



REPUBLIKA HRVATSKA

MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I
ODRŽIVOG RAZVOJA

KLASA: UP/I-351-03/21-08/13

URBROJ: 517-05-1-2-23-20

Zagreb, 5. srpnja 2023.

Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja (OIB: 19370100881) 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. (OIB: 55545787885), Vončinina 3, Zagreb, za procjenu utjecaja na okoliš nove državne ceste DC542 Išišće-Kloštar, Istarska županija, donosi

N A C R T R J E Š E N J A

Namjeravani zahvat – nova državna cesta DC542 Išišće-Kloštar, Istarska županija, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, temeljem studije o utjecaju na okoliš koju je u ožujku 2021. godine izradio, a u siječnju i veljači 2022. godine dopunio ovlaštenik IPZ Uniprojekt Terra d.o.o. iz Zagreba – prihvatljiv je za okoliš uz primjenu zakonom propisanih i ovim rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša (A) i provedbu programa praćenja stanja okoliša (B).

A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

A.1. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM PROJEKTIRANJA I PRIPREME

Opće mjere zaštite

- A.1.1. U okviru 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 ovoga 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 i kretanje građevinskih vozila i druge mehanizacije, prostor za skladištenje i manipulaciju tvarima štetnim za okoliš, privremene lokacije skladišta/odlagališta građevinskog materijala, materijala iz iskopa i humusnog sloja iz iskopa te transportne rute.
- A.1.3. Površine potrebne za organizaciju građenja planirati unutar koridora ceste kako bi se negativni utjecaj na okoliš i oštećenja okolnih površina svela na najmanju moguću mjeru.
- A.1.4. Izraditi projekt privremene regulacije prometa s jasno definiranim točkama prilaza na postojeći cestovni sustav i osiguranjem svih kolizijskih točaka tijekom izvođenja radova.
- A.1.5. Za pristup gradilištu planirati korištenje postojeće mreže putova, a kao glavni pristupni put koristiti trasu zahvata.
- A.1.6. Sav kvalitetan materijal iz iskopa ugraditi u trup nasipa.

Mjera zaštite od buke

- A.1.7. U fazi izrade idejnog i glavnog projekta izraditi elaborat zaštite od buke s detaljnim proračunom razine buke cestovnog prometa i mjerama zaštite od buke.

Mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja

- A.1.8. Planirati i projektirati rasvjetu na način da se izbjegava dekorativna rasvjeta, da se koriste adekvatno pokrivena rasvjetna tijela usmjerena prema tlu kako bi se izbjeglo onečišćujuće svjetlo i smanjilo rasipno i provalno svjetlo, da se koristi energetski učinkovita LED rasvjeta te da se izbjegava korištenje hladnog, bijelog svjetla.

Mjere zaštite voda i vodnih tijela

- A.1.9. U daljnjim fazama razrade projekta izbjegavati premještanje ili preusmjeravanje postojećih vodotoka i kanala.
- A.1.10. Za prijelaze preko rijeke Raše i kanala predvidjeti izgradnju mostova ili propusta vodeći računa da se zadrži postojeći profil tečenja vodotoka.
- A.1.11. Propustima i kanalima regulirati vanjske vode na način da se ostvare protjecanja bez mogućnosti erozije ceste i okolnog terena. Kao materijal obloge obala korita koristiti prirodni materijal.
- A.1.12. Na dionici prolaska kroz vodozaštitno područje i na ostalom dijelu trase zahvata, projektirati kontrolirani sustav odvodnje kolničkih otpadnih voda s pročišćavanjem putem separatora masti i ulja prije ispuštanja u recipijent.
- A.1.13. U daljnjim fazama projekta niveletu planirane ceste projektirati iznad kote 100-godišnje velike vode rijeke Raše.
- A.1.14. Primjenom odgovarajućih tehničkih mjera osigurati potpunu stabilnost nasipa/trupa ceste od negativnih utjecaja velikih voda.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.1.15. Planirati mostove i propuste za vodu na način da ujedno služe i kao prijelazi za životinje odnosno da tijekom cijele godine omogućavaju prolaz životinjama (u skladu sa Stručnim smjernicama – prometna infrastruktura, HAOP, 2015 ili novijim saznanjima).
- A.1.16. U slučaju postavljanja transparentnih barijera za zaštitu od buke iste projektirati na način da se opreme odgovarajućim naljepnicama u svrhu sprječavanja zalijetanja ptica.

Mjere zaštite šuma

- A.1.17. Pri planiranju i organizaciji gradilišta voditi računa o protupožarnoj zaštiti, a posebno da se ne ugrozi funkcionalnost postojeće šumske infrastrukture.
- A.1.18. Ne zauzimati površine šuma i šumskih zemljišta za potrebe formiranja asfaltne baze ili za privremeno deponiranje materijala.

Mjera zaštite divljači

- A.1.19. Uspostaviti suradnju s lovoovlaštenicima radi pravovremenog premještanja lovnogospodarskih i lovnotehničkih objekata (čeke, hranilišta) na druge lokacije.

A.2. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM IZGRADNJE

Opće mjere

- A.2.1. Planirati gradnju objekata u razdoblju manjeg vodostaja te predvidjeti da se kod gradnje u

- blizini vodotoka koriste upijajuće brane ukoliko u vodotoku ima vode.
- A.2.2. Nakon izgradnje ceste urediti oštećenu mrežu putova.

Mjere zaštite voda i vodnih tijela

- A.2.3. Prilikom izvođenja građevinskih radova koji su u neposrednom kontaktu s vodotocima ili melioracijskim kanalima, iste osigurati od eventualnog odronjavanja zemlje i građevinskog materijala.
- A.2.4. Radove na prijelazu preko vodotoka organizirati na način da je uvijek osigurana propusnost vode za slučajeve minimalnih, srednjih i velikih voda.
- A.2.5. Tijekom izvođenja radova pratiti hidrološke prognoze ili tendencije na vodotocima i kanalima te osigurati spremnost glede eventualnog uklanjanja ljudstva, strojeva, nepokretnih objekata, privremenih skladišta ili dijelova objekata koji su u izgradnji, a onemogućavali bi protjecanje voda u razdoblju poplavnih valova.
- A.2.6. Mjesta ispuštanja oborinskih voda u vodotoke osigurati od erozije obale na mjestu izljeva.
- A.2.7. Ograničiti kretanje građevinske mehanizacije preko vodotoka na najmanju moguću mjeru.
- A.2.8. Svako rukovanje naftnim derivatima, mazivima i sličnim tvarima obavljati isključivo iz cisterni pod stručnim vodstvom i u za to predviđenoj zaštićenoj i vodonepropusnoj zoni u kojoj je osiguran prihvrat eventualno izlivenih tvari korištenjem sredstva za neutralizaciju proliivenog goriva ili maziva.
- A.2.9. Spremnike goriva i maziva za potrebe građevinske mehanizacije smjestiti u vodonepropusne zaštitne bazene (tankvarne).
- A.2.10. Prostor za smještaj vozila i građevinskih strojeva planirati i urediti tako da je podloga nepropusna, a oborinske vode odvoditi preko separatora ulja i masti.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.2.11. Uklanjati samo vegetaciju koja je u zoni izgradnje.
- A.2.12. Pripremne radove na izgradnji zahvata, a koji uključuju uklanjanje drveća i grmlja, izvoditi u razdoblju od 15. kolovoza do 15. ožujka kako bi se umanjio negativan utjecaj na faunu.
- A.2.13. Sačuvati prirodnu vegetaciju na pristupnim i rubnim zonama, posebice drvenastu, a postojeću vegetaciju uklopiti u zeleni pojas ceste. Oštećene površine sanirati koristeći autohtone vrste tog područja.
- A.2.14. U slučaju pojave invazivnih vrsta izvršiti njihovo uklanjanje u radnom pojasu.

Mjera zaštite zraka

- A.2.15. Suhi prašinski materijal prilikom prijevoza prskati vodom.
- A.2.16. Prilikom prijevoza građevinskog materijala kroz naselja pokrivati rasuti teret.
- A.2.17. Upotrebljavati strojeve koji ne ispuštaju u zrak onečišćujuće tvari iznad propisanih vrijednosti.

