



**REPUBLIKA HRVATSKA**  
**MINISTARSTVO GOSPODARSTVA**  
**I ODRŽIVOG RAZVOJA**

Uprava za procjenu utjecaja na okoliš  
i održivo gospodarenje otpadom  
Sektor za procjenu utjecaja na okoliš

**KLASA:** UP/I-351-03/20-09/121

**URBROJ:** 517-03-1-1-20-27

Zagreb, 4. kolovoza 2020.

Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja na temelju članka 90. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18), članka 27. stavka 1. Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19 i 127/19) i odredbi članka 5. stavka 3., članka 27. stavka 3. i članka 93. stavka 3. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), na zahtjev nositelja zahvata BINA-ISTRA d.d., Zrinščak 57, Lupoglav, nakon provedenog postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš, donosi

**R J E Š E N J E**

- I. Za namjeravani zahvat – izmjenu zahvata izgradnje punog profila autoceste A8 na dionici tunel Učka (portal Kvarner) – Matulji s pratećim uslužnim objektom (PUO) Kvarner, Primorsko-goranska županija – nije potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš, uz primjenu mjera zaštite okoliša i provedbu programa praćenja stanja okoliša propisanih Rješenjem o prihvatljivosti za okoliš (KLASA: UP/I-351-03/10-02/59; URBROJ: 531-14-1-2-10-11-19 od 13. rujna 2011. godine) te uz primjenu sljedećih mjera zaštite okoliša (A) i provedbu programa praćenja stanja okoliša (B):**

**A. Mjere zaštite okoliša**

**Šumarstvo i lovstvo**

- A.1. U suradnji s nadležnom šumarijom, sanirati novootvorene šumske rubove sadnjom autohtonih vrsta drveća i grmlja.
- A.2. U dogovoru s nadležnom šumarijom, provesti alternativna rješenja za svu šumsku infrastrukturu koja će biti ugrožena provedbom zahvata (izgraditi alternativne prometnice koje će nadomjestiti presječene šumske ceste, dogovoriti usklađivanje šumskogospodarskih radova s radovima na izgradnji zahvata te sanirati eventualno oštećene objekte primarne i sekundarne šumske prometne infrastrukture).
- A.3. U završnoj fazi radova izgradnje provesti biotehničke i hidrotehničke radove u svrhu stabilizacije terena, odnosno sprečavanja erozije na novoformiranim kosinama. U svrhu biološke stabilizacije, koristiti vrste s dubokim korijenjem i gustom pokrovnošću.
- A.4. Svako eventualno stradavanje divljači bez odlaganja prijaviti lovoovlašteniku.

- A.5. U suradnji s lovoovlaštenikom, razmotriti najpovoljniji način za uspostavljanje prijelaza za divlje životinje kojima će izvedbom zahvata biti presječeni ustaljeni migracijski putovi. U slučaju potrebe, ovisno o rezultatima monitoringa, postaviti dodatne akustičke i vizualne repelente koji će odvratiti divljač od pokušaja nasilnog prelaza prometnice (krupna divljač koja bi eventualno bila u stanju probiti zaštitnu ogradu).

### **Kulturno-povijesna baština**

- A.6. Omogućiti konzervatorski nadzor tijekom građevinskih i zemljanih radova u svrhu smanjenja devastacije suhozidnih ogradnih i terasastih konstrukcija na području zone izravnoga utjecaja.
- A.7. Rekonstruirati i obnoviti suhozidne ogradne i terasaste konstrukcije u neposrednoj blizini same trase autoceste.
- A.8. Dijelove suhozidnih konstrukcija uz samu trasu autoceste očistiti od guste vegetacije nakon izgradnje, kako bi se dobila posebna vizualna vrijednost ovih spomenika.

### **B. Program praćenja stanja okoliša**

#### **Bioraznolikost**

- B.1. Tijekom odvijanja prometa pratiti učestalost i distribuciju stradanja životinja od prometa (kolizije s cestovnim vozilima). Praćenje stradanja životinja provoditi tijekom dvije godine (tijekom zimskog perioda jednom mjesečno, a tijekom ljetnih mjeseci dva puta mjesečno). Nakon prve godine praćenja izvršiti analizu o mjestima stradanja i taksonomskoj pripadnosti stradalih životinja te predložiti eventualne dodatne mjere zaštite. Nakon provedenih mjera zaštite ponoviti praćenje radi provjere učinkovitosti mjera zaštite.

**II. Za namjeravani zahvat – izmjenu zahvata izgradnje punog profila autoceste A8 na dionici tunel Učka (portal Kvarner) – Matulji s pratećim uslužnim objektom (PUO) Kvarner, Primorsko-goranska županija – nije potrebno provesti glavnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu.**

**III. U Rješenju o prihvatljivosti zahvata za okoliš (KLASA: UP/I-351-03/10-02/59; URBROJ: 531-14-1-2-10-11-19 od 13. rujna 2011. godine), brišu se ili mijenjaju sljedeće mjera zaštite okoliša, odnosno točke programa praćenja stanja okoliša:**

#### **Mjere zaštite tijekom pripreme i građenja**

1. Brišu se mjere 12., 17., 21., 33., 38., 46., 48., 51., 52., 53., 56., 72., 76., 79., 80., 81. i 84.
2. Mjera 28. mijenja se i glasi: *Tijekom građevinskih i zemljanih radova na svim zonama kulturnog krajobraza, uz konzervatorski nadzor osigurati i nadzor krajobraznog arhitekta, kako bi se odredio položaj zatečenih vrijednosti u odnosu na autocestu te utvrdila mogućnost njihova uklanjanja ili isticanja u prostoru (stac. 37+800-44+600, 37+300-42+ 100).*
3. Mjera 29. mijenja se i glasi: *Organizirati čišćenje suhozidnih formacija od gustog raslinja i vegetacije kako bi se dobila posebna krajobrazna vrijednost (stac. 37+800-44+600, 37+300-42+100).*
4. Mjera 35. mijenja se i glasi: *Visoke zasjeko stabilizirati prirodnim materijalima (stac. 38+000-38+300, 40+000-40+ 350, 42+230-46+340). Zabranjuje se stabilizacija visokih nasipa betonom.*

5. Mjera 43. mijenja se i glasi: *Alohtone vrste se mogu koristiti na stac. 38+765, 41+770, 44+375 u području čvorišta te u području pratećih uslužnih objekata.*
6. Mjera 45. mijenja se i glasi: *Za krajobrazno uređenje prolaza za životinje koristiti isključivo autohtone vrste grmlja i drveća, parterne trave te plodonosne malostablašice, dok pokose čunjeva treba oblikovati blagim (stac. 42+118, 44+375).*
7. Mjera 47. mijenja se i glasi: *Nasipe pratećeg uslužnog objekta Kvarner zasaditi grmolikom vegetacijom. Formirati gusti sklop drveća obodno oko objekta radi uklapanja u okolni prostor.*
8. Mjera 54. mijenja se i glasi: *Na ostatku trase osigurati arheološki nadzor tijekom zemljanih radova s ciljem utvrđivanja ugroženosti potencijalnih, neregistriranih lokaliteta, a prema potrebi i provedbu zaštitnih arheoloških istraživanja.*
9. Mjera 55. mijenja se i glasi: *Za sve lokalitete (suhozidne konstrukcije između Veprinca i Matulja od km 37+800 do 44+600 te stari put prema Veprincu i Učki od 37+300 do 42+100) u izravnoj zoni utjecaja provesti konzervatorski nadzor kako bi se u što manjoj mogućoj mjeri oštetili ili uništili. Na dijelovima gdje će se takve konstrukcije zbog prijeko potrebe gradnje ceste uništiti, izvršiti čišćenje, obnovu i rekonstrukciju, a samim time i prezentaciju određenog broja kako bi se naglasila njihova vizura i značaj za krajobraz. To se posebice odnosi na područje od Veprinca do Matulja (od km 37+800 do 44+600) gdje je velik broj suhozidnih konstrukcija podijeljen na terase. Za stari put prema Veprincu i Učki (od 37+300 do 42+100) provesti čišćenje od raslinja te uređenje dijela pješačke staze.*
10. Mjera 61. mijenja se i glasi: *Osigurati biospeleološki nadzor prilikom proboja usjeka.*
11. Mjera 63. mijenja se i glasi: *Tijekom izvođenja radova osigurati trajnu mogućnost praćenja stanja podzemne faune i staništa otkrivenih tijekom proboja usjeka (koje biospeleolozi ocijene značajnim).*
12. Mjera 82. mijenja se i glasi: *Izgraditi zatvoreni sustav odvodnje oborinskih onečišćenih voda s autoceste uz stupanj pročišćavanja otpadnih voda ovisno o razini zaštite područja do čvora Matulji. Za dio trase od izlaska iz tunela Učka do Matulja ispuštati oborinske vode nakon odgovarajućeg stupnja pročišćavanja, radi mogućnosti izazivanja poplavnih valova u priobalnoj urbanoj zoni gdje se poplavljanja događaju i bez vode ispuštene s autoceste. Projektirati odvodnju do recipijenta.*
13. Mjera 96 mijenja se i glasi: *Prijedlog lokacija za privremeno odlaganje viška materijala od iskopa za potrebe planirane izmjene zahvata:*
  - *na postojećem platou zapadno od PUO-a Kvarner,*
  - *južno od postojećeg kolnika B8 u sklopu čvora „Anđeli“, između trase autoceste i spojne ceste Kolavići.*

#### **Program praćenja stanja okoliša s planom provedbe**

14. Točka 1. se briše.
15. Točka 2. mijenja se i glasi: *Uzorke uzimati barem četiri puta godišnje, tijekom intenzivnih padalina na najmanje dvije lokacije mastolova i to na mjestima ispuštanja iz mastolova, prije ulaza u filtarsko polje i nakon filtarskog polja prije upuštanja otpadne vode u recipijent. Barem jedno uzorkovanje izvesti poslije prve kiše, nakon dugotrajnog sušnog razdoblja i najintenzivnijeg korištenja prometnice (ljeti).*

**IV. Ovo rješenje prestaje važiti ako nositelj zahvata BINA-ISTRA d.d., Zrinščak 57, Lupoglav, u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole, odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu.**

- V. **Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata BINA-ISTRA d.d., Zrinščak 57, Lupoglav, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu promijenili uvjeti utvrđeni u skladu sa zakonima i drugi uvjeti u skladu s kojima je izdano rješenje.**
- VI. **Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja.**

### **O b r a z l o ž e n j e**

Nositelj zahvata BINA-ISTRA d.d., Zrinščak 57, Lupoglav, sukladno odredbama članka 82. Zakona o zaštiti okoliša i članka 25. stavka 1. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (dalje u tekstu: Uredba), podnio je 14. travnja 2020. godine Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja (dalje u tekstu: Ministarstvo) zahtjev za provedbu postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš izmjene zahvata izgradnje punog profila autoceste A8 na dionici tunel Učka (portal Kvarner) – Matulji s pratećim uslužnim objektom (PUO) Kvarner, Primorsko-goranska županija. Uz zahtjev je priložen Elaborat zaštite okoliša koji je u svibnju 2020. godine izradio, a dopunio u lipnju i srpnju 2020. godine ovlaštenik DVOKUT-ECRO d.o.o. iz Zagreba, koji ima suglasnost Ministarstva za izradu dokumentacije potrebne za provedbu postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš (KLASA: UP/I-351-02/13-08/136; URBROJ: 517-03-1-2-20-19 od 14. veljače 2020. godine). Voditeljica izrade Elaborata je Mirjana Marčenić, mag.ing.prosp.arch.

Pravni temelj za vođenje postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš su odredbe članka 78. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša i odredbe članaka 24., 25., 26. i 27. Uredbe. Naime, za zahvate navedene u točki 13. *Izmjena zahvata iz Priloga I. i II. koja bi mogla imati značajan negativan utjecaj na okoliš, pri čemu značajan negativan utjecaj na okoliš na upit nositelja zahvata procjenjuje Ministarstvo mišljenjem, odnosno u postupku ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš Priloga II. Uredbe, a vezano uz točku 14. Autoceste Priloga I. Uredbe, ocjenu o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš provodi Ministarstvo. Osim navedenog, člankom 27. stavkom 1. Zakona o zaštiti prirode utvrđeno je da se za zahvate za koje je određena provedba ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš provodi prethodna ocjena prihvatljivosti za područje ekološke mreže u okviru postupka ocjene o potrebi procjene. Postupak ocjene je proveden jer nositelj zahvata planira izmjenu zahvata izgradnjom punog profila autoceste A8 na dionici tunel Učka (portal Kvarner) – Matulji s pratećim uslužnim objektom (PUO) Kvarner.*

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš sukladno članku 7. stavku 2. točki 1. 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 8. svibnja 2020. godine Informacija o zahtjevu za provedbom postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš izmjene zahvata izgradnjom punog profila autoceste A8 na dionici tunel Učka (portal Kvarner) – Matulji s pratećim uslužnim objektom (PUO) Kvarner, Primorsko-goranska županija (KLASA: UP/I-351-03/20-09/121; URBROJ: 517-03-1-2-20-2 od 5. svibnja 2020. godine) te dana 12. lipnja 2020. godine dopuna predmetne Informacije (KLASA: UP/I-351-03/20-09/121; URBROJ: 517-03-1-2-20-11 od 8. lipnja 2020. godine).

