



## REPUBLIKA HRVATSKA

MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I  
ODRŽIVOG RAZVOJA

Uprava za procjenu utjecaja na okoliš  
i održivo gospodarenje otpadom

**KLASA:** UP/I-351-03/23-08/2

**URBROJ:** 517-05-1-2-24-16

Zagreb, 16. veljače 2024.

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 1. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), povodom zahtjeva nositelja zahvata Hrvatske autoceste d.o.o., Ulica Stjepana Širole 4, Zagreb (OIB 57500462912), putem opunomoćenika Rijekaprojekt d.o.o. iz Rijeke, za procjenu utjecaja na okoliš autoceste A7: Rupa – Rijeka – Žuta Lokva, dionica Križišće – Selce, nakon provedenog postupka, donosi

### RJEŠENJE

- I. Namjeravani zahvat – autocesta A7: Rupa – Rijeka – Žuta Lokva, dionica Križišće – Selce, nositelja zahvata Hrvatske autoceste d.o.o., Ulica Stjepana Širole 4, Zagreb, temeljem studije o utjecaju na okoliš iz prosinca 2023. godine koju su izradili Rijekaprojekt d.o.o. iz Rijeke i IRES ekologija d.o.o. iz Zagreba – prihvatljiv je za okoliš i ekološku mrežu uz primjenu zakonom propisanih i ovim rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša i mjera ublažavanja utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže (A) te program praćenja stanja okoliša i ekološke mreže (B).

#### A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

##### A.1. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM PRIPREME I GRAĐENJA

###### Opće mjere zaštite

- A.1.1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazano na koji su način u Glavni projekt ugradene 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 i zaštite prirode 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 privremene lokacije odlaganja materijala i otpada i pritom odrediti transportne rute, a kretanje teške mehanizacije ograničiti na trasu ceste.
- A.1.3. U svrhu izgradnje zahvata koristiti postojeće asfaltne baze, betonare, kamenolome i odlagališta komunalnog otpada. U slučaju potrebe koristiti privremene gradilišne betonare i asfaltne baze u koridoru trase.

- A.1.4. Izraditi projekt privremene regulacije prometa s jasno definiranim točkama prilaza na postojeći cestovni sustav i osiguranje svih kolizijskih točaka tijekom izvođenja radova.

#### **Mjere zaštite voda**

- A.1.5. Projektom predvidjeti zatvoreni sustav odvodnje s odgovarajućim načinom pročišćavanja na separatorima prije ispuštanja u teren ili prirodne vodotoke.
- A.1.6. Tijekom izvođenja radova u zoni vodotoka Dubračina onemogućiti zasipanje korita i eroziju pokosa korita.
- A.1.7. Tijekom izvođenja radova osigurati bujične tokove, koji su u neposrednom kontaktu sa zahvatom, od eventualnog odronjavanja zemlje i građevinskog materijala.
- A.1.8. Gradilište organizirati na način da ne dođe do izvanrednih onečišćenja voda i okolnog terena opasnim i štetnim tvarima za vode.

#### **Mjere zaštite zraka**

- A.1.9. Tijekom iskopa i prijevoza rasutog tereta, u slučaju pojačanog utjecaja vjetra smanjiti aktivnosti i pokrivati rasuti teret.
- A.1.10. Manipulativne površine i transportne putove unutar područja obuhvata te pristupne putove u zoni naselja u sušnim razdobljima prskati vodom radi obaranja i smanjenja razine prašine.

#### **Mjere zaštite tla i poljoprivrede**

- A.1.11. Zabranjeno je bilo kakvo privremeno ili trajno odlaganje otpadnog materijala na okolno tlo.
- A.1.12. Za pristup građevinskom pojusu koristiti postojeću cestovnu mrežu i poljske puteve kako bi se izbjeglo devastiranje okolnog tla druge namjene, a kao glavni pristupni put koristiti trasu nove ceste. Ako je na trasu nemoguće doći postojećom cestovnom mrežom i poljskim putovima, nova pristupna cesta mora biti višenamjenska (poljoprivredna i šumska cesta, protupožarni put) i mora osigurati nesmetanu komunikaciju do poljoprivrednih površina.
- A.1.13. Prilikom izvođenja zemljanih radova, površinski sloj tla bogat humusom, adekvatno deponirati te kasnije iskoristiti za krajobrazno uređenje zelenog pojasa.
- A.1.14. Nasipe, zasjeke, usjeke i ostale ogoljene površine ozeleniti autohtonim biljnim vrstama radi stabilizacije i zaštite od erozije.
- A.1.15. Planiranim zatvorenim sustavom odvodnje osigurati prirodnu dreniranost i stabilnost tla te smanjiti ispiranje teških metala i ostalih onečišćujućih tvari u tlo.
- A.1.16. U slučaju potrebe organizacije gradilišta na poljoprivrednom zemljištu, izbjegavati zemljišta P1 i P2 bonitetne vrijednosti.

#### **Mjere zaštite bioraznolikosti**

- A.1.17. Koristiti minimalni radni pojas da se umanji opseg oštećenja autohtone vegetacije. Nove pristupne putove formirati kroz prirodnu vegetaciju samo kada je nužno, na način da njihova širina ne prelazi minimalnu širinu nužnu za siguran prolaz strojeva.
- A.1.18. Sve nasipe, zasjeke, usjeke i portale tunela u završnoj obradi izvesti u prirodnom materijalu ili ozeleniti autohtonim biljnim vrstama.
- A.1.19. Uklanjati invazivne vrste u slučaju njihove pojave u području radnog pojasa.
- A.1.20. Ako će se prilikom izgradnje mosta Dubračina radovi izvoditi u vodotoku, prije radova mehanizaciju očistiti od mulja, šljunka i vegetacije te oprati vodom pod pritiskom ako je mehanizacija kojom se ulazi u vodotok prethodno korištena na vodotocima i drugim vodenim staništima poznatog rasprostranjenja vodenih invazivnih vrsta.
- A.1.21. Planirati uklanjanje vegetacije između 1. rujna i 1. travnja.
- A.1.22. Prilikom uklanjanja vegetacije za potrebe izgradnje propusta na vodotocima u radnom pojusu, izvan zaštitnog pojasa ceste, izbjegavati uklanjanje korijenskog sustava.
- A.1.23. Most Dubračina projektirati tako da elementi mosta (stupovi, upornjaci) ne zadiru u sam vodotok i riparijsku zonu.

- A.1.24. Na dijelovima na kojima autocesta nije na vijaduktu, mostu ili tunelu planirati dovoljan broj prijelaza za male životinje (osobito gmazove i male sisavce), a propuste kroz cestu planirati tako da ujedno služe i kao prijelazi za male životinje, sve u skladu sa smjernicama Stručne smjernice - prometna infrastruktura (HAOP, 2015) ili u skladu s novijim saznanjima.
- A.1.25. Ako na autocesti budu postavljeni bukobrani i barijere za zaštitu od vjetra, koristiti neprozirne materijale ili odgovarajuće opremljene barijere, sve u skladu sa smjernicama Stručne smjernice - prometna infrastruktura (HAOP, 2015) ili u skladu s novijim saznanjima.
- A.1.26. Na vijaduktu Selce i na ostalim vijaduktima/mostu Dubračina, postaviti barijere minimalne visine 3,5 m. Koristiti neprozirne materijale ili odgovarajuće barijere kako bi se smanjila vjerojatnost kolizije ptica o staklene i prozirne površine.
- A.1.27. Prije izrade Izvedbenog projekta miniranja, na lokaciji tunela Križišće provesti pokusno miniranje, u svrhu utvrđivanja utjecaja izvedbe usjeka/tunela nekom od metoda miniranja na špiljski sustav (sklonište šišmiša). Na osnovu rezultata pokusnog miniranja definirati postoji li utjecaj iskopa usjeka/tunela bušenjem i miniranjem na stabilnost špiljskog sustava. Ako je utjecaj prisutan, prilikom izrade Izvedbenog projekta miniranja prilagoditi tehnologiju izvođenja radova.
- A.1.28. U slučaju pronalaska speleološkog objekta privremeno obustaviti radove na mjestu pronalaska te hitno obavijestiti središnje tijelo državne uprave nadležno za poslove zaštite prirode.
- A.1.29. Radove izgradnje u pravilu obavljati danju.

#### **Mjere zaštite ekološke mreže**

- A.1.30. O početku izgradnje obavijestiti središnje tijelo državne uprave nadležno za poslove zaštite prirode.
- A.1.31. Zadržati postojeću vegetaciju na površinama koje neće biti neposredno zahvaćene građevinskim radovima, a pristupne ceste i manevarski prostor podno vijadukta Selce planirati na način da se u najvećoj mjeri sačuva postojeća viša vegetacija. 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.
- A.1.32. Sav otpad i višak materijala zbrinuti na odgovarajućem odlagalištu izvan područja ekološke mreže, a unutar područja ako takvo odlagalište već postoji.
- A.1.33. Po završetku izgradnje sanirati sve privremene prostore za manipulaciju mehanizacije.
- A.1.34. Vegetaciju uklanjati u periodu snižene aktivnosti ciljnih vrsta faune područja, odnosno od jugoistočnog ulaza u tunel Crikvenica 3 do krajnje stacionaže od 1. listopada do 1. travnja (niska aktivnost faune šišmiša i ptica), a na ostalim dionicama u periodu od 1. rujna do 1. travnja (niska aktivnost faune ptica).
- A.1.35. U slučaju pronalaska speleološkog objekta privremeno obustaviti radove na mjestu pronalaska te hitno obavijestiti središnje tijelo državne uprave nadležno za poslove zaštite prirode.
- A.1.36. Za bukobrane i barijere za zaštitu od vjetra (ako će se postavljati) koristiti neprozirne materijale ili odgovarajuće barijere u skladu sa smjernicama Stručne smjernice – prometna infrastruktura (HAOP, 2015) ili u skladu s novijim saznanjima.
- A.1.37. Na vijaduktu Selce, postaviti neprozirne ili odgovarajuće opremljene barijere minimalne visine 3,5 m.
- A.1.38. Prije izrade Izvedbenog projekta miniranja, na lokaciji tunela Križišće provesti pokusno miniranje. Na osnovu rezultata pokusnog miniranja definirati postoji li utjecaj iskopa usjeka/tunela bušenjem i miniranjem na stabilnost speleološkog objekta. Ako je utjecaj prisutan, prilikom izrade Izvedbenog projekta miniranja prilagoditi tehnologiju izvođenja radova.

### **Mjere zaštite šuma i šumarstva**

- A.1.39. U suradnji s nadležnom šumarskom službom definirati pristupne puteve gradilištu koristeći planiranu i/ili izgrađenu šumsku infrastrukturu. Pri planiranju i organizaciji gradilišta voditi računa o protupožarnoj zaštiti, a posebno da se ne ugrozi funkcionalnost postojeće šumske infrastrukture.
- A.1.40. Tijekom planiranja i organizacije gradilišta osigurati stručni nadzor šumarskih stručnjaka.
- A.1.41. Na šumama i šumskom zemljištu izvan obuhvata zahvata ne uspostavljati asfaltne baze, betonare te lokacije za privremeno odlaganje humusnog sloja tla, stijenske mase, ostalog zemljanog materijala i dopremljenog građevinskog materijala.
- A.1.42. Šume krčiti u skladu s dinamikom izgradnje planiranog zahvata i sječama propisanim šumskogospodarskim planovima.
- A.1.43. Odmah nakon krčenja šuma izvesti posječenu drvnu masu te uspostaviti i kontinuirano provoditi (održavati) šumski red, zaštitu šuma od požara i zaštitu od šumskih štetnika.
- A.1.44. Nakon završetka radova na izgradnji, sanirati šumski rub šumskotehničkim, šumskouzgojnim mjerama i biološkom sanacijom autohtonom vrstom šumskog drveća i raslinja navedenim u šumskogospodarskom planu za predmetni odsjek.
- A.1.45. Nakon izvođenja građevinskih radova korištenu šumsku infrastrukturu (šumske ceste) vratiti u stanje blisko prvobitnom.
- A.1.46. Lakozapaljivim materijalima, alatima s otvorenim plamenom i alatima koji mogu izazvati iskrenje rukovati na odgovarajući način u cilju sprječavanja nastanka šumskog požara.
- A.1.47. Tijekom faze pripreme i građenja, na gradilištu osigurati vodu u cisterni zbog visoke opasnosti od šumske požare.
- A.1.48. Provesti kategorizaciju padina koje se nalaze na šumama i šumskom zemljištu nagiba iznad  $12^{\circ}$  (s naglaskom na dio trase od stacionaže km 11+455 do km 11+950 gdje prevladava nagib od  $32^{\circ}$  do  $55^{\circ}$  i gdje se nalazi stogodišnja sastojina crnog bora (odsjek 16 b, GJ Kotor planina)), s obzirom na stabilnost te za sve padine koje su karakterizirane kao uvjetno stabilne, uvjetno nestabilne i nestabilne provesti odgovarajuće geotehničke istražne radove.
- A.1.49. Odvodnju oborinskih voda izvesti na način da ne dospijeva na padine koje su karakterizirane kao uvjetno stabilne, uvjetno nestabilne i nestabilne.
- A.1.50. Urediti rubne dijelove gradilišta kako bi se spriječilo izvaljivanje stabala na novonastalim šumskim rubovima i klizanje terena (pribrežne vode - kanali, zaštitne mreže i sl.), a terene bujičnih tokova stabilizirati gradonima, kamenom i terasama koristeći adekvatne vrste šumskog drveća i raslinja navedene u šumskogospodarskom planu za predmetni odsjek.