Mjere zaštite prometa

- A.2.18. Prati kotače na mehanizaciji i vozilima prije izlaska na javne prometnice.
- A.2.19. Organizirati izvođenje građevinskih radova koji podrazumijevaju ograničavanje prometa na postojećoj prometnoj mreži izvan perioda najvećeg prometnog opterećenja (od 1. lipnja do 30. rujna).

Mjere zaštite krajobrazza

- A.2.20. Izraditi glavni projekt krajobraznog uređenja.

A.2.21. Pokose nasipa oblikovati prirodnim materijalom i vegetacijom.

Mjera zaštite kulturno-povijesne baštine

A.2.22. U slučaju pronalaska arheološkog nalazišta, prekinuti radove i kontaktirati nadležni konzervatorski odjel.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina

A.2.23. Kontrolirano skidati i privremeno skladištiti površinski humusni sloj za potrebe rekultivacije oštećenog zemljišta.

A.2.24. Sve površine izložene privremenim utjecajima izgradnje dovesti nakon završetka radova u prvobitno stanje ili što bliže istom.

A.2.25. Tehničkim rješenjima (mreže, gabioni i sl.) te biološkom sanacijom stabilizirati teren na dijelovima ceste radi zaštite od erozije tla.

A.2.26. Sadnjom zaštitnog zelenila ublažiti utjecaj raspršenog onečišćenja.

A.2.27. Planirati pristupne puteve poljoprivrednim površinama radi smanjenja fragmentacije.

A.2.28. Radove planirati izvan razdoblja pred berbu i žetvu.

A.2.29. U slučaju onečišćenja tla poduzeti mjere sanacije.

A.2.30. Kontrolirano gospodariti građevnim otpadom, odnosno zabraniti bilo kakvo privremeno ili trajno odlaganje otpadnog materijala na okolno tlo.

Mjere zaštite šuma

A.2.31. Na površinama koje neće biti neposredno zahvaćene građevinskim radovima zadržati postojeću vegetaciju koja neće ugrožavati sigurnost prometa.

A.2.32. Odmah nakon krčenja šumske vegetacije izvesti posječenu drvenu masu te uspostaviti i provesti šumski red.

Mjere zaštite lovstva i divljači

A.2.33. Uspostaviti kontinuiranu suradnju s lovoovlaštenicima predmetnih lovišta tijekom pripreme i izgradnje radi pravovremenog usmjeravanja divljači u mirniji dio lovišta i sprječavanja stradavanja divljači.

A.2.34. Cijelom duljinom ceste postaviti prometne znakove opasnosti divljač na cesti, a po potrebi postaviti i svjetlosna stakalca kao dodatnu mjeru zaštite, sve u suradnji s nadležnim lovoovlaštenikom.

A.2.35. Objekte (mostove) koji su pogodni za prolaz divljači redovito održavati prohodnima.

A.2.36. Svako stradavanje divljači obavezno prijaviti nadležnom lovoovlašteniku.

Mjere zaštite od buke

A.2.37. Koristiti malobučnu opremu i strojeve u skladu s propisima za smanjenje emitirane zvučne snage te ih redovito održavati.

A.2.38. Radove organizirati tijekom dnevnog razdoblja. Radove noću izvoditi samo u iznimnim slučajevima.

A.2.39. Za kretanje teretnih vozila odabrati putove uz koje ima najmanje potencijalno ugroženih objekata i koji su već opterećeni bukom prometa.

A.2.40. Za parkiranje teških vozila odabrati mjesta udaljena od potencijalno ugroženih objekata te gasiti motore zaustavljenih vozila.

Mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja

A.2.41. Građevinske radove izvoditi pri dnevnom svjetlu izbjegavajući potrebu korištenja umjetne rasvjete koja, ukoliko se koristi, mora biti energetske učinkovite i postavljena na

način da se izbjegava mogućnost zasljepljivanja ljudi i životinja, odnosno da se izbjegne svjetlosno onečišćenje te smanji rasipno i provalno svjetlo.

Mjere gospodarenja otpadom

- A.2.42. Nastali otpad razvrstavati na mjestu nastanka i odvojeno sakupljati u odgovarajućim spremnicima i predavati ovlaštenom sakupljaču.
- A.2.43. Nakon izgradnje gradilište očistiti od eventualnog viška materijala i otpada.

A.3.MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM KORIŠTENJA

Mjere zaštite voda i vodnih tijela

- A.3.1. Redovito održavati sustav kolničke odvodnje što uključuje čišćenje i praćenje funkcionalnog stanja sustava i separatora.
- A.3.2. Redovno održavati prohodnost propusta vodotoka i kanala na trasi ceste.
- A.3.3. U zimskom razdoblju pri održavanju ceste koristiti ekološki prihvatljiva sredstva protiv smrzavanja kolnika u minimalno potrebnim količinama.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.3.4. Redovito održavati odvodne jarke, a propuste redovito čistiti kako bi se smanjilo erozivno djelovanje oborinskih voda na tlo.
- A.3.5. Redovito održavati i čistiti taložnike čestica i separatore ulje/voda iz zatvorenog sustava sakupljanja i pročišćavanja potencijalno onečišćenih oborinskih voda.

Mjera zaštite šuma

- A.3.6. Voditi računa o protupožarnoj zaštiti.

Mjere zaštite divljači i lovstva

- A.3.7. U slučaju učestalog stradavanja divljači na određenim mjestima dodatno postaviti prometne znakove opasnosti divljač na cesti (npr. zvučno-svjetlosni repelenti i sl.).
- A.3.8. Svako stradavanje divljači prijaviti nadležnom lovoovlašteniku.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.3.9. Održavati prohodnost propusta vanjske odvodnje ceste, odnosno prolaza za male životinje radi održavanja kontinuiteta staništa i migracije životinja.
- A.3.10. U slučaju pojave invazivnih vrsta vršiti njihovo uklanjanje.
- A.3.11. Nakon izgradnje ceste bilježiti sve podatke o stradavanjima životinja te u slučaju pojačanog stradavanja poduzeti dodatne mjere zaštite (u skladu sa Stručnim smjernicama – prometna infrastruktura, HAOP, 2015 ili novijim saznanjima).

Mjera zaštite krajobraza

- A.3.12. Održavati zelene površine prema Projektu krajobraznog uređenja.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Tijekom građenja

Buka

- B.1.1. Ukoliko se ukaže potreba za izvođenjem građevinskih radova na izgradnji ceste tijekom noćnog razdoblja provoditi mjerenja buke u vanjskom prostoru ispred bukom gradilišta najugroženijih stambenih objekata. Prvo mjerenje provesti prilikom početka radova na izgradnji, a nakon toga provoditi kontrolna mjerenja svakih 30 dana, sve do prestanka noćnih radova. Mjesta mjerenja treba odrediti djelatnik ovlaštene tvrtke koja će mjerenja provesti, ovisno o situaciji na terenu.

Tijekom korištenja

Vode

- B.2.1. Na kontrolnim mjernim oknima pratiti kakvoću ispuštene vode iz kontroliranog sustava odvodnje sa taložnicima i separatorima ulja/voda.
- B.2.2. Program praćenja izraditi sukladno vodopravnim uvjetima.

Buka

- B.2.3. Nakon puštanja ceste u promet provesti mjerenje buke na računskim točkama T1L, T3D i T6D, uz istovremeno brojanje prometa, te prema potrebi poduzeti dodatne mjere zaštite. Ovlaštena stručna osoba koja provodi mjerenja buke može, ovisno o situaciji na terenu, odabrati i druge mjerne točke.

- I. Nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša te programa praćenja stanja okoliša kako je to određeno ovim rješenjem.
- II. Rezultate praćenja stanja okoliša nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, obavezan je dostavljati Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.
- III. 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.
- IV. 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 Hrvatskih cesta d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu promijenili uvjeti utvrđeni ovim rješenjem.
- V. Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja.