U dostavljenoj dokumentaciji (Elaboratu zaštite okoliša) navedeno je, u bitnom, sljedeće: *U odnosu na varijantu zahvata koja je bila predmet postupka procjene utjecaja na okoliš planira se promjena položaja platoa odmorišta (PUO) „Kvarner“ predviđenog s južne strane postojećeg kolnika autoceste A8 na način da se isti izmakne oko 200 m dalje od izlaska iz tunela Učka u smjeru Matulja, čime će se osigurati minimalni uvjeti za sigurno odvijanje prometa. Prilaz odmorištu i izlaz s odmorišta sa sjeverne strane kolnika autoceste A8 omogućit će se pomoću čvora PUO Kvarner kojim će se formirati križanje u dvije razine, pri čemu će jedna rampa čvorišta prolaziti ispod postojeće ceste kroz*

*postojeći servisni prolaz. Na platou odmorišta Kvarner duljine oko 410 m i širine 80 – 90 m planiran je smještaj objekata ugostiteljsko-turističke namjene te heliodroma za zračne intervencije. Nadalje, izmjene obuhvaćene predmetnim zahvatom uključuju promjenu položaja glavne trase na području naselja Veprinac u duljini oko 1,3 km na način da se budući kolnik autoceste A8 cijelom duljinom vodi sa sjeverne strane postojećeg kolnika. Time će se, uz lokalno ukidanje zaustavne trake, omogućiti zadržavanje stambenih objekata uz postojeći kolnik. Također, otklonit će se potreba za izvedbom privremenih prometnica ili potpunom obustavom prometa, jer trasa budućeg kolnika neće voditi naizmjenice prvo sa sjeverne pa zatim s južne strane postojećeg kolnika. Planirani dvor „Veprinac” tipa truba neće se izvoditi, već će se postojeći čvor „Veprinac” zadržati i prilagoditi budućem kolniku sa sjeverne strane postojećeg. Izmjene zahvata obuhvaćaju i preinaku čvora „Anđeli” na način da će se sjeverni dio čvora pomaknuti za oko 450 m prema Matuljima i izvesti dodatni vijadukt te preložiti spojna cesta Kolavići koja prolazi ispod vijadukta Anđeli i spaja se na novoprojektirani krak čvora „Anđeli” s južne strane postojećeg kolnika autoceste A8. Također, umjesto izvedbe putnog prijelaza za spoj naselja Benčinići s prometnom mrežom predviđena je izgradnja nove pristupne prometnice duljine oko 1,1 km s južne strane postojećeg kolnika autoceste A8, koja će povezati naselje Benčinići s čvorom „Anđeli”.*

Ministarstvo je u postupku ocjene dostavilo zahtjeve (KLASA: UP/I-351-03/20-09/121; URBROJ: 517-03-1-2-20-3 od 5. svibnja 2020. godine i KLASA: UP/I-351-03/20-09/121; URBROJ: 517-03-1-2-20-12 od 8. lipnja 2020. godine) za mišljenje Upravi za zaštitu prirode i Upravi vodnoga gospodarstva i zaštite mora Ministarstva, Upravi šumarstva, lovstva i drvne industrije Ministarstva poljoprivrede, Upravi za zaštitu kulturne baštine Ministarstva kulture i medija, Upravnom odjelu za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije, Gradu Opatiji, Općini Matulji i Općini Lovran.

Uprava vodnoga gospodarstva i zaštite mora Ministarstva dostavila je 20. svibnja 2020. godine Mišljenje (KLASA: 325-11/20-05/122; URBROJ: 517-07-3-2-20-4 od 19. svibnja 2020. godine) u kojem navodi da za planirani zahvat s vodnogospodarskog stajališta nije potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš. Upravni odjel za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije dostavio je 1. lipnja 2020. godine Mišljenje (KLASA: 351-01/20-01/7; URBROJ: 2170/1-03-08/7-20-5 od 26. svibnja 2020. godine) u kojem navodi da planirani zahvat neće imati značajniji negativan utjecaj na okoliš. Uprava za zaštitu kulturne baštine Ministarstva kulture i medija dostavila je 2. lipnja 2020. godine Mišljenje (612-08/20-11/0032; URBROJ: 532-04-01-01-01/7-20-3 od 26. svibnja 2020. godine) u kojemu navodi da je za predmetni zahvat sa stajališta zaštite kulturno-povijesne baštine potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš. Općina Matulji dostavila je 4. lipnja 2020. godine Mišljenje (KLASA: 351-03/20-01/0003; URBROJ: 2156/04-03-02/2-20-0004 od 3. lipnja 2020. godine) u kojem navodi da planirani zahvat neće imati značajniji negativan utjecaj na sastavnice okoliša na području Općine Matulji. Uprava šumarstva, lovstva i drvne industrije Ministarstva poljoprivrede dostavila je 10. lipnja 2020. godine Mišljenje (KLASA: 350-05/20-01/583; URBROJ: 525-11/0596-20-2 od 27. svibnja 2020. godine) u kojem navodi da je za planirani zahvat, iz nadležnosti upravnog područja šumarstva, moguće očekivati značajan negativan utjecaj na šume i divljač. Općina Lovran dostavila je 15. lipnja 2020. godine Mišljenje (KLASA: 340-01/20-01/4; URBROJ: 2156/02-02-20-2 od 18. svibnja 2020. godine) u kojem navodi da se planirani zahvat ne nalazi na administrativno-teritorijalnom području Općine Lovran, no također ista smatra da je u predmetnom Elaboratu zaštite okoliša veću pozornost potrebno obratiti propisivanju dodatnih mjera zaštite voda. Grad Opatija dostavio je 30. lipnja 2020. godine Mišljenje (KLASA: 351-01/20-01/7; URBROJ: 2156/01-03/01-20-3 od 18. lipnja 2020. godine) u kojem navodi da je za planirani zahvat potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš. Uprava za zaštitu prirode Ministarstva dostavila je 3. srpnja 2020. godine Mišljenje (KLASA: 612-07/20-44/129; URBROJ: 517-05-2-2-20-5 od 2. srpnja 2020. godine) u kojem navodi da za planirani zahvat nije potrebno provesti postupak

procjene utjecaja na okoliš i da je zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu. Uprava za zaštitu kulturne baštine Ministarstva kulture i medija dostavila je 27. srpnja 2020. godine revidirano Mišljenje (612-08/20-11/0032; URBROJ: 532-04-01-01-01/7-20-6 od 27. srpnja 2020. godine) u kojemu navodi da za planirani zahvat sa stajališta zaštite kulturno-povijesne baštine nije potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš.

Na planirani zahvat obrađen Elaboratom zaštite okoliša, koji je objavljen uz Informaciju i dopunu Informacije o zahtjevu za provedbom postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš na internetskim stranicama Ministarstva zaprimljene su primjedbe Udruge Žmergo, MO Veprinac – Učka, izv.prof. dr.sc. Lidije Runko Luttenberger, Ede Di Costanzo, Zlatka Olića, dr.sc. Neve Slani i Milivoja Antolovića.

Zaprimljene primjedbe su se, u bitnom, odnosile na lokaciju planiranog zahvata, koji je smješten i na području Grada Opatije, povećanje obuhvata planiranog zahvata, problematiku izvedbe prijelaza za životinje, izvedbu nasipa i usjeka temeljem ishodenog Rješenja o prihvatljivosti za okoliš, zabranu odlaganja materijala i iskopa u prostore korita vodotoka, problematiku čišćenja od raslinja te uređenja dijela pješačke staze, inzistiranje da se povijesnoj šetnici Krasa (sada naziva Put mlekarića) vrati prvobitni prijelaz prema Veprincu, neistražen lokalitet stare crkvice Sv. Lovreča, rok važenja ishodenog Rješenja o prihvatljivosti zahvata za okoliš, blizinu planiranog zahvata naseljenim stambenim objektima, problematiku lokacije spojne ceste za naselje Benčinići, neslaganje da se zaseok Zubinići spoji sa cestom za Veprinac pješačkim nathodnikom, problematiku koncepta izmjene planiranog zahvata te izgradnje punog profila autoceste, donošenja pravovaljane odluke u ovom postupku sukladno kriterijima iz Priloga V. Uredbe, uzimanje u obzir koridora gradilišta prilikom ocjene utjecaja planiranog zahvata na okoliš, potencijalni negativan utjecaj na potok Vrutak te rizik od stradavanja životinja, moguće negativne utjecaje planiranog zahvata na bioraznolikost i ekološku mrežu, problematiku deponiranja i odvoza otkopanog materijala, negativan utjecaj na stanovništvo u vidu buke, onečišćenja zraka i tla, problematiku postavljanja dodatnih bukobrana na dodatne lokacije predmetnog zahvata te realizaciju planiranog zahvata koji previše zadire u područje kanjona potoka Banina.

Na primjedbe je odgovoreno na sljedeći način:

- Primjedbe koje se odnose na odabir lokacije planiranog zahvata, koji je smješten i na području Grada Opatije, prihvaćene su. Dopunom Informacije o zahtjevu za ocjenu o potrebi procjene utjecaja na okoliš izmjene zahvata izgradnje punog profila autoceste A8 na dionici tunel Učka (portal Kvarner) – Matulji s pratećim uslužnim objektom (PUO) Kvarner (KLASA: UP/I-351-03/20-09/121; URBROJ: 517-03-1-2-20-11 od 8. lipnja 2020. godine), Grad Opatija je naveden kao nadležno tijelo i pravna osoba s javnim ovlastima – sudionik u postupku te je Gradu Opatiji poslana informacija o provedbi navedenog postupka. Grad Opatija imao je dovoljno vremena za očitovanje u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša i Uredbom te se pravovremeno i očitovao na predmetni zahtjev.
- Primjedbe koje se odnose na povećanje obuhvata planiranog zahvata nisu prihvaćene. Citirani tekst iz Elaborata odnosi se na uvodni dio opisa zahvata gdje je prikazan generalni opis trase. U predmetnom zahtjevu i priloženom Elaboratu zaštite okoliša jasno su određene koje su izmjene zahvata u odnosu na Studiju o utjecaju na okoliš – Autocesta A8, Dionica: Rogovići – Matulji, L=46,380 km (HIDROELEKTRA – PROJEKT d.o.o., 2011.) te je grafički prikazano koliko će se zahvat u prostoru povećati odnosno smanjiti. Vezano za izmjenu zahvata PUO „Učka“ u PUO „Kvarner“, zauzimanje površine će se povećati za oko 2,1 ha. Vezano za izmjenu zahvata kod čvora „Veprinac“, zauzimanje površine će se smanjiti za oko 1,07 ha. Vezano za izmjenu zahvata kod čvora „Anđeli“, zauzimanje površine će se povećati za oko 7,9 ha. Navedeno zauzimanje površine je obrazloženo u procjeni utjecaja na pojedine sastavnice okoliša te je za svaku sastavnicu okoliša određeno koji je značaj utjecaja navedenog povećanja odnosno smanjenja zauzimanja površina.

