od 13. rujna 2017. godine).
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I 612-07/17-60/100, URBROJ: 517-07-1-1-2-17-4 od 31. svibnja 2017. godine) da je planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu te da nije potrebno provesti postupak Glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu.
- Studija o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu Studija) koju je izradio ovlaštenik Oikon d.o.o. iz Zagreba, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I 351-02/13-08/84, URBROJ: 517-06-2-1-1-17-10 od 24. listopada 2017. godine). Voditelj izrade Studije je Željko Koren, mag. ing. aedif.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, u skladu s člankom 80. stavkom 3. Zakona i člankom 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 9. veljače 2018. godine informacija o zahtjevu za provedbu postupka (KLASA: UP/I 351-03/17-02/76; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-2 od 2. veljače 2018. godine).

Stalno Savjetodavno stručno povjerenstvo za ocjenu utjecaja na okoliš za zahvate autoceste i državne ceste (u daljnjem tekstu: Stalno povjerenstvo) imenovano je na temelju članka 77. stavaka 1., 3. i 4. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 110/07) Odlukom KLASA: 351-03/12-04/29; URBROJ: 517-12-2 od 19. travnja 2012. godine te na temelju članka 87. stavka 1., 4. i 5. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15 i 12/18) Odlukom KLASA: 351-03/16-04/136, URBROJ: 517-06-2-1-2-16-3 od 7. ožujka 2016. godine, Odlukom KLASA: 351-03/16-04/1651, URBROJ: 517-06-2-1-1-16-2 od 16. prosinca 2016. godine i Odlukom KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-5 od 15. lipnja 2018. godine.

Stalno povjerenstvo održalo je dvije sjednice. Na **prvoj sjednici** održanoj 7. ožujka 2018. 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 doradenu Studiju u skladu s člankom 13. Uredbe 15. svibnja 2018. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I 351-03/17-02/76; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-6). Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I 351-03/17-02/76; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-7 od 15. svibnja 2018. godine) povjerena je Upravnom odjelu za održivi razvoj Istarske županije. Javna rasprava o Studiji radi sudjelovanja javnosti i zainteresirane javnosti u postupku odlučivanja o predmetnom zahtjevu sukladno odredbama članka 162. stavka 2. Zakona održana je od 11. lipnja 2018. do 11. srpnja 2018. u službenim prostorijama Grada Umaga, Giuseppe Garibaldi 6, Umag, radnim danom od 7,30 do 15,30 sati i u sjedištu Istarske županije, Flanatička 29, Pula, radnim danom od 8,00 do 16,00 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Glas Istre“ i na internetskim stranicama Grada Umaga, Istarske županije i Ministarstva. U okviru javne rasprave javno izlaganje održano je 3. srpnja 2018. s početkom u 17,00 sati u Gradskoj vijećnici Grada Umaga, Giuseppe Garibaldi 6, Umag.

Prema izvješću Upravnog odjela za održivi razvoj Istarske županije o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-03/18-01/64; URBROJ: 2163/1-08-02/1-18-15 od 17. srpnja 2018. godine), tijekom javnog uvida u knjigu primjedaba izloženu uz Studiju nije bilo upisanih

primjedbi javnosti i zainteresirane javnosti, dok su na adresu Upravnog odjela za održivi razvoj Istarske županije pristigle primjedbe Roberte Nemaz Kovacic, Gracijele Rota i Anice Juričić. Primjedbe su se redom odnosile na prolazak trase pojedinim česticama na kojima je u tijeku uzgoj poljoprivrednih kultura, za što je, ukoliko trasu zahvata nije moguće izmaknuti, od strane podnositelja primjedbi predložena mogućnost zamjene tih čestica s onima u vlasništvu Republike Hrvatske.

Stalno povjerenstvo je na **drugo**j sjednici održanoj 15. listopada 2018. godine u Zagrebu u skladu s odredbama članka 14. stavka 2. Uredbe razmotrilo odgovore na primjedbe s javne rasprave, a koje je pripremio nositelj zahvata. U odgovorima na primjedbe s javne rasprave, koje je Povjerenstvo nakon predmetne rasprave prihvatilo, u bitnom je navedeno kako predmetne primjedbe nisu u vezi s postupkom procjene utjecaja zahvata na okoliš te da ih je potrebno ponovno iskazati u fazi procjene i otkupa zemljišta, odnosno ishoda građevinske dozvole.

Povjerenstvo je u skladu s člancima 14. i 16. Uredbe donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš i predložilo mjere zaštite okoliša te program praćenja stanja okoliša.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: Šire područje karakterizira blizina graničnih prijelaza Plovanija i Kaštel prema Sloveniji i Italiji te međunarodnog morskog prijelaza (luka Umag) s jedne strane te relativno velika udaljenost od drugih dijelova države s kojima je Grad Umag povezan isključivo cestovnim prometnicama.

Ukupna duljina trase iznosi oko 8 060 m, ne uključujući krakove novoformiranih križanja niti rekonstrukcije postojećih. Zbog relativno ravničarskog terena i trase izvan naseljenih područja, veći dio trase nalazi se u nasipu prosječne visine 0,5 do 1,0 m. Trasa obilaznice Umaga projektirana je s dvije vozne trake namijenjene mješovitom prometu za projektnu brzinu $V_p = 80$ km/h, s mogućim ograničenjem na pojedinim dijelovima (križanja, objekti i slično).