VI. Sastavni dio ovog Rješenja su sljedeći grafički prilozi:

- Prilog 1. Situacijski prikaz zahvata na DOFu
- Prilog 2. Situacija zahvata
- Prilog 3. Uzdužni profil
- Prilog 4. Prikaz lokacija mjerenja buke

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 gospodarstva i održivog razvoja (dalje u tekstu: Ministarstvo) putem opunomoćenika IPZ Uniprojekt TERRA d.o.o., Voćarska cesta 68, Zagreb, 12. ožujka 2021. godine zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš nove državne ceste DC542 Ilišće-Kloštar, Istarska 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 prostorno uređenje i dozvole državnog značaja Ministarstva prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine o usklađenosti zahvata s prostornim planovima (KLASA: 350-02/20-02/8; URBROJ: 531-06-2-2-20-3 od 31. srpnja 2020. godine).
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I-612-07/20-60/05; URBROJ: 517-05-2-2-20-2 od 27. veljače 2020. 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 IPZ Uniprojekt TERRA d.o.o. iz Zagreba, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I-351-02/13-08/108; URBROJ: 517-03-1-2-21-16 od 24. veljače 2021. godine). Studija je izrađena u ožujku 2021. godine izradio, a dopunjena u siječnju i veljači 2022. godine. Voditelj izrade Studije je Tomislav Domanovac, dipl.ing.kem.tehn., univ.spec.oecoing.

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 7. rujna 2021. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš nove državne ceste DC542 Ilišće-Kloštar, Istarska županija (KLASA: UP/I-351-03/21-08/13; URBROJ: 517-05-1-2-21-4 od 3. rujna 2021. 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 Odlukom (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-5 od 15. lipnja 2018. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-19-6 od 12. veljače 2019. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-20-7 od 7. siječnja 2020. godine) i Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-05-1-2-22-10 od 20. rujna 2022. godine).

Stalno povjerenstvo održalo je tri sjednice. Na **prvoj sjednici** održanoj 14. listopada 2021. godine u Kršanu, Stalno povjerenstvo je utvrdilo da Studija zahtijeva određene dorade i izmjene temeljem iznesenih primjedbi članova Stalnog povjerenstva.

Na **drugoj sjednici** održanoj 2. veljače 2022. godine putem videokonferencije Stalno povjerenstvo je utvrdilo da Studija zahtijeva određene dorade i izmjene temeljem iznesenih

primjedbi članova Stalnog povjerenstva te predložilo da se ista 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 24. veljače 2022. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/21-08/13; URBROJ: 517-05-1-2-22-14). Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/21-08/13; URBROJ: 517-05-1-2-22-15 od 24. veljače 2022. godine) povjerena je Upravnom odjelu za održivi razvoj Istarske županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu sa člankom 162. stavka 2. Zakona u razdoblju od 13. travnja do 13. svibnja 2022. godine u ulaznom holu Istarske županije u Puli, Flanatička 29, te u službenim prostorijama Općine Pićan u Pićnu, Pićan 40, i Općine Kršan u Kršanu, Blaškovići 12, svakog radnog dana u vremenu od 8 do 15 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Glas Istre“, na oglasnim pločama Istarske županije, Općine Pićan i Općine Kršan te na internetskim stranicama Ministarstva, Istarske županije, Općine Pićan i Općine Kršan. U sklopu javne rasprave u prostorijama Centra za nematerijalnu kulturu Istre u Pićnu, Pićan 40, održano je 26. travnja 2022. godine javno izlaganje s početkom u 17 sati. Prema izvješću Upravnog odjela za održivi razvoj Istarske županije o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-03/22-01/30; URBROJ: 2163-08-02/1-22-09 od 26. svibnja 2022. godine) tijekom javnog uvida, kao i u knjigama primjedbi izloženim na mjestima javnog uvida nisu zaprimljene primjedbe, prijedlozi ili mišljenja javnosti i zainteresirane javnosti.

Stalno povjerenstvo je na **trećoj sjednici** održanoj 11. studenoga 2022. godine putem videokonferencije u skladu sa člancima 14. i 16. Uredbe donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš, kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš te predložilo mjere zaštite okoliša te program praćenja stanja okoliša.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Planirani zahvat odnosi se na izgradnju nove državne ceste DC542 na lokaciji Išišće-Kloštar na području općina Kršan i Pićan, Istarska županija, i to povezivanjem državne ceste DC64 kod Išišća i DC500 kod Kloštra. Planiranom cestom DC542 trebalo bi se osigurati bolje povezivanje poduzetničke zone Pićan-jug i skraćivanje putovanja u smjeru tunela Učka za oko 8 km.*

Planirana cesta DC542 u skladu je s Prostornim planom Istarske županije („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 i 14/16-pročišćen tekst), Prostornim planom uređenja Općine Kršan („Službeno glasilo Općine Kršan“, broj 6/02, 1/08, 18/10, 14/12, 23/12-pročišćeni tekst, 6/14, 11/14-pročišćeni tekst i 6/17) i Prostornim planom uređenja Općine Pićan („Službene novine Općine Pićan“, broj 10/05, 2/09, 5/15, 6/15 i 3/17).

Državna cesta DC542 počinje na raskrižju 1 (stacionaža km 0+000,00) - raskrižje DC64 i DC542, a završava na raskrižju 5 (oko stacionaže km 4+611,00) - raskrižje DC542 i DC500. Trasa državne ceste DC64 ide na sjeveroistok sjeverno od mjesta Potpićan i južno od postojeće poslovne zone Potpićan. U stacionaži oko km 1+673 prelazi preko rijeke Raše i dalje nastavlja jugoistočno uz obuhvatni kanal Kostadini. Prelazi preko obuhvatnog kanala Kloštar i dalje na istok prati sabirni kanal Rakite.

Na trasi je planirano pet raskrižja, početno na državnoj cesti DC64, zatim raskrižje 2 koje će omogućiti proširenje poslovne zone Potpićan i njezino direktno spajanje na državnu cestu. Raskrižje 3 povezuje postojeću poslovnu zonu i lokalnu cestu LC50120 u smjeru Potpićana. U nastavku je raskrižje 4 koje povezuje državnu cestu DC542 s lokalnom cestom LC50120 u smjeru Tupljaka. Trasa završava raskrižjem 5, tj. spojem na državnu cestu DC500.

Idejnim rješenjem planiranog zahvata, predviđena je izgradnja 11 objekata/mostova, na trasi koja prelazi preko odvodnih kanala i rijeke Raše. Konačni broj objekata/mostova, definirat će se vodopravnim uvjetima u daljnjoj fazi projektiranja.

Trasa ceste od stacionaže km 0+000 do km 0+420 prolazi III. vodozaštitnom zonom izvorišta Bolobani, a cijela trasa zahvata se nalazi u poplavnom području rijeke Raše i pritoka odnosno u području srednje vjerojatnosti opasnosti od poplava. Zbog toga se u ovom postupku cijelom dužinom trase ceste planira izgradnja kontroliranog sustava odvodnje kolničkih voda uz obradu tih voda na separatoru ulja i masti prije ispuštanja u recipijent. Međutim, u daljnjim fazama projektiranja zahvata potrebno je u suradnji s nadležnim službama Hrvatskih voda detaljno analizirati nužnost provedbe navedene mjere cijelom dužinom planirane ceste, a posebice je nužno odrediti optimalnu lokaciju mjesta ispuštanja obrađenih otpadnih voda.

Uz planiranu trasu ceste planira se postavljanje telekomunikacijskih instalacija i elektroenergetskih instalacija za potrebe osvjjetljavanja planiranih raskrižja. Zbog zatvorenog sustava odvodnje predviđene su instalacije oborinske odvodnje s uređajima za pročišćavanje.

Također, prometno rješenje predviđa propisno označavanje vertikalnom i horizontalnom prometnom signalizacijom.

Mogući utjecaji tijekom pripreme, građenja i korištenja zahvata

Tijekom izgradnje predmetne ceste koristit će se mehanizacija i vozila za prijevoz materijala koja koriste fosilna goriva čime nastaju ispušni plinovi koji u sebi sadrže stakleničke plinove (npr. CO₂). Količine stvorenog ugljikovog dioksida ovisit će o intenzitetu radova i potrebnoj mehanizaciji. Ukupne emisije CO₂-ekv. iznose oko 115 t što je udio od oko 0,0006 % u odnosu na ukupnu godišnju emisiju u Republici Hrvatskoj. Zbog vremenske ograničenosti izvođenja radova i količine emitiranih stakleničkih plinova, iste su zanemarive, te se procjenjuje da sam proces izgradnje zahvata neće imati utjecaj na **klimatske promjene**.