- Primjedbe koje se odnose na problematiku izvedbe prijelaza za životinje, izvedbu nasipa i usjeka temeljem ishodenog Rješenja o prihvatljivosti za okoliš, nisu prihvaćene. Na dijelu izmjene zahvata nije planiran prijelaz za životinje, odnosno prolazi su planirani za zahvat prema Rješenju (KLASA: UP/I-351-03/10-02/59; URBROJ: 531-14-1-2-10-11-19 od 13. rujna 2011. godine) u skladu s Pravilnikom o prijelazima za divlje životinje („Narodne novine“, broj 5/07), koji propisuje mjere zaštite te utvrđuje obveznike zaštite i način održavanja prijelaza za divlje životinje preko javnih cesta, drugih prometnica ili građevina koje prelaze preko poznatih migracijskih putova divljih životinja. Kao prijelaz za životinje koriste se prirodni prijelazi kao vodotoci, odnosno postojeći i planirani objekti prilagođeni terenu kao što su vijadukti, tuneli i slično. S obzirom na to da se na predmetnoj dionici autoceste radi o pretežno urbaniziranom području s obje strane prometnice i iznimno nepovoljnoj konfiguraciji terena, jer je prometnica gotovo cijelom duljinom položena na obroncima i u zasjeku (sjeverno od prometnice visoki usjeci, a južno nasipi), na lokaciji čvora „Anđeli“ predviđena je mogućnost prolaza životinja kroz oba vijadukta „Anđeli“ (na glavnoj trasi i kraku čvora). Nadalje nakon završetka gradnje budućeg kolnika autoceste, kompletan koridor prometnice s obje strane (i postojeći i budući kolnik) bit će unutar zaštitne ograde, čime se sprječava izlazak životinja na prometnicu te ih se usmjerava na mjesta za prolaz. Da li na postojećoj prometnici kao i na planiranom zahvatu prometnice dolazi do značajnijeg stradavanja divljih životinja, moguće je ustanoviti provođenjem praćenja stanja (monitoring) stradavanja životinja.
- Primjedbe koje se odnose na izvedbu nasipa i usjeka temeljem ishodenog Rješenja o prihvatljivosti za okoliš nisu prihvaćene. U Elaboratu zaštite okoliša je, u poglavlju 5.1.10. Utjecaj na krajobraz, između ostalog navedeno sljedeće: *Planiranim PUO-om Kvarner nastat će trajni novi, antropogeni, strukturni element krajobrazne kompozicije, većim dijelom u sklopu postojećeg cjelovitog volumena – šuma. Formirat će se plato- ploha s objektima te snažne linije terasa i pokosa nasipa. Planiranim sjevernim kolnikom i čvorom Veprinac neće biti značajne promjene u krajobrazu, a planirani objekti uklopit će se u postojeću cestovnu infrastrukturu. Planiranom izmjenom čvora Anđeli nastat će novi, antropogeni, strukturni elementi krajobrazne kompozicije u sklopu postojećeg volumena – šuma. Formirat će se tri snažne, zavojite linijske strukture dodatno naglašene zasjecima i visokim/dugim nasipima s terasama. Planirane izmjene zahvata nalaze se u dinamičnom krajobrazu padina Čičarije prema moru s raspršenim naseljima na terasama i pozitivnog vizualnog doživljaja. Promjena vizualnog doživljaja ostvarit će se kroz kontrastni odnos novih antropogenih elemenata s okolnim prirodnim i doprirodnim krajobrazom. Zbog reljefnih značajki okolnog područja (padina prema moru presijecana jarugama) te volumena u krajobrazu (šume i naselja), najviše će biti vidljiva promjena na čvoru Anđeli. Vizure, vizualne i strukturne značajke krajobraza u sklopu čvora Anđeli bit će trajno promijenjene, a njihov doživljaj će biti iz brojnih okolnih naselja te iz grada Opatije kod kojih je razvijen turizam. Linijski elementi spojnih cesti s nasipima i sjevernog kraka čvora Anđeli će postati sastavni dio krajobrazne strukture, te će biti u neskladu s dosadašnjim stanjem krajobraza. S obzirom da je idejnim projektom predviđeno krajobrazno uređenje nasipa i degradiranih prostora uz planirane zahvate može se pretpostaviti da će se novi krajobrazni elementi na najbolji mogući način uklopiti u postojeći krajobraz.*“ Prema citatu iz Elaborata, ustanovljen je značajan utjecaj na krajobraz. Zadnji citirani odlomak temelji se na mjerama zaštite krajobraza iz Rješenja (KLASA: UP/I-351-03/10-02/59; URBROJ: 531-14-1-2-10-11-19 od 13. rujna 2011. godine), prema kojima će se izraditi Projekt krajobraznog uređenja. Terasasti nasipi u sklopu PUO „Kvarner“ i čvora „Anđeli“ će se krajobrazno urediti prema navedenom Projektu krajobraznog uređenja. Oblikovanje terasa na nasipima omogućuje manji nagib pokosa, te sadnju viših drvenastih biljaka na samim terasama čime će se omogućiti veća obraslost vegetacijom. Mjerama zaštite krajobraza, koje će se poštovati Projektom krajobraznog uređenja, predviđena je izvedba nasipa i usjeka što blaže (to je omogućeno oblikovanjem terasa), sjetva travnih smjesa i sadnja grmlja na nasipima (to je također omogućeno oblikovanjem terasa), uređenje i nadoknađivanje šumskih rubova, korištenje pretežno autohtonih biljnih vrsta (osim kod PUO „Kvarner“ gdje su dozvoljene i alohtone vrste) te sanacija svih površina nakon završetka radova. Zbog zahtjevne konfiguracije

terena, navedene nasipe nije moguće smanjiti, to jest idejnim projektom su predviđeni najmanji mogući nasipi. Prema tome, izvedba nasipa je neizbježna, a izvest će se na način da se najbolje moguće uklope u postojeći krajobraz. Vezano uz vodotok Vrutki, mjerama zaštite krajobraza zabranjena je devastacija vegetacije uz vodotoke. Planiranom izvedbom vijadukta u čvoru Anđeli, oštetit će se padine prema navedenom povremenom vodotoku Vrutki, u dijelu prijelaza iz usjeka u vijadukt, no obale i korito vodotoka se neće oštetiti. Preko istog vodotoka već je izgrađen vijadukt.

- Primjedbe koje se odnose na zabranu odlaganja materijala i iskopa u prostore korita vodotoka nisu prihvaćene. Navedena mjera zaštite okoliša na koju se u primjedbi poziva odnosi se na izvođenje radova, te će se poštovati u sklopu izrade projekta organizacije gradilišta, kao i tijekom izvođenja radova. Izvedba nasipa u sklopu spojne ceste Benčinići, nije povezana s načinom odlaganja materijala iz iskopa. Zbog zahtjevne konfiguracije terena, nasip u sklopu spojne ceste Benčinići nije moguće smanjiti, to jest idejnim projektom je predviđen najmanji mogući nasip. Prema tome, izvedba nasipa je neizbježna, a izvest će se na način da se najbolje moguće uklope u postojeći krajobraz. Izbor, to jest prijedlog trase spojne ceste Benčinići u idejnom projektu detaljnije je opisan u Elaboratu u dijelu gdje se dodatno obrazlaže izbor varijante čvora „Anđeli“. Predloženim rješenjem ne zadire se u korito vodotoka Vrutki.
- Primjedbe koje se odnose na problematiku čišćenja dijelova zahvata od raslinja te uređenje dijela pješačke staze nisu prihvaćene. Mjerom zaštite krajobraza iz Rješenja (KLASA: UP/I-351-03/10-02/59;; URBROJ: 531-14-1-2-10-11-19 od 13. rujna 2011. godine) određeno je da se stari put prema Veprincu i Učki očisti od raslinja i uredi pješačka staza, u zoni neposrednog utjecaja. Navedena mjera će se u potpunosti poštovati. Radi se o postojećoj zapuštenoj stazi, koja prolazi ispod vijadukta „Anđeli“ (detaljnije opisano u varijantama čvora „Anđeli“). Osim mjera zaštite kulturno-povijesne baštine propisanih Rješenjem, ovim rješenjem predviđene su i mjere zaštite etnološke baštine, kojima je predviđen konzervatorski nadzor, rekonstrukcija i obnova suhozida i terasa te čišćenje suhozida od guste vegetacije. Sve propisane mjere zaštite će se poštovati tijekom izgradnje zahvata.
- Primjedbe koje se odnose na inzistiranje da se povijesnoj šetnici Krasa (sada naziva Put mlekarića) vrati prvobitni prijelaz prema Veprincu nisu prihvaćene. Povijesna šetnica Krasa nalazi se izvan obuhvata planiranog zahvata.
- Primjedbe koje se odnose na postojanje neistraženog lokalitet stare crkvice Sv. Lovreča nisu prihvaćene. Studijom o utjecaju na okoliš – Autocesta A8, Dionica: Rogovići – Matulji, L=46,380 km (HIDROELEKTRA – PROJEKT d.o.o., 2011.), u poglavlju 3.2.8. *Kulturno povijesna baština* navedena crkva je obrađena kao graditeljska baština u zoni neizravnog utjecaja: „29. Crkva Sv. Lovreča – Ostaci crkvice nalaze se u veprinačkom zaseoku Zatka. Arhitektonski ostaci su u potpunosti zarasli u šikaru, tako da se konture objekta teško naziru. O ovom objektu nisu pronađeni nikakvi pismeni podaci.“ Lokacija crkve je u zaselku Zatka na udaljenosti oko 350 m zračne linije od ruba usjeka spojne ceste s vijaduktom u čvoru Anđeli. Prema navedenom, crkva se nalazi u zoni neizravnog utjecaja.
- Primjedbe koje se odnose na upitnost važenja ishodenog Rješenja o prihvatljivosti zahvata za okoliš nisu prihvaćene. Rješenje Ministarstva iz 2011. godine o prihvatljivosti zahvata za okoliš s mjerama zaštite okoliša i programa praćenja okoliša (KLASA: UP/I-351-03/10-02/59; URBROJ: 531-14-1-2-10-11-19 od 13. rujna 2011. godine) za planirani zahvat izgradnje autoceste A8 – dionica Rogovići – Matulji odnosi se na dionicu A8 od čvora Rogovići do čvora Matulji. S obzirom da su do sada izdane sljedeće lokacijske dozvole:
  - KLASA: UP/I-350-05/12-01/31; URBROJ: 531-05-1-2-12-8 KM od 4. srpnja 2012. godine za pod dionicu Rogovići – Lupoglav;
  - KLASA: UP/I-350-05/12-01/56; URBROJ: 531-05-1-2-12-6 KM od 6. lipnja 2012. godine za pod dionicu Lupoglav – Vranja,
  - KLASA: UP/I-350-05/12-01/52; URBROJ: 531-05-2-1-12-10 KM od 12. lipnja 2012. godine za pod dionicu Vranja – tunel Učka/portal Kvarner,



na temelju kojih su izdane i građevinske dozvole te je u tijeku gradnja dionica od Rogovića do Vranje, Sukladno navedenom, Rješenje (KLASA: UP/I-351-03/10-02/59, URBROJ: 531-14-1-2-10-11-19 od 13. rujna 2011.) je i dalje na snazi.