Trasa obilaznice Umaga počinje približno 1 000 m prije spoja državne ceste DC300 s državnom cestom DC75 jugoistočno od grada Umaga, na mjestu gdje trenutno postoji trokrako križanje od kojih jedan krak vodi prema tvornici boje Hempel i Novigradskoj ulici. Trasa započinje kružnim križanjem te se odvaja istočno od postojeće državne ceste DC75, prolazi 450 m zapadno od naselja Finida, gdje se formira kružno križanje s državnom cestom DC300. Nastavno trasa ide u smjeru sjeveroistoka, obilazi naselje Špinel i s istočne strane križa se s nerazvrstanom cestom na predjelu Rosul. Trasa lagano skreće u smjeru sjeverozapada i križa se kružnim križanjem sa županijskom cestom ŽC5003, 350 m zapadno od naselja Ungerija. U nastavku obilaznica prolazi uz naselje Turkija te siječe lokalnu cestu LC50004 i neposredno nakon toga nerazvrstanu cestu iz smjera naselja Monterol. Trasa nakon toga zadržava smjer sjeverozapad i križa se četverokrakim križanjem s nerazvrstanom cestom na pravcu uvala Karapan, naselje Murine. U naselju Katoro predviđen je novi spoj planirane obilaznice i postojeće državne ceste DC75. Nakon toga trasa skreće prema sjeveroistoku, prolazi zapadno od predjela zvanog Maran te se spaja na postojeću državnu cestu DC75 kružnim križanjem u naselju Medigija.

Kako se radi o novoj trasi obilaznice Umaga, spoj na lokalnu mrežu prometnica projektiran je preko križanja u razini. Projektirana su križanja na postojećoj DC75 u km 0+150,00; s državnom cestom DC300 u km 1+230,00; sa županijskom cestom ŽC5003 u km 2+830,00; na postojeću državnu cestu DC75 u km 4+380,00; na postojeću državnu cestu DC75 u km 5+820,00; te s postojećom državnom cestom DC75 na kraju trase.

Kroz trup glavne trase, na mjestima gdje to odnos nivelete i terena dozvoljava i tamo gdje je nužno radi osiguravanja kontinuiteta lokalne mreže prometnica, putova i biciklističkih staza, a za koje nije preporučljivo da se križaju s trasom obilaznice (zbog prevelikog broja križanja ili premale udaljenosti između križanja) predviđena je izrada prolaza, a u daljnjim razradama projekta nije isključena mogućnost, da se iz naknadnih opravdanih spoznaja ili potrebe lokalne

zajednice predvide dodatni prolazi ili da se korigiraju definirane minimalne svijetle visine prolaza.

Trasa obilaznice križa se samo s jednim stalnim vodotokom Umaškim potokom (kanal Košćan) u stacionaži km 1+703 gdje je predviđena izvedba pločastog propusta dimenzija prema posebnim uvjetima građenja Hrvatskih voda. Unutar dionice od km 1+150 do km 1+775 postoji opasnost od poplave srednjih voda te je na tom potezu niveleta obilaznice podignuta približno 2 m kako bi se u daljnjim razradama projekta, a prema detaljnoj geodetskoj snimci i posebnim uvjetima građenja Hrvatskih voda, mogli izvesti dodatni cijevni propusti koji osiguravaju protočnost i onemogućavaju djelovanja nove obilaznice kao svojevrsne brane za oborinske vode.

Odvodnja oborinske vode sa samog kolnika obilaznice riješena je poprečnim i uzdužnim padovima, gdje se oborinska voda usmjerava i kanalizira prema rigolima ili direktno ispušta preko niskih bankina u okolni teren. Od elemenata unutarnje odvodnje predviđeni su rigoli i kanalice za ispuštanje oborinske vode s visokih nasipa ili zone usjeka.

Obilaznica Umaga je planirana Prostornim planom Istarske županije kao građevina od važnosti za Državu i Županiju („Službene novine Istarske županije“, broj 2/02, 1/05, 4/05, 14/05 – pročišćeni tekst, 10/08, 07/10, 16/11 – pročišćeni tekst, 13/12, 09/16, 14/16 – pročišćeni tekst). Ona je planirana i Prostornim planom uređenja Grada Umaga („Službene novine Grada Umaga“, broj 3/04, 9/04 – ispravak, 6/06, 8/08 – pročišćeni tekst, 5/10, 5/11, 5/12, 21/14, 10/15, 11/15 – pročišćeni tekst, 19/15, 2/16 – pročišćeni tekst, 12/17, 18/17 – pročišćeni tekst).

Iako će u svrhu izgradnje obilaznice biti potrebno izvoditi nasipe i usjeke, zbog njihove relativno male visine i volumena te generalne zaravnjenosti terena ne očekuju se značajni utjecaji na stabilnost podloge, uz uvjet pridržavanja najbolje građevinske prakse. Uz pridržavanje istog uvjeta ne očekuju se ni značajni negativni utjecaji erozije vodom na podlogu, kao ni slijeganje tla. S obzirom na snagu i učestalost dosada zabilježenih potresa, rizik od narušavanja stabilnosti podloge uzrokovanog potresom smatra se prihvatljivim. Trasa uglavnom prolazi kroz poljoprivredna i šumska područja koja sadrže relativno debeo sloj zemlje, dok je pojava izdanaka geološke podloge uglavnom rijetka ili nepostojeća te se iz tog razloga eventualan negativan utjecaj u vidu uklanjanja geološke podloge smatra prihvatljivim.