Tijekom korištenja ceste DC542 nastajat će ispušni plinovi koji u sebi sadrže stakleničke plinove (npr. CO₂ i dr.). Ukupne emisije CO₂-ekv. iznose oko 352 t/god što je udio od oko 0,0017 % u odnosu na ukupnu godišnju emisiju u Republici Hrvatskoj te se procjenjuje da tijekom korištenja zahvat neće imati utjecaj na klimatske promjene.

Tijekom izgradnje ceste doći će do emitiranja onečišćujućih tvari prilikom rada građevinskih strojeva i prijevoza materijala vozilima (dominantan utjecaj NO_x spojeva, SO₂, CO i CO₂, VOC, PAH i čestica PM₁₀). Količine emisija ovisit će o planu gradnje te položaju strojeva u odnosu na meteorološke uvjete (vjetar, vlažnost). Povećane koncentracije onečišćujućih tvari očekuju se u blizini radnih strojeva te transportnih putova. Međutim, uz dobru organizaciju građenja te korištenjem ispravne mehanizacije, prilagođenu brzinu kretanja vozila i strojeva te prskanjem prometnica ne očekuje se značajan negativan utjecaj na **zrak**. Pored navedenog, radi se o privremenom utjecaju koji prestaje po završetku izvođenja radova.

Tijekom korištenja ceste srednja godišnja koncentracija plinovitih onečišćenja procijenjena je korištenjem modela „kutije“ (za cijelu dužinu trase ceste, tj. oko 4,6 km) koji se uglavnom koristi za račun koncentracija plinovitih onečišćenja u zraku iznad površine. Usporedbom rezultata proračuna imisijskih koncentracija s graničnim vrijednostima može se zaključiti da neće doći do promjene kategorije zraka odnosno neće doći do negativnih utjecaja na postojeću kvalitetu zraka.

Utjecaji na stanje površinskih i podzemnih **voda** procjenjuju se zanemarivim do umjereno negativnim. Tijekom pripreme i izgradnje utjecaji se odnose na promjene hidromorfoloških elemenata u koritu vodotoka zbog izgradnje prometnih objekata koji se procjenjuju kao kratkoročni i zanemarivi uz pridržavanje mjera zaštite i/ili sanacije nakon završetka radova. Utjecaj promjene fizičkih karakteristika, odnosno hidromorfoloških elemenata tijela površinskih voda izgradnjom propusta i mostova procjenjuje se kao zanemariv budući da trasa na ukupno 11 lokacija presijeca već uređene kanale, odnosno rijeku Rašu. Kratkoročni negativni utjecaji na

vodna tijela mogu se javiti tijekom izgradnje zahvata i uslijed nepravilnog korištenja građevinske mehanizacije ili neispravne mehanizacije, kao i nekontroliranih događaja. Navedeni utjecaji se mogu ublažiti ili spriječiti pridržavanjem odgovarajućih mjera zaštite, stoga se njihov utjecaj procjenjuje kao zanemariv. Područje trase ceste spada u poplavno područje rijeke Raše i pritoka uslijed nedovoljnog kapaciteta korita srednje vjerojatnosti pojave (približno 100-godišnji povratni period). Dionica rijeke Raše (u zoni zahvata) uređena je za prihvrat velikih voda 100-godišnjeg povratnog perioda, a obuhvatni kanali za 20-25-godišnji povratni period i pod utjecajem su uspora velikih voda rijeke Raše. Sustav zaštite od poplava građen je prvenstveno radi zaštite poljoprivrednih površina i ne osigurava zaštitu 100-godišnjeg povratnog perioda. Trasa prati konfiguraciju terena i nalazi se uglavnom u nasipu od 1,5 m-3 m. Tijekom daljnje razrade projektne dokumentacije niveleta ceste će se prema potrebi korigirati sukladno točnijim podacima o 100-godišnjoj vodi.

Tijekom korištenja ceste postoji mogućnost utjecaja na promjenu vodnog režima rijeke Raše i odvodnih kanala. Stoga je potrebno poduzimati odgovarajuće tehničke mjere koje će biti usmjerene na osiguranje nožice i pokosa nasipa kako bi se izbjegla erozija uslijed poplava i kasnijeg povlačenja velikih voda prema koritu kanala i rijeke Raše, nadvišenje nasipa/trupa ceste iznad kote 100 godišnje, osiguranje dovoljnog broja propusta odgovarajućeg protočnog profila i sl.) te se utjecaj procjenjuje kao umjereno negativan. Budući da se idejnim rješenjem predviđa trasa koja ne ometa postojeću mrežu površinskih vodnih tijela, odnosno na kojoj se predviđaju mostovi i propusti odgovarajućeg protočnog profila, utjecaj uslijed plavljenja ocjenjuje se kao umjereno negativan. Korištenjem i održavanjem ceste moguće je onečišćenje površinskih i podzemnih voda onečišćujućim tvarima nastalih prometovanjem vozila. Smanjenje mogućnosti onečišćavanja vodnih tijela oborinskim onečišćenim vodama s ceste omogućava se izgradnjom kontroliranog sustava odvodnje sa separatorima ulja i masti. Onečišćenje površinskih i podzemnih voda sredstvima za zaštitu bilja i gnojivima procjenjuje se kratkoročnim utjecajem te se isti procjenjuje zanemarivim. Utjecaj na hidromorfološke elemente stanja vodnih tijela koji se pojavljuju tijekom pripreme i izgradnje propusta i mostova očekuje se i tijekom korištenja i održavanja, međutim isti neće biti značajnog karaktera jer trasa planiranog zahvata presijeca uređene vodotoke kanale i rijeku Rašu.

Najznačajniji negativni utjecaj planiranog zahvata na **poljoprivredno zemljište** i poljoprivrednu proizvodnju očekuje se tijekom izgradnje, tj. provedbe građevinskih radova, kada dolazi do privremene i trajne prenamjene, odnosno trajnog narušavanja zemljišnog pokrova i gubitka proizvodnje na tom zemljištu. U toj fazi će uslijed polaganja trase ceste doći do prenamjene i odstranjivanja zemljinog pokrova i iskopa zemljanog materijala u ukupnoj dužini trase (oko 4,6 km) i u širini oko 9,5 m ceste i 25 m zaštitnog pojasa od ruba ceste, što znači na površini od oko 27,5 ha.

Najvećim dijelom, oko 95,5 %, radni pojas ceste zauzet će pedokartografsku jedinicu „Koluvij s prevagom sitnice, Močvarno glejno, Aluvijalno livadno, Pseudoglej“, proizvodne sposobnosti zemljišta (pogodnost tla, bonitet) označene na pedološkoj karti RH kao trajno nepogodno tlo (N-2). Međutim, prema prostorno-planskoj dokumentaciji, zahvat najvećim dijelom prolazi kroz područje označeno kao P1 - osobito vrijedno obradivo tlo, odnosno najkvalitetnije površine poljoprivrednog zemljišta predviđene za poljoprivrednu proizvodnju koje oblikom, položajem i veličinom omogućuju najučinkovitiju primjenu poljoprivredne tehnologije. Realizacijom zahvata trajno će se prenamijeniti oko 20 ha područja označenog kao P1, dok se preostali dio odnosi na poduzetničku zonu Pićan-jug, hidromelioracijske kanale i sl.

Sukladno digitalnoj bazi podataka o stanju i promjenama zemljišnog pokrova i namjeni korištenja zemljišta, zahvat najvećim dijelom (> 70 %) zauzima područje definirano kao nenavodnjavano obradivo zemljište.

Radni pojas ceste širine 59,5 m prelazi preko upisanih poljoprivrednih parcela (prema načinu korištenja su sve oranice) čija ukupna površina iznosi 94,39 ha. Prilikom određivanja trase ceste vodilo se računa o fragmentaciji poljoprivrednog zemljišta na način da se trasa vodi koliko je to god moguće uz rubove poljoprivrednih površina.