### **Mjere zaštite divljači i lovstva**

- A.1.51. Prilikom projektiranja maksimalno iskoristiti, prilagoditi i uređiti sve tehničke objekte (vijadukti, mostovi, uz otvore tunela, propusti za oborinske i druge vode i sl.) koji denivelirano presijecaju cestu, a posebno vijadukte Veprenica (oko 9+000 km), Stolnić (oko 12+750 km), Selce (oko 17+000 km), tunele Križišće (oko 0+100 km, 2+100 km), Lokvica Sopaljska (oko 8+170 km, 8+750 km), Crikvenica 1 (oko 10+300 km, 11+500 km), Crikvenica 2 (oko 11+900 km, 12+580 km) i Crikvenica 3 (oko 12+760 km, 14+000 km) te most Dubračina (oko 11+700 km), kako bi se omogućio siguran prolaz divljači i smanjio učinak fragmentacije, u skladu sa Stručnim smjernicama - prometna infrastruktura (HAOP, 2015) ili novijim saznanjima.
- A.1.52. Na mjestima objekata koji omogućuju prolaz divljači zasaditi zelene ograde od autohtonog drveća i grmlja da se divljač usmjeri u takve prolaze.
- A.1.53. Tijekom izvođenja radova osigurati prohodnost objekata za prolaz divljači te u najvećoj mjeri zadržati vegetaciju ispod tih objekata.
- A.1.54. Obavijestiti lovoovlaštenike o vremenu početka izvođenja radova.
- A.1.55. Uspostaviti kontinuiranu suradnju s lovoovlaštenicima predmetnih lovišta zbog usmjeravanja divljači zatećene na trasi brze ceste prema staništima u kojima će imati osiguran mir te radi

definiranja odgovarajućih lokacija za mjesta postavljanja privremenih znakova opasnosti od divlači na trasi autocese i spojne ceste.

- A.1.56. Svako stradavanje divlači nastalo tijekom izvođenja radova prijaviti nadležnom lovoovlašteniku.
- A.1.57. Zaštitnu ogradu postaviti na minimalnu visinu od 2 m.
- A.1.58. U suradnji s lovoovlaštenicima izmjestiti sve lovnogospodarske i lovnotehničke objekte (hranilišta, pojilišta i čeke) s trase planiranog zahvata na druge lokacije ili nadomjestiti novima.
- A.1.59. Uspostaviti suradnju s lovoovlaštenicima vezano za vrijeme odvijanja lova radi sigurnosnih razloga.

#### **Mjere zaštite krajobraza**

- A.1.60. U sklopu izrade projektne dokumentacije, izraditi elaborat krajobraznog uređenja od strane stručnjaka - krajobraznog arhitekta.
- A.1.61. U okviru elaborata krajobraznog uređenja detaljnije odrediti pokose nasipa i usjeka s ciljem što manjeg zadiranja u prirodnu morfologiju terena te ih oblikovanjem prilagoditi evidentiranim krajobraznim karakteristikama područja (tradicionalni materijali i uzorci).
- A.1.62. U okviru elaborata krajobraznog uređenja zaštitni zeleni pojas definirati s ciljem otvaranja i zadržavanja privlačnih vizura putniku na cesti, a na mjestima nasipa i usjeka zaštitni zeleni pojas definirati s ciljem osiguravanja smanjenja vizualne izloženosti.
- A.1.63. Za krajobrazno uređenje uzimati u obzir samo autohtone biljne vrste koje se javljaju u sastavu vegetacijskih zajednica na širem području zahvata.
- A.1.64. Kod oblikovanja portala tunela koristiti kamenu oblogu bojom prilagođenu okolnoj stijeni.
- A.1.65. Kod izvođenja radova u zonama poljoprivrednog krajobraza s prisutnom tradicijskom organizacijom zemljišta osigurati očuvanje postojećih suhozida te spriječiti njihovo nepotrebno rušenje. U slučaju oštećenja nastalih graditeljskim aktivnostima, suhozide dozidati istim materijalom.
- A.1.66. Materijal dobiven iskopom i bušenjem tunela iskoristiti u izgradnji nasipa.
- A.1.67. Sve površine gradilišta po završetku radova sanirati prema elaboratu krajobraznog uređenja.
- A.1.68. Stabilizaciju terena mlaznim betonom primijeniti samo u slučajevima kada je to neophodno radi specifične geološke situacije te mlazni beton obložiti prirodnim materijalom.

#### **Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine**

- A.1.69. Tijekom razrade sljedećih faza projektne dokumentacije u blizini evidentiranih lokaliteta kulturne baštine kroz oblikovanje te detaljno pozicioniranje elemenata zahvata umanjiti negativni vizualni utjecaj zahvata.
- A.1.70. Provesti arheološko istraživanje za lokalitet Bartolovo.
- A.1.71. Provesti detaljno arheološko rekognosciranje za lokalitet Nekropola Draga crikvenička. U slučaju kolizije zahvata s dodatnim nalazima provesti zaštitna arheološka istraživanja istih.
- A.1.72. Osigurati očuvanje lokaliteta Tri lokve u Dražini na način da se pomakne donji rub nasipa ili izgradi potporni zid. Projektirati popratnu infrastrukturu koja će dodatno zaštititi, prezentirati i omogućiti pristup lokalitetu.
- A.1.73. Tijekom radova zaštititi lokalitet Tri lokve u Dražini od miniranja, kretanja mehanizacije ili izgradnje popratne infrastrukture.
- A.1.74. Duž cijele trase zahvata osigurati stalni arheološki nadzor tijekom krčenja trase te svih radova koji ometaju kulturni sloj tla.
- A.1.75. Sve evidentirane lokalitete osigurati od miniranja, kretanja mehanizacije ili izgradnje popratne infrastrukture.
- A.1.76. Pri izvođenju radova voditi računa o očuvanju postojeće suhozidne infrastrukture, starih staza i puteva, spriječiti njeno nepotrebno uništavanje i osigurati odgovarajuću obnovu eventualnih oštećenja gdje god je to moguće.

#### **Mjere zaštite stanovništva**

- A.1.77. Tijekom izvođenja radova primijeniti i označiti privremena prometna rješenja.
- A.1.78. Omogućiti prekinute pristupe privatnim parcelama izgradnjom paralelnih cesta i puteva.
- A.1.79. Za smještaj privremenih građevina i površina odabrati lokaciju što je moguće dalje od stambenih objekata.
- A.1.80. Koristiti gradilišne ceste unutar koridora samog gradilišta, odnosno cestovnog pojasa, a ograničiti kretanje vozila postojećim cestama.
- A.1.81. Planirati pješački i biciklistički prolaz na tragu dosadašnjeg pješačkog puta Šepci – Gračišće, približno u stacionaži 5+300, te na tragu dosadašnjeg pješačkog puta Košuljandići – Kavranove stijene, približno u stacionaži 10+000.

#### **Mjere zaštite od buke**

- A.1.82. Izraditi projekt zaštite od buke i u skladu s rezultatima postaviti barijere na kritičnim lokacijama.
- A.1.83. Bučne radove organizirati na način da se obavljaju tijekom dnevnog razdoblja, a samo u izuzetnim slučajevima, kada to zahtjeva tehnologija, tijekom noći.

#### **Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja**

- A.1.84. Planirati rasvjetu u području čvorova, spojnih cesta i pratećeg uslužnog objekta u najmanjoj mogućoj mjeri. Rasvjetna tijela usmjeriti prema tlu i koristiti LED ili drugu tehnologiju koja emitira manje količine ultraljubičastog zračenja.

#### **Mjere gospodarenja otpadom**

- A.1.85. Sav otpad s gradilišta odvojeno skupljati po vrstama, osigurati uvjete privremenog skladištenja i predavati ovlaštenoj osobi za gospodarenje otpadom.
- A.1.86. Posude za sakupljanje opasnog otpada smjestiti na natkrivene i vodonepropusne površine s kontroliranom odvodnjom.

#### **Mjere postupanja s viškom materijala od iskopa**

- A.1.87. Višak materijala od iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu zbrinuti u skladu s propisom koji određuje postupanje s njim kod izvođenja građevinskih radova.
- A.1.88. Višak materijala koji ne predstavlja mineralnu sirovinu odložiti na lokacijama koje će odrediti jedinica lokalne samouprave.

### **A.2. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM KORIŠTENJA**

#### **Mjere zaštite voda**

- A.2.1. Redovito održavati cestu i sustave odvodnje, što uključuje čišćenje i praćenje funkcionalnosti stanja sustava odvodnje i separatora ulja i masti.
- A.2.2. Redovito održavati prohodnost propusta i kanala na trasi ceste.
- A.2.3. Izraditi Operativni plan interventnih mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda, s preventivnim i interventnim mjerama za sprječavanje i uklanjanje izvanrednog onečišćenja.

#### **Mjera zaštite tla i poljoprivrede**

- A.2.4. Zaštititi zemljišta poljoprivredne namjene u bližem području zahvata sadnjom autohtone vegetacije u funkciji zaštitnih pojaseva uz samu trasu autoceste i spojne ceste.

### **Mjere zaštite bioraznolikosti**

- A.2.5. Redovito uklanjati strvine s područja cestovnog koridora.
- A.2.6. Održavati objekte za prijelaz životinja ( prolaze i usmjeravajuće strukture) i spriječiti njihovo zarastanje. Objekte obilaziti jednom godišnje i ukloniti previsoku i bujnu vegetaciju te druge objekte koji bi mogli spriječiti prolazak životinja.
- A.2.7. Osvjetljenje postaviti samo na mjestima gdje je propisano, a za rasvjetu koristiti LED tehnologiju ili drugu sličnu tehnologiju koja kao i LED emitira manje UV zračenja.
- A.2.8. Snop svjetlosti vanjske rasvjete usmjeriti prema tlu i u najvećoj mjeri onemogućiti rasipanje svjetlosti u ostalim smjerovima.
- A.2.9. Uklanjati invazivne biljne vrste u slučaju njihove pojave na području obuhvata zahvata.
- A.2.10. Vegetaciju na području obuhvata zahvata održavati bez korištenja kemijskih metoda.

### **Mjere zaštite ekološke mreže**

- A.2.11. Osvjetljenje postaviti samo na mjestima gdje je propisano, a za rasvjetu koristiti LED tehnologiju ili drugu sličnu tehnologiju koja kao i LED emitira manje UV zračenja.
- A.2.12. Snop svjetlosti vanjske rasvjete usmjeriti prema tlu i u najvećoj mjeri onemogućiti rasipanje svjetlosti u ostalim smjerovima.
- A.2.13. Uklanjati invazivne biljne vrste u slučaju njihove pojave na području obuhvata zahvata.
- A.2.14. Na dijelovima gdje se programom praćenja utvrdi povećana smrtnost ptica i šišmiša, smanjiti dozvoljenu brzinu kretanja vozila.
- A.2.15. Uklanjati strvine na autocesti (prometna trake, zaustavna traka i pojas između traka i zaštitne ograde) na dnevnoj razini. Prilikom primjenjivanja mjere izdvojiti i fotografirati stradale jedinke ptica i šišmiša kako bi se analizirao utjecaj zahvata na ciljne vrste.

### **Mjera zaštite šuma i šumarstva**

- A.2.16. Čistiti i održavati rubni pojas uz trasu radi smanjenja opasnosti i mogućeg nastanka šumskog požara.

### **Mjere zaštite lovstva i divljači**

- A.2.17. Ako se utvrdi stradavanje divljači od naleta vozila, u suradnji s lovoovlaštenicima, postaviti dodatne zaštitne mehanizme (npr. zvučno-svjetlosni repelenti, svjetlosna stakalca i sl.).
- A.2.18. Na cijeloj dužini trase, u suradnji s lovoovlaštenicima, na cestama koje nisu zaštićene zaštitnom ogradom (spojna cesta te cestovne denivelacije postojeće prometne infrastrukture – nadvožnjaci i podvožnjaci), na odgovarajućim lokacijama postaviti znakove opasnosti divljač na cesti.
- A.2.19. Kontinuirano održavati zaštitnu ogradi uz cijelu trasu.

### **Mjera zaštite krajobraza**

- A.2.20. Redovito održavati sve površine zelenog zaštitnog pojasa uz trasu.

### **Mjere gospodarenja otpadom**

- A.2.21. Sadržaj separatora ulja i masti redovito prazniti korištenjem usluge ovlaštene osobe za gospodarenje otpadom.
- A.2.22. Na pratećem uslužnom objektu (PUO) i vatrogasnoj postaji postaviti spremnike za razvrstavanje i odlaganje otpada i osigurati prihvat otpada.

## B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA I EKOLOŠKE MREŽE

### **Divljač i ostala fauna**

- B.1. Tijekom korištenja u razdoblju od dvije godine pratiti učestalost i distribuciju stradavanja životinja od prometa. Nakon prve godine praćenja provesti analizu o mjestima stradavanja i taksonomskoj pripadnosti stradalih životinja te provesti dodatne mjere u cilju ublažavanja utjecaja (izgradnja dodatnih prijelaza ili prolaza za životinje, sadnju pojaseva vegetacije i/ili izgradnju umjetnih barijera, smanjenje brzine prometovanja vozila, izgradnju dodatnih prijelaza za životinje i dr.) u skladu sa Stručnim smjernicama - prometna infrastruktura (HAOP, 2015) ili novijim saznanjima. Izvješće o praćenju i poduzetim dodatnim mjerama dostaviti nadležnom tijelu za zaštitu prirode.
- B.2. Pratiti stanje šišmiša u šilji Škabac tijekom izgradnje i u prve dvije godine korištenja ceste u periodu od travnja do listopada, a praćenje se mora provesti u suradnji sa stručnjakom za šišmiše. Na temelju analize praćenja stanja vrsta, ako je potrebno, provesti dodatne mjere u cilju ublažavanja utjecaja u skladu sa Stručnim smjernicama - prometna infrastruktura (HAOP, 2015) ili novijim saznanjima, te nakon provedenih mjer zaštite ponoviti praćenje radi provjere učinkovitosti tih mjer. Ako nije zamijećena pojava negativnog trenda u populaciji koji je povezan s planiranim zahvatom te nije bilo potrebe za dodatnim mjerama zaštite, praćenje nije potrebno ponavljati. Rezultate praćenja treba na kraju svake godine praćenja dostaviti središnjem tijelu državne uprave nadležnom za zaštitu prirode.

### **Buka**

- B.3. Nakon puštanja u promet, kod najvećih prometnih opterećenja, provesti jednokratna mjerena na najbližim i ugroženim objektima, uz istovremeno brojanje prometa, te prema potrebi poduzeti dodatne mjeru zaštite.