- Primjedbe koje se odnose na blizinu planiranog zahvata stambenim objektima nisu prihvaćene. Postojeći kolnik brze ceste Matulji – Učka, u prometu od 1981. godine, izgrađen je na temelju propisanih dozvola usklađenih s prostorno-planskom dokumentacijom. Dopuna na puni profil autoceste planira se također u skladu s prostorno-planskom dokumentacijom Primorsko-goranske županije te jedinica lokalne samouprave čijim područjem trasa prolazi. U međuvremenu je temeljem Zakona o zaštiti od buke izrađena Strateška karta buke prometa autoceste A8 i A9 te Akcijski plan zaštite od buke, koji je bio predmet javne rasprave od 26. prosinca 2018. do 11. siječnja 2019. godine te prijavljen Ministarstvu zdravstva u propisanom roku. U Akcijskom planu je predviđena zaštita stambenih objekata smještenih neposredno uz trasu u zoni Veprinca te Matulja izgradnjom adekvatne zaštite od buke prilikom dopune na puni profil A8. Nadalje, 13. srpnja 2020. godine predstavnici Bina-Istre d.d. održali su sastanak u MO Veprinac, s mještanima čije se kuće nalaze neposredno u zoni proširenja kolnika. Vlasnicima kuća su tom prilikom dane informacije o varijanti kolnika s južne strane postojećeg kolnika koja je razmatrana u skladu sa studijom utjecaja na okoliš koja bi zahtijevala znatno proširenje zahvata zbog izgradnje privremenog kolnika na koji bi promet morao biti preusmjeren za vrijeme novog kolnika, te bi izgradnja kolnika s južne strane s pripadajućim privremenim kolnikom dovela do rušenja nekoliko stambenih objekata, dok se izgradnjom kolnika sa sjeverne strane u zoni Veprinca ruše samo gospodarski objekti, a novi kolnik s pripadajućim zidom zaštite od buke približava se nekim kućama na citiranu udaljenost od 2 – 4 m od fasade. Na navedenom sastanku je vlasnicima prikazan položaj bukobrana u odnosu na njihove kuće te je vlasnicima također objašnjen postupak izvlaštenja koji će inicirati tijelo zaduženo za otkup zemljišta za račun Republike Hrvatske (Hrvatske autoceste d.o.o.), a u okviru kojeg postupka će vlasnici biti obeštećeni za zemljište koje će biti neophodno za izgradnju projekta, kao i dobiti naknadu za umanjenju vrijednost nekretnine sa stambenim objektom na temelju nalaza sudskog vještaka. Na kraju sastanka, vlasnici kuća nisu imali primjedbi na informacije koje su dobili o bukobranima koji će biti postavljeni te o zakonskim obeštećenjima na koja će imati pravo. Projektom dopune na puni profil dionice Matulji – Učka predviđeno je postavljanje bukobrana uz novi i postojeći kolnik te će se na taj način adekvatno zaštititi postojeći stambeni objekti od buke, čime će biti ispunjena i predviđena mjera iz Akcijskog plana zaštite od buke.
- Primjedbe koje se odnose na problematiku lokacije spojne ceste za naselje Benčinići nisu prihvaćene. Spojna cesta za Benčiniće je razmatrana u više varijanti, za koje je sagledan njihov ukupni utjecaj na okoliš i mogućnost uklapanja u postojeću izgrađenost na terenu, prije nego je usvojeno predloženo rješenje (detaljnije opisano u varijantama čvora „Anđeli“). Jedna od varijanti je bila i spoj na takozvanu Liburnijsku obilaznicu preko budućeg čvora Frančiči, koji je predmet posebnog projekta. Temeljem dobivenih informacija od nositelja zahvata, odustalo se od te varijante, s obzirom na to da Liburnijska obilaznica dugoročno nije u planu izvođenja, pa bi bilo neodgovorno dati tehničko rješenje koje se ne može realizirati u vrijeme gradnje budućeg kolnika autoceste. Upravo na ovoj lokaciji čvora „Anđeli“ je i predviđen prolaz za životinje, koje je od prijedloga VMO-a Veprinac udaljeno oko 1,5 km. Prolazi za životinje su planirani za zahvat prema Rješenju o prihvatljivosti zahvata za okoliš iz 2011. godine u skladu s Pravilnikom o prijelazima za divlje životinje, koji propisuje mjere zaštite te utvrđuje obveznike zaštite i način održavanja prijelaza za divlje životinje preko javnih cesta, drugih prometnica ili građevina koje prelaze preko poznatih migracijskih putova divljih životinja. Kao prijelaz za životinje koriste se prirodni prijelazi kao vodotoci, odnosno postojeći i planirani objekti prilagođeni terenu kao što su vijadukti, tuneli i slično. Nadalje, nakon završetka gradnje budućeg kolnika autoceste, kompletan koridor prometnice s obje strane (i postojeći i budući kolnik) bit će unutar zaštitne ograde, čime se sprječava izlazak životinja na prometnicu te ih se usmjerava na mjesta za prolaz. Dolazi li na postojećoj prometnici kao i na

planiranom zahvatu prometnice do značajnijeg stradavanja divljih životinja, moguće je ustanoviti provođenjem praćenja stanja (monitoring) stradavanja životinja.

- Primjedbe koje se odnose na neslaganje da se zaseok Zubinići spoji sa cestom za Veprinac pješačkim nathodnikom nisu prihvaćene. Pješački nathodnik Zubinići projektiran je da prolazi iznad navedene prometnice i ne ugrožava je ni na koji način. Ista će ostati kao put koji će se koristiti za održavanje autoceste, ali i ostaje na korištenje mještana Zubinića.
- Primjedbe koje se odnose na problematiku koncepta izmjene planiranog zahvata te izgradnje punog profila autoceste nisu prihvaćene. Prije početka projektiranja dopune na puni profil dionice Matulji – tunel Učka unutar koncesijskog područja, Bina-Istra d.d. je naručila izradu Analize mogućnosti razvoja prometnih pravaca u koridoru tunel Učka – Grobničko polje (Konj, Kikovica) kao podlogu za odluku Koncedenta (Republika Hrvatska – Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture) o izgradnji drugog kolnika na dionici Matulji – tunel Učka. Koncedent je donio odluku o gradnji drugog kolnika dionice Matulji – Učka u okviru Ugovora o koncesiji za financiranje, gradnju, upravljanje i održavanje „Jadranske autoceste“ A8 i A9, s obzirom da realizacija autoceste tunel Učka – Grobničko polje nije planirana u srednjoročnom razdoblju.
- Primjedbe koje se odnose na donošenja pravovaljane odluke u ovom postupku sukladno kriterijima iz Priloga V. Uredbe prihvaćene su. Ministarstvo je na temelju kriterija iz Priloga V. Uredbe te pristiglih mišljenja javnopravnih tijela odlučilo o predmetnom zahtjevu.
- Primjedbe koje se odnose na uzimanje u obzir koridora gradilišta prilikom ocjene utjecaja planiranog zahvata na okoliš prihvaćene su. Gradilište je u sklopu obuhvata zahvata obrađenog Elaboratom zaštite okoliša. Utjecaj tijekom izgradnje je analiziran i procijenjen za svaku sastavnicu okoliša.
- Primjedbe koje se odnose na potencijalni negativan utjecaj na potok Vratak te rizik od stradavanja životinja nisu prihvaćene. Planiranim zahvatom nisu predviđeni radovi u koritu potoka Vratak te će se oko autoceste i čvorišta postavljati zaštitna ograda koja će onemogućiti susret životinja i vozila.
- Primjedbe koje se odnose na moguće negativne utjecaje planiranog zahvata na bioraznolikost i ekološku mrežu nisu prihvaćene. U okviru elaborata ocjene prihvatljivosti zahvata za okoliš je analiziran mogući utjecaj na područja ekološke mreže, zaštićena područja prirode te bioraznolikost koja uključuje staništa i postojeće/potencijalne speleološke objekte u okolici zahvata. Za navedene sastavnice prirode je u elaboratu zaključeno da je provedbom mjera zaštite krajobrazca i bioekoloških značajki propisanih Rješenjem o prihvatljivosti zahvata za okoliš (KLASA: UP/I-351-03/10-02/59; URBROJ: 531-14-1-2-10-11-19 od 13. rujna 2011. godine) u skladu s odredbama Zakona o zaštiti okoliša i Zakona o zaštiti prirode, moguće utjecaj planiranog zahvata na biološku raznolikost, ekološku mrežu te vrijednosti zaštićenih područja svesti na prihvatljivu razinu. Također, sukladno mišljenju Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: 612-07/20-44/129; URBROJ: 517-05-2-2-20-5 od 2. srpnja 2020. godine), za planirani zahvat nije potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš te je zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu.
- Primjedbe koje se odnose na problematiku deponiranja i odvoza otkopanog materijala nisu prihvaćene. Nasipi su predviđeni s bermama na svakih 10 m visine kako bi se osigurala stabilnost pokosa i izbjegla erozija tla, omogućila bolja uklopljenost u vizure okolnog terena te uzela u obzir sva pravila struke. Svi nasipi predviđeni su za ozelenjivanje nakon izgradnje, sadnjom autohtonih vrsta bilja. Alternativa ovakvim „terasastim“ nasipima su betonski potporni zidovi, koji bi uvelike narušili vizualni identitet okolnog područja i imali daleko veći utjecaj na okoliš od predloženog tehničkog rješenja. Oblikovanje terasa na nasipima omogućuje manji nagib pokosa, te sadnju viših drvenastih biljaka na samim terasama čime će se omogućiti veća obraslost vegetacijom. Mjerama zaštite krajobrazca iz Rješenja o prihvatljivosti zahvata za okoliš (KLASA: UP/I-351-03/10-02/59; URBROJ: 531-14-1-2-10-11-19 od 13. rujna 2011. godine) predviđena je izvedba nasipa i usjeka što blaže te je to omogućeno oblikovanjem terasa, te sjetva travnih smjesa i sadnja grmlja na nasipima što je također omogućeno oblikovanjem terasa. Na temelju propisa o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova, eventualni višak materijala iz iskopa koji ne bi bio ugrađen u prometnicu, nositelj zahvata će prijaviti kao višak

materijala iz iskopa nadležnom tijelu uprave koje ovaj višak može staviti na raspolaganje jedinicama lokalne samouprave za njihove infrastrukturne projekte. Analiza varijanti PUO-a Kvarner, čvorišta „Veprinac“ i „Anđeli“ je predstavljena u dopunjenom Elaboratu. Ako se pogleda potrebna površina za izvođenje čvorišta (tipa truba) na Veprincu, nužno izmještanje lokalnih prometnica južno od autoceste i predviđanje privremenih prometnica za vrijeme izgradnje (također u zoni Veprinca), površina potrebna za izgradnju spojne ceste Benčinići i npr. površina za Varijantu 1 čvorišta Anđeli, može se vidjeti da bi zauzeće površina zahvata iz Studije i iz idejnog projekta bilo približno jednako. Realno povećanje površine u odnosu na Studiju je samo na prostoru PUO Kvarner, gdje je izabrana varijanta koja zauzima najmanju površinu. Čvor Veprinac je u studiji o utjecaju na okoliš iz 2011. predviđen za potrebe spajanja s budućom trasom Tunel Učka – Jušići, a čija izvedba nije potrebna jer se izgradnja ove nove trase ne predviđa u srednjoročnom razdoblju, kako je podrobnije navedeno u odgovoru na primjedbu 13., zbog čega je Koncedent odlučio provesti dopunu na puni profil dionice Matulji – Učka.

Analizom utjecaja planiranih izmjena zahvata na pojedine sastavnice okoliša ustanovljeno je sljedeće:

- izmjenom zahvata PUO „Učka“ u PUO „Kvarner“ zauzimanje površine će se povećati za oko 2,1 ha,

- izmjenom zahvata kod čvora „Veprinac“, zauzimanje površine će se smanjiti za oko 1,07 ha,

- izmjenom zahvata kod čvora „Anđeli“, zauzimanje površine će se povećati za oko 7,9 ha.

Ukupno će se zauzeti sljedeće površine:

- PUO „Kvarner“ će zauzeti oko 8,1 ha,

- čvor „Veprinac“ će zauzeti oko 0,4 ha,

- premještanje kolnika sa sjeverne strane postojećeg kolnika kod čvora „Veprinac“ će zauzeti oko 1,8 ha,

- čvor „Anđeli“ će zauzeti oko 7,9 ha.

Navedene izmjere obuhvatile su planirano područje gradnje unutar granica obuhvata zahvata.

- Primjedbe koje se odnose na mogući negativan utjecaj na stanovništvo u vidu opterećenja bukom te onečišćenja zraka i tla uslijed korištenja planiranog zahvata, to jest povećanja broja vozila koja prolaze predmetnom trasom, brojkama koje su navedene u Elaboratu zaštite okoliša, nisu prihvaćene. Broj vozila je javno dostupan podatak iz publikacije „Brojenje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2019. (Hrvatske ceste d.o.o – Zagreb 2020. god.)“.
- Primjedbe koje se odnose na problematiku postavljanja bukobrana na dodatne lokacije predmetnog zahvata nisu prihvaćene. U sklopu Idejnog i Glavnog projekta (koji tek slijede) za predmetne zahvate izrađuje se Elaborat zaštite od buke. Elaborat se izrađuje na podacima koji su puno precizniji od dostupne Strateške karte buke. Zaštita od buke na zahvatu predvidjet će se prema rezultatima navedenog Elaborata, propisa iz područja zaštite od buke i pravilima struke.
- Primjedbe koje se odnose na realizaciju planiranog zahvata koji previše zadire u područje kanjona potoka Banina nisu prihvaćene. Predložena lokacija platoa PUO-a Kvarner detaljnije je opisana u dopuni Elaborata (varijante PUO-a). Smještaj restorana iznad autoceste svakako bi rezultirao boljim pogledom na Kvarnerski zaljev, no to nije interes budućeg koncesionara, koji želi ugostiteljski objekt u sklopu svoje benzinske postaje. Za takav zahvat može se pojaviti interes u budućnosti, za koji bi potencijalni investitor trebao stvoriti preduvjete, u vidu uvrštavanja lokacije u relevantne prostorne planove njihovom izmjenom i dopunom, uz traženje dopuštenja pristupa lokaciji s trase budućeg kolnika autoceste.

