



DODATAK I.

GLAVNA OCJENA

PRIHVATLJIVOSTI STRATEGIJE

PROMETNOG RAZVOJA REPUBLIKE

HRVATSKE ZA EKOLOŠKU MREŽU

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture

Listopad 2014. godine

Europska unija



Sadržaj

1. Uvod.....	1
2. Obilježja ekološke mreže	2
2.1. Opis glavnih propisa Republike Hrvatske koji se odnose na zaštitu prirode	5
3. Obilježja utjecaja proizašlih iz implementacije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske na ekološku mrežu	7
3.1. Metodologija.....	7
3.2. Procjena utjecaja.....	8
4. Pregled i drugih pogodnih mogućnosti (varijantnih rješenja) i utjecaja varijantnih rješenja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže.....	42
5. Mjere ublažavanja štetnih posljedica provedbe Strategije na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže	43
6. Zaključak.....	45

Popis tablica

Tabela 1: Legenda procjene	7
Tabela 2 Utjecaji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske na Ekološku mrežu	8
Tabela 3: Utjecaji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske na ekološku mrežu s mjerama za smanjenje utjecaja i analizom nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja.....	11

Popis karata

Karta 1.: Područja očuvanja značajna za ptice (SPAs) – Direktiva o pticama 2009/147/EZ ...	3
Karta 2: Područja očuvanja značajna za vrste i stanišne tipove – Direktiva o staništima 92/43/EEZ	4

1. Uvod

Sukladno odredbama zakona o zaštiti prirode (NN, 80/13) ocjena prihvatljivosti strategije sastoji se od sastoji se od:

- prethodne ocjene prihvatljivosti,
- glavne ocjene prihvatljivosti

Zakon o zaštiti prirode (NN 80/13) predviđa da se za plan i program za koji je zakonom kojim se uređuje zaštita okoliša propisana strateška procjena, te za plan i program za koji je potreba strateške procjene utvrđena u postupku ocjene o potrebi strateške procjene, Glavna ocjena plana ili programa provodi u okviru postupka strateške procjene.

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Uprava za zaštitu prirode donijelo je Rješenje o obvezi provođenja Glavne ocjene za Strategiju vezano za ekološku mrežu, koja mora pratiti studiju. U skladu s tom odlukom, Strateška studija procjene utjecaja na okoliš sadrži Glavnu ocjenu.

Sadržaj Glavne ocjene za ekološku mrežu propisan je PRILOGOM II. Pravilnika o prihvatljivosti plana, programa i zahvata za ekološku mrežu (NN 118/09).

2. Obilježja ekološke mreže

Ekološka mreža Republike Hrvatske, proglašena Uredbom o ekološkoj mreži (NN 124/2013), predstavlja područja ekološke mreže Europske unije Natura 2000.

Ekološku mrežu RH (mrežu Natura 2000) prema članku 6. Uredbe o ekološkoj mreži (NN 124/2013) čine područja očuvanja značajna za ptice - POP (područja značajna za očuvanje i ostvarivanje povoljnog stanja divljih vrsta ptica od interesa za Europsku uniju, kao i njihovih staništa, te područja značajna za očuvanje migratornih vrsta ptica, a osobito močvarna područja od međunarodne važnosti) i područja očuvanja značajna za vrste i stanišne tipove - POVS (područja značajna za očuvanje i ostvarivanje povoljnog stanja drugih divljih vrsta i njihovih staništa, kao i prirodnih stanišnih tipova od interesa za Europsku uniju).

Ekološka mreža Republike Hrvatske obuhvaća 36,67% kopnenog teritorija i 16,39% obalnog mora, a sastoji se od 571 poligonskog Područja očuvanja značajnih za vrste i stanišne tipove (POVS), 171 točkastih Područja očuvanja značajnih za vrste i stanišne tipove (najvećim dijelom špiljski objekti) (POVS) te 38 poligonskih Područja očuvanja značajnih za ptice (POP).

Ekološka mreža prikazana je na sljedećim kartama.

Karta 1.: Područja očuvanja značajna za ptice (SPAs) – Direktiva o pticama 2009/147/EZ



Izvor: Uredba o ekološkoj mreži (NN 124/2013)

Karta 2: Područja očuvanja značajna za vrste i stanišne tipove – Direktiva o staništima 92/43/EEZ



Izvor: Uredba o ekološkoj mreži (NN 124/2013)

2.1. Opis glavnih propisa Republike Hrvatske koji se odnose na zaštitu prirode

Glavni propisi Republike Hrvatske koji se odnose na zaštitu prirode su sljedeći:

➤ Novi **Zakon o zaštiti prirode** (NN 80/2013), koji određuje glavne ciljeve i zadaće zaštite prirode:

- očuvati i/ili obnoviti bioraznolikost, krajobraznu raznolikost i georaznolikost u stanju prirodne ravnoteže i usklađenih odnosa s ljudskim djelovanjem,
- utvrditi i pratiti stanje prirode,
- osigurati sustav zaštite prirode radi njezina trajnog očuvanja,
- osigurati održivo korištenje prirodnih dobara bez bitnog oštećivanja dijelova prirode i uz što manje narušavanja ravnoteže njezinih sastavnica,
- pridonijeti očuvanju prirodosti tla, očuvanju kakvoće, količine i dostupnosti vode, mora, očuvanju atmosfere i proizvodnji kisika te očuvanju klime,
- spriječiti ili ublažiti štetne zahvate ljudi i poremećaje u prirodi kao posljedice tehnološkog razvoja i obavljanja djelatnosti.