### **Ekološka mreža**

#### *Praćenje stradavanja ptica*

- B.4. Tijekom odvijanja prometa na dnevnoj bazi pratiti učestalost i distribuciju stradavanja ptica s fokusom na ciljne vrste područja ekološke mreže HR1000019 Gorski kotar i sjeverna Lika te HR1000033 Kvarnerski otoci koje pripadaju porodicama Accipitridae, Falconidae i Strigidae. Determinacija vrsta se mora provesti u suradnji sa stručnjakom za ptice, ornitologom. Pratiti stradavanje tijekom dvije godine. Nakon prve godine praćenja izvršiti analizu o mjestima stradavanja i taksonomskoj pripadnosti stradalih ptica te ako je potrebno provesti dodatne mjere u cilju ublažavanja utjecaja u skladu sa Stručnim smjernicama - prometna infrastruktura (HAOP, 2015) ili novijim saznanjima. Nakon provedenih mjer zaštite ponoviti praćenje radi provjere učinkovitosti tih mjer. Ako nije zamijećeno izraženje stradavanje jedinki i ako nije bilo potrebe za korekcijama mjer zaštite niti nakon 2. godine praćenja, praćenje nije potrebno ponavljati. Sva Izvješća o programu praćenja dostaviti središnjem tijelu državne uprave nadležnom za zaštitu prirode.

#### *Praćenje stradavanja i stanja faune šišmiša*

- B.5. Tijekom dvije godine nakon izgradnje ceste na dnevnoj bazi pratiti stradavanje šišmiša uz cestu (najdalje do jugoistočnog ulaza u tunel Crikvenica 3) u periodu od travnja do listopada, u suradnji sa stručnjakom za šišmiše. Na temelju analize praćenja stradavanja, ako je potrebno, provesti dodatne mjere u cilju ublažavanja utjecaja u skladu sa Stručnim smjernicama - prometna infrastruktura (HAOP, 2015) ili novijim saznanjima te nakon njihove provedbe ponoviti praćenje radi provjere učinkovitosti tih mjer. Ako nije zamijećeno izraženje stradavanje jedinki

- i ako nije bilo potrebe za korekcijama mjera zaštite, praćenje nije potrebno ponavljati. Sva izvješća o praćenju dostaviti središnjem tijelu državne uprave nadležnom za zaštitu prirode.
- B.6. Stanje populacija ciljnih vrsta šišmiša pratiti na širem području planiranog zahvata (najdalje do jugoistočnog ulaza u tunel Crikvenica 3) tijekom izgradnje i u prve dvije godine korištenja ceste u periodu od travnja do listopada, u suradnji sa stručnjakom za šišmiše. Na temelju analize praćenja stanja vrsta, ako je potrebno, provesti dodatne mjere u cilju ublažavanja utjecaja (sadnju pojaseva vegetacije i/ili izgradnju umjetnih barijera i dr.) u skladu sa Stručnim smjernicama - prometna infrastruktura (HAOP, 2015) ili novijim saznanjima te nakon provedenih mjera zaštite ponoviti praćenje radi provjere učinkovitosti tih mjer. Ako nije zamijećena pojava negativnog trenda u populaciji koji je povezan s planiranim zahvatom te nije bilo potrebe za dodatnim mjerama zaštite, praćenje nije potrebno ponavljati. Rezultate praćenja treba na kraju svake godine praćenja dostaviti središnjem tijelu državne uprave nadležnom za zaštitu prirode.
- B.7. Tijekom dvije godine, kroz cijeli životni ciklus (proljetna i jesenska migracija, porodiljne kolonije i podizanje mladih te hibernacija) pratiti stanje faune šišmiša u špilji Zagorska peć kod Novog Vinodola. Izvješća o praćenju dostaviti središnjem tijelu državne uprave nadležnom za zaštitu prirode. Ako se predviđena praćenja ciljne faune šišmiša prostorno i vremenski podudaraju s praćenjima faune šišmiša predviđenim za ostale planirane dionice autoseke A7, praćenja nije potrebno zasebno provoditi, odnosno duplicirati.

- II. Nositelj zahvata, Hrvatske autoceste d.o.o., Ulica Stjepana Širole 4, Zagreb, dužan je osigurati provedbu mjer zaštite okoliša i mjeru ublažavanja utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te programa praćenja stanja okoliša i ekološke mreže kako je to određeno ovim rješenjem.**
- III. Rezultate praćenja stanja okoliša i ekološke mreže nositelj zahvata, Hrvatske autoceste d.o.o., Ulica Stjepana Širole 4, 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.**
- IV. Nositelj zahvata, Hrvatske autoceste d.o.o., Ulica Stjepana Širole 4, 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 autoceste d.o.o., Ulica Stjepana Širole 4, 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.**
- VI. Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja.**
- VII. Sastavni dio ovog Rješenja je grafički prilog: Situacijski prikaz zahvata**

### **O b r a z l o ž e n j e**

Nositelj zahvata Hrvatske autoceste d.o.o., Ulica Stjepana Širole 4, Zagreb, podnio je Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja (dalje u tekstu: Ministarstvo) putem opunomoćenika Rijekaprojekt d.o.o., Moše Albaharija 10a, Rijeka, 17. siječnja 2023. godine zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš autoceste A7: Rupa – Rijeka – Žuta Lokva, dionica Križišće – Selce. 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) i članka 8. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (dalje u tekstu: Uredba), kao što su:

- Potvrda Uprave za dozvole državnog značaja Ministarstva prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine o usklađenosti zahvata s prostornim planovima (KLASA: 350-02/22-02/45; URBROJ: 531-06-02-02/03-22-5 od 31. listopada 2022. godine).
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I 612-07/21-60/25; URBROJ: 517-10-2-2-21-5 od 9. lipnja 2021. godine) da se za planirani zahvat ne može isključiti mogućnost značajnih negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te da je obvezna provedba Glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu.
- Studija o utjecaju na okoliš (u dalnjem tekstu Studija) koju su izradili ovlaštenici Rijekaprojekt d.o.o. iz Rijeke, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I 351-02/13-08/93; URBROJ: 517-03-1-2-20-4 od 17. rujna 2020. godine) i IRES EKOLOGIJA d.o.o. iz Zagreba, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite prirode (KLASA: UP/I 351-02/16-08/25; URBROJ: 517-03-1-2-21-14 od 25. siječnja 2021. godine). Studija je izrađena u prosincu 2022. godine i dopunjena u kolovozu i prosincu 2023. godine. Voditeljica izrade Studije je Klara Bačić Čapalija, dipl.ing.građ., a voditelj izrade Glavne ocjene je Mario Mesarić, mag.ing.agr.

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 25. travnja 2023. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš autoceste A7: Rupa – Rijeka – Žuta Lokva, dionica Križiće - Selce (KLASA: UP/I-351-03/23-08/2, URBROJ: 517-05-1-1-23-2 od 18. travnja 2023. godine).

**Stalno Savjetodavno stručno povjerenstvo** za ocjenu utjecaja na okoliš za zahvate autocesta i državnih cesta (u dalnjem tekstu: Stalno povjerenstvo) imenovano je na temelju članka 87. stavaka 1., 4. i 5. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18) Odlukom (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-5 od 15. lipnja 2018. godine), 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), 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 dvije sjednice. Na prvoj sjednici održanoj 4. srpnja 2023. godine u Crikvenici, Stalno povjerenstvo je utvrdilo da je Studija cjelovita i u svojim bitnim elementima stručno utemeljena i izrađena u skladu s propisima te predložilo da se Studija dopuni u skladu s primjedbama članova Stalnog povjerenstva i nakon dorade i suglasnosti članova uputi na javnu raspravu.

Ministarstvo je nakon pozitivnog očitovanja članova Stalnog povjerenstva na dopunjenu Studiju u skladu s člankom 13. Uredbe 9. listopada 2023. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/23-08/2; URBROJ: 517-05-1-2-23-8). Zamolbom za pravnu pomoć, koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/23-08/2; URBROJ: 517-05-1-2-23-9 od 9. listopada 2023. godine) povjerena je Upravnom odjelu za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu s člankom 162. stavka 2. Zakona od 30. listopada 2023. godine do 28. studenoga 2023. godine u službenim prostorijama Grada Crikvenice, Ulica kralja Tomislava 85, Crikvenica, radnim danom od 9:00 do 13:00 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je 20. listopada 2023. godine u dnevnom listu „Novi list“, na oglašnim pločama i internetskim stranicama gradova Crikvenice i Kraljevice i Primorsko-goranske županije te na internetskim stranicama Ministarstva. U okviru javne rasprave održano je javno izlaganje u utorak, 21. studenoga 2023. godine, u Gradskoj vijećnici Grada Crikvenice, Frankopanska ulica 1, Crikvenica, s početkom u 17:00 sati. Prema izvješću Upravnog odjela za prostorno uređenje,

graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije (KLASA: 351-01/23-01/3; URBROJ: 2170-03-08/4-23-25 od 1. prosinca 2023. godine), tijekom javnog uvida, u knjigu primjedbi, mišljenja i prijedloga izloženu na mjestu javnog uvida upisana je jedna primjedba Muzeja Grada Crikvenice, dok je putem pisarnice i elektroničkom poštom Upravni odjel za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije zaprimio primjedbe Milivoja Antolovića, Zlatka Perhata, Julije Perhat, Branka Klekovića, Miroslava Butorca, Gordane Jelenović, Željka Korena, triju turističkih zajednica Crikveničko-vinodolske rivijere, Siniše Jeličića, Dragana Stojčića, Žarka Jeličića, Muzeja Grada Crikvenice, Milvane Arko-Pijevac i Neneda Pilaša.

Primjedbe se, u bitnom, odnose na položaj trase zahvata, zaštitu lokaliteta „Tri bunara u Dražini“, potrebu očuvanja arheoloških i etnografskih lokaliteta, kulturnih dobara i starih putova, lokaciju PUO Klanfari, izgradnju dodatnih prijelaza za divljač, rekonstrukciju raskrižja izvan obuhvata zahvata, položaj mosta Dubračina i utjecaje na objekte ispod te brzine vjetra na lokaciji planiranog mosta Dubračina, odnos zahvata s planiranim biciklističkim stazama i šetnicama na području Grada Crikvenice, zbrinjavanje viška materijala iz iskopa, utjecaj zahvata na privatne parcele, utjecaj na objekte iznad tunela Crikvenica 3, pomicanje trase zbog blizine objekata na rubu naselja (Šmrika, Dramalj i područje tunela Crikvenica 3) i utjecaj buke na te objekte, utjecaj na stari bunar na Garvinu (stac. 15+095 km), na spomenik između stac. 16+348 i 16+604 km te stanište orlova oko 100 m južno od trase između stac. 15+000 i 16+000 km, utjecaj na staro naselje Kotor, vizure na most Dubračina s morske strane i produljenje tunela Crikvenica 3.

Stalno povjerenstvo je na **drugoj sjednici** održanoj 19. prosinca 2023. godine u Zagrebu razmotrilo Izvješće o provedenoj javnoj raspravi te očitovanja nositelja zahvata na zaprimljene primjedbe, mišljenja i prijedloge javnosti i zainteresirane javnosti. Odgovori na primjedbe s javne rasprave, koje je Povjerenstvo razmotrilo, u bitnom su sljedeći:

- Primjedbe koje se odnose na generalni položaj autocestovnog koridora u prostoru se ne prihvacaaju jer je koridor autoceste utvrđen prostorno-planskom dokumentacijom i preispitivanje toga nije predmet postupka procjene utjecaja na okoliš.
- Primjedbe vezane za utjecaj na lokalitet „Tri lokve u Dražini“ su dijelom prihvacene; izmjještanje trase sjevernije od lokaliteta nije moguće jer bi zbog strmosti terena bili potrebni veliki usjeci dužine oko 500 m što bi uzrokovalo dodatan značajan negativni utjecaj na krajobraz, bioraznolikost (faunu), divljač i dr. no razmotrena su moguća projektna rješenja s potpornim zidom umjesto nasipa čime bi se rub zahvata udaljio od lokaliteta, te su u skladu s tim dopunjene mjere zaštite.
- Primjedbe koje se odnose na očuvanje arheoloških i etnografskih lokaliteta, kulturnih dobara i starih puteva te dodatne prijelaze i obnovu puteva su prihvacene te su u cilju očuvanja spomenutih lokaliteta i starih puteva propisane dodatne mjere zaštite.
- Primjedbe vezane uz utjecaj PUO Klanfari te prijedlog njegovog izmjještanja nisu prihvaciene jer zbog konfiguracije terena, tj. trase autoceste koja je u tom dijelu u visokom nasipu, tehnički nije izvedivo da se PUO izmakne zapadno. Analizirane su mogućnosti lokacije PUO sa sjeverne strane autoceste, no budući da je autocesta većinom u zasjeku, svaka od lokacija na sjevernoj strani bi zahtijevala visoke usjeke. Također, s obzirom na to da se PUO nalazi iznad naselja i da je smjer širenja buke prema gore, utjecaj od buke će biti minimalan.
- Primjedbe koje se tiču izgradnje dodatnih prijelaza za divljač nisu prihvacene jer je temeljem analize utjecaja na divljač utvrđeno da je „propusnost“ trase autoceste za divljač zadovoljavajuća (38,9 % ceste predstavljaju vijadukti, most i tuneli) i da nije potrebno planirati dodatne prijelaze i prolaze za divljač.
- Primjedba vezana za rekonstrukciju raskrižja izvan obuhvata zahvata nije prihvacena jer nisu predmet ovog postupka.
- Primjedba vezana za utjecaj na objekte ispod mosta Dubračina i prijedlog njegovog izmjještanja te brzine vjetra na lokaciji mosta nisu prihvaciene. Trasu na području mosta Dubračina nije

moguće izmaknuti sjevernije. Most Dubračina je radijusa 1000 m, a minimalni radijus za autocestu je 750 m. Primjenom minimalnog radijusa od 750 m moguće je pomaknuti most samo za 20 m što znači da je i dalje iznad objekata, a sa smanjenim radijusom utječe se na tehničke elemente autoceste, a naročiti problem je smanjena preglednost nakon izlaska iz tunela. U slučaju maksimalne brzine vjetra razina rizika je umjerena. Područje je poznato po velikim naletima bure i za planiranu dionicu autoceste izraditi će se dodatne analize o potrebi izgradnjom vjetrobrana i njihovo dimenzioniranje. Ulagani podaci za izradu studije će biti podaci o vjetru na specifičnim lokacijama.