Do utjecaja na podzemne vode tijekom izgradnje može doći uslijed akcidentnih situacija i neadekvatne odvodnje, dok su povišeni vodostaji te neadekvatno gospodarenje otpadom glavni razlozi možebitnih negativnih utjecaja na površinske vode. Pri korištenju obilaznice moguća su onečišćenja podzemnih i priobalnih voda ispiranjem onečišćivala s obilaznice, utjecajem zahvata direktnom infiltracijom oborinskih voda u vodonosnik poradi visoke propusnosti, akcidentnim situacijama i neodržavanjem kanalima. Površinske vode mogu biti onečišćene prekomjernim emisijama iz prometa i tvarima koje se koriste za održavanje prometnica.

Glavni očekivani negativni utjecaji na tlo vezani su uz razdoblje izgradnje planiranog zahvata, kada će doći do privremene i trajne prenamjene na području pretpostavljenog radnog pojasa – 40 m. Prilikom izvođenja radova na području pretpostavljenog radnog pojasa bit će zahvaćeno ukupno 35,92 ha površine. Najveći udio u pretpostavljenom radnom pojasu zauzimat će pedokartografska jedinica 3–Crvenica plitka i srednje duboka. Unutar radnog pojasa prisutna je opasnost od emisije tekućih tvari u okolno tlo do koje može doći u slučaju nepažljivog rada strojevima. Također, tijekom gradnje očekuje se i povećana emisija teških metala u okolno tlo.

Utjecaj na tlo tijekom korištenja obilaznice značajno je manji nego prilikom pripreme terena i građevinskih radova. Površine na kojima nije došlo do trajne prenamjene, nakon završetka radova saniranjem će se vratiti u stanje prije početka građenja.

Do onečišćenja tla može doći jedino u slučaju akcidentnih situacija prilikom prevoženja opasnih tvari, što se može spriječiti primjenom plana intervencija za slučaj akcidentnih situacija koji je u skladu sa zakonskim propisima i pravilima vezanim uz sigurnost na prometnicama.

S obzirom na to da je na području zahvata najvećim dijelom zastupljeno **poljoprivredno zemljište**, utjecaj tijekom izgradnje obilaznice bit će izravan i negativan. Tijekom izgradnje doći će do prenamjene i oštećivanja tla uslijed polaganja trase obilaznice u širini pretpostavljenog radnog pojasa od 40 m. Očekivani gubitak poljoprivrednih površina iznosi 23,33 ha. Unutar Arkod baze, upisanih poljoprivrednih parcela je 14,58 ha, 62,52% od ukupnog kartiranog poljoprivrednog zemljišta. Najvećim dijelom oraničnih kultura (6,64 ha) te maslinika (3,56 ha).

Od štetnih tvari koje dopijevaju na poljoprivredne površine uslijed odvijanja prometa, poseban značaj imaju teški metali. Do unosa onečišćenja na poljoprivrednim površinama može doći i uslijed emisija polinuklearnih aromatskih ugljikovodika (PAH-ova). Poseban utjecaj na proizvodnu vrijednost tla predstavlja zimsko održavanje obilaznice (poglavito NaCl).

Najintenzivnijem onečišćenju bit će izložene poljoprivredne površine uz samu trasu buduće obilaznice. Zbog čega će neminovno doći do pada vrijednosti zemljišta pored obilaznice, a vjerojatno i do znatnog smanjenja korištenja proizvodnog potencijala tla u takvom području.

Utjecaji na **šume i šumarstvo** prilikom provođenja građevinskih (zemljanih) zahvata ponajprije se očituju u trajnom gubitku površina pod šumom izravnim zaposjedanjem šumsko-proizvodnih površina.

Prostorno najveći utjecaj na šume i šumsko zemljište izazvan izravnim zaposjedanjem i prenamjenom zemljišta se očekuje od km 4+000 do km 6+000 jer obilaznica u tom dijelu ulazi u stabilan i cjeloviti šumski ekosustav. Isto se odnosi na fragmentaciju i deforestaciju šumskog ekosustava jer se uz linijski zahvat, obilaznicu i četverokrako križanje u km 4+380,00 planira novo trokrako križanje obilaznice u km 5+820,00 i priključak na postojeću državnu cestu DC75, sve u šumi i na šumskom zemljištu.

Površine šuma i šumskog zemljišta koje su potencijalno ugrožene zaposjedanjem površine (radni pojas) se nalaze u državnom (29,49 ha) i privatnom (8,00 ha) vlasništvu, a ukupna površina im je 37,49 ha.

Gubitak izravnim zaposjedanjem površine gospodarskih šuma značajno je manji od gubitka općekorisnih funkcija šuma.