➤ **Strategija i akcijski plan zaštite biološke i krajobrazne raznolikosti Republike Hrvatske**, koji prepoznaju opće strateške ciljeve:

- očuvati sveukupnu biološku, krajobraznu i geološku raznolikost kao temeljnu vrijednost i potencijal za daljnji razvitak Republike Hrvatske;
- ispuniti sve obveze koje proizlaze iz procesa pridruživanja Europskoj uniji i usklađivanja zakonodavstva s relevantnim direktivama i uredbama EU (Direktivom o staništima, Direktivom o pticama, CITES uredbama);
- ispuniti obveze koje proizlaze iz međunarodnih ugovora na području zaštite prirode, biološke sigurnosti, pristupa informacijama i dr;
- osigurati integralnu zaštitu prirode kroz suradnju s drugim sektorima;
- utvrditi i ocijeniti stanje biološke, krajobrazne i geološke raznolikosti, uspostaviti informacijski sustav zaštite prirode s bazom podataka povezanom u informacijski sustav države;

- poticati unaprjeđivanje institucionalnih i izvaninstitucionalnih načina obrazovanja o biološkoj raznolikosti i sudjelovanje javnosti u postupcima odlučivanja;
- razvijati mehanizme provedbe propisa kroz jačanje zakonodavnih i institucionalnih kapaciteta, obrazovanjem, razvojem znanstvenih resursa, obavješćivanjem, razvojem mehanizama financiranja.

3. Obilježja utjecaja proizašlih iz implementacije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske na ekološku mrežu

Ovo poglavlje opisuje glavne utjecaje koji proizlaze iz implementacije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske na ekološku mrežu Republike Hrvatske. Treba napomenuti da u ovoj fazi (razvoja Strategije) kada još nisu određeni individualni projekti koji će biti implementirani u okviru Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, opisani su oni utjecaji koji općenito proizlaze iz takvih intervencija. Utjecaje je potrebno temeljito ispitati u okviru posebnih projekata.

3.1. Metodologija

Utjecaji svih mjera predloženih Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske procijenjeni su prema skali (pozitivno / negativno), njihovoj vjerojatnosti, trajanju, reverzibilnosti i prekograničnoj dimenziji. Metodologija procjene prikazana je u tablici na str. 9.

Tabela 1: Legenda procjene

Karakter utjecaja	Simboli	Objašnjenje
Vjerojatno Skala	!!	Vrlo vjerojatno
	!	Vjerojatno
	-2	Značajan negativan utjecaj (neprihvatljiv negativan utjecaj)
	-1	Umjeren negativan utjecaj (negativan utjecaj koji nije značajan)
	2	Značajno pozitivan utjecaj na staništa ili populacije, značajno poboljšanje ekoloških uvjeta staništa ili vrsta, značajno pozitivan utjecaj na staništa ili prirodni razvoj
	1	Umjeren pozitivan utjecaj na staništa ili populacije, umjeren poboljšanje ekoloških uvjeta staništa ili vrsta; umjeren pozitivan
	0	Bez utjecaja
Učestalost/trajanje Reverzibilnost Nesigurnost (u svim navedenim slučajevima)	>>	Često do konstantno / Dugotrajno do stalno
	>	Povremeno/kratkotrajno
	IR	Ireverzibilno
	R	Reverzibilno
	?	Mogući utjecaj potpuno ovisi o uvjetima implementacije

Izvor: a) Priručnik o SPUO Kohezijske politike 2007-2013, Mreža zelenih regionalnih razvojnih programa, veljača 2006

b) Priručnik za ocjenu prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu izrađenog u okviru COAST projekta, Oikon 2011., str 31, Tablica 2. Preporučena skala za procjenu stupnja utjecaja zahvata

http://www.dzrp.hr/dokumenti_upload/20130607/dzrp201306071051390.pdf.

3.2. Procjena utjecaja

Sukladno prethodnoj metodologiji, procjena utjecaja svih mjera Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske prikazana je u tablici koja slijedi:

Tabela 2 Utjecaji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske na Ekološku mrežu