- Primjedba vezana za odnos zahvata s planiranim biciklističkim stazama i šetnicama na području Grada Crikvenice je prihvaćena te su analizirane sve planirane biciklističke staze. Staze broj 707 i 710 do 720 ne nalaze se u užem području autoceste. Staze 701 do 706 i 708 prolaze užim područjem autoceste, a na mjestima gdje se sijeku s autocestom su već prethodno predviđeni prolazi (pješački ili kolni). Za biciklističku stazu 706 je dodatno propisana mjera zaštite okoliša kojom se planira dodatni prolaz.
- Primjedba o zbrinjavanju viška materijala iz iskopa je djelomično prihvaćena. Tijekom izrade Studije utjecaja na okoliš kontaktirani su Grad Kraljevica i Grad Crikvenica vezano uz lokacije za odlaganje viška materijala te će se prilikom sljedećih izmjena prostorno-planske dokumentacije preispitati mogućnost određivanja odgovarajuće lokacije na predmetnom području.
- Primjedbe vezane za izmještanje trase autoceste zbog privatnih parcela i omogućavanje pristupa nisu prihvaćene. Trasa autoceste definirana je sukladno koridoru određenom prostorno-planskom dokumentacijom i u skladu s tehničkim zahtjevima za autoceste, na način da iskopi i nasipi budu što manji. U skladu s propisanim mjerama zaštite, česticama koje su do sada imale pristup omogućiti će se pristup i nakon izgradnje autoceste izgradnjom paralelnih puteva koji se trasiraju u glavnom projektu.
- Primjedba vezana za moguć utjecaj na objekte iznad tunela Crikvenica 3 (istočni portal) se ne prihvaca. Tunel Crikvenica 3 prolazi na dubini 15 m ispod kuća. Glavnim projektom će se točno definirati način izvođenja radova (iskopa tunela) sukladno situaciji na terenu (debljina nadstola, udaljenost kuća i geološki sastav terena). Tehnologija radova mora biti takva da na objektima ne bude oštećenja. U slučaju oštećenja može se tražiti nadoknada štete, ali navedeno nije predmet postupka procjene utjecaja na okoliš već posebnih zakona i propisa. Izmještanje trase autoceste, tj. pozicije tunela je moguće jedino unutar planskog koridora koji je ukupne širine 200 m. Pomicanje trase sjevernije nije moguće zbog kuća, a pomicanje južnije znači kraći tunel zbog manjih visina terena što bi onda rezultiralo time da je autocesta u tom dijelu otvorena, tj. na terenu između dva dijela naselja, što je nepovoljnije rješenje za stanovništvo.
- Primjedbe vezane za pomicanje trase zbog blizine objekata na rubu naselja (Šmrika, Dramalj i područje tunela Crikvenica 3) i utjecaj buke nisu prihvaćene. Trasa autoceste (južni portal tunela Krišćić) je u naselju Šmrika udaljena oko 315 m zračne linije od najbližih kuća, a visinski je autocesta viša u odnosu na objekte te će zbog smjera širenja buke prema gore utjecaj od buke biti minimalan. Udaljenost autoceste od zadnjih kuća u Dramlju je oko 280 m. U tom dijelu je autocesta u potpunosti u usjeku i visinski iznad objekata te će utjecaj od buke biti minimalan.
- Primjedba vezana za utjecaj na stari bunar na Garavinu (stac. 15+095 km) i na spomenik između stac. 16+348 i 16+604 km nije prihvaćena. Navedeni lokaliteti se nalaze izvan trase autoceste i utvrđeno je da zahvat neće imati utjecaja na njih.
- Primjedba vezana za stanište orlova uz autocestu nije prihvaćena jer su za potrebe Studije utjecaja na okoliš provedena sveobuhvatna istraživanja faune ptica šireg područja zahvata, a posebna pažnja je, zbog osjetljivosti populacija, posvećena pticama grabljivicama (suri orao, bjeloglav sup i zmijar) čija je aktivnost utvrđena na području planiranog zahvata. Utjecaji na populacije i pogodna staništa procijenjeni su u Studiji utjecaja na okoliš i Glavnoj ocjeni prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu. Propisane su mjere zaštite i mjere ublažavanja te značajno negativni utjecaji nisu utvrđeni odnosno utjecaji su umanjeni na prihvatljivu razinu.

- Primjedba vezana za utjecaj na staro naselje Kotor nije prihvaćena. Trasa autoceste prolazi tunelom u blizini starog naselja Kotor. Nadsloj od cijevi tunela do površine terena je na području Kotora oko 65 m. Današnja tehnologija bušenja tunela na takvoj dubini ne može izazvati negativne utjecaje na objekte iznad.
- Primjedba vezana za prikaz vizura na most Dubračina s morske strane nije prihvaćena. Zbog velike udaljenosti objekta od mora, pozicije mosta bliže Vinodolskoj dolini te zaklonjenosti padinama uz Dubračinu, nije rađena vizualizacija mosta s morske strane. Ocjjenjeno je da će most Dubračina s morske strane vidjeti vrlo malo.
- Primjedba vezana za produženje tunela Crikvenica 3, tj. izgradnja „lažnog“ tunela, je jedna od opcija za zaštitu od buke objekata u tom području. U skladu s propisanom mjerom zaštite, tijekom izrade glavnog projekta izrađuje se i elaborat zaštite od buke kojim će se odrediti način zaštite od buke (paneli, zidovi, „lažni“ tunel...).

Slijedom svega razmotrenog, Povjerenstvo je u skladu s člancima 14. i 16. Uredbe donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata, kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš i ekološku mrežu te predložilo mjere zaštite okoliša i mjere ublažavanja utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te program praćenja stanja okoliša i ekološke mreže.

**Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način:** Planirana autocesta A7: Rupa-Rijeka-Žuta Lokva, duljine 103,5 km, je izgrađena u dijelu od Rupe (GP Slovenija) do Križišća u ukupnoj dužini od oko 43 km. Za dovršetak autoceste A7 potrebno je izgraditi dionicu Križišće – Žuta Lokva ukupne duljine 56,5 km. Osim međunarodnog i državnog, autocesta A7 ima važan regionalni i lokalni značaj, jer omogućuje rasterećenje prometno opterećene postojeće državne ceste DC8 koja prolazi kroz naseljeno područje.

Planirani zahvat je dionica autoceste A7: Križišće – Selce, duljine od 17,5 km. Planirani zahvat započinje interregionalnim čvorom „Križišće“ kojim će se povezati izgrađena dionica brze ceste Sv. Kuzam – Šmrika (obilaznica Rijeke) s planiranom dionicom autoceste Križišće – Selce, a završava prije planiranog čvora Selce koji je dio sljedeće dionice (Selce – Novi Vinodolski). Zahvat je u potpunosti smješten u Primorsko-goranskoj županiji. Prolazi unutar administrativnih granica Grada Kraljevice i Grada Crikvenice, tj. kroz katastarske općine Veli dol, Šmrika, Jadranovo, Dramalj, Crikvenica i Selce.

Svi horizontalni i vertikalni tehnički elementi autoceste na ovoj dionici zadovoljavaju računsku brzinu  $V_r = 120 \text{ km/h}$ . Teren je brdovit sa strmom padinom koja se spušta prema moru što je rezultiralo potrebom izgradnje više objekata (tuneli i vijadukti) te primjenom malih horizontalnih radijusa, maksimalno prilagođenih karakteristikama terena. Planirana su 3 vijadukta, 1 most i 5 tunela. Ukupna duljina vijadukata i mosta je 1115 m, odnosno 6,37 % trase. Ukupna duljina tunela je 5705 m, odnosno 32,6 % trase. Ukupna duljina svih objekata (vijadukti i tuneli) je 6820 m, što znači da su ukupno 38,9 % trase objekti.

U početnom dijelu trasa autoceste prolazi uz jugozapadni rub naselja Križišće tunelom „Križišće“ duljine oko 2060 m. Trasa se dalje pruža morskom padinom iznad Jadranova. Na ovom dijelu trasa je na udaljenosti od oko 1300 do 1500 m od mora. Od trećeg do desetog kilometra trasa je položena paralelno s državnom cestom DC8 na udaljenostima od 300 do 700 m. Sjeveroistočno od područja Lokvica Sopaljska, trasa u osmom kilometru prolazi istoimenim tunelom duljine oko 590 m. Nakon tunela, slijedi vijadukt „Veprenica“ duljine oko 270 m. Poslije desetog kilometra sjeveroistočno od Dramla, trasa ulazi dublje u kopno i prolazi zaledem Crikvenice na udaljenosti oko 2 kilometra od obalnog ruba. Zaledem naselja Crikvenica trasa prolazi kroz tri tunela: „Crikvenica 1“ duljine oko 1175 m, „Crikvenica 2“ duljine oko 670 m i „Crikvenica 3“ duljine oko 1210 m. Između prva dva tunela, za savladavanje kanjona rječice Dubračine, planirana je izgradnja visokog mosta „Dubračina“ (visina oko 100 m) duljine oko 414 m. Nakon tunela, trasa prolazi zaledem Selca, te je na mjestu prijelaza autoceste preko županijske ceste ŽC5062 koja povezuje obalno područje s Vinodolskom dolinom,

*predviđen vijadukt „Selce“ duljine oko 295 m. U nastavku, nakon vijadukta „Selce“, slijedi čvor „Selce“ koji je dio sljedeće dionice autoceste Selce – Novi Vinodolski.*

*Poprečni profil autoceste (izvan objekta) je sa sljedećim elementima i dimenzijama: dva vozna traka širine 2 x 3,75 m, zaustavni trak širine 2,50 m, razdjelni trak širine 3,0 m, bankina širine 2,0 m i berma širine 2,5 m. Prema procijenjenim količinama materijala rađenim temeljem idejnog rješenja za zahvat će biti potrebno 2,8 mil. m<sup>3</sup> iskopa i 2,2 mil. m<sup>3</sup> nasipa.*

*Na predmetnoj dionici planirano je interregionalno čvorište Križišće tipa „triangl“ koji predstavlja vezu između autoceste A7 Rupa – Žuta Lokva i brze ceste (obilaznice Rijeke, dionica Sv. Kuzam – Križišće) i lokalnog čvorišta Jadranovo oblika „truba“. Povezivanje čvora Jadranovo s državnom cestom DC8 ostvarit će se spojnom cestom. Na mjestu križanja spojne ceste i DC8 planirano je četverokrako kružno raskrižje. Uz spojnu cestu čvora Jadranovo određena je lokacija za vatrogasnu postaju s vatrogasnim vozilima i opremom. Zahvatom je planiran jedan prateći uslužni objekt (PUO) „Klanfari“ na stac. oko 7+200, TIP-a „B“ koji sadrži restoran, benzinsku postaju s pratećim parkiralištem za osobna i teretna vozila te odmorište s WC-om.*

*Trasa autoceste na nekoliko mjesta presijeca postojeću cestovnu mrežu javnih cesta i nerazvrstanih cesta, gospodarskih puteva, pješačkih i biciklističkih staza. Na lokacijama gdje nisu planirani vijadukti ili tuneli, za potrebe prijelaza (prolaza) će se izgraditi podvožnjaci, nadvožnjaci i pješački prolazi. Lokacije križanja planiranog zahvata s postojećim instalacijama i ostalim objektima komunalne infrastrukture točno će se odrediti kroz daljnju razradu projektne dokumentacije.*

*Za opskrbu električnom energijom planiraju se izvesti instalacije za elektroenergetsko napajanje s trafostanicama koje su predviđene na platoima ispred portala tunela te na spojnim cestama u zonama čvorova. Na dionici autoceste planiran je telekomunikacijski sustav koji se sastoji iz telefonskog pozivnog sustava (TPS) i sustava daljinskog upravljanja. Protupožarni sustav tunela planira se izvesti koristeći vodu kao protupožarno sredstvo pri čemu će se njena doprema osigurati cjevovodima prema uvjetima javnog komunalnog poduzeća. Na cijeloj dionici autoceste planirana je izgradnja nepropusne kanalizacije. Otпадne vode – oborinske, tehnološke, sanitарne i krovne s pratećih uslužnih objekata i cestarinskih prolaza, sakupljat će se u vodonepropusnoj kanalizaciji, pročišćavati odgovarajućim uređajima te se ispuštati u teren ili prirodne vodotoke. Svi vodotoci i bujice koje autocesta presijeca bit će provedeni propustima kroz trup autoceste. Na glavnoj trasi autoceste planirana je cestovna rasvjeta u zoni čvorova „Križišće“ i „Jadranovo“ te PUO „Klanfari“. Osim toga, rasvjeta je planirana u tunelima. Na glavnoj trasi autoceste i na čvorovima planira se ugradnja zaštitne ograde, žičane ograde, smjerokaznih stupića kao i horizontalne, vertikalne i dinamičke signalizacije.*

*Tijekom izgradnje mogući su privremeni negativni utjecaji na kemijsko stanje podzemnog vodnog tijela JKGI\_05 – Rijeka – Bakar i na površinska vodna tijela Bakarački rov i Dubračina. S obzirom na udaljenost ne očekuje se direktni negativni utjecaj na stanje priobalnog vodnog tijela, već jedino u slučaju većeg onečišćenja površinskih i podzemnih vodnih tijela koje utječu u more. Sve negativne utjecaje moguće je spriječiti pravilnom organizacijom gradilišta i propisanim mjerama zaštite. Tijekom korištenja, ceste predstavljaju stalni i aktivni izvor onečišćenja, kao posljedica odvijanja prometa. Do onečišćenja može doći uslijed nekontroliranog događaja (prometna nesreća) kada dolazi do razljevanja i prosipanja štetnog i opasnog materijala. Zahvat je izvan zona sanitarnе zaštite, ali je svejedno na cijeloj planiranoj dionici autoceste predviđen zatvoren sustav odvodnje, tj. izgradnja nepropusne kanalizacije s obradom vode na separatorima i dispozicijom u teren ili prirodne vodotoke. Zahvat prolazi na dva mjeseta preko područja srednje opasnosti od poplava, ali je građevinsko rješenje zahvata (visina nivelete) takvo da nema utjecaja niti rizika od poplava. S obzirom na sve navedeno, uz provođenje propisanih mjera zaštite i predviđeni način odvodnje onečišćenih oborinskih voda, ne očekuje se negativan utjecaj zahvata na stanje vodnih tijela na širem području zahvata.*