Trajinim zaposjedanjem je ugroženo 37,49 ha šuma i šumskog zemljišta s ukupnom vrijednošću općekorisnih funkcija šuma od 9.679.875 bodova. Od toga privatne šume čine 8,00 ha s ukupnom vrijednošću općekorisnih funkcija šuma od 1.955.925 (velika ugroženost), a državne šume 29,49 ha s ukupnom vrijednošću općekorisnih funkcija šuma od 7.723.950 bodova (umjerena do vrlo velika ugroženost).

Ostali negativni utjecaji koji se mogu pojaviti tijekom radova, odnose se na: zahvaćanje površine koja je veća od planirane; požare izazvane pri nesavjesnom rukovanju lakozapaljivim materijalima i alatima koji mogu izazvati iskrenje; oštećivanje rubova šumskih sastojina teškom mehanizacijom; otvaranje novih šumskih rubova u područjima radnog zahvata; pojava šumskih štetnika i bolesti drveća uslijed ostavljene posječene drvne mase; te akcidentne situacije koje se mogu pojaviti tijekom radova, a rezultiraju onečišćenjem okoliša.

Negativni utjecaji tijekom korištenja obilaznice su: povećana opasnost od požara uslijed povećanja opsega prometa i akcidentne situacije koje se mogu pojaviti tijekom korištenja, a rezultiraju onečišćenjem okoliša.

Zbog linijske prirode projekta, utjecaj na šumske ekosustave i šumarstvo je prihvatljiv uz poštivanje predloženih mjera.

Tijekom izgradnje planiranog zahvata doći će do trajne prenamjene površine prirodnih **staništa** na području izgradnje obilaznice. Uspostavom radnog pojasa doći će do privremenog nestanka i degradacije staništa, što pogoduje širenju korovne i ruderalne vegetacije te stranih invazivnih biljnih svojti. Njihovo širenje potrebno je zaustaviti pridržavanjem predloženih mjera zaštite okoliša. Povećan broj ljudi, buka i vibracije uznemiruju veći broj životinjskih vrsta koje će posljedično privremeno izbjegavati područje izgradnje. Ovaj utjecaj najznačajniji je za ptice kao

što su eja livadarka, koja gnijezdi na tlu, i orao zmijar, koji gnijezdi na stablima 3 – 7 m od tla. Uznemiravanje lokalne faune može se izbjeći izvođenjem radova u vrijeme najmanje aktivnosti životinja te izvan sezone gniježđenja.

Tijekom korištenja zahvata najizraženiji negativan utjecaj je fragmentacija staništa. Dnevne i sezonske migracije, potraga za hranom i/ili partnerom bit će otežane novom preprekom. Negativan utjecaj moguće je ublažiti postavljanjem propusta za životinje. Rasvjeta postavljena uz obilaznicu privlačit će kukce što može dovesti do stradavanja jedinki šišmiša zbog kolizije s motornim vozilima prilikom hranjenja. Kako bi se utjecaj minimizirao, potrebno je vanjsku rasvjetu obilaznice projektirati unutar minimalno potrebnih okvira za funkcionalno korištenje zahvata uz korištenje okolišno prihvatljive rasvjete (LED tehnologija).

Uz primjenu svih mjera osiguranja rada obilaznice te male vjerojatnosti pojave akcidentnih situacija velikih razmjera, procijenjeno je da rizik od značajnih negativnih posljedica u slučaju pojave akcidenata nije značajan.

Planirani zahvat ne prolazi niti jednim područjem zaštićenim temeljem Zakona o zaštiti prirode. S obzirom na smještaj zahvata i prostornu udaljenost, ne očekuju se negativni utjecaji izgradnje i korištenja obilaznice na najbliža **zaštićena područja** (spomenik prirode Markova jama udaljen 15 km).

Najbliže područje ekološke mreže HR1000032 Akvatorij zapadne Istre nalazi se oko 4 km južno i obuhvaća obalni dio istarskog poluotoka južno od Umaga, sa staništima prikladnim za morske ptice.

Negativan utjecaj na **divljač** tijekom izvođenja radova izgradnje obilaznice ogledat će se kroz narušavanje mira u staništu. Značajan utjecaj imat će građevinski radovi u smislu rastjerivanja divljači bukom, kretanjem strojeva i ljudi te je za očekivati da će se divljač sklanjati i privremeno napuštati to područje. Stoga je potrebno izbjegavati nepotrebno kretanje ljudi i strojeva izvan radnog pojasa te postupati u skladu sa Zakonom o lovstvu kako ne bi došlo do mogućeg stradavanja divljači, što nalaže mir u lovištu za vrijeme reproduktivnog ciklusa divljači.

Trasa obilaznice većim dijelom prolazi kroz kultivirane poljoprivredne površine, gdje se divljač mnogo manje zadržava i vremenom se priviknula na kretanje ljudi, promet vozila i obavljanje poljoprivrednih radova. Nakon završetka radova za očekivati je kako će se divljač vratiti na to područje.

Mogući utjecaji tijekom korištenja obilaznice su promjena kvalitete stanišnih prilika (emisija buke i onečišćenje), stradavanja divljači od naleta vozila, naročito krupne divljači (srna obična) te gubitci lovno produktivnih površina. Pri tome se ne očekuju znatne promjene kvalitete staništa u odnosu na postojeće stanje. S obzirom na moguće povećanje broja vozila, veći je rizik naleta vozila na divljač.