Područje zahvata se nalazi u zoni malog potencijalnog rizika od erozije koje je ispresijecano bujičnim područjima, tj. rijekom Rašom i obuhvatnim kanalima. Slično kao i za vodna tijela, mogući su negativni utjecaji na tlo i poljoprivredno zemljište uslijed nekontroliranog događaja povezanog s izlivanjem štetnih tekućina (goriva, maziva i sl.). Stoga, očekuju se negativni utjecaji na tlo i poljoprivrednu proizvodnju linijskog, trajnog i lokaliziranog karaktera, i to oko trase predmetne ceste. Poljoprivredni putevi će se u najvećem mjeri očuvati, a gdje to nije moguće, omogućit će se prelazak preko trase ceste DC542.

S obzirom da se planira izgradnja zatvorenog sustava sakupljanja i pročišćavanja onečišćenih oborinskih voda s ceste, ne očekuje se onečišćenje tla onečišćujućim tvarima s ceste tijekom korištenja zahvata. Mogući su negativni utjecaji uslijed nekontroliranih događaja, uslijed prometnih nesreća, proljevanja goriva, ulja, ali tlo će se sanirati sukladno propisima.

Tijekom izgradnje očekuju se privremeni utjecaji na vizualne kvalitete **krajobraza** s obzirom na pojavu mehanizacije i odvijanje građevinskih radova. Zona radova će biti vidljiva s nekih vidikovaca i uzvisina te općenito sa sjeverne strane trase gdje se nalazi poljoprivredno zemljište, a posebno tijekom odvijanja radova uklanjanja vegetacije radi izgradnje ceste. Slika krajobraza bit će narušena u tom vremenu, međutim taj utjecaj će biti privremen i trajat će do završetka radova.

Tijekom korištenja zahvata doći će do isticanja antropogenih elemenata ceste u odnosu na okolna područja koja su predstavljena prvenstveno kultiviranim površinama i travnjacima. Korištenje ceste neće imati visok negativan utjecaj na vizualne vrijednosti budući da je trasa ceste vidljiva tek iz dijela naselja Potpićan, dijela naselja Išliće i poduzetničke zone Pićan-jug koji su u blizini zone radova, dok s državne ceste DC500 i DC64 nije vidljiva, osim u zoni spojeva s predmetnom cestom DC542 i s pojedinih dionica spomenutih cesta s prorijeđenom vegetacijom uz cestu. Sama cesta smještena je na gotovo ravnom terenu stoga korištenje iste neće imati značajan utjecaj na reljefne karakteristike područja. Sukladno navedenom, utjecaj na krajobrazne vrijednosti smatra se slabo negativnim i trajnim.

Tijekom izgradnje zahvata neće biti direktnih utjecaja na gubitak površina **šuma** i šumskog zemljišta. U zoni ograničenog područja utjecaja mogući su sljedeći kratkoročni utjecaji na šumske sastojine:

- povećano prometovanje građevinskih vozila, rad strojeva i mehanizacije generirat će emisije onečišćujućih tvari i prašine te njihovo taloženje na svim nadzemnim dijelovima biljaka (sloj drveća, grmlja i prizemnog rašća) i time otežati/onemogućiti proces fotosinteze zahvaćenih biljaka koji može uzrokovati njihovo oštećenje i/ili sušenje;
- oštećenje ili sušenje biljaka može nastati i onečišćenjem staništa uslijed izlivanja motornih ulja u tlo;
- na sastav šumske zajednice može utjecati i nenamjeran unos invazivnih vrsta biljaka putem odjeće radnika ili kotača motornih vozila;
- otežano gospodarenje šumama zbog uspostavljanja gradilišta;
- mogući gubitak površina šuma i šumskog zemljišta uspostavljanjem prilaznih putova, asfaltne baze i deponiranja materijala.

Koridor planirane ceste prolazi na oko 50 m od utvrđenog odsjeka 90i GJ Smokvica (od stacionaže km 2+690,00 do stacionaže km 3+232,00). U samom početku trase (oko 750 m) nalazi se zemljište u sukcesiji (u zarastanju). U svrhu zaštite utvrđenog šumskog odsjeka te drugih

prisutnih zemljišta u zarastanju šumskom vegetacijom propisane su mjere zaštite **šuma** i šumskog zemljišta čijom primjenom će se negativni utjecaji svesti na prihvatljivu razinu.

Tijekom korištenja planiranog zahvata ne očekuju se negativni utjecaji na šume i šumarstvo budući da se trasa ceste DC542 u najvećem dijelu nalazi izvan površina šuma i šumskog zemljišta, a. primjenom propisane mjere zaštite šuma od požara potencijalni utjecaji od nastanka i širenja šumskih požara u referentnom području svedeni su na minimum.

Odvijanjem građevinskih radova na izgradnji planirane ceste doći će do stvaranja buke i vibracija, što će prouzročiti rastjerivanje **divljači** te u konačnici gubitak lovnoproduktivnih površina, a što predstavlja negativan i trajan utjecaj. Nadalje, prilikom izgradnje ceste doći će do fragmentacije, smanjenja povezanosti staništa divljači i smanjenja mogućnosti za migraciju divljači. Međutim, budući da se na trasi ceste planira izgradnja 11 objekata (mostova) koji svojim tehničkim elementima omogućuju nesmetano kretanje divljači i da se ne planira postavljanje vanjske zaštitne ograde utjecaj zahvata na divljač ocijenjen je kao prihvatljiv. Uslijed povećanja razine buke i dizanja prašine moguće je uznemiravanje divljači koje može negativno utjecati na mir u lovištima i potaknuti prisilne migracije divljači u širem području zahvata. S obzirom da je riječ velikoj lovnoj površini, ali i antropogeniziranom karakteru krajobraza (uz urbanizirano i poljoprivredno područje) kakvoća se staništa neznatno do umjereno smanjuje (za oko 18 ha) na užem području zahvata za sve životinjske vrste, pa tako i za divljač.

Tijekom korištenja doći će do povećanja razine buke što će rezultirati mogućim uznemiravanjem divljači i utjecajem na mir u lovištima i potaknutom prisilnom migracijom divljači u širem području zahvata. Također, doći će do povećanja broja rasvjetnih tijela, što može utjecati na zaslepljivanje jedinki i njihovo stradavanje. S obzirom na to da je zahvat planiran na području gdje je dijelom već prisutno umjereno svjetlosno onečišćenje (područje Poduzetničke zona Pićan-jug), ovaj utjecaj procijenjen je kao umjeren. S obzirom na dužinu ceste i količinu prometa, neće doći do značajnog negativnog utjecaja na lovstvo i divljač.

Tijekom izgradnje doći će do trajnog uklanjanja površinskog pokrova na površini izgradnje ceste. Najveći utjecaj na **bioraznolikost** bit će uslijed fragmentacije staništa kroz koja prolazi trasa predmetne ceste i pojave rubnog efekta na području zahvata. Fragmentacija staništa odnosi se ponajviše na staništa I. Kultivirane nešumske površine i staništa s korovnom i rudelarnom vegetacijom, te na stanišne tipove C. Travnjaci, cretovi i visoke zeleni, a površina koja će se prenamijeniti u cestu zajedno sa širinom koridora iznosi oko 27,5 ha. Ovaj gubitak staništa neće imati značajni negativni utjecaj jer su isti stanišni tipovi široko rasprostranjeni u širem području zahvata. Na lokaciji zahvata se prema karti staništa od ugroženih i rijetkih stanišnih tipova nalaze A.4.1. Tršćaci, rogozici, visoki šiljevi i visoki šaševi, C.2.3.2. Mezofilne livade košanice Srednje Europe (osim C.2.3.2.8. i C.2.3.2.13.), C.3.5.3. Travnjaci vlasastog zmijska i E.3.5. Primorske, termofilne šume i šikare medunca,. Izgradnjom ceste trajno će se prenamijeniti oko 3,02 ha područja mozaičnih staništa čiji je osnovni tip staništa na popisu ugroženih i rijetkih stanišnih tipova. Navedeni utjecaj je izravan, trajan i negativan, međutim s obzirom na zastupljenost ovih stanišnih tipova na širem okolnom području nije značajan. Uspostavom građevinskog pojasa i kretanjem mehanizacije može doći do oštećenja postojećih prirodnih zajednica, a samim time i do privremene promjene kvalitete staništa na lokaciji zahvata. Navedena oštećenja mogu dovesti do naseljavanja i širenja alohtonih (stranih) i invazivnih vrsta. Kako bi se mogućnost širenja invazivnih vrsta smanjila na najmanju moguću mjeru, iste je potrebno u suradnji sa stručnjakom pravovremeno uklanjati. Uvidom u podatke Zavoda za zaštitu okoliša i prirode, na širem području zahvata (promjera 10 km) zabilježen je velik broj strogo zaštićenih vrsta (vodozemci, gmazovi, sisavci i ptice). Uspostavom gradilišta i uklanjanjem vegetacije, u zoni izravnog zaposjedanja će doći do gubitka staništa biljnih i životinjskih vrsta. Utjecaj je izravan, trajan i negativan. Staništa u obuhvatu zahvata zbog dugotrajnog antropogenog utjecaja (poljoprivreda, postojeći makadamski put) ne predstavljaju područja velike