*Zbog upotrebe građevinske mehanizacije i vozila za izvođenje radova, javljaju se emisije stakleničkih plinova tijekom izgradnje koji mogu utjecati na klimatske promjene. Utjecaj mehanizacije jest negativan, ali procijenjen je kao kratkotrajni, ograničen na vrijeme izvođenja radova i lokaciju samog zahvata te zbog svega navedenog utjecaj zahvata na klimatske promjene neće biti značajno negativan. S obzirom na karakteristike zahvata, može se zaključiti da će zbog predmetnog zahvata doći*

*do smanjenja ukupnih emisija stakleničkih plinova od prometa jer će smanjiti ukupne dužine putovanja i smanjiti zagušenja na postojećoj mreži, naročito kroz naseljeni dio. Analiza utjecaja klimatskih promjena na zahvat odnosi se na razdoblje korištenja zahvata. Na temelju izračunatih faktora rizika od klimatskih promjena zaključeno je kako postoji nizak rizik zahvata na promjene ekstremnih količina oborina i šumske požare. U slučaju maksimalne brzine vjetra razina rizika je umjerena. S obzirom na navedeno, tj. na jedan umjeren rizik za koji su već predviđene mjere (vjetrobrani na trasi) zaključeno je kako nema potrebe za propisivanje dodatnih mjera smanjenja utjecaja klimatskih promjena na zahvat.*

*Tijekom izgradnje predmetnog zahvata doći će do lokalnog negativnog utjecaja na kvalitetu zraka zbog korištenja građevinske mehanizacije i vozila. Planirani zahvat je većim dijelom izvan naseljenog područja, osim u području Križišća i Klanfara. U zaleđu naselja Crikvenice trasa je u tunelima, ali prilikom iskopa tunela može doći do onečišćenja zraka emisijom prašine. S obzirom na karakteristike reljefa (strmi teren) i strujanje zraka (vjetar) ne očekuje se znatan utjecaj emisija prašine na kvalitetu zraka uz pridržavanje propisanih mjera zaštite. Kao posljedica korištenja zahvata, najveći utjecaj na kvalitetu zraka imat će emisije onečišćujućih tvari - produkata izgaranja fosilnih goriva u motorima vozila. Planirana dionica autoceste generirat će promet koji će imati utjecaj na onečišćenje zraka u području gdje sada nema ceste, ali će se smanjiti količina prometa, a time i onečišćenje zraka, uzduž postojeće državne ceste DC8 kroz središte naselja. Postojeći zastoje u prometu i čekanja u koloni imaju vrlo negativan utjecaj na kvalitetu zraka, stoga se može zaključiti da će planirani zahvat imati pozitivan utjecaj na kvalitetu zraka u naseljenom području.*

*U fazi pripreme i izgradnje, doći će do utjecaja zbijanja tla, promjene strukture tla, emisija štetnih tvari (lebdeće čestice s teškim metalima) u tlu, gubitka prirodnih fizikalno-kemijskih karakteristika tla te umjerenog negativnih utjecaja prenamjene prirodne funkcije tla (proizvodna, ekološko regulacijska, genofondna) u infrastrukturnu funkciju čime će se navedene funkcije trajno izgubiti. Površina koja će se trajno izgubiti iznosi 68,32 ha što će za posljedicu imati i povećanu opasnost od erozije. Najveći dio trase planiranog zahvata prolazi područjem nagnutog (5-12°) i jako nagnutog terena (12-32°), te postoji pojačan rizik od erozije odnosno ispiranja i kretanja masa te pojave odrona zbog izgradnje planiranog zahvata. Pridržavanjem propisanih mjera osigurat će se zaštita u vidu zaštite pokosa usjeka korištenjem zaštitnih mreža, nosivih mreža, torkretiranjem ili kombinacijom navedenog s plitkim sidrenjem, dok će se pokosi nasipa zaštititi primjenom humusnog materijala i travnate vegetacije, kako bi se smanjila mogućnost erozije tla. Zbog svega navedenog utjecaj erozije na tlo neće biti značajno negativan. Osim toga, prisutna je opasnost od emisije tekućih tvari (goriva, maziva) u okolno tlo do koje može doći u slučaju nepažljivog rada s opremom i strojevima. Korištenjem ispravne mehanizacije i radnih strojeva te pridržavanjem propisanih mjera i standarda za građevinsku mehanizaciju ovi utjecaji će biti svedeni na najmanju moguću mjeru i neće biti značajno negativni.*

*Trasa planiranog zahvata najvećim dijelom prolazi područjem pedokartografskih jedinica smeđe na dolomitu (25) i smeđe na vapnencu (57), čiji će gubitak biti ukupno 65,53 ha što čini 95,92 % trase planiranog zahvata. Planirani zahvat imat će utjecaj na 0,35 ha vrijednog obradivog poljoprivrednog zemljišta (P2) i 0,08 ha ostalog poljoprivrednog zemljišta P3. Poljoprivredne površine na koje će izgradnja planiranog zahvata utjecati vrlo su male te obuhvaćaju 0,10 % ukupnog poljoprivrednog zemljišta u JLS obuhvata. Utvrđeni trajan utjecaj na poljoprivredno zemljište neće biti značajno negativan. Planirani zahvat presjeći će dvije poljoprivredne parcele ukupne površine 0,35 ha, što doprinosi fragmentaciji već prethodno usitnjениh cjelina, no s obzirom na to da se radi o utjecaju prepoznatom na samo dvije parcele – oranica i krški pašnjak, te da u zoni ograničenog područja utjecaja poljoprivredna proizvodnja nije od iznimne važnosti, utjecaj nije ocijenjen značajno negativnim. Negativni utjecaji korištenja planiranog zahvata na okoliš mogući su u vidu onečišćenja tla teškim metalima i onečišćujućim tvarima. Promet kao izvor onečišćenja obuhvaća onečišćujuće tvari koje nastaju emisijom ispušnih plinova, trošenjem guma i kočnica, korištenjem sredstva protiv smrzavanja te zaostale onečišćivače tekućina kao što su ulja, goriva i maziva. S obzirom na automorfam način vlaženja tla, transport onečišćujućih tvari je otežan pa se može očekivati da će onečišćenje biti najkoncentriranije u neposrednoj blizini planiranog zahvata. Moguća je akumulacija teških metala u biljnim organizmima čime je moguće narušavanje kvalitete poljoprivrednih kultura u blizini trase*

planiranog zahvata. S obzirom na to da se u zoni ograničenog utjecaja od 200 m nalazi ukupno 12,63 ha poljoprivrednog zemljišta, utjecaj se procjenjuje kao umjereno negativan.

U fazi pripreme i izgradnje, u zoni izravnog zaposjedanja doći će do gubitka 53,14 ha prirodnih i poluprirodnih rijetkih i ugroženih stanišnih tipova (B.2.2.1. Ilirsко-jadranska, primorska točila 7,13 ha, C.3.5.1. Istočnojadranski kamenjarski pašnjaci submediteranske zone 7,64 ha, C.3.5.2. Istočnojadranski kamenjarski pašnjaci epimediteranske zone 6,49 ha, C.3.5.3. Travnjaci vlasastog zmijka 0,15 ha, E Šume 31,73 ha) i degradacije staništa u radnom pojusu. Trasa planiranog zahvata prelazi veći broj vodnih tijela na više mjesta, no svi vodotoci i bujice koje autocesta presijeca bit će provedeni propustima kroz trup autoceste te neće doći do prekida vodotoka, nego do promjene stanišnih uvjeta na mjestu prelaska. Miniranje stijenske mase pri izgradnji tunela Krizišće dovest će do širenja vibracija u okolnu stijensku masu što može dovesti do narušavanja špilje Škabac. Ipak, s obzirom na prostornu odijeljenost i reljefnu strukturu područja, utvrđeni negativni utjecaji nisu značajni, a dodatno će se ublažiti propisanim mjerama zaštite. Tijekom pripreme i izgradnje doći će do narušavanja kvalitete stanišnih uvjeta onečišćenjem s gradilišta (uključujući osvjetljenje), fragmentacije staništa, širenja invazivnih vrsta. Priprema terena za izgradnju planiranog zahvata fragmentira staništa na manje dijelove, što najviše utječe na šumske sastojine. S obzirom na rasprostranjenost i strukturu prirodnih i doprirodnih staništa te udio trase u tunelima i vijaduktima (38,9 %) nisu utvrđeni značajno negativni utjecaji na staništa i floru područja, a propisanim mjerama zaštite će se prepoznati umjereno negativni utjecaji dodatno umanjiti. Negativni utjecaji na kopnenu faunu uslijed pripreme i izgradnje planiranog zahvata očekuju se u vidu gubitka staništa i promjene stanišnih uvjeta, fragmentacije staništa divljih vrsta, smanjenja dostupnosti plijena, uz nemiravanja uzrokovanih bukom i vibracijama te povećanom prisutnošću ljudi, kao i usmrćivanja divljih vrsta uslijed kolizije sa strojevima (beskranješnici uključujući i neke strogo zaštićene vrste leptira npr. kiseličin vatrene plavac, vodozemci uključujući i neke strogo zaštićene vrste npr. žuti mukač, gmazovi npr. strogo zaštićene vrste krška gušterica, crvenkrpica, kopnena kornjača i sl., ptice vezane za garige i mozaična staništa s ekstenzivnom poljoprivredom npr. leganj, ptice vezane za šumarke i stare maslinike npr. voljić maslinar te sisavci, posebice šišmiši kao što su dugokrili pršnjak, riđi šišmiš i veliki potkovnjak. Gubitak staništa podrazumijeva gubitak/uništenje područja razmnožavanja, hranjenja i mjesta za odmor vrsta. Fragmentacija staništa i otežana komunikacija jedinki dovodi do smanjenja protoka gena što dugoročno dovodi do narušavanja povoljnog stanja populacija. Smanjenjem dostupnosti plijena dolazi do smanjenja populacije koju okoliš može podržavati te promjena u sastavu vrsta koje obitavaju na području. Uznemiravanje vrsta tijekom pripreme i izgradnje planiranog zahvata će rezultirati i izbjegavanjem područja. Tijekom izgradnje može doći i do slučajnog usmrćivanja divljih vrsta uslijed kolizije sa strojevima. S obzirom na strukturu faune i ekologiju vrsta te propusnost planirane autoceste koja iznosi 38,9 % (tuneli, vijadukti/most) nisu utvrđeni značajno negativni utjecaji na faunu područja, a propisanim mjerama zaštite će se prepoznati umjereno negativni utjecaji dodatno umanjiti. Na području planiranog zahvata terenskim istraživanjem utvrđene su aktivnosti tri visokorizične vrste ptica: suri orao, bjelogлавi sup i orao zmijar. Prve dvije vrste područje ne koriste za gniježdenje, već samo za podizanje na termalima (bjeloglavci supovi) i moguće povremeno hranjenje (planirani zahvat nalazi se na zapadnoj granici teritorija surog orla), uz planirani zahvat se nalaze dva teritorija zmijara te je propisana mjera zaštite koja se odnosi na izvođenje pripremnih radova uklanjanja vegetacije izvan perioda njihove prisutnosti u području zahvata. Utjecaj gubitka i fragmentacije staništa na populaciju velikih zvijeri je ocijenjen negativnim utjecajem koji nije značajan. Značajno negativni utjecaji tijekom pripreme i izgradnje nisu utvrđeni, a kako bi se umjereni negativni utjecaji sveli na minimalne razine, definirane su i mjere zaštite. Tijekom faze korištenja i održavanja utvrđeni su sljedeći utjecaji: emisija onečišćujućih tvari, buke i vibracija nastalih prometom, svjetlosno onečišćenje, fragmentacija staništa, kolizije divljih vrsta s vozilima. Onečišćenje će biti trajno, ali neće generirati značajno negativan utjecaj na očuvanost prisutnih prirodnih i poluprirodnih staništa, niti na floru i faunu područja s obzirom na to da je najveći intenzitet onečišćenja uz samu trasu planiranog zahvata, a kako bi se utjecaj dodatno umanjio propisanu su i mjere zaštite. Cestovni promet emitira buku i vibracije različite glasnoće, intenziteta, karakteristika i frekvencije ovisno o gustoći prometa, što može varirati ovisno o dobu dana,