Na istraženom području evidentirane su pod izravnim utjecajem rimska cesta Katoro-Jurcanija (oko 190 m od središnje linije predviđene trase) i stancije Medigija (oko 30 m od središnje linije predviđene trase) i Rotarija (oko 80 m od središnje linije predviđene trase). Potencijalno značajan utjecaj na ove lokalitete moguće je ublažiti provedbom predloženih mjera. Pod neizravnim utjecajem je potencijalna nekropola istočno od gradine Romanija (oko 190 m od središnje linije predviđene trase) i stancija Juricanija (oko 150 m od središnje linije predviđene trase), a stancija Špinel (oko 200 m od središnje linije predviđene trase) nalazi se na samom rubu neizravnog utjecaja umaške obilaznice. Utjecaj izgradnje obilaznice Umaga na **kulturnu baštinu** je prihvatljiv uz poštivanje propisanih mjera.

Tijekom izgradnje zahvata doći će do izravnih i trajnih utjecaja na fizičku strukturu **krajobraza** uklanjanjem površinskog pokrova te neznatne promjene prirodne morfologije terena u zoni građevinskog zahvata, budući da predmetna trasa prolazi pretežito zaravnjenim terenom Crvene Istre. Do određene promjene postojeće morfologije terena i vizualnog doživljaja doći će uslijed formiranja trajnih šumskih prosjeka (od stacionaže km 3+750,00 do stacionaže km

5+750,00 te od stacionaže km 6+650,00 do stacionaže km 7+550,00), vidljivih s lokalnih cestovnih prometnica i rubnih dijelova naselja Murine, Katoro i Zambratija.

Osim toga, zahvat će uzrokovati i promjene u načinu korištenja određenih površina, odnosno njihov nepovratni gubitak. Do promjena će doći izgradnjom trase obilaznice kroz mozaik poljoprivrednih površina, kao krajobrazni uzorak koji dominira na području izgradnje zahvata. Prelaskom trase preko navedenih oblika površinskog pokrova doći će do prenamjene i nepovratnog gubitka dijela ovih površina te do narušavanja njihovog oblika i strukture usitnjavanjem i cijepanjem. Obzirom da je prostorni uzorak poljoprivrednih površina široko rasprostranjen te dominira čitavim područjem Crvene Istre, prolaskom trase obilaznice doći će do lokalnih izmjena, prolazak trase obilaznice neće dovesti do njegove znatne degradacije, odnosno neće predstavljati gubitak od veće važnosti za krajobraz u širem smislu.

Prethodno opisane promjene u strukturi krajobraza i načinu korištenja određenih površina tijekom korištenja zahvata mogu dovesti do izravnih i trajnih promjena vizualnih i ambijentalnih vrijednosti krajobraza odnosno načina doživljavanja krajobraza. Najveća vizualna izloženost zahvata će biti iz pojedinih stambenih objekata obližnjih naselja Katoro (stacionaža u km 5+758,00) i naselja Ungerija (stacionaža u km 2+763,00) uz koje će trasa proći na udaljenosti od 350 m. Prolaskom obilaznice neće doći do značajne promjene izgleda i načina doživljavanja krajobraza, budući da je prostor već znatno izmijenjen smještajem antropogenih elemenata poput turističkih naselja.

Utjecaji zahvata na krajobrazne značajke će biti izravni, umjerene jakosti, ali prihvatljivi za krajobraz uz obvezno provođenje predviđenih mjera zaštite.

Izgradnjom obilaznice Umaga omogućit će se bolja povezanosti i protok **prometa**, osigurati daljnji turistički i gospodarski razvoj te omogućiti lakše povezivanje postojećih i novih turističkih zona s ostalom mrežom prometnica, ali i ostalih turistički atraktivnih sadržaja.

Izgradnju obilaznice rezultirat će rasterećenjem prometa kroz sam grad Umag. Shodno tome doći će i do povećanja sigurnosti pješačkog i biciklističkog prometa, kao i smanjenja emisija buke i čestica koje utječu na kvalitetu zraka.

Koridor kojim će planirana obilaznica prolaziti je pod utjecajem već postojeće okolne prometne infrastrukture, industrijskih djelatnosti i poljoprivrednih aktivnosti. Slab utjecaj na kvalitetu **zraka** očekuje se tijekom samih građevinskih radova. Intenzitet ovog onečišćenja ovisit će u prvom redu o vremenskim prilikama te o jačini vjetrova koji raznosi čestice prašine na okolne površine. Tijekom izvođenja radova, do onečišćenja će doći i uslijed rada mehanizacije i vozila s motorima s unutarnjim izgaranjem, odnosno nastajanja dušikovih oksida, ugljikovog monoksida, ugljikovog dioksida, sumporovog dioksida, lakohlapivih organskih spojeva i čestica. Navedeni utjecaji lokalnog su karaktera i ograničenog trajanja te se uz predviđene mjere zaštite mogu svesti na najmanju moguću mjeru.

Tijekom izgradnje planirane obilaznice Umaga doći će do emitiranja dodatne **buke** u okoliš kao posljedice građevinskih radova. Ova buka je privremena i prestaje po završetku izvođenja radova te se uz poštivanje tehnološke discipline i predviđenih mjera zaštite ne očekuje njen negativan utjecaj na okolno naseljeno područje.