bioraznolikosti. Značaj utjecaja na okolnu faunu tijekom uklanjanja vegetacije ovisi i o dijelu godine u kojem se provodi. Kako bi se potencijalni utjecaji smanjili na najmanju moguću mjeru propisane su mjere zaštite bioraznolikosti. Pravilnom organizacijom gradilišta i provedbom propisanih mjera ublažavanja, utjecaj će biti umjereno negativan.

Tijekom korištenja zahvata doći će do emitiranja buke i vibracija koje mogu utjecati na okolnu faunu u vidu uznemiravanja i stvaranja stresa te izbjegavanja područja zahvata. Konstantna buka na lokaciji može dovesti do promjena frekvencije pjeva kod ornitofaune. Navedeni utjecaj bukom i vibracijama ocijenjen je kao trajan i umjeren. Onečišćenje zraka i tla uslijed prometovanja cestovnih vozila na lokaciji zahvata posredno može utjecati na promjene stanišnih uvjeta, a samim time i na potencijalne promjene u sastavu vrsta. Ovakvo onečišćenje može uzrokovati stradavanje jedinki beskralješnjaka, riba i vodozemaca, a time posredno negativno utjecati i na ornitofaunu te faunu šišmiša koje se hrane navedenim vrstama. Ovi utjecaji, premda dugoročni, nisu značajni jer su vezani isključivo za područje uz cestu, a na širem prostoru dobro su zastupljena pogodna staništa za obitavanje i hranjenje tih vrsta. Prekidom migracijskih puteva uslijed korištenja ceste dovodi do fragmentacije staništa. Mogući negativni utjecaji očekuju se uslijed naleta vozila na faunu. Kako bi se potencijalni utjecaji na migratorne vrste smanjili na najmanju moguću mjeru, propisane su mjere zaštite faune. Ovaj utjecaj smatra se ograničenim i umjereno negativnim. Tijekom korištenja zahvata doći će i do povećanja broja rasvjetnih tijela. Rasvjeta na cesti može privući veliki broj kukaca, a samim time i njihove predatore (primjerice šišmiše). Uslijed povećane prisutnosti ovih vrsta, može doći do kolizije s vozilima. Osim navedenog, moguć je utjecaj zasljepljenjem jedinki, što potom dovodi do njihovog stradavanja. S obzirom na to da je zahvat planiran na području gdje je dijelom već prisutno umjereno svjetlosno onečišćenje (područje Poduzetničke zona Pićan-jug) te su propisane mjere vezano uz vrstu rasvjete, ovaj utjecaj procijenjen je kao umjeren. Tijekom korištenja ceste mogući su akcidenti poput izlivanja većih količina štetnih tvari u okoliš što bi moglo negativno utjecati na okolna staništa i na ugrožene i rijetke stanišne tipove te ugrožene i zaštićene biljne svoje na širem području zahvata. Utjecaj je izravan, povremen i negativan. Vjerojatnost pojave ovakvih akcidenata je niska te, ukoliko se pravovremeno reagira, privremenog karaktera.

Lokacija zahvata nalazi se izvan **zaštićenih područja**. Najbliža zaštićena područja nalaze se na udaljenosti većoj od 1,5 km. S obzirom na udaljenost i karakteristike zahvata, tijekom pripreme i gradnje te korištenja ne očekuju se utjecaji na Park prirode Učka, značajni krajobraz Učka – južni dio niti na značajni krajobraz Pićan, odnosno na obilježja i vrijednosti zbog kojih su navedena područja zaštićena.

Kategorija **kulturnih dobara**, čije oštećivanje tijekom izgradnje najčešće nije moguće u potpunosti isključiti, su arheološka nalazišta. Budući da se postojanje mogućih arheoloških lokaliteta na području zahvata ne može u potpunosti isključiti, tijekom izvođenja zemljanih radova potreban je stalan arheološki nadzor za slučaj otkrivanja istih.

Tijekom korištenja DC542 ne očekuju se utjecaji na kulturno-povijesnu baštinu s obzirom na položaj postojećih lokaliteta te nova cesta ni na koji način neće utjecati na objekte kulturno-povijesne baštine.

Tijekom izgradnje DC542 u dužini od oko 4,6 km, a koja će se odvijati uglavnom izvan naseljenih dijelova na udaljenosti većoj od 100 m, očekuju se kratkotrajni negativni utjecaji na okolno **stanovništvo** koje živi u blizini područja izgradnje (stacionaže km 0+000 kod Ilišća, 1+000,00 kod Potpićana i 4+625,00 kod Kloštra). Ovi utjecaji se odnose na prvenstveno na povećanu razinu buke i onečišćenje zraka. Također, moguć je privremeno otežan promet u ljetnim mjesecima tijekom turističke sezone na DC64 i DC500, kao i otežano kretanje iz naselja Tupljak (stacionaža km 1+500,00) i poduzetničke zone Pićan-jug (stacionaža km 1+000,00) prema državnoj cesti DC64. No, pravilnom organizacijom gradilišta i uz izradu projekta privremene regulacije prometa utjecaji će biti minimalni.

Pozitivan utjecaj planirane državne ceste DC542 na stanovništvo i prometne tokove je značajan, budući da se promet, prvenstveno promet teretnih vozila iz poduzetničke zone, preusmjerava na novu državnu cestu DC542 koja skraćuje cestovnu udaljenost prema cesti DC500, a ujedno se izbjegava promet cestom državnom DC64 kroz naselja Potpićan, Čambarelići, Blaškovići i Kršan. Izgradnjom ceste DC542 omogućit će se brže aktiviranje gospodarskih resursa u obližnjoj poduzetničkoj zoni Pićan-jug budući da ista skraćuje cestovnu udaljenost prema cesti DC500, te će se stvoriti uvjeti za kvalitetniju povezanost naselja, odnosno prometno rasterećenje ceste DC64 kroz naselja Potpićan, Čambarelići, Blaškovići i Kršan. Tijekom korištenja, odnosno tijekom normalnog odvijanja prometa ne očekuju se negativni utjecaji na elemente infrastrukture. Negativni utjecaji su mogući jedino u slučaju akcidentnih situacija i prilikom eventualnih rekonstrukcija na planiranoj cesti ili na elementima infrastrukture kad može doći do povremenih zastoja i otežanog prometa. Izgradnjom ceste te popratnih građevina ne očekuje se da će se značajno generirati pojačan promet, već će doći do preraspodjele postojećeg prometa na postojeće i novu cestu.

Tijekom izgradnje ne očekuju se značajni utjecaji **buke** na okolne stambene ili gospodarske objekte, uz pridržavanje svih propisanih mjera.

Nakon izgradnje državne ceste DC542 doći će do prometnog rasterećenja u naseljima kroz koja prolazi dionica DC64 zbog smanjenja tranzitnog prometa, a što će se odraziti na smanjenje opterećenja bukom i vibracijama.

Uslijed radova na izgradnji ceste nastajat će određene količine opasnog i neopasnog **otpada**, i to prvenstveno građevnog otpada te određene količine ambalažnog i komunalnog otpada. Otpad će se privremeno skladištiti na odvojenim površinama ili spremnicima na gradilištu, ovisno o svojstvu, vrsti i agregatnom stanju otpada te predavati ovlaštenim osobama.