ali i vrsti prometa. Navedeno utječe na faunu u vidu uznemiravanja, stvaranja stresa što rezultira izbjegavanjem područja, što je najizraženije kod faune ptica. Emitiranjem svjetla vozila smanjuju kvalitetu staništa i time utječu na razmnožavanje i podizanje mlađih jedinki oko područja planiranog zahvata, a intenzitet utjecaja ovisi i o gustoći prometa koji je u ljetnim mjesecima intenzivniji zbog turističke sezone. S obzirom na dostupnost pogodnih staništa na širem području planiranog zahvata, utjecaj je ocijenjen kao trajan i negativan utjecaj koji nije značajan. Efekt prepreke koju prometnice predstavljaju dovodi do stradavanja jedinki te ne utječe samo na vrste koje žive na tlu poput terestričkih sisavaca, vodozemaca ili gmazova, već i na ptice i šišmiše. Ovaj utjecaj procijenjen je kao negativan utjecaj koji nije značajan jer su planirani prijelazi za divlje životinje u sklopu propusta što će smanjiti intenzitet stradavanja divljih vrsta i utjecaj fragmentacije. Vrste koje će i dalje biti u opasnosti od kolizije su ptice i šišmiši, a terenskim istraživanjima uz trasu planiranog zahvata utvrđene su 3 visokorizične vrste ptica (suri orao, bjeloglav sup i zmijar) i jedna vrsta šišmiša (dugokrili pršnjak). Cesta je većim dijelom svoje duljine smještena unutar teritorija surog orla. Od ptica, najčešće stradavaju grabljivice koje skupljaju pregaženi plijen na cesti. S obzirom na to da zaštitna ograda gotovo u potpunosti onemogućava stradavanje plijena utjecaj kolizije na ptice sveden je na minimum. Međutim, oko spojne ceste, koja je dio planiranog zahvata, nije planirana zaštitna ograda što povećava mogućnost stradavanja plijena, a time i ptica (posebice grabljivica) stoga se utjecaj kolizije na ptice na spojnoj cesti ocjenjuje kao trajan, negativan utjecaj koji nije značajan. Propisanim mjerama zaštite smanjuje se mogućnost stradavanja grabljivica. Također, u slučaju izgradnje prozirnih bukobrana i barijera za zaštitu od vjetra može doći do stradavanja ptica uslijed kolizije s barijerama, ali uz primjenu propisane mjere ublažavanja može se zaključiti da se radi o trajnom i negativnom utjecaju koji nije značajan. Što se tiče potencijalnog stradavanja šišmiša na vijaduktima, uvezvi u obzir propisanu mjeru s ciljem sprječavanja stradavanja šišmiša u koliziji s vozilima na vijaduktu Selce, kao i da će se na ostalim vijaduktima graditi burobrani za zaštitu od vjetra, ne očekuje se značajniji utjecaj stradavanja šišmiša na vijaduktu Selce niti na ostalim vijaduktima. S obzirom na navedeno, radi se o dugoročnom, negativnom utjecaju koji nije značajan. Najizraženiji utjecaj koji će cesta generirati na prisutnu faunu bit će utjecaj fragmentacije staništa. Gotovo čitava trasa planiranog zahvata osim spojne ceste bit će ograđena te će doći do fragmentacije staništa te do prekida dnevnih i sezonskih migracija pojedinih vrsta. Nemogućnost kretanja migracijskim koridorima dovodi do odvajanja populacije. S obzirom na to da propusnost planirane autoceste iznosi 38,9 % (vijadukti, most i tuneli) te uz primjenu mjere za izgradnju dodatnih propusta/prijelaza za životinje, utjecaj fragmentacije neće biti značajan. S obzirom na to da spojna cesta neće biti ograđena čime neće u potpunosti biti prekinute dnevne i sezonske migracije pojedinih vrsta te da se radi o kraćoj dionici (duljine oko 2 km), može se zaključiti da se radi o dugoročnom, negativnom utjecaju fragmentacije koji nije značajan.

Trasa autoceste ne nalazi se na **zaštićenom području prirode**. Najbliža područja spomenici prirode Hrast medunac u Guljanovom dolcu I. i Hrast medunac u Guljanovom dolcu II. nalaze se na udaljenosti oko 160 m od trase zahvata. Na tom dijelu planirani zahvat se nalazi u tunelu Crikvenica 2, a najbliži nadzemni dio trase udaljen je oko 260 m od navedenih spomenika prirode. Slijedom navedenog neće biti utjecaj na zaštićena područja prirode tijekom pripreme i izgradnje. Zbog smještaja trase planiranog zahvata u tunelu i udaljenosti od trase od zaštićenih područja prirode neće biti utjecaj na zaštićena područja prirode tijekom korištenja i održavanja planiranog zahvata.

Zahvat se nalazi na udaljenosti oko 1,9 km od Područja očuvanja značajna za ptice (POP) HR1000033 Kvarnerski otoci i na udaljenosti oko 1,7 km od POP HR1000019 Gorski kotar i sjeverna Lika. Tijekom pripreme i izgradnje planiranog zahvata ciljne vrste POP područja **ekološke mreže** bit će pod utjecajem uznemiravanja posebice ciljne vrste s velikim teritorijem odnosno velikim radiusom kretanja koji se proteže izvan granica ekološke mreže: *Aquila chrysaetos* (suri orao) i *Gyps fulvus* (bjeloglav sup) područja HR1000019 Gorski kotar i sjeverna Lika te ciljne vrste *Gyps fulvus* (bjeloglav sup) i *Falco vespertinus* (crvenonoga vjetruša) područja HR1000033 Kvarnerski otoci. Zbog smještaja planiranog zahvata izvan područja ekološke mreže neće doći do gubitka pogodnih staništa za navedene ciljne vrste. Slijedom navedenog i prisutnost ovih ciljnih vrsta na području zahvata značajno negativan utjecaj nije utvrđen, a prepoznati umjereno negativan utjecaj dodatno je ublažen mjerama ublažavanja.

Na širem području ornitološkim istraživanjem su utvrđene i jedinke još dvije ciljne vrste koje su dio populacija područja HR1000019 Gorski kotar i sjeverna Lika i to: *Bubo bubo* (ušara) i *Pernis apivorus* (škanjac osaš). Međutim, njihovi teritoriji su smješteni izvan dosega utjecaja planiranog zahvata. S obzirom na karakteristike zahvata, doseg utjecaja u fazi izgradnje planiranog zahvata (udaljenost između područja izvođenja radova i ovih područja ekološke mreže (oko 1,7 km i 1,9 km), činjenicu da se planiranim zahvatom neće utjecati na pogodna staništa vrsta unutar područja ekološke mreže te da će populacije vrsta s manjim teritorijima biti u potpunosti izvan dosega utjecaja, za sve ostale ciljne vrste ovih područja ekološke mreže neće biti utjecaja (zbog uzneniranja, stradavanja jedinki ili gubitka pogodnih staništa) u fazi pripreme i izgradnje. Oko 450 m trase planiranog zahvata nalazi se unutar područja očuvanja značajnog za vrste i stanišne tipove (POVS) HR2000200 Zagorska peć kod Novog Vinodola, te se nalazi i na udaljenosti oko 200 m od POVS HR2000131 Škabac špilja na potezu uz tunel Križišće. Špilja Škabac je smještena na uzvisini iznad planiranog zahvata te se dio trase planiranog zahvata koji prolazi uz područje ekološke mreže nalazi u tunelskom dijelu (nadzemni dio izlazi oko 400 m sjeverno od ulaza u špilju Škabac, a s južne strane je nadzemni dio udaljen oko 1,6 km). Za fazu pripreme i izgradnje utvrđeni su utjecaji koji nisu značajno negativni na ciljeve očuvanja POVS područja HR2000200 Zagorska peć kod Novog Vinodola, a odnose se na gubitak (1,42 ha otvorenih staništa travnjaka i 0,73 ha šumskih staništa) i degradaciju pogodnih staništa, te uzneniranje ciljnih vrsta. Navedeno se odnosi na ciljeve očuvanja definirane za ciljne vrste: južni potkovnjak (*Rhinolophus euryale*), veliki potkovnjak (*Rhinolophus ferrumequinum*), oštouhi šišmiš (*Myotis blythii*), dugokrili pršnjak (*Miniopterus schreibersii*) te dugonogi šišmiš (*Myotis capaccinii*). Izgradnjom zahvata izgubit će se oko 0,2 % pogodnih staništa oštouhog šišmiša (*Myotis blythii*), 0,1 % staništa dugokrilog pršnjaka (*Miniopterus schreibersii*) i južnog potkovnjaka (*Rhinolophus euryale*) te 0,3 % pogodnih staništa velikog potkovnjaka (*Rhinolophus ferrumequinum*). Dugonogi šišmiš (*Myotis capaccinii*) u području zahvata nema pogodnih staništa za hranjenje, ali područje potencijalno koristi kao migracijski koridor prema hranilištu. Do uzneniranja će doći zbog stalne prisutnosti čovjeka i strojeva na području izgradnje zahvata te je moguće da će pojedine jedinke izbjegavati područje zahvata za lov i hranjenje. Glavnina radova odvijat će se u dnevnim satima kada ciljne vrste nisu aktivne te su isključeni značajni negativni utjecaji zbog mogućeg gubitka pogodnih staništa za lov i hranjenje kao i stradavanja ciljnih vrsta šišmiša uslijed stradavanja zbog kolizije sa strojevima. S obzirom na udaljenost područja izvođenja radova (više od 2 km), tijekom pripreme i izgradnje planiranog zahvata neće doći do negativnog utjecaja na ciljni stanišni tip 8310 Špilje i jame zatvorene za javnost ovog područja ekološke mreže niti će doći do promjene stanišnih uvjeta u podzemnom objektu niti će priprema i izgradnja zahvata negativno utjecati na brojnost porodiljnih i zimujućih populacija šišmiša. Iako nije utvrđen značajno negativan utjecaj, propisane su mjere ublažavanja kako bi se utjecaj dodatno smanjio. Miniranje stijenske mase pri izgradnji tunela Križišće dovest će do širenja vibracija u okolnu stijensku masu što može dovesti do degradacije ciljnog stanišnog tipa 8310 Špilje i jame zatvorene za javnost POVS područja HR2000131 Škabac špilja, u vidu urušavanja dijela podzemnog staništa ili narušavanja njegove statike. Intenzitet utjecaja ovisi o tehnikama miniranja. Područje ekološke mreže nalazi se na većoj nadmorskoj visini te da zbog blizine naselja Križišće svakako miniranje treba provesti uz odgovarajuće mjere predostrožnosti i po najvišim profesionalnim standardima, zaključeno je da se radi o negativnom utjecaju koji nije značajan, a iz predostrožnosti je propisana i mjera ublažavanja kojom su prepoznati negativni utjecaji dodatno ublaženi. Tijekom korištenja i održavanja na dio ciljnih vrsta POP područja ekološke mreže planirani zahvata može utjecati u vidu uzneniranja i stradavanja posebice na ciljne vrste s velikim teritorijem odnosno velikim radijusom kretanja koji se proteže izvan granica ekološke mreže: *Aquila chrysaetos* (suri orao) i *Gyps fulvus* (bjeloglavci sup) područja HR1000019 Gorski kotar i sjeverna Lika te ciljne vrste *Gyps fulvus* (bjeloglavci sup) i *Falco vespertinus* (crvenonoga vjetruša) područja HR1000033 Kvarnerski otoci. Bjeloglavci supovi područje planiranog zahvata uglavnom nadljeću na visinama većim od 80 m i otvorene površine na padinama na kojima se stvaraju uzlazne zračne struje zbog razvoja topline (termali), koriste za dobivanje visine pri letu. Suri orao koji koristi ovo područje, prema rezultatima ornitološkog istraživanja za lov manje intenzivno koristi planinski lanac uz more i magistralu i vrlo vjerojatno češće lovi iznad udaljenijih Vinodolskih

stijena te na planinskim pašnjacima prema Gorskem kotaru. Crvenonoga vjetruša tijekom terenskog istraživanja nije zabilježena, ali s obzirom na prisutnost pogodnih staništa na području planiranog zahvata pretpostavlja se da jedinke preletničke populacije područje planiranog zahvata potencijalno koriste tijekom migracije. Do stradavanja ciljnih vrsta ptica može doći uslijed kolizije s vozilima u slučaju da love na području kolnika ili za vrijeme hranjenja pregaženim životinjama. Ovaj utjecaj nije značajan budući da je cijela trasa izuzev spojne ceste ograđena. U slučaju izgradnje prozirnih bukobrana i barijera za zaštitu od vjetra može doći do stradavanja ptica uslijed kolizije s barijerama. Zbog smještaja planiranog zahvata izvan područja ekološke mreže neće doći do gubitka pogodnih staništa za navedene ciljne vrste. Slijedom navedenog i ograničene prisutnosti ovih ciljnih vrsta na području zahvata utvrđen je negativni utjecaj na ciljeve očuvanja koji nije značajan, a koji je dodatno ublažen propisanim mjerama ublažavanja. Na širem području ornitološkim istraživanjem su utvrđene i jedinke još dvije ciljne vrste koje su dio populacije područja HR1000019 Gorski kotar i sjeverna Lika i to *Bubo bubo* (ušara) i *Pernis apivorus* (škanjac osaš). Međutim, njihovi teritoriji su smješteni izvan dosega utjecaja planiranog zahvata te su isključeni značajni negativni utjecaji. S obzirom na karakteristike planiranog zahvata, doseg utjecaja u fazi korištenja planiranog zahvata (udaljenost planiranog zahvata i ovih područja ekološke mreže (oko 1,7 km i 1,9 km), činjenicu da se planiranim zahvatom neće utjecati na pogodna staništa vrsta unutar područja ekološke mreže te da će populacije vrsta s manjim teritorijima biti u potpunosti izvan dosega utjecaja, za sve ostale ciljne vrste ovih područja ekološke mreže neće biti utjecaja (zbog uzneniranja, stradavanja jedinki ili gubitka pogodnih staništa) u fazi korištenja zahvata. Za fazu korištenja i održavanja planiranog zahvata, utvrđeni su utjecaji koji nisu značajno negativni na ciljeve očuvanja POVS područja HR2000200 Zagorska peć kod Novog Vinodola, a odnose se na fragmentaciju staništa, onečišćenje staništa (uključujući svjetlosno onečišćenje). Fragmentacija staništa je jedan od izraženijih utjecaja kojima prometnice djeluju na ciljne vrste i njihova pogodna staništa. Trasa planiranog zahvata položena je paralelno s uzvisinama vinodolskog i crikveničkog zaleđa i kraćom dionicom u zapadnom dijelu područja ekološke mreže odjeljuje podzemno sklonište (Zagorska peć) od područja za hranjenje sa sjeveroistočne strane navedenih uzvisina. Trasa se paralelno s gorjem nastavlja i izvan područja ekološke mreže u smjeru Križića, gdje su, iako manjim intenzitetom, tijekom istraživanja zabilježeni preleti ciljnih vrsta šišmiša predmetnog područja ekološke mreže. S obzirom na korištenje prostora najizraženiji utjecaj fragmentacije zastupljen je upravo u zapadnom rubnom području ekološke mreže, u kanjonskom dijelu koji povezuje vinodolsko s brišnjanskim područjem. Ovo je glavni koridor kretanja šišmiša, a preko kojeg je planiran vijadukt Selce. Utjecaj stradavanja jedinki ciljnih vrsta na dionici trase planirane autoceste koja se nalazi u području ekološke mreže uključujući i punu duljinu vijadukta Selce ocijenjen je značajno negativnim. Navedeni utjecaji se odnose na ciljeve očuvanja definirane za ciljne vrste: južni potkovnjak (*Rhinolophus euryale*), veliki potkovnjak (*Rhinolophus ferrumequinum*), oštroluki šišmiš (*Myotis blythii*), dugokrili pršnjak (*Miniopterus schreibersii*) te dugonogi šišmiš (*Myotis capaccinii*). Propisane su mjere ublažavanja kojima su utjecaji koji nisu značajni dodatno umanjeni, a značajan negativni utjecaj uslijed stradavanja na vijaduktu Selce sveden na razinu koja nije značajno negativna. Zbog udaljenosti planiranog zahvata od podzemnog objekta u kojem je prisutan ciljni stanišni tip 8310 Špilje i jame zatvorene za javnost utjecaj tijekom korištenja i održavanja zahvata na cilj očuvanja ovog stanišnog tipa je isključen. Tijekom korištenja zahvata utjecaj na cilj očuvanja POVS područja HR2000131 Škabac Špilja odnosi se na širenje vibracija nastalih odvijanjem prometa u okolnu stijensku masu. Intenzitet vibracija neće dovesti do promjena ciljnog stanišnog tipa 8310 Špilje i jame zatvorene za javnost. Zbog navedenog te razloga da je Špilja pozicionirana na uzvisini iznad planiranog zahvata te da se dio trase planiranog zahvata u blizini područja ekološke mreže nalazi u tunelskom dijelu (nadzemni dio izlazi oko 400 m sjeverno od ulaza u Špilju Škabac, a s južne strane je nadzemni dio udaljen oko 1,6 km) utjecaj je ocijenjen kao negativan utjecaj koji nije značajan. Osim pojedinačnih utjecaja planiranog zahvata, u obzir su uzeti i potencijalni kumulativni utjecaji planiranog zahvata s drugim provedenim i planiranim zahvatima smještenih unutar predmetnih područja ekološke mreže, a koji bi mogli pridonijeti kumulativnom utjecaju planiranog zahvata na ciljne vrste i staništa, odnosno ciljeve očuvanja te cjelovitost područja ekološke mreže. Značajno negativni kumulativni utjecaji na