	Relativne mjere	Utjecaj
ŽELJEZNICA		
Mjere koje predviđaju izgradnju infrastrukture		
<i>Faza izgradnje</i>	R1, R2, R3, R4, R5, R6, R7, R8, R9, R10, R11, R12, R13, R14, R15, R18, R19, R20	-1, !!, >, R
<i>Faza uporabe</i>		-1, !!, >, R
Tehnološke mjere (intervencije u tehnologiji prijevoza i	R.17, R25, R26, R31, R32	0
Mjere upravljanja prometom	R.16. R21, R22, R23, R24, R27, R28, R30, R34 R35, R39	0
Zakonske / administrativne mjere	R33, R36, R37, R38, R40, R42	1, !, >>, IR
Mjere zaštite okoliša	R41	0
Financijske mjere	R29	0
CESTOVNI PRIJEVOZ		
Mjere koje predviđaju izgradnju infrastrukture		
<i>Faza izgradnje</i>	5, Ro6, ro7, Ro8, Ro9, Ro10, Ro11, Ro12, Ro13, Ro14, Ro15, Ro16, Ro18	-1, !!, >, R
<i>Faza uporabe</i>		-1, !!, >, R
Tehnološke mjere (intervencije u tehnologiji prijevoza i	Ro17, Ro26	0
Mjere upravljanja prometom	Ro19, Ro20, Ro21, Ro23, Ro24, Ro29, Ro30	0
Zakonske / administrativne mjere	Ro27, Ro28, Ro32, Ro33, Ro34, Ro35	0
Sigurnosne mjere	Ro22	0
Mjere zaštite okoliša	Ro25	0
Financijske mjere	Ro31	0
ZRAKOPLOVSTVO		
Mjere koje predviđaju izgradnju infrastrukture		
<i>Faza izgradnje</i>		0
<i>Faza uporabe</i>	A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9	0
Tehnološke mjere (intervencije u tehnologiji prijevoza i	A12	0
Mjere upravljanja prometom	A10, A13	0

	Relativne mjere	Utjecaj
Zakonske / administrativne mjere	A14, A15, A16, A17, A18, A19, A20, A21, A24, A25, A26, A27	0
Sigurnosne mjere	A11	0
Mjere zaštite okoliša	A23	2, !!, >>, IR
Financijske mjere	A22	0
UNUTARNJA PLOVIDBA		
Mjere koje predviđaju izgradnju infrastrukture		
<i>Faza izgradnje</i>	I3,I4 , I5, I6	-1, !!, >, ?
<i>Faza uporabe</i>		-1, !!, >, ?
<i>Faza izgradnje</i>	I1, I2, I7	-2 !!, >, ?
<i>Faza uporabe</i>		-2, !!, >>, ?
Tehnološke mjere (intervencije u tehnologiji prijevoza i energiji)	I10	0
Mjere upravljanja prometom	I9	0
Zakonske / administrativne mjere	I13, I14, I16, I17, I18, I19, I21, I22	1, !!, >>, IR
Sigurnosne mjere	I8, I20	1, !!, >>, IR
Mjere zaštite okoliša	I11, I12, I20	2, !!, >>, IR
Financijske mjere	I15	0
POMORSTVO		
Mjere koje predviđaju izgradnju infrastrukture		
<i>Faza izgradnje</i>	M1, M2, M5, M6, M7, M8, M9, M10, M11, M12, M13, M14, M16	-1, !!, >, ?
<i>Faza uporabe</i>		-1, !!, >>, ?
Tehnološke mjere (intervencije u tehnologiji prijevoza i energiji)	M15, M31	1, !!, >>, IR
Mjere upravljanja prometom	M20, M21	0
Zakonske / administrativne mjere	M17, M18, M19, M22, M23, M24, M25, M26, M29, M32	1, !!, >>, IR
Sigurnosne mjere	M27, M28	1, !!, >>, IR
Mjere zaštite okoliša	M3, M4, M28	1, !!, >>, IR
Financijske mjere	M30	0
GRADSKA, PRIGRADSKA I REGIONALNA MOBILNOST		
Mjere koje predviđaju izgradnju infrastrukture	U2, U3	

	Relativne mjere	Utjecaj
<i>Faza izgradnje</i>		0
<i>Faza uporabe</i>		0
Tehnološke mjere (intervencije u tehnologiji prijevoza i energiji) and energy)	U6, U17	0
Mjere upravljanja prometom	U1, U4, U5, U13, U14, U15, U18, U21, U22	0
Zakonske / administrativne mjere	U9, U10, U11, U16, U19, U20	0
Sigurnosne mjere	U8	0
Mjere zaštite okoliša	U7	0
Financijske mjere	U12	0