Tijekom korištenja ceste nastajat će otpad iz sustava odvodnje (taložnik čestica i separator ulja i masti) koji će s zbrinjavati od strane ovlaštene osobe.

Tijekom građevinskih radova na izgradnji ceste može doći do **nekontroliranih događaja** uslijed izlivanja tvari prilikom pretakanja goriva u građevinsku mehanizaciju koja se koristi ili prevrtanja vozila koja prevoze građevinske materijale i sredstva. Također, do nekontroliranog događaja može doći uslijed iznenadnog događaja (npr. poplava, udara groma, nepravilnog odlaganja otpada i drugih nesavjesnih radnji). Pridržavanjem važećih radnih uputa te zakonskog okvira, navedeni utjecaji smanjuju se na minimum.

Tijekom korištenja ceste može doći do nekontroliranih događaja uslijed izlivanja tvari iz vozila zbog neispravnosti istih ili prometne nezgode, a koji nastaju izljetanjem istih izvan zone prihvata oborinskih otpadnih voda. Uslijed ovakvog događaja može doći do negativnih utjecaja primarno na površinska vodna tijela i tlo, a potom na lokalnu floru i faunu. Radi minimiziranja posljedica ovakvih nekontroliranih događaja, potrebno je u što kraćem vremenskom roku spriječiti nastavak nekontroliranog događaja te pristupiti sanaciji.

Trasa planirane državne ceste DC542 presijeca na nekoliko mjesta postojeće ili planirane instalacije i infrastrukturne koridore. Prilikom izrade detaljne projektne dokumentacije za planiranu cestu DC542, točno će se utvrditi križanja s infrastrukturnim instalacijama i koridorima i za iste će se primijeniti prikladna tehnička rješenja.

Tijekom korištenja zahvata ne očekuju se negativni utjecaji na infrastrukturu, osim u slučajevima nepredviđenih događaja.

Priprema i građevinski radovi izvodit će se uglavnom tijekom dnevnog razdoblja, pri dnevnom svjetlu, bez potrebe za umjetnom rasvjetom. Međutim, ukoliko uvjeti rada budu zahtijevali umjetnu rasvjetu radi npr. osvijetljavanja radnog mjesta, čuvanih skladišta materijala i opreme i slično, mogući su lokalni, ograničeni utjecaji na biljni i životinjski svijet tijekom izvođenja građevinskih radova.

Tijekom korištenja ceste ne očekuje se značajan negativan utjecaj od svjetlosnog onečišćenja uz primjenu standarda propisanih propisom o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja i propisom o zonama rasvjetljenosti, dopuštenim vrijednostima rasvjetljavanja i načinima upravljanja rasvjetnim tijelima.

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.

- **Opće mjere zaštite:** Mjera zaštite A.1.1. propisana je u skladu s člankom 69. stavkom 2. točkom 8. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13, 20/17, 39/19 i 125/19) 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). Ostale opće mjere zaštite propisane su u skladu sa Zakonom o gradnji, Zakonom o zaštiti na radu („Narodne novine“, broj 71/14, 118/14, 154/14, 94/18 i 96/18), Pravilnikom o zaštiti na radu na privremenim gradilištima („Narodne novine“, broj 48/18), Zakonu o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21, 114/22 i 04/23) i Zakonu o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 170/19 i 42/20).
- **Mjere zaštite od buke** temelje se na Zakonu o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18 i 14/21) i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka („Narodne novine“, broj 143/21).
- **Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja** temelje se na Zakonu o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19).
- **Mjere zaštite voda i vodnih tijela** temelje se na Zakonu o vodama („Narodne novine“, broj 66/19 i 84/21).
- **Mjere zaštite bioraznolikosti** temelje se na Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19 i 127/19), Zakonu o sprečavanju unošenja i širenja stranih te invazivnih stranih vrsta i upravljanju njima („Narodne novine“, broj 15/18 i 14/19) i Stručnim smjernicama – Prometna infrastruktura (HAOP, listopad 2015. godine).
- **Mjere zaštite šuma** temelje se na Zakonu o šumama („Narodne novine“, broj 68/18, 115/18, 98/19, 32/20 i 145/20).
- **Mjere zaštite lovstva i divljači** temelje se na Zakonu o lovstvu („Narodne novine“, broj 99/18, 32/19 i 32/20).
- **Mjere zaštite zraka** temelje se na Zakonu o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 127/19).
- **Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina** temelje se na Zakonu o zaštiti okoliša i Zakonu o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 20/18, 115/18, 98/19 i 57/22).
- **Mjere zaštite prometa** temelje se na Zakonu o gradnji i Zakonu o cestama.
- **Mjere zaštite krajobraza** temelje se na Zakonu o prostornom uređenju („Narodne novine“, broj 153/13, 65/17, 114/18, 39/19 i 98/19) i čl. 7. Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara.
- **Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine** temelje se na Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 66/99, 151/03, 157/03, 100/04, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14, 98/15, 44/17, 90/18, 32/20, 62/20 i 117/21).

- **Mjere gospodarenja otpadom** temelje se na Zakonu o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 84/21).

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 razina buke** temelji se na Zakonu o zaštiti od buke i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave.
- **Program praćenja stanja voda** temelji se na Zakonu o vodama.

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).

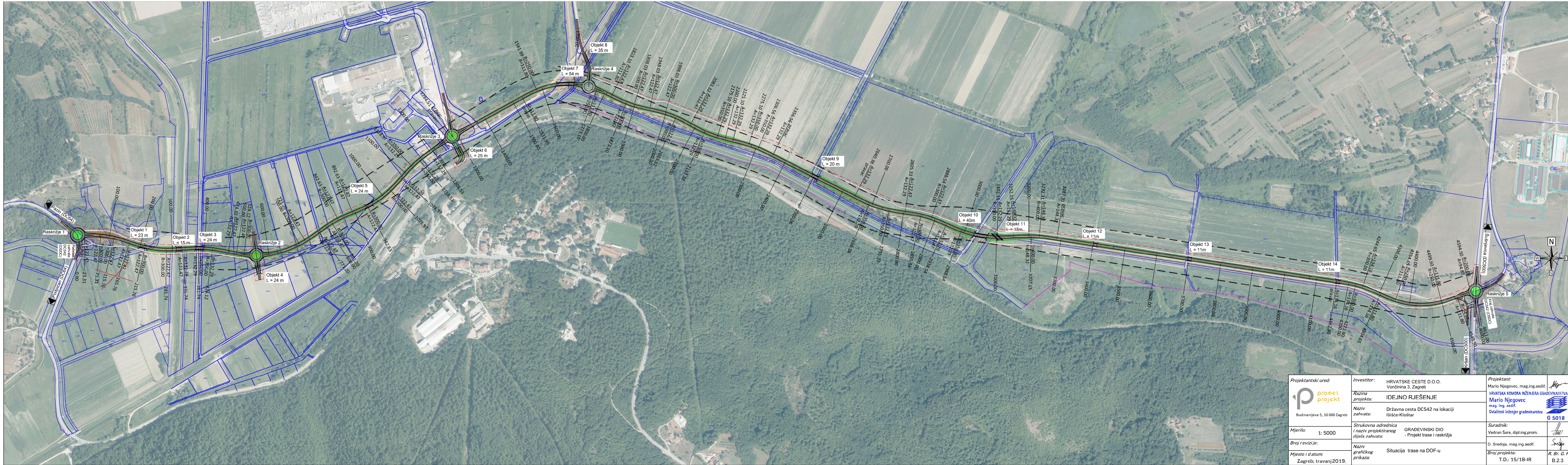
Rok važenja ovog rješenja propisan je u skladu s člankom 92. stavkom 1. Zakona, dok je mogućnost produženja važenja ovog rješenja propisana u skladu s člankom 92. stavkom 4. Zakona (točka V. ovog rješenja).

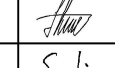
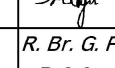
Obveza objave ovog rješenja na internetskim stranicama Ministarstva utvrđena je člankom 91. stavkom 2. Zakona (točka VI. ovog rješenja).