*ciljeve očuvanja i cjelovitost predmetnih područja ekološke mreže nisu utvrđeni. Provedbom planiranog zahvata uz primjenu predloženih mjera ublažavanja mogu se isključiti značajno negativni utjecaji na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže HR1000019 Gorski kotar i sjeverna Lika, HR1000033 Kvarnerski otoci, HR2000131 Škabac špilja te HR2000200 Zagorska peć kod Novog Vinodola.*

*U zoni trajnog zaposjedanja (tijekom pripreme i izgradnje ceste) doći će do krčenja šuma i izdvajanja oko 56 ha površina šuma i šumskog zemljišta iz šumskogospodarskog područja Republike Hrvatske. Najvećim dijelom će doći do gubitka uređajnog razreda šikara s udjelom od 74,15 %, zatim kulture crnog bora s udjelom od 16,08 % te panjača medunca s udjelom od 7,87 %, dok su ostali uređajni razredi zastupljeni s manje od 1,6 %. Utjecaji nisu ocijenjeni kao značajno negativni. Uspostavljanjem prilaznih putova, površina za deponiranje materijala, izgradnju asfaltnih baza i sl., može doći i do dodatnog gubitka šuma i šumskog zemljišta. Poštivanjem propisanih mjera zaštite ovaj utjecaj će se ublažiti ili u potpunosti izbjegći te se ne ocjenjuje kao značajan. Za potrebe izgradnje planiranog zahvata potrebno je iskrčiti 696 m<sup>3</sup> drvne mase u području izravnog zaposjedanja (nema I. dobnog razreda), od čega 574 m<sup>3</sup> (82,47 %) obuhvaća državne šume, a 122 m<sup>3</sup> (17,53 %) privatne šume. Izravnim zaposjedanjem će doći do prosječnog gubitka drvne zalihe u iznosu od 48 m<sup>3</sup>/ha (crni bor i panjače medunca), odnosno 12 m<sup>3</sup>/ha po jedinici obrasle površine, što ukazuje na to da se radi o šumama slabe kvalitete. Krčenje šuma obuhvaća maksimalnih 0,59 % drvne zalihe i 0,57 % prirasta gospodarske jedinice državnih šuma (GJ Kotor planina) te 0,18 % drvne zalihe i 0,22 % prirasta privatnih šuma (GJ Bakarske šume) te se ne očekuju značajni utjecaji krčenjem šuma. Trajnim gubitkom 56,025 ha šumskih površina doći će i do smanjenja/uništavanja općekorisnih funkcija šuma ukupne vrijednosti od 11.387.767 bodova, od kojih se 7.085.215 bodova (62,22 %) odnosi na državne šume, a 4.302.552 boda (37,78 %) na privatne šume. Smanjenje općekorisnih funkcija šuma obuhvaća maksimalnih 1,04 % od ukupne vrijednosti općekorisnih funkcija šuma gospodarske jedinice državnih šuma (GJ Kotor planina) te 0,72 % privatnih šuma (GJ Vinodol) te se ne očekuju značajni utjecaji smanjenja općekorisnih funkcija šuma. Krčenjem šuma u zoni izravnog zaposjedanja doći će do fragmentacije šumskog staništa i stvaranja novih šumskih rubova duž onih dijelova trase planiranog zahvata koji zahvaćaju šumske odsjeke. Utjecaj šumskog ruba će biti najintenzivniji neposredno uz planirani zahvat. U zoni izravnog zaposjedanja uglavnom se nalaze sastojine šikara koje su zbog svojih karakteristika otpornije na utjecaj šumskog ruba. Značajno negativni utjecaji se ne očekuju. Propisanim mjerama zaštite ovaj utjecaj će se i ublažiti. Tijekom pripreme i izvođenja radova generirat će se emisije onečišćujućih tvari i prašine, može doći do unosa invazivnih vrsta biljaka, a korištenjem teške mehanizacije doći će do oštećenja i presijecanja šumskih cesta te otežanog gospodarenja šumama. Navedeni utjecaji nisu prepoznati kao značajno negativni, a s propisanim mjerama zaštite se mogu ublažiti. Pojačana erozija i kretanje masa u šumama mogući su tijekom izvođenja radova. Veći dio trase planiranog zahvata koji zahvaća šumske površine smješten je na nagibe između 12° i 32°, s naglaskom na dio dionice trase od km 11+455 do km 11+950 gdje prevladava nagib od 32° do 55° i gdje se nalazi odsjek 16 b (GJ Kotor planina), uređajnog razreda zaštitna jednodobna kultura crnog bora koji ima iznimnu važnost u kontekstu zaštite od erozije, te nije moguće isključiti značajne negativne utjecaje. Izvođenjem građevinskih radova postoji rizik za nastanak i širenje šumskih požara. Šume i šumsko zemljište u zoni izravnog zaposjedanja svrstane su u II., III. i IV. kategoriju opasnosti od požara te je opasnost od nastanka šumskog požara tijekom izvođenja radova značajna. S ciljem smanjenja vjerojatnosti od pojačane erozije i kretanja masa na najmanju moguću mjeru te nastanka šumskih požara, propisane su mjere zaštite. Tijekom korištenja planiranog zahvata, odnosno prometovanjem cestovnih vozila doći će do povećanja koncentracija onečišćujućih tvari u zraku, emisije metala i drugih onečišćivila (uključujući i sol s cestе, kao i herbicide za održavanje vegetacije uz cestu) koji se ispiranjem s cestе mogu akumulirati u šumska staništa i izazvati oštećenja šumske vegetacije. Utjecaji su ograničeni uz samu trasu planiranog zahvata te uz predviđeni zatvoreni sustav odvodnje nisu utvrđeni značajni utjecaji. Tijekom korištenja planiranog zahvata postoji opasnost od nastanka šumskog požara te iako nisu utvrđeni značajni utjecaji, propisana je mjere zaštite. Značajno negativni utjecaji nisu utvrđeni u fazi korištenja i održavanja.*

*Tijekom pripremnih radova uklanjanja vegetacije i tla, za potrebe izgradnje planirane autoceste i pripadajućih elemenata, doći će do trajnog gubitka **lovnih** površina u zoni izravnog zaposjedanja u iznosu od 66,053 ha (0,08 % lovište VIII/126 Hreljin, 1,09 % lovište VIII/129 Dubračina). Ne očekuju se značajni utjecaji. Također, u ovoj fazi planiranog zahvata može doći i do utjecaja: narušavanja mira u lovištu, stradavanja divljači, uništavanja i oštećivanja lovnogospodarskih i lovnotehničkih objekata, nemogućnosti provođenja ili otežanog provođenja propisanih aktivnosti lovnogospodarskih osnova te utjecaja na sigurnost provođenja lova. Navedeni utjecaji nisu značajni, ali su definirane mjere zaštite kako bi se sveli na minimalne razine. Tijekom korištenja planiranog zahvata najznačajniji negativan utjecaj na divljač imat će zaštitna ograda autoceste i to u vidu fragmentacije staništa čime će se potencijalno prekinuti ustaljeni migracijski koridori za krupnu i sitnu dlakavu divljači. Ukupno 38,9 % trase otpada na objekte koje će krupna divljač moći koristiti za kretanje. Ti objekti su: tuneli Križišće (oko 0+100 km – 2+100 km), Lokvica Sopaljska (oko 8+170 km – 8+750 km), Crikvenica 1 (oko 10+300 km – 11+500 km), Crikvenica 2 (oko 11+900 km – 12+580 km) i Crikvenica 3 (oko 12+760 km – 14+000 km), vijadukti Veprenica (oko 9+000 km), Stolnić (oko 12+750 km), Selce (oko 17+000 km) te most Dubračina (11+700 km). Sitna dlakava divljač, osim površina iznad tunela te planiranih vijadukata, moći će koristiti i propuste u trupu autoceste na vodotocima i bujicama. Doći će i do narušavanja mira u lovištu, ali i povećanog rizika od stradavanja divljači u prometu. S obzirom na ograđenost autoceste, potencijalne kolizije divljači i cestovnih vozila moguće su na područjima nadvožnjaka i podvožnjaka te spojne ceste (nije ograđena) no s obzirom na to da propusnost autoceste iznosi 38,9 % (tuneli, vijadukti/mostovi) ne očekuje se da će divljač koristiti nadvožnjake i podvožnjake povećanim intenzitetom. Značajno negativni utjecaji nisu utvrđeni u fazi korištenja i održavanja, ali su propisane mjere zaštite kako bi se negativni utjecaji sveli na minimalnu razinu.*

*Planirani zahvat, dionica autoceste A7 Križišće – Selce će dovesti do promjena u **krajobrazu** i potencijalno znatno izmijeniti njegove vizualne karakteristike. Prolazak dionice uzrokovat će promjene u fizičkoj strukturi krajobraza gdje će brojnim ukapanjima i nasipavanjima terena trasa zauzeti neke njegove više ili manje karakteristične dijelove. Utjecaj se ostvaruje prvenstveno u vizualnom smislu s kopna i mora dok je utjecaj na prirodne i kulturno-povijesne elemente krajobraza prisutan u mnogo manjoj mjeri.*

*Lokaliteti i objekti **kulturno-povijesne baštine** koji se nalaze u prostoru izravnog utjecaja u opasnosti su od fizičke destrukcije tijekom izvođenja radova. Do nje može doći zbog prostornog preklapanja s planiranim zahvatom i potrebnim radnim prostorom gradilišta ili zbog vibracija uzrokovanih miniranjem, radom i kretanjem građevinske mehanizacije te ostalim aktivnostima na gradilištu. Do izravnog negativnog utjecaja može doći i zbog potrebe za izgradnjom prateće gradilišne infrastrukture poput pristupnih puteva ili deponiranja viška materijala nastalog tijekom iskopa o čemu valja voditi računa pri planiranju radova. Lokaliteti izravnog utjecaja su: naselje Križišće – Mali Dol, Smokovo, Tradicijska kuća, Bartolovo, Draga crikvenička, Tri lokve u Dražini. Naselja Križišće – Mali Dol i Smokovo opisani su kao cjeline s pripadajućim područjima koja još uvijek imaju baštinske karakteristike ambijentalne vrijednosti. U oba slučaja riječ je o rubnom preklapanju područja sa zonom izravnog utjecaja te se ne očekuje značajan negativan utjecaj uz poštivanje propisanih mjer. Tradicijska kuća je objekt ambijentalne baštinske vrijednosti koji se nalazi u zoni izravnog utjecaja u blizini predviđenoga ulaza u tunel, no ne predviđa se značajan negativan utjecaj uz uvjet poštivanja propisanih mjer. Arheološka nalazišta Bartolovo i Draga crikvenička su lokaliteti ambijentalne vrijednosti, no budući da je riječ o kulturnim slojevima ispod površine zemlje, a lokaliteti se u potpunosti ili djelomično nalaze na mjestu predviđenih radova, nužno je provesti zaštitno arheološko iskapanje na Bartolovu i detaljno arheološko rekognosciranje područja Drage crikveničke. Tri lokve u Dražini predstavljaju baštinski lokalitet visoke vrijednosti i propisane su mjere zaštite radi smanjenja negativnog utjecaja. Na području neizravnog utjecaja evidentirano je 29 elemenata kulturne baštine od čega 8 njih iznimne ili visoke vrijednosti. Utjecaj zahvata na objekte i lokalitete u zoni neizravnog utjecaja tiče se prvenstveno integritetu njihovog okolnog prostora i vizura. Kod ovakvog tipa zahvata očekivano je da će najproblematičniji aspekt biti realizacija novih pokosa, usjeka, nasipa te objekata poput nadvožnjaka, kao elemenata koji se mogu najvidnije negativno odraziti na percepciju prostora*

*oko kulturnog dobra. Dodatno uslijed izgradnje popratne infrastrukture te kretanja radnih strojeva u širem prostoru zahvata postoji mogućnost fizičkog oštećenje spomenika. Za evidentirane elemente propisane su mjere. Tijekom korištenja zahvata nema negativnog utjecaja na objekte kulturno-povijesne baštine.*