Tabela 3: Utjecaji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske na ekološku mrežu s mjerama za smanjenje utjecaja i analizom nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
R.2	Zagreb - Karlovac (TEN-T osnovna mreža/Mediteranski Vb Paneuropski koridor/)	Koridor koji spaja Zagreb i Rijeku u prvom je redu važan za teretni promet te djelomično i za prigradski promet. Analiza pokazuje da se prigradski promet prije svega odnosi na dionicu od Zagreba do Karlovca. Trenutno je ovaj dio pruge M202 uglavnom jednokolosječan, što ograničava potencijal za povećanjem kapaciteta. Očekuje se da će važnost ove pruge za teretni promet porasti srednjoročno do dugoročno s obzirom na to da je Rijeka definirana kao osnovna hrvatska luka u sklopu TEN-T mreže. Daljnje studije analizirat će planiranu brzinu i potrebe za kapacitetima, uzimajući u obzir gospodarske i ekološke aspekte. Osim povećanja kapaciteta, za teretni promet potrebno je i da druga zadovoljava sljedeće tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS.	Prolazi kroz POVS: HR5000019 Gorski Kotar i sjeverna Lika (tamo obitavaju divlje vrste kao što su smeđi medvjedi, risevi itd) i HR2001353 Lokve-Sunger-Fužine blizu POVS HR2001042 Lič Polje, POVS HR2001351 Područje oko Kupice, POVS HR2001345 Vražji prolaz i Zeleni vir, POVS HR2001351 Područje oko Kupice POP:HR1000019 Gorski Kotar i sjeverna Lika	Utjecaj: -1, !!, >, R Intervencije se odnose na poboljšanje postojećih linija. Glavni utjecaj je fragmentacija staništa. Ostali utjecaji : smetnja bukom, uništavanje krških sustava	Trebaju se izgraditi odgovarajući prijelazi za divlje životinje sukladno Pravilniku o prijelazima za divlje životinje (NN 5/07). Kontrola brzine, mjere za smanjenje onečišćenja tla.	Prevenција/ minimiziranje fragmentacije staništa Minimizacija degradacije tla.
R.3	Karlovac do Rijeke (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb)	Analiza pokazuje da se ovaj dio koridora koji povezuje Zagreb i Rijeku uglavnom koristi za teretni promet. Trenutno je ovaj dio pruge M202 uglavnom jednokolosječan i elektrificiran, pri čemu na nekim dijelovima ograničenje brzine iznosi 50 km/h. Rijeka je definirana kao osnovna hrvatska luka u sklopu TEN-T mreže te se stoga očekuje da će se važnost ove pruge za teretni promet povećati srednjoročno do dugoročno. Ova dionica stoga treba zadovoljavati sljedeće tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno- otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS. Daljnje studije analizirat će planiranu brzinu i potrebe za kapacitetima, uzimajući u obzir gospodarske i ekološke aspekte.	POVS HR5000019 Gorski Kotar i sjeverna Lika POVS HR2001413 Šume kod Skrada, POVS HR2000592 Ogulinsko- plašćansko područje blizu POVS HR2000593 Mrežnica – Tounjčica blizu POP:HR1000001 Pokupski bazen blizu POVS HR2000450 Ribnjaci Draganići kroz HR2001335 Jastrebarski lugovi granica POVS HR2000589 Stupnički lug POVS HR2001353 Lokve-Sunger-Fužine i POP HR1000019 Gorski kotar i sjeverna Lika	Utjecaj: -1, !!, >, R Intervencije se odnose na poboljšanje postojećih linija. Glavni utjecaj je fragmentacija staništa. Ostali utjecaji su: smetnja vrstama bukom	Trebaju se izgraditi odgovarajući prijelazi za divlje životinje sukladno Pravilniku o prijelazima za divlje životinje (NN 5/07).	Prevenција/ minimiziranje fragmentacije staništa

¹Prirodni stanišni tipovi od interesa za Europu uniju zastupljeni na teritoriju Republike Hrvatske (referentna lista stanišnih tipova) preuzeti su iz Uredbe o ekološkoj mreži republike Hrvatske(NN, 124/13), Prilog II.

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
R.5	Zagreb - Križevci (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb)	Koridor koji spaja Zagreb i Rijeku s istočnom Europom preko Mađarske u prvom je redu važan za teretni promet te djelomično i za prigradski promet. Analiza pokazuje da su u ovom dijelu koridora prigradska putovanja većinom vezana uz Dugo Selo (15.568 putničkih vlakova u 2012. godini) i Križevce (11.516 putničkih vlakova u 2012. godini). Trenutno je ovaj dio pruge M201 dvokolosječan do Dugog Sela i jednokolosječan do Križevaca. Ova činjenica ograničava potencijal za povećanjem kapaciteta, posebno ako se uzme u obzir da će važnost ove pruge za teretni promet porasti srednjoročno do dugoročno s obzirom na to da je Rijeka definirana kao osnovna hrvatska luka u sklopu TEN-T mreže. Budući da je ova pruga važna i za teretni promet, osim povećanja kapaciteta, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS.	Graniči s POVS HR2001320 Crna gora Prolazi kroz POP:HR1000014 Gornji tok Drave (od Donje Dubrave do Terezinog polja) i POVS HR5000014 Gornji tok Drave (od Donje Dubrave do Terezinog polja) gdje obitavaju vidre, dabrovi	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Intervencije se odnose na poboljšanje postojećih linija. Glavni utjecaj je fragmentacija staništa. Ostali utjecaji su: smetnja bukom, vibracijama	Trebaju se izgraditi odgovarajući prijelazi za divlje životinje sukladno Pravilniku o prijelazima za divlje životinje (NN 5/07).	Prevenција/ minimiziranje fragmentacije staništa /
R.6	Križevci – državna granica s Mađarskom prema Budimpešti (TEN-T osnovna mreža/TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb)	Analiza pokazuje da je ovaj dio koridora koji spaja Zagreb i Rijeku s istočnom Europom preko Mađarske najvažniji za teretni promet te djelomično i za prigradski promet. Mađarska trenutno radi na dodatnom razvoju ovog koridora (razvoj mreže Gysev i Szekesfehervar - razvoj pruge Boba). Trenutno je ovaj dio pruge M201 uglavnom jednokolosječan i elektrificiran, pri čemu na nekim dijelovima ograničenje brzine iznosi 80 km/h. Rijeka je definirana kao osnovna hrvatska luka u sklopu TEN-T mreže te se stoga očekuje da će se važnost ove pruge za teretni promet povećati srednjoročno do dugoročno. Iz ovog razloga i uzimajući u obzir da je ova dionica dio osnovne mreže i TEN-T koridora, mora ispuniti sljedeće tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno- otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS.	POP:HR1000008 Bilogora i Kalničko gorje POVS HR2001320 Crna gora (leptiri) POP:HR1000014 Gornji tok Drave (od Donje Dubrave do Terezinog polja) i POVS HR5000014 Gornji tok Drave (od Donje Dubrave do Terezinog polja),	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Smetnja uzrokovane bukom, vibracijama	Uporaba anti-vibracijskih materijala	Minimizacija smetnji