Razlozi zbog kojih nije potrebno provesti ni postupak procjene utjecaja na okoliš niti glavnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu su sljedeći: Tijekom radova na izgradnji zahvata može doći do negativnog utjecaja na podzemne vode uslijed nepostojanja primjerenog rješenja za sanitarne otpadne vode koje nastaju na gradilištu, nužnih popravaka na prostoru s kojeg je moguće istjecanje u okolni prostor, a čišćenje nije osigurano suhim postupkom te povećane količine građevinskog,

komunalnog i opasnog otpada čijim se ispiranjem mogu onečistiti podzemne vode. Navedeni propusti u organizaciji gradilišta prilikom izgradnje zahvata mogu uzrokovati eventualno onečišćenje voda. Tijekom građenja iznenadna onečišćenja mogu nastati i u slučaju nekontroliranog događaja u vidu havarije građevinskih strojeva i alata koji se koriste u izgradnji, propuštanjem i nekontroliranim istjecanjem opasnih tekućina (gorivo, kemikalije) koje se drže na gradilištima te namjernim ili slučajnim ispuštanjem ili odlaganjem viškova opasnog građevinskog materijala i tekućina na tlo. Svi mogući negativni utjecaji na površinske i podzemne vode tijekom izvođenja radova na izgradnji mogu se izbjeći pravilnom organizacijom gradilišta i pridržavanjem propisa i uvjeta građenja.

Najbliže vodno tijelo površinske vode obuhvatu izmjene zahvata – PUO Kvarner je **vodno tijelo** JKRN0254\_001, koje se nalazi na udaljenosti oko 17 m južno od lokacije predviđene za privremenu deponiju. Navedenom vodnom tijelu je konačno stanje procijenjeno kao dobro.

Površine za smještaj privremenih deponija za odlaganje humusnog materijala i materijala iz iskopa predviđene su u skladu s mjerama iz ovog Rješenja. Ukoliko će se otpad odlagati samo na površinu privremene deponije, neće biti negativnog utjecaja na vodno tijelo JKRN0254\_001 – vodotok Baninu. Izgradnjom zahvata neće doći do negativnog utjecaja na vodno tijelo JKRN0133\_001 koje je udaljeno oko 470 m južno od obuhvata izmjene zahvata – čvor Veprinac, odnosno 1,9 km jugozapadno od obuhvatu izmjene zahvata – čvor Anđeli. Najbliže priobalno površinsko vodno tijelo obuhvatu izmjene zahvata je vodno tijelo O423-RIZ, koje se nalazi na udaljenosti, u najbližoj točki, oko 980 m jugoistočno od obuhvata izmjene zahvata – čvor Anđeli. Vodnom tijelu je ukupno stanje procijenjeno kao umjereno. Zbog udaljenosti vodnog tijela od planirane izgradnje zahvata, izgradnjom zahvata neće doći do negativnog utjecaja na priobalno vodno tijelo O423-RIZ. Planirani zahvat smješten je na vodnom tijelu podzemne vode JKGI\_04 – Riječki zaljev. Za navedeno vodno tijelo podzemne vode procijenjeno je da je u dobrom kemijskom i količinskom stanju. Izgradnjom zahvata, eventualni propusti u organizaciji gradilišta mogu uzrokovati eventualno prostorno ograničeno onečišćenje podzemnih voda. Tijekom građenja iznenadna onečišćenja mogu nastati i u slučaju iznenadnih događaja. No svi mogući negativni utjecaji na podzemne vode tijekom radova na izgradnji mogu se izbjeći pravilnom organizacijom gradilišta i pridržavanjem propisa i uvjeta građenja, te se stoga izgradnjom zahvata ne očekuje negativni utjecaj na vodno tijelo podzemne vode JKGI\_04 – Riječki zaljev. Lokacija planiranog zahvata nalazi se izvan zona sanitarne zaštite izvorišta/crpilišta. Odvodnja PUO-a „Kvarner“ je riješena da čini jedan sliv. Predviđen je zatvoreni sustav odvodnje s pročišćavanjem onečišćenih voda na separatoru ulja i masti. Vode s pristupnih rampi se slijevaju prema kolektorima koji sakupljaju vodu sa platoa. Ispusni cjevovod se na kraju po bermi od nasipa spušta prema recipijentu. Na kraju sliva se nalazi separator. Separator je dimenzija 8,0×3,0 m sa kapacitetom spremnika ulja od 15,0 m<sup>3</sup>. Pročišćena voda se ispušta u prirodni recipijent, postojeći vodotok. Odvodnja obuhvata izmjena čvor „Veprinac“ predviđena je izgradnjom zatvorenog sustava odvodnje koji obuhvaća prihvata vode s kolnika cijevima s prorezom. Onečišćene oborinske vode odvede se do separatora ulja i masti kako bi se uklonile štetne tvari nastale kao posljedica korištenja prometnice. Budući da se predmetna dionica proširuje na puni profil autoceste, dio autoceste koji je već u funkciji je opremljen elementima unutarnje odvodnje, ali sad se na postojećem kolniku ugrađuju novi elementi kako bi se osigurala zatvorena odvodnja i u konačnici sva voda s prometnice provela kroz separatore, prije ispuštanja u tlo. Odvodnja obuhvata izmjena čvor „Anđeli“ predviđena je izgradnjom zatvorenog sustava odvodnje koji obuhvaća prihvata vode s kolnika cijevima s prorezom. Onečišćene oborinske vode odvede se do separatora ulja i masti kako bi se uklonile štetne tvari nastale kao posljedica korištenja prometnice. Budući da se predmetna dionica proširuje na puni profil autoceste, dio autoceste koji je već u funkciji je opremljen elementima unutarnje odvodnje, ali sad se na postojećem kolniku ugrađuju novi elementi kako bi se osigurala zatvorena odvodnja i u konačnici sva voda s prometnice provela kroz separatore, prije ispuštanja u tlo. Zaključno, primjenom zatvorenog sustava odvodnje s pročišćavanjem onečišćenih oborinskih voda na separatorima ulja i masti prije ispuštanja, korištenjem zahvata neće doći do negativnog utjecaja na vode i vodna tijela.

Tijekom provedbe građevinskih radova očekuju se najznačajniji negativni utjecaj na tlo u vidu iskopa zemljanog materijala, odstranjivanja humusnog sloja i postojećeg vegetacijskog pokrova. Do navedenih negativnih utjecaja doći će na području zauzimanja novih površina tla i zemljišta izgradnjom planiranog PUO Kvarner, glavne trase od km 38+500 do km 39+800 i čvora "Veprinac" te čvora „Anđeli“. Također, tijekom izgradnje će se privremeno zauzeti okolno zemljište uz planirane objekte, doći će do zbijanja tla na području gradilišta, te će se zauzeti i područje privremenih deponija. Nakon završetka radova navedene površine će se sanirati. Uklanjanjem vegetacijskog pokrova uz planirane izmjene zahvata te oblikovanjem zasjeka i nasipa izravno se utječe na prirodni drenažni sustav pa je neizbježna pojava erozije jačeg intenziteta zbog strmih padina. Planirane su dvije deponije: kod PUO-a Kvarner i kod čvora Anđeli. Navedene deponije novi su utjecaj na tlo u odnosu na prethodnu projektnu dokumentaciju, koji je privremenog karaktera. Deponija kod PUO-a Kvarner nalazi se na djelomično asfaltiranom terenu, a deponija kod čvora Anđeli na neizgrađenom zemljištu uz postojeći kolnik, djelomično obrastao šumom. S obzirom na privremen značaj deponija, utjecaj je procijenjen kao zanemariv. Moguće su negativne posljedice na tlo nastale uslijed nekontroliranog izlivanja štetnih tekućina i opasnih tekućina (goriva, ulja, masti, sredstva za održavanje strojeva i sl.) iz građevinskih strojeva u tlo. Primjenom odgovarajućih tehničkih mjera zaštite te opreznim i odgovornim rukovanjem strojevima, mogućnost od onečišćenja tla, uzrokovanog izlivanjem štetnih tekućina, moguće je svesti na najmanju moguću razinu. Utjecaji na tlo su linijskog i lokaliziranog karaktera, a odnose se na uže područje oko trase planirane ceste. Na području zauzimanja novih površina tla i zemljišta, izgradnjom i korištenjem planiranog zahvata, doći će do trajne prenamjene postojećeg zemljišta. Prenamjena zemljišta je linijskog karaktera te se odnosi na usko područje planirane trase. Prethodnom dokumentacijom planirani PUO Učka zauzima površinu tla i zemljišta od oko 6 ha s obje strane planirane prometnice. Planirana izmjena u PUO Kvarner odnosi se na izgradnju PUO-a s južne strane i čvorišta sa sjeverne strane planirane prometnice. Izgradnjom PUO-a Kvarner će se zauzeti oko 6,6 ha površine, a izgradnjom čvorišta sa sjeverne strane oko 1,5 ha površine, što je ukupno 8,1 ha predviđeno za trajnu prenamjenu. Prema navedenom, utjecaj na tlo izgradnjom PUO-a Kvarner će se, zbog izmještanja i zauzimanja površine od oko 8,1 ha, povećati u odnosu na utjecaj procijenjen postupkom procjene utjecaja zahvata na okoliš. Utjecaj je procijenjen kao umjeren. Prethodnom dokumentacijom planirana je glavna trasa od km 38+500 do km 39+800 s južne strane postojećeg kolnika te čvor „Veprinac“ oblika „truba“ čime bi se trajno prenamijenilo oko 2,27 ha izgradnjom glavne trase i oko 1 ha izgradnjom čvora „Veprinac“. Planiranom izmjenom zahvata predviđeno je da se u tom dijelu glavna trasa planira sa sjeverne strane postojećeg kolnika kao i ostatak trase čime bi se trajno prenamijenilo 1,8 ha tla. Neće se graditi novo čvorište Veprinac nego će se postojeće čvorište zadržati uz prilagodbu na budući kolnik sa sjeverne strane, čime će se trajno prenamijeniti 0,4 ha tla. Prema navedenom, utjecaj na tlo izgradnjom dijela trase kod čvora „Veprinac“ i samog čvora „Veprinac“ će se, smanjiti u odnosu na utjecaj procijenjen u postupku procjene utjecaja zahvata na okoliš. Utjecaj je procijenjen kao mali. Prethodnom projektnom dokumentacijom planiran čvor „Anđeli“ je izgrađen. Izmjenom zahvata će se čvor „Anđeli“ značajno proširiti te će se zauzeti još oko 7,9 ha površine tla i zemljišta, čime će se dodatno prenamijeniti tlo na navedenoj površini, a utjecaj će se povećati u odnosu na Studiju. Utjecaj je procijenjen kao umjeren. Tijekom korištenja zahvata ne očekuju se dodatni utjecaji na tlo i poljoprivredu.

Tijekom izvođenja građevinskih radova izgradnje mogući su negativni utjecaji na kvalitetu zraka uslijed ispušnih plinova vozila i mehanizacije koja će se koristiti na gradilištu, povećanih količina prašine koja će nastajati tijekom izvođenja građevinskih radova te kretanja kamiona, radnih strojeva i ostalih vozila. Prašina se stvara prilikom rada transportnih sredstava, utovara i istovara te na radnim površinama. Negativan utjecaj emisija prašine na kvalitetu zraka je lokalnog i privremenog karaktera te niskog i zanemarivog intenziteta. Određenim mjerama i odgovornim postupanjem (npr. prilagođenom brzinom kretanja vozila ili prskanjem površina tokom vrućih i suhih perioda u godini) moguće ih je jedino ograničiti, odnosno smanjiti. Izgaranjem fosilnih goriva mehanizacije i vozila korištenih pri izvođenju radova nastaju ispušni plinovi, no s obzirom na ograničen vremenski period

izvođenja radova količina emitiranih ispušnih plinova neće imati značajan utjecaj na kvalitetu zraka okolnog područja. Motorna vozila koja kao izvor energije koriste fosilna goriva izvor su onečišćujućih tvari koje mogu narušiti kvalitetu zraka. Izgaranjem fosilnih goriva u motorima s unutrašnjim izgaranjem nastaju dušikovi oksidi (NO<sub>x</sub>), sumporov dioksid (SO<sub>2</sub>), krute čestice PM<sub>10</sub>, ugljikov monoksid (CO), ugljikovodici (HC) i ozon (O<sub>3</sub>). Promjene zahvata obuhvaćene ovim elaboratom neće imati značajan utjecaj na kvalitetu zraka zbog relativno malog opsega promjena u predviđenom toku prometa i radu pomoćnih objekata.

Ne očekuje se negativan utjecaj planiranog zahvata na **klimatske promjene**, kao ni negativan utjecaj klimatskih promjena na predmetni zahvat.