*Tijekom izgradnje će doći do negativnog utjecaja na promet na glavnim cestama (DC8 i DC99) koje će biti transportni putevi za dovod i odvoz materijala. Zbog prometovanja građevinskih vozila i mehanizacije povećat će se frekvencija prometa što može uzrokovati povremena i privremena otežanja prometa. S obzirom na to da je naveden utjecaj privremen i vremenski ograničen, ne očekuje se da će doći do značajnog negativnog utjecaja na promet. Nakon izgradnje predmetne dionice autoceste doći će do pozitivnog utjecaja na promet budući da se zahvat planira s ciljem bolje prometne povezanosti i rasterećenja postojeće cestovne mreže.*

*Tijekom izgradnje će se u okolišu javljati buka kao posljedica rada građevinskih strojeva i uređaja, te teretnih vozila vezanih na rad gradilišta. S obzirom na to da u blizini gradilišta nema stambenih naselja utjecaj buke na okoliš se ocjenjuje zanemarivim. Cestovni promet je izvor onečišćenja bukom. Izgradnjom autoceste promet će se izmjestiti iz naseljenog područja uz državnu cestu DC8. Naročito se to odnosi na promet teretnih vozila i može se zaključiti da će izgradnja zahvata imati trajni pozitivan utjecaj na buku u području postojeće DC8. Planirana dionica autoceste je većim dijelom izvan naseljenog područja i neće imati negativan utjecaj na stanovništvo. Dionice autoceste koje su najbliže naseljima su sljedeće: južni portal tunela Križišće koji je od zadnjih kuća u naselju Šmrika udaljen 315 m zračne linije te se nalazi na koti 50 m višoj od objekata naselja, kod naselja Dramalj gdje je udaljenost od zadnjih kuća 280 m i autocesta je u tom dijelu u potpunosti u usjeku te kod tunela Crikvenica 3 gdje isti prolazi 15 m ispod kuća. U kasnijoj fazi projekta radi se Projekt zaštite od buke kako je i propisano mjerom zaštite čime će se navedena kritična područja zaštititi te se određuje tehnologija izvedbe radova na tunelu kako ne bi došlo do oštećenja na objektima.*

*Radovi će se većinom odvijati u dnevnom terminu, a veliki dio radova se odnosi na radove u tunelu. Negativni utjecaji od svjetlosnog onečišćenja tijekom izvođenja radova će biti samo na pojedinim lokacijama, a ne uzduž cijelog zahvata, i bit će kratkotrajni. Na planiranoj dionici autoceste predviđena je cestovna rasvjeta u zoni čvorova („Križišće“ i „Jadranovo“) te pratećeg uslužnog objekta „Klanfari“. Osim toga rasvjeta je predviđena i u tunelima, ali ona neće imati utjecaja na svjetlosno onečišćenje. Uz pretpostavku da će način rasvjetljavanja planiranog zahvata, uvjeti i najviše dopuštene razine intenziteta svjetla, rasvjetlenosti, svjetline i raspršenja na otvorenom u daljnjoj razradi projektne dokumentacije biti projektirani i izvedeni sukladno važećoj regulativi, i u skladu s propisanim mjerama zaštite ne očekuje se negativan utjecaj zahvata od svjetlosnog onečišćenja.*

*Tijekom izvođenja građevinskih radova nastajat će otpad na gradilištu. Izvođač radova dužan je postupati s gradevnim otpadom u skladu s propisima, što uključuje odgovarajuće skladištenje, evidenciju te predaju građevnog otpada ovlaštenoj osobi. Tijekom korištenja zahvata očekuju se manje količine otpada s cestovnog objekta odvodnje, tj. separatora ulja i masti. Radi se o manjim količinama otpada koje će se moći zbrinuti unutar postojećeg sustava gospodarenja otpadom putem ovlaštene osobe za obavljanje djelatnosti gospodarenja otpadom. Tijekom korištenja zahvata očekuju se manje količine otpada s cestovnog objekta odvodnje, tj. separatora ulja i masti. Radi se o manjim količinama otpada koje će se moći zbrinuti putem ovlaštene osobe.*

*Prema procijenjenim količinama materijala predviđen je višak materijala iz iskopa koji će se dijelom iskoristiti za izgradnju ceste. Za zbrinjavanje viška materijala iz iskopa koji se neće moći iskoristiti za izgradnju postupit će u skladu s propisima.*

*Utjecaj na stanovništvo tijekom izvođenja građevinskih radova ovisi o udaljenosti gradilišta od naselja, a manifestira se pojmom buke i vibracija od rada građevinskih strojeva na gradilištu. Radi se o privremenim utjecajima lokalnog karaktera koji će se dodatno smanjiti dobrom organizacijom gradilišta odnosno tehničkom pripremom. Zahvat će tijekom korištenja imati pozitivne utjecaje na stanovništvo. Tranzitni promet će se izmjestiti izvan naseljenog područja i smanjiti će se dužine i vrijeme putovanja prema Rijeci i obrnuto. Državna cesta DC8 će se prometno rasteretiti. Smanjenje prometa kroz naselja posljedično će imati utjecaj na smanjenje utjecaja buke, smanjenje zagadenja zraka i*

*poboljšanje sigurnosti u prometu. Bolja i brža cestovna dostupnost predmetnog područja imat će i pozitivni utjecaj na gospodarstvo.*

*Procjenjuje se da je tijekom izvođenja te tijekom korištenja zahvata, pridržavanjem propisa, uz kontrole koje će se provoditi, vjerojatnost negativnih utjecaja na okoliš od nekontroliranog događaja svedena na najmanju moguću mjeru. Planiranim zahvatom doći će do poboljšanja uvjeta u prometu na postojećoj cestovnoj mreži što će utjecati na smanjenje mogućnosti prometnih nesreća i s njim povezanih iznenadnih događaja. Sva mesta na kojima dođe do iznenadnog istjecanja opasnih i drugih tvari ili otpadnih voda sanirat će se prema operativnom planu.*

*U zoni ograničenog područja utjecaja zahvata (200 m) nema planiranih zahvata koji bi doprinijeli kumulativnom utjecaju. Najблиži planirani zahvat koji bi mogao doprinijeti kumulativnom utjecaju je planirana željeznička pruga M202 Zagreb GK -Rijeka, dionica: Oštarije-Škrljevo, koja se svojim najbližim dijelom nalazi na udaljenosti oko 300 m sjeverno od predmetnog zahvata, osim njenog odvojka koji između stacionaža 1+000 i 2+000 presijeca predmetnu cestu, no valja napomenuti da je cesta na tom dijelu unutar tunela. Analizirani su kumulativni utjecaji na bioraznolikost, šume i divljač i lovstvo te je isključena mogućnost značajnog kumulativnog djelovanja.*

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** propisane su u skladu sa Zakonom o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13, 20/17, 39/19 i 125/19), Zakonom o prostornom uređenju („Narodne novine“ broj 153/13, 65/17, 114/18, 39/19, 98/19 i 67/23) i posebnim propisima.
- **Mjere zaštite voda i vodnih tijela** utvrđene su na temelju odredbi Zakona o vodama („Narodne novine“, broj 66/19, 84/21 i 47/23), Pravilnika o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 26/20) i Pravilnika o tehničkim zahtjevima za građevine odvodnje otpadnih voda, kao i rokovima obvezne kontrole ispravnosti građevina odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda („Narodne novine“, broj 3/11).
- **Mjere zaštite zraka** temelje se na čl. 37. Zakona o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 127/19 i 57/22) i temeljem dosadašnjeg inženjerskog iskustva.
- **Mjere zaštite tla i poljoprivrede** utvrđene su na temelju odredbi Zakona o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 20/18, 115/18, 98/19 i 57/22) i Pravilnika o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 71/19), Pravilnika o metodologiji za praćenje stanja poljoprivrednog zemljišta („Narodne novine“, broj 47/19) i Pravilnika o mjerilima za utvrđivanje osobito vrijednog obradivog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta („Narodne novine“, broj 23/19).
- **Mjere zaštite bioraznolikosti** temelje se na čl. 4. - 7., čl. 19. st. 2. i čl. 52., st.1.-3., čl. 58., čl. 101. i čl. 102. Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19 i 127/19) te čl. 2., čl. 4., čl. 7. i čl. 11. Zakona o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19).
- **Mjere ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu** utvrđene su na temelju odredbi Zakona o zaštiti prirode, Pravilnika o ciljevima očuvanja i mjerama očuvanja ciljnih vrsta ptica u područjima ekološke mreže („Narodne novine“, broj 25/20, 38/20) i Pravilnika o ciljevima očuvanja i mjerama očuvanja ciljnih vrsta i stanišnih tipova u područjima ekološke mreže („Narodne novine“, broj 111/22).
- **Mjere zaštite šuma** utvrđene su na temelju odredbi Zakona o šumama („Narodne novine“, broj 68/18, 115/18, 98/19, 32/20, 145/20), Pravilnika o uređivanju šuma („Narodne novine“, broj 97/18, 101/18, 31/20) i Pravilnika o zaštiti šuma od požara („Narodne novine“, broj 33/14).
- **Mjere zaštite divljači** utvrđene su na temelju odredbi Zakona o lovstvu („Narodne novine“, broj 99/18, 32/19 i 32/20).
- **Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine** temelje se na Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 69/99, 151/03, 157/03, 100/04, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12,

157/13, 152/14, 98/15, 44/17, 90/18, 32/20, 62/20, 117/21 i 114/22).

- **Mjere zaštite krajobraza** temelje se na Zakonu o prostornom uređenju i čl. 69. Zakona o gradnji.
- **Mjere zaštite od buke** temelje se na čl. 3. - 5. Zakona o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18 i 14/21) i čl. 17. Pravilnik 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 člancima 18. i 19. Zakona o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19).
- **Mjere gospodarenja otpadom** temelje se na Zakonu o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 84/21).
- **Višak materijala od iskopa** bit će zbrinut sukladno Pravilniku o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovину kod izvođenja građevinskih radova („Narodne novine“, broj 79/14).
- **Mjere zaštite u slučaju nekontroliranih** događaja temelje se na Zakonu o vodama („Narodne novine“, broj 66/19, 84/21 i 47/23), Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11), Zakonu o zaštiti od požara („Narodne novine“, broj 92/10 i 114/22) i Pravilniku o sustavima za dojavu požara („Narodne novine“, broj 56/99).

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

- Program praćenja **divljači i ostale faune** temelji se na Zakonu o zaštiti prirode, Zakonu o lovstvu („Narodne novine“, broj 99/18, 32/19 i 32/20) i Pravilniku o strogo zaštićenim vrstama.
- Program praćenja **buke** temelji se na Zakonu o zaštiti od buke i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka.
- Program praćenja **ekološke mreže** temelji se na Zakonu o zaštiti prirode, Pravilniku o ciljevima očuvanja i mjerama očuvanja ciljnih vrsta ptica u područjima ekološke mreže i Pravilniku o ciljevima očuvanja i mjerama očuvanja ciljnih vrsta i stanišnih tipova u područjima ekološke mreže.

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 7. veljače 2024. 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 i ekološke mreže.

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

Prema odredbi članka 85. stavka 5. Zakona o zaštiti okoliša 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 o zaštiti okoliša nositelj, dok je mogućnost produženja važenja ovog rješenja propisana u skladu s člankom 92. stavkom 4. Zakona o zaštiti okoliša nositelj (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 судu u Rijeci, Erazma Barčića 5, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom судu neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom odnosno dostavlja elektronički.

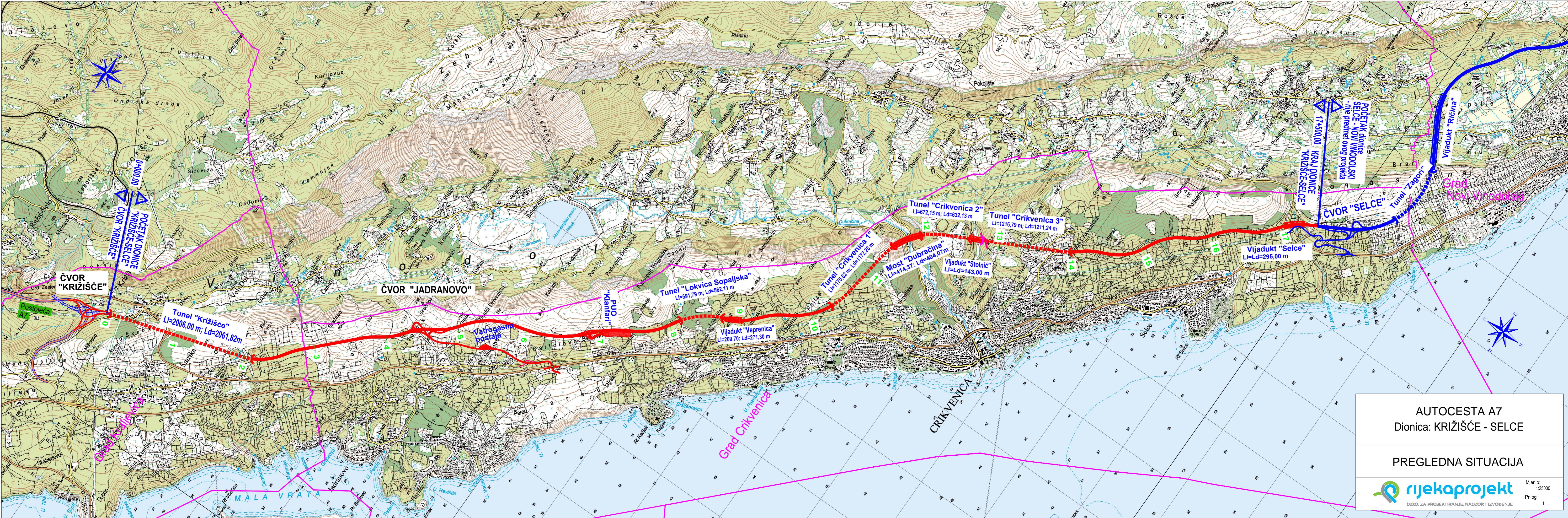


Dostaviti:

1. Hrvatske autoceste d.o.o., Ulica Stjepana Širole 4, Zagreb (R!, s povratnicom)

Na znanje:

1. Državni inspektorat, Inspekcija zaštite okoliša, Šubićeva 29, Zagreb



AUTOCESTA A7  
Dionica: KRIŽIŠĆE - SELCE

PREGLEDNA SITUACIJA