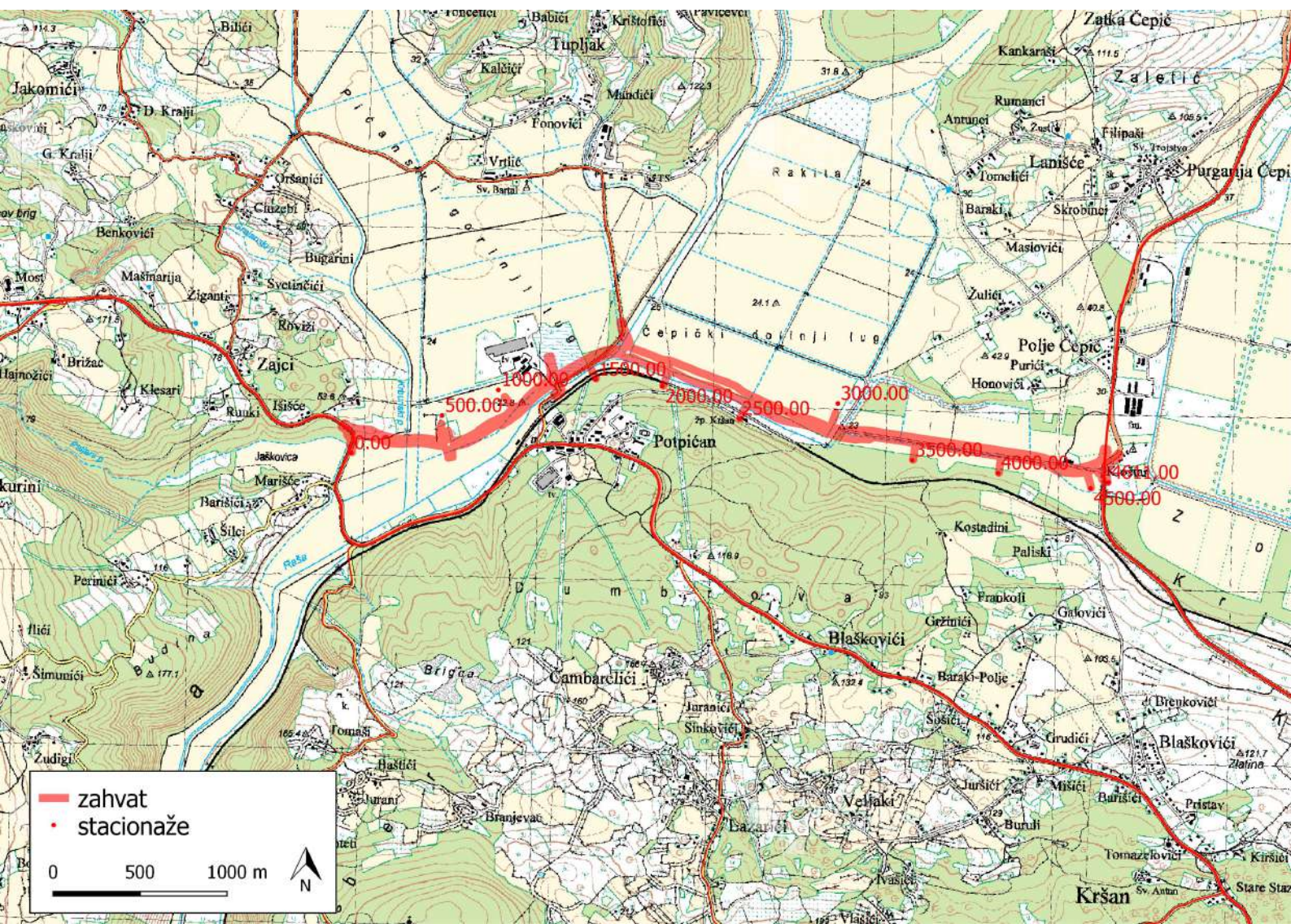
UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

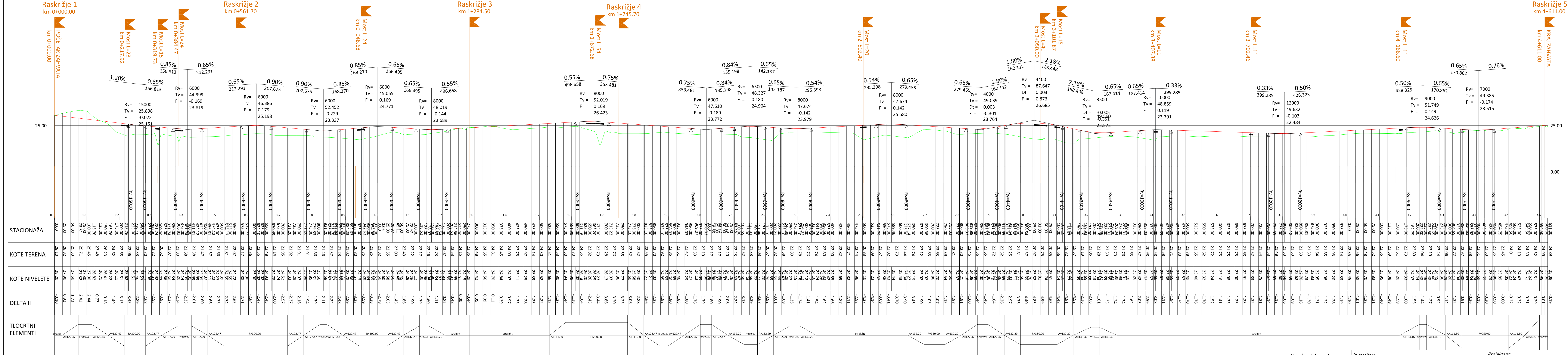
Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnom sudu u Rijeci, Erazma Barčića 5, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom sudu neposredno u pisanom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

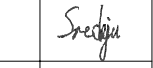
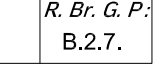
Upravna pristojba na zahtjev i ovo rješenje naplaćena je državnim biljezima sukladno Zakonu o upravnim pristojbama („Narodne novine“, broj 115/16) i Tarifi br. 2.(1) Priloga I. Uredbe o Tarifi upravnih pristojbi („Narodne novine“, broj 8/17, 37/17, 129/17, 18/19, 97/19 i 128/19).



Projektantski ured:  Budimanijeva 5, 10 000 Zagreb	Investitor: HRVATSKE CESTE D.O.O. Vončinina 3, Zagreb	Projektant: Mario Njegovec, mag.ing.aedif.  HRVATSKA KOMORA INŽENJERA GRAĐEVINARSTVA Mario Njegovec mag.ing.aedif. Ovlašteni inženjer građevinarstva  G 5018
	Razina projekta: IDEJNO RJEŠENJE	
Mjerilo: 1: 5000	Naziv zahvata: Državna cesta DC542 na lokaciji Išišće-Kloštar	Suradnik: Vedran Šare, dipl.ing.prom.  D. Sredoja, mag.ing.aedif.  Broj projekta: T.D.: 15/18-IR
Broj revizije:	Strukovna odrednica i naziv projektiranog dijela zahvata: GRAĐEVINSKI DIO - Projekt trase i raskrižja	B. Br. G. G. B.2.3
Mjesto i datum: Zagreb; travanj 2019.	Naziv grafičkog prikaza: Situacija trase na DOF-u	





Projektantski ured:  Budmanijeva 5, 10 000 Zagreb	Investitor: HRVATSKE CESTE D.O.O. Vončinina 3, Zagreb	Projektant: Mario Njegovec, mag.ing.aedif.  Mario Njegovec mag.ing.aedif. Ovlašten inženjer građevinarstva 
	Razina projekta: IDEJNO RJEŠENJE	
	Naziv zahvata: Državna cesta DC542 na lokaciji Ilišće-Kloštar	
	Strukovna odrednica i naziv projekiranog dijela zahvata: GRADEVINSKI DIO - Projekt trase i raskrižja	
Mjerilo: 1: 5000/500	Naziv projekta: T.D.: 15/18-1R	Suradnik: Vedran Šare, dipl.ing.prom.  D. Sredoja, mag.ing.aedif.  Broj projekta: R. Br. G. P.: B.2.7.
Broj revizije:		
Mjesto i datum: Zagreb; travanj 2019.		