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
R.1	Zagreb – Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani (TEN-T osnovna mreža/TEN- T Mediteranski koridor/ Paneuropski koridor))	Pruga M101 dio je osnovne TEN-T mreže i koridora RH1 te je jedna od glavnih međunarodnih veza prema Zagrebu i jedini gradski čvor osnovne željezničke TEN-T mreže u Hrvatskoj. RH1 je i povijesno bio najvažniji koridor u pogledu putničkog prometa na većim udaljenostima. Budući scenariji kao što je ulazak Hrvatske u Schengenski prostor povećat će volumen prometa na ovoj pruzi. Premda se razvijaju određene aktivnosti za poboljšanje ove pruge, činjenica je da trenutno neki dijelovi pruge M101 imaju ograničenje brzine do 60 km/h. Daljnje studije procijeniti će tehničke zahtjeve koje treba ispuniti u smislu kapaciteta, dopuštene brzine, uzimajući u obzir i gospodarske i ekološke aspekte. Budući da je ova pruga važna i za teretni promet, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnh kolosijeka 750 m, ERTMS.	POVS HR2001070 Sutla (riječne vrste)	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Potencijalni poremećaj zbog onečišćenja izazvanog izlivanjem opasnih tvari, posebno u područjima u kojima trasa prolazi u blizini ekološke mreže	Pravilno održavanje voznog parka i željeznice sa ciljem izbjegavanja izlivanja opasnih tekućina	Minimizacija smetnji
R.7	Zagreb - Novska (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X)	Pruge M102 i M103 dio su osnovne TEN-T mreže i koridora RH1 te su jedne od glavnih međunarodnih veza prema Zagrebu, jedini gradski čvor osnovne željezničke TEN-T mreže u Hrvatskoj. RH1 je i povijesno bio najvažniji koridor u pogledu putničkog prometa na većim udaljenostima (preko 59.000 putničkih vlakova između Zagreba i Dugog Sela u 2012. godini). Budući scenariji kao što je ulazak Hrvatske u Schengenski prostor povećat će volumen prometa na ovoj pruzi. Premda se razvijaju određene aktivnosti za poboljšanje pruge od Dugog Sela do Novske, činjenica je da trenutno neki dijelovi obje pruge imaju ograničenje brzine do 50 km/h. Daljnje studije analizirat će planiranu brzinu i potrebe za kapacitetima, uzimajući u obzir gospodarske i ekološke aspekte. Budući da je ova pruga važna i za teretni promet, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnh kolosijeka 750 m, ERTMS.	POP:HR1000004 Donja Posavina POVS HR2000416 Lonjsko polje	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Intervencije se odnose na poboljšanje postojećih linija. Glavni utjecaj je fragmentacija staništa Ostali utjecaji su: smetnja uzrokovane bukom i vibracijama.	Trebaju se izgraditi odgovarajući prijelazi za divlje životinje sukladno Pravilniku o prijelazima za divlje životinje (NN 5/07).	Prevenција/ minimiziranje fragmentacije staništa

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
R.8	Novska – Državna granica sa Srbijom (TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X)	Pruga M105 dio je osnovne TEN-T mreže i koridora RH1 te jedna od glavnih međunarodnih veza prema Zagreba. RH1 je povijesno bio najvažniji koridoru pogledu putničkog prometa na većim udaljenostima. Budući scenariji kao što je ulazak Hrvatske u Schengenski prostor ili ulazak susjednih zemalja poput Srbije u Europsku uniju, povećat će volumen prometa na ovoj pruzi. Trenutno je pruga M105 dvokolosječna između Novske i Tovarnika koji je konstruiran kao granični prijelaz Hrvatske i Srbije na osnovnoj željezničkoj mreži. Daljnje studije procijenit će tehničke zahtjeve koje treba ispuniti, uzimajući u obzir i gospodarske i ekološke aspekte. Budući da je ova pruga važna i za teretni promet, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnik kolosijeka 750 m, ERTMS.	POP:HR1000005 Jelas polje	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Smetnje uzrokovane bukom, vibracijama	Kontrola brzine, upotreba anti-vibracijskih materijala	Minimizacija smetnji
R.10	Regionalna poveznica Vinkovci - Vukovar (TEN-T osnovna mreža/pristup Paneuropskom koridoru X)	Željeznička pruga M601 Vinkovci- Vukovar služiti će kao željeznička pruga koja povezuje RH1 i jedinu hrvatsku luku unutarnjih voda osnovne TEN-T mreže na Dunavu, Vukovar. Budući scenariji povezani s razvojem vukovarske luke povećat će važnost teretnog prometa na ovoj pruzi u srednjoročnoj do dugoročnoj perspektivi. Daljnje studije procijenit će tehničke zahtjeve koje treba ispuniti, uzimajući u obzir i gospodarske i ekološke aspekte. Budući da je ova pruga važna i za teretni promet, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnik kolosijeka 750 m, ERTMS.	POVS HR2000372 Dunav - Vukovar (riječne vrste)	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Utjecaj na riječne vrste u slučaju akcidenata.	Pravilno održavanje voznog parka i željeznice	Minimizacija smetnji