Izgradnjom PUO Kvarner uklonit će se oko 6,6 ha šume, a izgradnjom čvorišta sa sjeverne strane oko 1,5 ha šume, što je ukupno 8,1 ha predviđeno za uklanjanje. Na području planiranog odmorišta, s južne strane postojećeg kolnika, smanjit će se razvedenost padina, nestat će dvije ponikve, te će se oblikovati novi reljefni oblici – plato pravilnog, izduženog oblika i strma terasasta padina sa četiri pravilne terase uz jugoistočni rub planiranog platoa. Visinska razlika, koja se planira savladati izvedbom terasaste padine, iznosi 34 m. Izgradnjom čvorišta sa sjeverne strane unutar padina će se izvesti strmi usjeci, na dva mjesta i s jednom terasom, a sve za potrebe pristupne ceste s rotorom do planiranog odmorišta. Utjecaj je na **reljefne značajke** i na volumen šume procijenjen kao značajan. Utjecaj će se povećati u odnosu na utjecaj procijenjen prethodnim postupkom procjene utjecaja zahvata na okoliš zbog veće površine šume predviđene za uklanjanje, te zbog značajne degradacije reljefa. Prethodnom dokumentacijom planirano je obostrano odmorište (PUO Učka), no na relativno zaravnjenom terenu koje ne bi zahtijevalo izvedbu visokih terasastih padina, niti formiranje novog platoa, kao kod planiranog odmorišta PUO Kvarner. Međutim, prethodnom projektnom dokumentacijom bi se degradirao veći broj ponikvi (oko 15), pa je u odnosu na degradaciju ponikvi utjecaj PUO Kvarner manji. Planirana deponija materijala nalazit će se na terenu s već uklonjenim površinskim pokrovom te je njen utjecaj na krajobraz privremenog karaktera. Izvedbom glavne trase od km 38+500 do km 39+800 sa sjeverne strane postojećeg kolnika i čvora "Veprinac" uklonit će se oko 1,8 ha šume i oko 0,4 ha livada s drvećem što je manja degradacija površinskog pokrova u odnosu na prethodnu projektnu dokumentaciju. Smještajem trase sa sjeverne strane postojećeg kolnika formirat će se vrlo mali zasjeci, dok su prethodnom dokumentacijom planirani veći nasipi zbog smještaja trase s južne strane postojećeg kolnika. Studijom je planiran i čvor truba koji bi u puno većoj mjeri degradirao reljef i volumen šume u odnosu na planiranu prilagodbu postojećem čvoru. Utjecaj na površinski pokrov i reljef je sukladno navedenom znatno manji. Čvor Anđeli, planiran prethodnom projektnom dokumentacijom, je izveden. Utjecaj planirane izmjene čvorišta je prema tome novi utjecaj kojim će se ukloniti oko 7,9 ha šume. Planirana je izgradnja novog kraka čvora Anđeli s vijaduktom u čvoru Anđeli preko jaruge sa sjeverne strane glavne trase koja će biti u niskim zasjecima, spojne ceste Kolavići sa jugoistočne strane glavne trase na viskom, strmom, terasastom nasipu sa 4 terase kojim će se zatrpiti manja jaruga (visinska razlika iznosi oko 60 m) te spojne ceste Benčinići s južne strane glavne trase na dugom strmom terasastom nasipu sa 2 terase prema gradu Opatiji (visinska razlika iznosi oko 45 m). Izgradnjom nasipa i zasjeka degradirat će se kontinuirane padine prema dubokoj jaruzi i gradu Opatija te će se fragmentirati šumske površine. Utjecaj na površinski pokrov i reljef procijenjen je kao značajan. Planirana je i deponija između spojne ceste Kolavići i postojećeg kolnika kojom će se degradirati manja jaruga i te livadne i šumske površine. S obzirom da je privremenog karaktera, moguće je tu površinu vratiti u prvobitno stanje nakon izgradnje. Izgradnjom planiranih izmjena zahvata postupno će nastajati nove antropogene strukture unutar šumskih padina na području PUO Kvarner i čvora Anđeli. Fragmentacija će biti izražena zbog uklanjanja volumena šuma. Umjesto njih će se postupno javljati vizualno istaknuti i visinski značajni plato na terasastom nasipu (PUO Kvarner) te također vizualno istaknuti i visinski značajni linijski volumeni spojnih cesta na terasastim nasipima (čvor Anđeli). Na područje tamno zelenih tonova šuma uvodit će se svjetliji tonovi elemenata zahvata u strukturu krajobraza. Zbog izgradnje u sklopu šuma i ruralnog područja narušavanje svjetlosnih značajki **krajobraza** uvođenjem rasvjete bit će značajnije na području PUO Kvarner, zanemarivo na čvoru

Veprinac zbog uklapanja u postojeći čvor i manje značajno na području čvora Anđeli zbog blizine grada Opatija. Postupna promjena karaktera krajobraza iz prirodnog u izgrađeni kod PUO Kvarner bit će vidljiva iz zaselka Doli sjeverno uz ulaz u tunel, s autoceste A8 iz neposredne blizine te s mora. Kod izgradnje sjevernog kolnika i čvora Veprinac neće biti značajne promjene krajobraza jer će se planirana izgradnja uklopiti u postojeću izgradnju. Postupna promjena karaktera krajobraza iz prirodnog u izgrađeni kod čvora Anđeli bit će vidljiva s autoceste A8, iz grada Opatija, iz naselja Kolavići, Zagrad, Anđeli, Vas, Veprinac te s mora. Izgradnjom planiranih izmjena zahvata će nastati privremeni utjecaji u vidu prisustva mehanizacije i odloženih materijala, te snažniji utjecaji u obliku zauzimanja šuma čime će se promijeniti način korištenja krajobraza. Zbog postojanja statičnih izvora vizura u blizini čvora Anđeli, izgradnjom će se postupno degradirati vizure. Utjecaj planiranih izmjena zahvata na vizualne i strukturne značajke krajobraza će stoga tijekom izgradnje biti umjeren odnosno doći će do preoblikovanja krajobraznih uzoraka, promjene vizura i uvođenja elemenata koji se ističu u krajobrazu, djelomično u neskladu s okolnim krajobrazom. Navedena promjena krajobraza će još uvijek biti prihvatljiva s obzirom da je izgradnja planirana uz postojeću cestovnu infrastrukturu te s obzirom na planirano krajobrazno uređenje terasa i pokosa nasipa i zasjeka. Planiranim PUO-om Kvarner nastat će trajni novi, antropogeni, strukturni element krajobrazne kompozicije, većim dijelom u sklopu postojećeg cjelovitog volumena – šuma. Formirat će se plato- ploha s objektima te snažne linije terasa i pokosa nasipa. Planiranim sjevernim kolnikom i čvorom Veprinac neće biti značajne promjene u krajobrazu, a planirani objekti uklopit će se u postojeću cestovnu infrastrukturu. Planiranom izmjenom čvora Anđeli nastat će novi, antropogeni, strukturni elementi krajobrazne kompozicije u sklopu postojećeg volumena – šuma. Formirat će se tri snažne, zavojite linijske strukture dodatno naglašene zasjecima i visokim/dugim nasipima s terasama. Planirane izmjene zahvata nalaze se u dinamičnom krajobrazu padina Ćićarije prema moru s raspršenim naseljima na terasama i pozitivnog vizualnog doživljaja. Promjena vizualnog doživljaja ostvarit će se kroz kontrastni odnos novih antropogenih elemenata s okolnim prirodnim i doprirodnim krajobrazom. Zbog reljefnih značajki okolnog područja (padina prema moru presijecana jarugama) te volumena u krajobrazu (šume i naselja), najviše će biti vidljiva promjena na čvoru Anđeli. Vizure, vizualne i strukturne značajke krajobraza u sklopu čvora Anđeli bit će trajno promijenjene, a njihov doživljaj će biti iz brojnih okolnih naselja te iz grada Opatije kod kojih je razvijen turizam. Linijski elementi spojnih cesti s nasipima i sjevernog kraka čvora Anđeli će postati sastavni dio krajobrazne strukture, te će biti u neskladu s dosadašnjim stanjem krajobraza. S obzirom da je idejnim projektom predviđeno krajobrazno uređenje nasipa i degradiranih prostora uz planirane zahvate može se pretpostaviti da će se novi krajobrazni elementi na najbolji mogući način uklopiti u postojeći krajobraz.

Na lokaciji planiranih zahvata odvijat će se uobičajene aktivnosti na izgradnji, a neizbježna **buka**, koja će pri tome nastajati, bit će posljedica rada građevinskih strojeva i mehanizacije kao konstante svakodnevnog procesa. Kako su većina tih izvora mobilni, njihove se pozicije mijenjaju. Intenzitet ukupne buke varirat će tijekom dana ovisno o etapi izgradnje, međutim, građevinski radovi bit će vremenski ograničeni. Temeljem prometnih i tehničkih parametara autoceste A8 izvršen je akustički proračun razina buke imisije u okolišu. Za zaštitu postojećih objekata koji bi bili izloženi previsokim razinama buke, predviđene su barijere za zaštitu od buke kojima će se smanjiti razine buke, te su određeni osnovni geometrijski parametri barijera za zaštitu od buke. Barijere za zaštitu od buke daju zaštitu od buke postojećim stambenim objektima na području predmetne dionice autoceste i predviđene su kao pregrade (betonski/metalni/transparentni paneli). Osi barijere vodi se po terenu te prati rub bankine prema situacijskim nacrtima. Položaj vrata za izlaz u nuždi predviđa se na udaljenosti do 300 m. Zvučna izolacija barijere uvjetovana je potrebnom redukcijom buke kod štice objekata. Apsorpcija zvuka barijera uvjetovana je potrebom za ograničavanjem buke na suprotnoj strani od štice, ukoliko se tamo također nalaze građevine koje treba štititi od buke. Na temelju raspoloživih podataka, postupka procjene utjecaja na okoliš (Studija o utjecaju na okoliš – Autocesta A8, Dionica: Rogovići - Matulji, L=46,380 km (HIDROELEKTRA – PROJEKT d.o.o., 2011) te Strateške karte buke cestovnog prometa autoceste A8 i A9 - Istarski ipsilon (DARH 2 d.o.o. za arhitekturu i akustiku,

Zagreb, 2017.) izvršen je pregled i predviđene su udaljenosti pozicije uz prometnicu na kojoj razine buke prelaze iznad dopuštenih vrijednosti (65 dB(A) danju odnosno 50 dB(A) noću). Predikcija je izvršena računalnim programom QGIS- OpeNoise Map. Iz rezultata predviđanja vidljivo je da se pojedina naseljena područja uz planiranu autocestu neće moći zaštititi niti barijerama maksimalnih gabarita. Razlog tome jest blizina građevinskog područja i objekata autoceste te velik nagib terena uz pojedine dionice autoceste. U svrhu ublažavanja navedenog utjecaja, precizne geometrijske pozicije i akustičke karakteristike, kao i oblikovanje barijera za zaštitu od buke, utvrdit će se elaboratom zaštite od buke, elaboratom oblikovanja barijera i glavnim projektom zaštite od buke.

Tijekom izvođenja radova na izgradnji planirane trase nastajat će razne vrste opasnog i neopasnog **otpada**. Prema količinama otpada koji nastaje pri izgradnji najzastupljeniji je građevinski otpad, a nastajat će i značajne količine ambalažnog otpada te komunalni otpad od boravka zaposlenika na gradilištu. Uz pridržavanje projektom definirane organizacije gradilišta, te pravilnim sakupljanjem i odvajanjem otpada po vrstama otpada, kao i predajom tog otpada ovlaštenim osobama, a sve sukladno odredbama propisa iz područja gospodarenja otpadom, ne očekuju se negativni utjecaji na okoliš od otpada nastalog tijekom izgradnje. Ostali prisutni otpad koji nastaje na lokaciji zahvata tijekom korištenja, odvojeno će se sakupljati te predavati ovlaštenoj osobi. S obzirom na to da će se zbrinjavanje otpada vršiti predajom otpada ovlaštenoj tvrtki koja će zbrinuti nastali otpad u skladu sa zakonskim propisima mogućnost negativnog utjecaja na okoliš svedena je na minimum.

Prema Idejnom rješenju predviđene su dvije deponije za odlaganja iskopanog materijala: jedna zapadno uz planirani PUO Kvarner, a drugu unutar čvora Anđeli. Prilikom iskopa i zemljanih građevinskih radova, nastat će velike količine viška iskopanog materijala. Navedeni materijal treba zbrinuti u skladu s propisima koji reguliraju postupanje s **viškom iskopa** koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova, odnosno višak materijala od iskopa (zemlja i kamenje) koji se ne može iskoristiti tijekom izgradnje zahvata odvesti na prethodno predviđene i s lokalnom samoupravom dogovorene lokacije.