Od objekata unutar građevinskih područja, povišenim razina buke bit će izložen objekt na stacionaži u km 8+026,00 koji se nalazi u zoni križanja buduće obilaznice s državnom cestom DC75 (predviđeno kao rotor). Eventualnu zaštitu ovog objekta treba riješiti u višim fazama izrade projektne dokumentacije, uvažavajući obje prometnice kao mjerodavne izvore buke.

Na području zahvata moguća je pojava nepropisno odloženog **otpada**. Tijekom pripremnih radova (čišćenje terena, površinsko krčenje i slično) i građevinskih radova te transporta i rada mehanizacije očekuje se nastanak neopasnog i opasnog otpada. Opasni otpad odlagat će se u nepropusnu ambalažu (eko-kontejner) do predaje ovlaštenoj osobi za gospodarenje tom vrstom otpada. Također, s ovlaštenom osobom tvrtkom treba ugovoriti pražnjenje i zbrinjavanje otpada iz

separatora ulja i maziva. Lokacije za prikupljanje otpada kao i potrebnu infrastrukturu (kontejnere, betonski plato i slično) potrebno je planirati projektom organizacije gradilišta. Nositelj zahvata dužan je voditi očevidnik s podacima o vrstama, količinama, mjestu nastanka, načinu i mjestu skladištenja te predaji otpada. Uz poštivanje svih predloženih mjera ne očekuju se negativni utjecaji otpada na okoliš.

Procjenjuje se da će se i nakon iskorištenja materijala za uređenje pokosa pojaviti **višak materijala iz iskopa**. Ukoliko se radi o materijalu koji predstavlja korisnu mineralnu sirovinu za gradnju bit će potrebno provesti mjere zaštite.

Prema procjeni godišnjih emisija **stakleničkih plinova** iz pokretnih izvora, odnosno cestovnog prometa, za buduću obilaznicu te postojeće stanje, u razdoblju od 2019. do 2039. godine kod buduće obilaznice vidljivo je smanjenje ukupnih emisija CO₂eq za 13,62%.

Negativni utjecaji buduće obilaznice na **stanovništvo** ponajprije se uočavaju kroz povećane razine buke i onečišćenja zraka. Do prekoračenja zakonski propisanih vrijednosti razina buke, prema provedenom proračunu, neće doći. Pozitivni utjecaji očituju se prvenstveno kroz povećanje sigurnosti – promet se izmiješta dalje od središta grada i pješačkih zona. Osim toga, planirana obilaznica će imati pozitivan utjecaj na turizam i gospodarstvo.

Nesreće koje se mogu dogoditi mogu ugroziti zdravlje i živote ljudi na gradilištu ili mogu prouzročiti materijalne štete u prostoru. Tijekom izgradnje moguće su povremene, nepredvidive ili slučajne nezgode. Tijekom izgradnje mogući su akcidenti uzrokovani nepravilnom organizacijom gradilišta, nestručnim rukovanjem, izlivanjem prilikom pretakanja ili prijevoza goriva odnosno nepropisnim prometovanjem tijekom korištenja zahvata. Opasnost predstavljaju nafta, naftni derivati i druge opasne tvari koje se prevoze auto-cisternama.

Ukoliko se poštuju propisi te predložene mjere zaštite koje onemogućuju ispuštanje štetnih tvari u okoliš vjerojatnost nastajanja akcidentnih situacija u konkretnim uvjetima svedena je na minimum.

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 i 20/17), člankom 40. stavkom 2. točkom 2. i člankom 89.a Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15 i 12/18). Ostale mjere propisane su u skladu sa Zakonom o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13 i 73/17), Zakonom o vodama („Narodne novine“, broj 153/09, 130/11, 56/13 i 46/16), Zakonom o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13 i 15/18), Zakonom o cestama („Narodne novine“, 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14) i Pravilnikom o građevnom otpadu i otpadu koji sadrži azbest („Narodne novine“, broj 69/16).
- **Mjere zaštite voda** propisane su u skladu sa Zakonom o vodama, Pravilnikom o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 80/13, 43/14, 27/15 i 03/16) i Pravilnikom o tehničkim zahtjevima za građevine odvodnje otpadnih voda, kao i rokovima obvezne kontrole ispravnosti građevina odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda („Narodne novine“, broj 03/11).
- **Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša, Zakonom o šumama („Narodne novine“, broj 68/18), Zakonom o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 20/18), Pravilnikom o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova („Narodne novine“, broj 79/14) i Pravilnikom o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne

novine“, broj 09/14).