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
R.9	Državna granica s Mađarskom - Osijek– Državna granica s Bosnom i Hercegovinom (TEN- T sveobuhvatna mreža/osnovna mreža/Paneuropski koridor Vc)	Pruga M303 dio je osnovne TEN-T mreže u Hrvatskoj, a Slavonski Šamac granični je prijelaz osnovne željezničke mreže s Bosnom i Hercegovinom. Pruge M301 i M302 dio su sveobuhvatne mreže no služe i kao veza na relaciji Bosna i Hercegovina-Hrvatska- Mađarska, slijedeći Paneuropski koridor Vc. Potencijal ovog međunarodnog koridora povećat će se ako se Schengenske granice pomaknu u odnosu na trenutni položaj. Daljnje studije analizirat će planiranu brzinu i potrebe za kapacitetima, uzimajući u obzir gospodarske i ekološke aspekte. Budući da je ova pruga važna i za teretni promet, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnik kolosijeka 750 m, ERTMS.	POVS HR2001308 Donji tok Drave POP:HR1000016 Podunavlje i donje Podravlje POVS HR2000372 Dunav –Vukovar HR2001311 Sava nizvodno od Hrušćice	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Smetnje uzrokovane bukom, vibracijama	Kontrola brzine, upotreba anti-vibracijskih materijala	Minimizacija uznemiravanja
R.11	Zagreb lokalno	Trenutna konfiguracija hrvatske željezničke mreže i činjenica da je Zagreb jedini gradski čvor TEN-T osnovne mreže svjedoče važnosti hrvatskog glavnog grada u čitavom prometnom sustavu. Kako bi se povećala važnost uloge željeznice u gradskom prometnom sustavu Zagreba potrebno je uskladiti redove vožnje, pristupačnost i vremena putovanja, prilagoditi postojeće stanice te eventualno izgraditi nove i provesti izgradnju namjenskih pruga. Daljnje studije analizirat će specifične uvjete koje treba ispuniti.	–			
R.12	Zagreb regionalno	Trenutna konfiguracija hrvatske željezničke mreže i činjenica da je Zagreb jedini gradski čvor TEN-T osnovne mreže svjedoče važnosti hrvatskog glavnog grada u čitavom prometnom sustavu. Kako bi se povećala uloga željeznice u regionalnom povezivanju s ostalim većim gradovima u Hrvatskoj, potrebno je postići dovoljne kapacitete i konkurentnost vremena putovanja. Daljnje studije analizirat će specifične uvjete koje treba ispuniti u svakom slučaju	–			

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
R.13	Zagreb teretni promet	Zagreb je jedini urbani čvor osnovne TEN-T željezničke mreže u Hrvatskoj. Istovremeno je Zagreb točka usmjerenja teretnog prometa u smjeru istok-zapad i smjeru sjever-jug. Prenosivost čvora ključni je aspekt atraktivnosti željezničke mreže u Hrvatskoj. Stoga će dijelovi željezničke mreže koji se fokusiraju na teretni promet morati ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: kapacitet osovinskog opterećenja 22,5 t/o, korisna duljina prijamno-otpremnih kolosijeka 750 m, ERTMS. Daljnjim studijama analizirat će se potencijalno osnivanje multimodalnog logističkog centra (centara).	–			
R.14	Povezanost sa Zračnom lukom Zagreb	Zagreb ima važnu ulogu kao poslovno i turističko odredište u Hrvatskoj i njegova zračna luka predstavlja jednu od glavnih pristupnih točaka gradu iz inozemstva. Direktna željeznička povezanost s gradskim centrom mogla bi doprinijeti povećanju modalnog razdvajanja u korist javnog prometa i na ovaj način smanjiti zagušenja i poboljšati regionalnu i lokalnu povezanost. Daljnje studije procijenit će je li potrebna željeznička povezanost te potrebne operativne karakteristike za svaki pojedinačni slučaj, kapacitet, planiranu brzinu, konfiguraciju i lokacije postaja	–			
R.15	Zagreb Glavni kolodvor	Zagrebački Glavni kolodvor mora imati ključnu ulogu ne samo u prometu na većim udaljenostima nego i u lokalnom i regionalnom prometu. Vjerojatno će biti potrebna adaptacija postojećih pristupa i platformi te organizacije kretanja putnika unutar i izvan kolodvora u korist modalnog čvorišta. Specifični tehnički zahtjevi bit će rezultat daljnjih studija koje će uzeti u obzir gospodarske, društvene i ekološke aspekte.	–			
R.4	Rijeka regionalno	Razvoj Luke Rijeka koji obuhvaća nove željezničke terminale otvara mogućnost za dodatne mjere za poboljšanje uloge željeznice kako u gradskom prijevozu, tako i u svrhu regionalne povezanosti. Prema trenutnim preliminarnim analizama mogao bi postojati potencijal za reorganizaciju željezničkog čvora Rijeka uz uvođenje prigradskih linija, pri čemu se daje prednost modalnom prelasku s korištenja osobnih automobila. Svi ovi problemi analizirat će se u kontekstu multimodalnog gradskog prometnog plana koji će uzeti u obzir sve važne gospodarske, društvene i ekološke aspekte	U blizini POP HR1000019 Gorski Kotar i sjeverna Lika i POVS HR5000019 Gorski Kotar i sjeverna Lika	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Utjecaji kao smetnja vrstama uzrokovana bukom, vibracijama itd. Utjecaji ovise o veličini intervencija te se moraju analitički ispitati na razini projekta.	Kontrola brzine, upotreba anti-vibracijskih materijala	Minimizacija smetnji