Osnovni negativan utjecaj u fazi izgradnje zahvata očitovat će se u uklanjanju, odnosno krčenju **šumskih površina** za potrebe izgradnje zahvata, odnosno izmjena zahvata. U većini odsjeka predviđenih za krčenje iskrčit će se veća površina šuma nego što je to predviđeno prvobitnim projektom, što je i razumljivo s obzirom na predviđena nova prometna rješenja. Ukupno će se za potrebe izvedbe izmjena zahvata na predmetnim lokacijama iskrčiti oko 1,8797 ha državnih šuma (u odnosu na 0,5258 ha u prvobitnom projektu) te oko 8,8614 ha privatnih šuma (u odnosu na 1,9397 ha u prvobitnom projektu). Ukupno će se za potrebe izvedbe izmjena zahvata iskrčiti oko 10,7411 ha šume u odnosu na 2,4655 ha u prvobitnom projektu, što predstavlja povećanje za 4,35 puta u odnosu na prvobitni projekt. Korištenje teške mehanizacije u šumi i krčenje iste općenito predstavlja veliki stres za šumski ekosustav, osim glavnog negativnog utjecaja krčenja, odnosno smanjenja šumske površine. Korištenjem radnih strojeva i vozila dolazi do emisija većih količina prašine koja se taloži na trofičke organe biljaka i smanjuje fotosintetski potencijal, a može doći i do oštećivanja rubnih stabala novootvorenih rubova šume. Negativan će se utjecaj očitovati i u fragmentaciji šumskog staništa, odnosno stvaranju novih šumskih rubova koji će promijeniti mikroklimatske uvjete šumskog područja - doći će do povećanja insolacije te posljedično temperature, smanjenja vlažnosti i povećane izloženosti vjetru i eroziji. U fazi izgradnje zahvata značajno se povećava mogućnost izbijanja požara te je potrebno striktno se pridržavati svih mjera zaštite od požara te redovito kontrolirati ispravnost vozila, radnih strojeva i opreme. Nakon završetka radova sve nove šumske rubove potrebno je adekvatno sanirati uspostavom vjetrobranih pojaseva, odnosno sadnjom autohtonih vrsta drveća i grmlja u suradnji s nadležnim institucijama te posebnu pažnju posvetiti zaštiti od erozije. Iako se privatne šume vode po namjeni kao gospodarske, a u podacima o državnim šumama uređajni razredi nisu do kraja definirani (izostaje namjena), evidentno je kako će izvedba zahvata, odnosno krčenje navedenih šumskih površina, uvelike umanjiti zaštitne funkcije šumskih ekosustava koje kao takve predstavljaju iznimno bitan čimbenik očuvanja predmetnog područja od erozije. Krčenjem šuma doći će do izraženih kumulativnih utjecaja u vidu abiotičkih čimbenika poput vjetra i vode, što će dovesti do znatnog



povećanja eolske, pluvijalne i gravitacijske erozije kojoj će područje biti izloženo nakon krčenja. Iako se odabrane lokacije za deponiranje viška materijala kod PUO „Kvarner“ i čvora „Anđeli“ nalaze na relativno ravnom terenu, za očekivati je da će to područje biti podložno jačem spiranju te depoziciji materijala u okolni teren na nižim nadmorskim visinama. Krčenje šuma za potrebe provedbe zahvata prouzročit će spiranje tla koje će posljedično povećati mogućnost pojave bujičnih tokova (voda s velikom količinom suspenzije te povećanom gustoćom, a samim time i veće razorne moći), što sve može rezultirati povećanim štetama na šumi i šumskom zemljištu u okolici zahvata. Vezano uz očitovanje Uprave šumarstva, lovstva i drvne industrije Ministarstvo poljoprivrede (KLASA: 350-05/20-01/583; URBROJ: 525-11/0596-20-2 od 27. svibnja 2020. godine) o potrebi provedbe procjene utjecaja na okoliš za planirani zahvat, negativan utjecaj na šume u fazi korištenja zahvata uglavnom se odnosi na mogućnosti kontaminacije okolnog terena uslijed prometnih nesreća ili havarija kada može doći do nekontroliranog ispuštanja štetnih i/ili toksičnih tvari u šumski okoliš. Najveći negativan utjecaj u fazi korištenja zahvata odnosi se na povećanu mogućnost od izbijanja šumskog požara uslijed neodgovornog ponašanja korisnika prometnice, prometnih nesreća i slično. Ovi se utjecaji mogu svesti na prihvatljivu mjeru poštivanjem propisa i dobre prakse na polju zaštite od požara i zaštite okoliša, kao i uz provedbu mjera zaštite šumarstva i lovstva propisanih Rješenjem (KLASA: UP/I-351-03/10-02/59; URBROJ: 531-14-1-2-10-11-19 od 13. rujna 2011. godine) te mjera A.1., A.2., A.3., A.4. i A.5. iz točke I. ovog Rješenja.

Tijekom radova na izgradnji zahvata, doći će do povećane aktivnosti i buke koju će generirati radni strojevi i vozila te povećana prisutnost ljudi, što će prisiliti divljač na napuštanje šireg područja obuhvata zahvata. Osnovni negativan utjecaj na lovnu djelatnost očitovat će se u gubitku lovnoproduktivne površine, koja će biti neznatna u odnosu na ukupnu površinu lovišta. Negativan utjecaj planiranog zahvata na **divljač i lovnogospodarsku djelatnost** moguć je i uslijed stradavanja divljači uslijed kolizije s vozilima. Međutim, ovaj utjecaj neće biti toliko izražen budući da se na predmetnoj dionici projektom planira dovoljan broj vijadukata i pothodnika koje divljač može koristiti za prelaženje prometnice. Za očekivati je da će se divljač s vremenom naviknuti na korištenje ovih prolaza te da će se smanjiti broj kolizija divljači i vozila u slučajevima proboja divljači kroz zaštitnu ogradu. Svako stradavanje divljači mora se bez odlaganja prijaviti lovoovlašteniku, a u slučaju povećanog broja stradavanja treba poduzeti dodatne mjere u vidu postavljanja audio-vizualnih repelenata, jednosmjernih vrata i sličnog, sve u suradnji s lovoovlaštenikom, što je i propisano mjerama A.4. i A.5. u točki I. ovog Rješenja.

Provedbom i korištenjem planiranog zahvata nije predviđen značajan negativan utjecaj na elemente zaštićene **kulturno-povijesne baštine**, uz provedbu mjera zaštite kulturno-povijesne baštine propisanih Rješenjem (KLASA: UP/I-351-03/10-02/59; URBROJ: 531-14-1-2-10-11-19 od 13. rujna 2011. godine) te mjera A.6., A.7. i A.8. iz točke I. ovog Rješenja, kao uvažavanje posebnih uvjeta nadležnog konzervatorskog odjela Ministarstva kulture i medija pri izradi daljnje projektne dokumentacije.

Utjecaji planiranog zahvata na **stanovništvo** se očituju kroz utjecaje na kvalitetu zraka, buku i vizure te ovisе o blizini objekata u kojima ljudi žive ili borave trasi planiranog zahvata. Osnovna namjena PUO-a Kvarner je podizanje razine uslužnosti na predmetnoj dionici buduće autoceste i izgradnja benzinske stanice s pripadajućim sadržajima za odmor i ugostiteljskim objektima. S obzirom na zaklonjenost šumom i smještajem u sklopu jaruge Banine, planirani PUO će biti vizualno zaklonjen od najbližih zaselaka Strmice (oko 420 m istočno) i Konjsko (oko 830 m jugoistočno). U odnosu na prethodnu projektну dokumentaciju, lokacija odmorišta je oko 200 m bliže navedenim naseljima. Novi kolnik sa sjeverne strane postojećeg kolnika od km 38+500 do km 39+800 i prilagodba čvora "Veprinac" neće se značajno razlikovati od postojećeg stanja, stoga je utjecaj na stanovništvo zanemariv. Dopunom čvora Anđeli, zaselci Kolavići i Benčinići će dobiti pristup autocesti, što je pozitivan utjecaj. U odnosu na prethodnu dokumentaciju, povećat će se utjecaj na vizure okolnih naselja: iz grada Opatija, iz zaselaka Kolavići, Zagrad, Anđeli, Vas te iz naselja Veprinac.

Vezano uz Mišljenje Grada Opatije (Mišljenje (KLASA: 351-01/20-01/7; URBROJ: 2156/01-03/01-20-3 od 18. lipnja 2020. godine) u kojem se navodi da je za planirani zahvat potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš zbog potencijalnog značajnog negativnog utjecaja planiranog zahvata na sastavnice okoliša i stanovništvo na području Grada Opatije, navedeni utjecaju ublažit će se i svesti na prihvatljivu razinu primjenom mjera zaštite okoliša i provedbom programa praćenja stanja okoliša propisanih Rješenjem (KLASA: UP/I-351-03/10-02/59; URBROJ: 531-14-1-2-10-11-19 od 13. rujna 2011. godine) te točkama I. i III. ovog Rješenja.

Za vrijeme izvođenja radova, zbog pojačane frekvencije vanjskog transporta materijala i tehnike, može doći do privremenog ometanja u odvijanju **prometa** (što će zahtijevati posebnu pažnju i prateću službu, osobito prilikom eventualnog transporta posebnih tereta). Moguće je nanošenje zemlje i ostalog građevnog materijala na prometnice i poteškoće u odvijanju prometa. Nakon završetka radova potrebno je sanirati sva eventualna oštećenja na postojećoj prometnoj mreži. Radi se o kratkotrajnom utjecaju samo za vrijeme izvođenja radova. S obzirom na posebna pravila regulacije cestovnog prometa na prilaznim prometnicama, utjecaj na promet ocijenjen je kao minimalno negativan, kratkotrajan i u prihvatljivim granicama za zonu planiranog zahvata. U redovnom radu, promet vozila u i iz područja zahvata neće utjecati na normalno odvijanje prometa na širem području zahvata. Negativni utjecaji na odvijanje prometa mogući su jedino u slučaju nekontroliranih događaja (prevrtanja, sudari, zakrčenja prometa i slično) koji mogu remetiti normalno odvijanje prometa. Za vrijeme turističke sezone, na postojećem kolniku javljaju se prometne gužve zbog velikog povećanja lokalnog i tranzitnog prometa, a na sigurnost odvijanja prometa bitno utječu i nelegalni priključci stambenih objekata (čvor Anđeli). Planiranim izmjenama zahvata smanjit će se prometne gužve te će se povećati sigurnost prometa u odnosu na rješenja iz prethodne projektne dokumentacije.

Kako tijekom izgradnje, tako i tijekom korištenja zahvata, najveći negativni utjecaji uslijed **nekontroliranog događaja** mogu se očekivati na tlo i vode prilikom izlijevanja naftnih derivata u okoliš, osobito u osjetljivom području vodotoka i prijelaza preko vodotoka. Primjenom propisanih mjera zaštite okoliša navedeni negativni utjecaji svest će se na prihvatljivu razinu.

Lokacija planiranog zahvata nalazi se na udaljenosti oko 16 km od granice sa Republikom Slovenijom te ne postoji mogućnost negativnih **prekogrančnih utjecaja**.