- **Mjere zaštite šumskih ekosustava i šumarstva** propisane su u skladu sa Zakonom o šumama i Pravilnikom o doznaci stabala, obilježavanju drvnih sortimenata, popratnici i šumskom redu („Narodne novine“, broj 17/15 i 57/17).
- **Mjere zaštite bioraznolikosti** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti prirode.
- **Mjere zaštite kulturne baštine** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 69/99, 151/03, 157/03, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14, 44/17 i 90/18).
- **Mjere zaštite krajobraza** propisane su u skladu sa Zakonom o gradnji, Zakonom o poslovima i djelatnostima prostornog uređenja i gradnje („Narodne novine“, broj 78/15) i Zakonom o zaštiti prirode te s dosadašnjom inženjerskom praksom.
- **Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove i infrastrukturu** propisane su u skladu sa Zakonom o cestama, Zakonom o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15 i 108/17) i Pravilnikom o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama („Narodne novine“, broj 33/05, 64/05, 155/05, 14/11 i 25/15).
- **Mjere zaštite od buke** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13 i 41/16) te Pravilnikom o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04).
- **Mjere zaštite lovstva** propisane su u skladu sa Zakonom o cestama, Pravilnikom o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama i Pravilnikom o stručnoj službi za provedbu lovnogospodarske osnove („Narodne novine“, broj 63/06, 101/10 i 44/17).
- **Mjere zaštite zraka** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 130/11, 47/14 i 61/17).
- **Mjera zaštite od otpada** je propisana u skladu sa Zakonom o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13 i 73/17).
- **Mjera gospodarenja viškom materijala iz iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu** propisana je u skladu sa Pravilnikom o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova.
- **Mjere zaštite od iznenadnih događaja** propisane su u skladu sa Zakonom o vodama, Uredbom o sprječavanju velikih nesreća koje uključuju opasne tvari („Narodne novine“, broj 44/14, 31/17 i 45/17) i Državnim planom mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 05/11).

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

- **Program praćenja stanja voda** temelji se na odredbama Zakona o vodama, Pravilnika o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda i Uredbe o standardu kakvoće voda („Narodne novine“, broj 73/13, 151/14, 78/15, 61/16 i 80/18).
- **Program praćenja razine buke** temelji se na odredbama Zakona o zaštiti od buke i Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave.

Sukladno članku 21. stavku 2. Uredbe, prije donošenja rješenja nacrt rješenja je stavljen na uvid javnosti na internetskim stranicama Ministarstva u trajanju od 8 dana s datumom objave 31. prosinca 2018. godine i na njega nisu dostavljene primjedbe.

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 utemeljenja je na odredbama članka 142. stavka 2. Zakona. Prema odredbi članka 85. stavka 5. Zakona nositelj zahvata podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja zahvata na okoliš (točka IV. 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 V. ovog rješenja).

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

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnom sudu u Rijeci, 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 i 129/17).