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
R.18	Rekonstrukcija ostalih pruga	Studije pojedinačnih slučajeva odredit će potrebu za sanacijom i nadogradnjom pruga uz one koje su već opisane u prethodnim mjerama, uzimajući u obzir operativni koncept te gospodarske i ekološke aspekte	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere mora biti utvrđeno na projektnoj razini.	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Ovisno o specifičnim projektima. Procjena će se obavljati na razini projekta.	Dobra praksa graditeljstva (izbjegavanje prekomjerne svjetlosti i buke tijekom faze izgradnje). Trebaju se izgraditi odgovarajući prijelazi za divlje životinje sukladno Pravilniku o prijelazima za divlje životinje (NN 5/07). Kontrola brzine, upotreba anti- vibracijskih materijala)	Minimiziranje smetnji Prevenција/ minimiziranje fragmentacije staništa
R.19	Regionalni promet osim Zagreba i Rijeke (Split, Varaždin, Osijek, itd.	Željeznički promet može imati važnu ulogu i u regionalnom prometu u regionalnim centrima koji nisu dio osnovne TEN-T željezničke mreže zbog postojeće konfiguracije mreže u tim područjima. Specifične studije analizirat će potencijal u gradovima kao što su Split, Varaždin i Osijek. Ovim studijama također će se procijeniti potrebni tehnički parametri za svaki pojedinačni slučaj	Split je u blizini /okolici POVS HR2000931 Jadro, POP: HR1000027 Mosor; Kozjak i Trogirski zagora, POVS HR2001352 Mosor, POVS HR2001376 Područje oko Stražnice, POVS HR2001363 Zaleđe Trogira. Varaždin u blizini/okolici POP:HR1000013 Dravske akumulacije POVS HR2001307 Drava – akumulacije. Osijek je u blizini/okolici POVS HR2001308 Donji tok Drave POP:HR1000016 Podunavlje i donje Podravlje, POVS HR2000394 Kopački rit POP:HR1000016 Podunavlje i donje Podravlje, POVS HR2000372 Dunav - Vukovar, POP:HR1000016 Podunavlje -donje Podravlje	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Ovisno o specifičnim projektima. Procjena će se obavljati na razini projekta	Dobra praksa graditeljstva(izbjegavanje prekomjerne svjetlosti i buke tijekom faze izgradnje). Trebaju se izgraditi odgovarajući prijelazi za divlje životinje sukladno Pravilniku o prijelazima za divlje životinje (NN 5/07).	Minimiziranje smetnji Prevenција/ minimiziranje fragmentacije
R.20	Unapređenja i novi ranžirni kolodvori	Specifične studije će na temelju procjena potražnje analizirati potrebu za razvojem novih ranžirnih kolodvora ili poboljšanjem postojećih kako bi se povećao potencijal željeznice u sektoru teretnog prijevoza	Područje ekološke mreže potrebno je utvrditi na projektnoj razini.	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Ovisno o specifičnim projektima. Vjerojatno u gradskim / prigradskim područjima. Smetnje su relativno niske.	Mjere moraju biti planirane na projektnoj razini	Minimizacija smetnji

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
Ro.1	Povezivanje mostom kod Gradiške	Most kod Gradiške preko rijeke Save dio je cestovnog koridora mađarska granica - Virovitica - Okučani - bosanskohercegovačka granica (Stara Gradiška). Ova cesta smještena je na koridoru postojeće državne ceste D5, a most je sastavni dio međunarodnog sporazuma između Hrvatske i Bosne i Hercegovine. Republika Bosna i Hercegovina već je dovršila autocestu od Banja Luke (BIH) do Gradiške, međutim, potrebno je izgraditi planirani most kako bi se autocesta iz Bosne i Hercegovine spojila s postojećom autocestom Zagreb - Lipovac (A3). Granični prijelaz (GP) Gradiška jedan je od dva najveća granična prijelaza između Hrvatske/EU i Bosne i Hercegovine	POP:HR1000004 Donja Posavina POVS HR2001311 Sava nizvodno od Hrušćice	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Smetnje uzrokovane bukom, svjetlom. Gubitak flore i faune korita i obale rijeke. Promjena u hidrauličkim svojstvima vode.	Zvučne barijere, izbjegavanje prekomjerne svjetlosti poraba alternativnih tehnika zaštite „zelenih“ nasipa za uspostavu obalne vegetacije Preseljenje obalne vegetacije na prirodno /nepromijenjeno područje. Izbjegavanje promjena hidrauličkih karakteristika	Minimizacija smetnja obalne vegetacije, neometan protok vode, minimizacija smetnja od buke i svjetla
Ro.2	A5 Osijek – Državna granica s Mađarskom Pečuh (TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc))	Autocesta A5 dio je sveobuhvatne TEN-T mreže i Paneuropskog koridora Vc. Ukupna duljina autoceste A5 iznosi 86,8 km i proteže se od granice s Bosnom i Hercegovinom preko Osijeka, Belog Manastira do granice s Mađarskom. Razne dionice autoceste u različitim su fazama izgradnje. U najranijoj fazi izgradnje je dionica ove autoceste od Osijeka do mađarske granice, dionica Osijek - Beli Manastir (24,6 km) i dionica Beli Manastir - mađarska granica (5 km). Druge dionice, kao most preko rijeke Drave (duljine 2,4 km) dio su planiranog koridora i izgradnja je u tijeku. Daljnje studije analizirat će faze dovršenja i vremenski raspored preostalih dionica, kao i potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte, kao npr. planiranu dionicu koja prolazi dijelovima Ekološke mreže	Kroz POP:HR1000016 Podunavlje i donje Podravlje, POVS HR2001308 Donji tok Drave	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Smetnje uzrokovane bukom, svjetlom. Onečišćenje uzrokovano izlivanjem	Zvučne barijere, izbjegavanje prekomjerne svjetlosti	Minimizacija smetnji