Lokacija planiranog zahvata izgradnje odmorišta PUO „Kvarner“ nalazi se unutar **zaštićenog područja** temeljem Zakona o zaštiti prirode – Parka prirode Učka. Izgradnjom odmorišta doći će do trajnog gubitka oko 8,1 ha površine, što može dovesti do potencijalno negativnog utjecaja na prirodne i krajobrazne vrijednosti Parka prirode. Uzevši u obzir lokalni doseg mogućih negativnih utjecaja uz postojeću prometnicu, potencijalno negativne utjecaje tijekom izgradnje moguće je svesti na prihvatljivu razinu. Tijekom korištenja ne očekuje se negativan utjecaj na zaštićena područja. Vezano za utjecaj zahvata na **bioraznolikost** prema izvodu iz Karte kopnenih nešumskih staništa RH iz 2016. godine, u širem području oko lokacija planiranog zahvata nalaze se sljedeći stanišni tipovi i njihovi mozaici: C.2.3.2. Mezofilne livade košarice Srednje Europe, (3.3.5.1. Istočnojadranski kamenjarski pašnjaci submediteranske zone, C.3.5.2. Istočnojadranski kamenjarski pašnjaci epimediteranske zone, E. Šume, 1.1.4. Ruderalne zajednice kontinentalnih krajeva, 1.1.8. Zapuštene poljoprivredne površine, 1.2.1. Mozaici kultiviranih površina i J. Izgrađena i industrijska staništa. Izgradnjom planiranog zahvata odmorišta PUO „Kvarner“ doći do lokalnog i trajnog gubitka oko 8,1 ha površine prirodnih šumskih i travnjačkih staništa (E., C.3.5.2.) te manjim dijelom antropogenih stanišnih tipova (J., 1.1.4.). Izgradnjom glavne trase od km 38+500 do km 39+800 i čvora „Veprinac“ doći će do prenamjene oko 2,2 ha prirodnih šumskih i travnjačkih staništa te antropogenih stanišnih tipova (E., J./C.2.3.2./E., J./I.2.1., E./I.2.1./I.1.8., C.2.3.2./I.1.8.). Izgradnjom čvora „Anđeli“ južno i dijelom sjeverno od postojećeg kolnika, doći će do prenamjene oko 7,9 ha površine prirodnih šumskih i travnjačkih staništa (E., C.3.5.1.). S obzirom na to da se radi o radovima uz postojeću prometnicu i da neće doći do pojave fragmentacije staništa, utjecaj na staništa i lokalnu faunu se ne smatra značajnim. U zoni izvođenja građevinskih radova doći će do lokalizirane pojave buke i vibracija tla, što će predstavljati privremeno ometanje potencijalno prisutnih jedinki lokalne faune te ograničenog širenja prašine koja će se taložiti

po obližnjoj vegetaciji kao i mogućih oštećenja vegetacije. Kako se radi o radovima uz postojeću prometnicu na kojoj je prisutna kontinuirana buka i vibracije od prometa, ovaj utjecaj se smatra prihvatljivim. Primjenom zatvorenog sustava odvodnje s pročišćavanjem onečišćenih oborinskih voda na separatorima ulja i masti prije ispuštanja, korištenjem zahvata neće doći do negativnog utjecaja na vode i vodna tijela. Također, unutar obuhvata zahvata predviđena je površina za smještaj privremenih odlagališta za odlaganje humusnog materijala i materijala iz iskopa. Privremena odlagališta nalaze se na lokacijama zahvata PUO „Kvarner“ i čvor „Anđeli“. Lokacija odlagališta na PUO „Kvarner“ nalazi se na antropogenom staništu J., dok se na čvoru „Anđeli“ nalazi na travnjačkom staništu C.3.5.1. Kako se radi o fragmentu travnjaka uz postojeću prometnicu koji je izložen antropogenom utjecaju, njegovom privremenom prenamjenom neće doći do značajnog negativnog utjecaja, uz primjenu mjera zaštite bioraznolikosti propisanih Rješenjem (KLASA: UP/I-351-03/10-02/59; URBROJ: 531-14-1-2-10-11-19 od 13. rujna 2011. godine) te točke B.1. programa praćenja stanja okoliša propisane točkom I. ovog Rješenja.

Prema Uredbi o ekološkoj mreži i nadležnostima javnih ustanova za upravljanje područjima ekološke mreže („Narodne novine“, broj 80/19) lokacija planiranog zahvata izgradnje odmorišta PUO „Kvarner“ nalazi se unutar područja **ekološke mreže**, područja očuvanja značajnog za vrste i stanišne tipove (POVS) HR2000601 *Park prirode Učka* i područja očuvanja značajnog za ptice (POP) HR1000018 *Učka i Čićarija*. Lokacije planiranog zahvata izgradnje glavne trase od km 38+500 do km 39+800 s čvorom „Veprinac“ i planirane izgradnje čvora „Anđeli“ nalaze se izvan područja ekološke mreže, na udaljenosti oko 675 m, odnosno 2,1 km od najbližeg područja ekološke mreže POVS HR2000601 *Park prirode Učka* i POP HR1000018 *Učka i Čićarija*. POVS „HR2000601 *Park prirode Učka* je kao područje od značaja za zajednicu (*Sites of Community Importance* - SCI) potvrđeno Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2015/74 od 3. prosinca 2014. o donošenju osmog ažuriranog popisa područja od značaja za Zajednicu za mediteransku biogeografsku regiju. Ciljne vrste i stanišni tipovi POVS-a HR2000601 *Park prirode Učka* su: močvarna riđa (*Euphydrys aurinia*), jelenak (*Lucanus cervus*), alpinska strizibuba (*Rosalia alpina*\*), hrastova strizibuba (*Cerambyx cerdo*), velika četveropjega cvilidreta (*Morimus funereus*), veliki vodenjak (*Triturus carnifex*), žuti mukač (*Bombina variegata*), velikouhi šišmiš (*Myotis bechsteinii*), mali potkovnjak (*Rhinolophus hipposideros*), tankovratni podzemljak (*Leptodirus hochenwartii*), čvorasti trčak (*Carabus nodulosus*), mirišljivi samotar (*Osmoderma eremita*\*), danja medonjica (*Euplagia quadripunctaria*\*), Skopolijeva gušarka (*Arabis scopoliana*), Sastojine *Juniperus communis* na kiseloj ili bazičnoj podlozi 5130, Mediteranske makije u kojima dominiraju borovice *Juniperus spp.* 5210, Ilirske bukove šume (*Aremonia-F agion*) 91 KO, Istočno submediteranski suhi travnjaci (*Scorzoneretalia villosae*) 62A0, Karbonatne stijene s hazmofitskom vegetacijom 8210, Šume pitomog kestena (*Castanea sativa*) 9260, Špilje i jame zatvorene za javnost 8310, Istočnomediteranska točila 8140, Otvorene kserotermofilne pionirske zajednice na karbonatnom kamenitom tlu 6110\*, Suhi kontinentalni travnjaci (*Festuco-Brometalia*) (\*važni lokaliteti za kačune) i 6210\* Travnjaci tvrdače (*Nardus*) bogati vrstama 6230\*. POP HR1000018 *Učka i Čićarija* je kao područje posebne zaštite za ptice (*Special Protection Areas* - SPA) prvotno potvrđeno 17. listopada 2013. godine Uredbom o ekološkoj mreži („Narodne novine“, broj 124/13). Područje se nalazi unutar mediteranske biogeografske regije. Ciljne vrste ptica POP „HR1000018 *Učka i Čićarija* su: jarebica kamenjarka (*Alectoris graeca*), primorska trepteljka (*Anthus campestris*), suri orao (*Aquila chrysaetos*), ušara (*Bubo bubo*), leganj (*Caprimulgus europaeus*), zmijar (*Circaetus gallicus*), kosac (*Crex crex*), crna žuna (*Dryocopus martius*), vrtna stmadica (*Emberiza hortulana*), sivi sokol (*Falco peregrinus*), mali ćuk (*Glaucidium passerinum*), bjeloglavi sup (*Gyps fulvus*), rusi svračak (*Lanius collurio*), ševa krunica (*Lullula arborea*), škanjac osaš (*Pernis apivorus*), gorski zviždak (*Phylloscopus bonelli*), siva žuna (*Picus canus*), jastrebača (*Strix uralensis*) i pjegava grmuša (*Sylvia nisoria*), za koje su ciljevi očuvanja propisani Pravilnikom o ciljevima očuvanja i mjerama očuvanja ciljnih vrsta ptica u područjima ekološke mreže („Narodne novine“, broj 25/20 i 38/20). Uzevši u obzir obuhvat, karakteristike i lokaciju planiranih izmjena zahvata izgradnje glavne trase od km 38+500 do km 39+800 s čvorom „Veprinac“ i izgradnje čvora

„Andeli“ na većoj udaljenosti od područja ekološke mreže od dosega mogućih utjecaja moguće je isključiti negativan utjecaj na ciljne vrste i stanišne tipove navedenih područja ekološke mreže. Planirani PUO „Kvarner“ površinom od oko 8,26 ha nalazi se unutar navedenih područja ekološke mreže. Sukladno bazi podataka Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja, na području ovog dijela izmjene zahvata nalazi se zona rasprostranjenosti ciljnih stanišnih tipova 62A0 Istočno submediteranski suhi travnjaci (*Scorzoneretalia villosae*) i 9260 Šume pitomog kestena (*Castanea sativa*) POVS HR2000601 *Park prirode Učka*. Provedbom izmjene zahvata doći će do gubitka oko 0,64 ha ciljnog stanišnog tipa 62A0 Istočno submediteranski suhi travnjaci (*Scorzoneretalia villosae*) te oko 0,49 ha ciljnog stanišnog tipa 9260 Šume pitomog kestena (*Castanea sativa*). S obzirom na ukupnu površinu navedenih ciljnih stanišnih tipova unutar POVS HR2000601 *Park prirode Učka*, radi se o utjecaju koji nije značajan. Na ostale ciljne vrste i stanišne tipove POVS HR2000601 *Park prirode Učka*, kao i na ciljne vrste ptica POP HR1000018 *Učka i Čičarija*, s obzirom na utvrđeno područje rasprostranjenosti u odnosu na planiranu lokaciju PUO „Kvarner“, stanišne uvjete te usko lokaliziran utjecaj prilikom izvođenja potrebnih radova za realizaciju zahvata, značajan negativan utjecaj može se isključiti. Provedbom izmjene zahvata doći će do gubitka oko 8,26 ha pogodnih staništa za ciljne vrste navedenih područja ekološke mreže. S obzirom na široku zastupljenost odgovarajućih prirodnih staništa unutar navedenih područja ekološke mreže te činjenice daje riječ o području uz postojeću prometnicu (PUO „Kvarner“) ne očekuje se prisutnost značajnih populacija ciljnih vrsta na području planirane izmjene zahvata te radi se o utjecaju koji nije značajan. Slijedom navedenog, može se isključiti mogućnost značajnih negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te nije potrebno provesti glavnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu.

Sukladno svemu navedenom, uz poštivanje propisa iz područja zaštite okoliša i prirode, primjenu mjera zaštite okoliša i programa praćenja stanja okoliša propisanih Rješenjem o prihvatljivosti zahvata za okoliš (KLASA: UP/I-351-03/10-02/59; URBROJ: 531-14-1-2-10-11-19 od 13. rujna 2011. godine), primjenu dodatno propisanih mjera zaštite okoliša i programa praćenja stanja okoliša (točka I. ovog Rješenja) te izmijenjenih mjera zaštite okoliša i programa praćenja stanja okoliša (točka III. ovog rješenja) donesenih temeljem izmjena predmetnog zahvata, posebnih uvjeta drugih nadležnih tijela, te s obzirom na obilježja zahvata, ocijenjeno je da zahvat neće imati značajan negativan utjecaj na sastavnice okoliša.

Točka I. ovog rješenja temelji se na tome da je Ministarstvo sukladno članku 81. stavku 1. Zakona o zaštiti okoliša, te članku 24. stavku 1. i članku 27. stavcima 1. i 3. Uredbe ocijenilo, na temelju dostavljene dokumentacije (Elaborata zaštite okoliša) i mišljenja nadležnih tijela, a prema kriterijima iz Priloga V. Uredbe, da planirani zahvat neće imati značajan negativan utjecaj na okoliš, uz primjenu mjera zaštite okoliša i programa praćenja stanja okoliša propisanih u točkama I. i III. izreke ovog rješenja te stoga nije potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš.

Točka II. ovog rješenja temelji se na tome da je Ministarstvo sukladno odredbama članka 90. stavka 3. Zakona o zaštiti okoliša i članka 30. stavka 9. Zakona o zaštiti prirode u okviru postupka ocjene o potrebi procjene provelo prethodnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu te isključilo mogućnost značajnijeg utjecaja na ekološku mrežu i stoga nije potrebno provesti glavnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu.

Točka III. ovoga rješenja, izmjene i dopune propisanih mjera zaštite okoliša i programa praćenja stanja okoliša, temelji se na članku 93. stavku 3. Zakona o zaštiti okoliša.

Točka IV. ovog rješenja, rok važenja rješenja, propisana je u skladu s člankom 92. stavkom 3. Zakona o zaštiti okoliša.

Točka V. ovog rješenja, mogućnost produženja važenja rješenja, propisana je u skladu s člankom 92. stavkom 4. Zakona o zaštiti okoliša.

Točka VI. ovog rješenja o obvezi objave rješenja na internetskim stranicama Ministarstva, utvrđena je na temelju članka 91. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša.

**UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:**

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

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



**DOSTAVITI:**

1. BINA-ISTRA d.d., Zrinščak 57, 52426 Lupoglav (**R! s povratnicom!**)

**NA ZNANJE:**

1. BINA-ISTRA d.d., Savska cesta 106, 10000 Zagreb