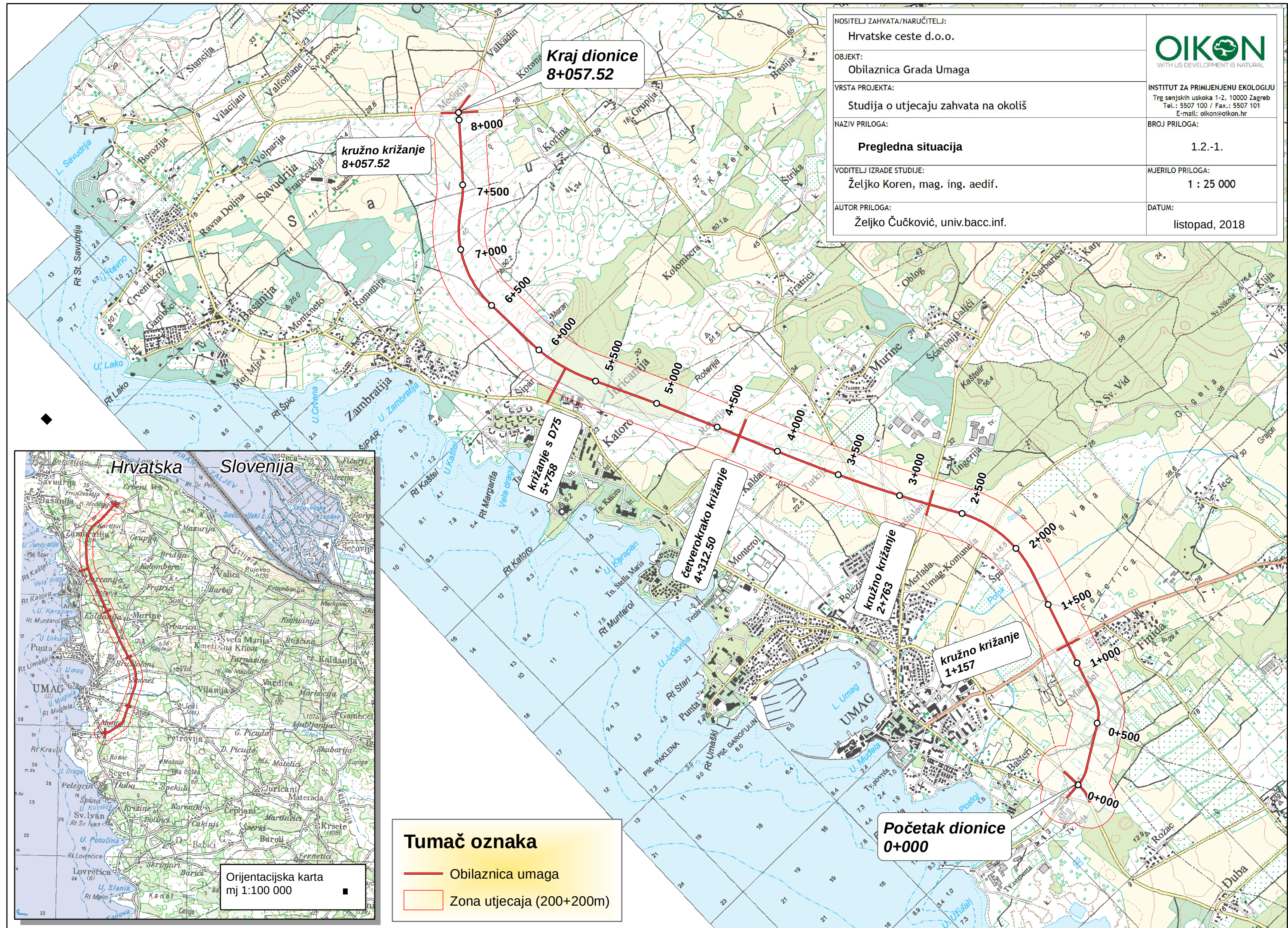


DOSTAVITI:

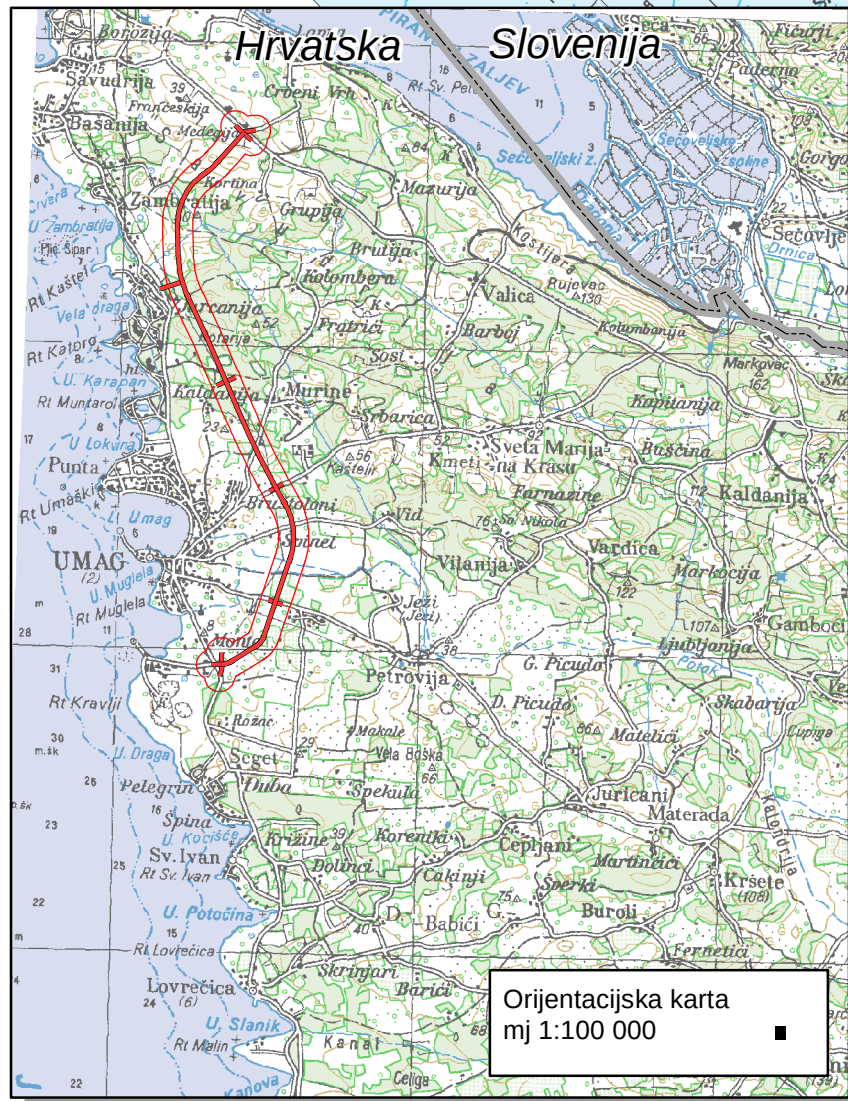
1. Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb (**R!**, s povratnicom)

NA ZNANJE:

1. Uprava za inspekcijske poslove, ovdje



NOSITELJ ZAHVATA/NARUČITELJ: Hrvatske ceste d.o.o.	OIKON WITH US DEVELOPMENT IS NATURAL
OBJEKT: Obilaznica Grada Umaga	INSTITUT ZA PRIMIJENJENU EKOLOGIJU Trg senjskih uskoka 1-2, 10000 Zagreb Tel.: 5507 100 / Fax.: 5507 101 E-mail: oikon@oikon.hr
VRSTA PROJEKTA: Studija o utjecaju zahvata na okoliš	BROJ PRILOGA: 1.2.-1.
NAZIV PRILOGA: Pregledna situacija	MJERILO PRILOGA: 1 : 25 000
VODITELJ IZRADE STUDIJE: Željko Koren, mag. ing. aedif.	DATUM: listopad, 2018
AUTOR PRILOGA: Željko Čučković, univ.bacc.inf.	



Tumač oznaka

- Obilaznica umaga
- Zona utjecaja (200+200m)