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
Ro.3	A5 od A3 do državne granice s Bosnom i Hercegovinom (TEN- T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc))	Autocesta A5 dio je sveobuhvatne TEN-T mreže i Paneuropskog koridora Vc, a Svilaj je naveden kao granični prijelaz osnovne mreže EU-a. Ukupna duljina autoceste A5 iznosi 86,8 km i proteže se od granice s Bosnom i Hercegovinom preko Osijeka, Belog Manastira do granice s Mađarskom. Razne dionice autoceste u različitim su fazama izgradnje. Dionica od Sredanaca (autocesta A3) do granice s Bosnom i Hercegovinom dugačka je 3,5 km i trenutno je u izgradnji. Ova dionica obuhvaća i most preko rijeke Save (duljine 660 m). Dodjela ugovora za izgradnju ovog mosta trenutno je u postupku javne nabave. Nastavak dionice na bosanskohercegovačkoj strani već je izgrađen.	Blizina POVS HR2001354 Područje oko jezera Borovik	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Smetnje uzrokovane bukom, svjetlom	Zvučne barijere, izbjegavanje prekomjerne svjetlosti	Minimizacija smetnji
Ro.4	A7 Križišće - Žuta Lokva (TEN-T sveobuhvatna mreža/Jadransko- jonski pravac)	Autocesta A7 (Državna granica sa Slovenijom - Rupa - Rijeka - Žuta Lokva (A7)) dio je sveobuhvatne TEN-T mreže i Jadransko-jonskog pravca. Ukupna duljina autoceste A7 iznosi 99 km, pri čemu su različiti dijelovi autoceste u različitim fazama izgradnje. Gotovo polovina ukupne duljine autoceste A7 koja seže od Rupe (granice sa Slovenijom) do Križišća već je dovršena, dok je poddionica od Križišća do Žute Lokve u fazi razvoja projekta. Autocesta A7 ima važnu ulogu u povezivanju hrvatske mreže autocesta, autoceste A8 (Istarski ispilon), autoceste A6 (Rijeka - Bosiljevo) i autoceste A1 (Zagreb-Split). Nadalje, imajući na umu međunarodnu važnost autoceste A7, ova autocesta mogla bi postati na regionalnoj i lokalnoj razini pokretač razvoja obale, otoka i jadransko-jonske regije te poveznica između jadranskih gradova i luka. Daljnje studije analizirat će faze dovršenja i vremenski slijed preostalih dionica, kao i potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte, posebno ortografske značajke zbog vrlo složenog terena obalnog reliefa.	Kroz POVS : HR5000022 Park prirode Velebit POVS HR5000019 Gorski Kotar i sjeverna Lika POVS točke: HR2001154 Orlovac špilja POP: HR1000022 Velebit POVS : HR2000605 Nacionalni park Sjeverni Velebit POVS : HR2001301 Podbilo POVS : HR3000030 M. Draga – Žrnovnica POP:HR1000019 Gorski Kotar i sjeverna Lika POVS : HR2001302 Krmpotsko	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Fragmentacija, smetnje uzrokovane bukom, Propadanje krških ekosustava zbog onečišćenja tla	Dobra praksa graditeljstva (izbjegavanje prekomjerne svjetlosti i buke tijekom faze izgradnje). Trebaju se izgraditi odgovarajući prijelazi za divlje životinje sukladno Pravilniku o prijelazima za divlje životinje (NN 5/07) i bukobrani (izbjegavanje prekomjerne buke) Mjere za izbjegavanje onečišćenja tla.	Minimizacija smetnji i fragmentacije Minimiziranje zagađenja tla.
Ro.5	A11 Lekenik - Sisak	Autocesta A11 (Zagreb - Sisak) je u izgradnji, pri čemu je jedna dionica već dovršena. Ukupna duljina autoceste između Zagreba i Siska iznosi 48,1 km. Sljedeća planirana dionica, Lekenik - Sisak duljine je 10,8 km. Zadnja dionica trebala bi biti Sisak - Mošćenica, čija će se izgradnja razmatrati nakon dovršetka prethodnih dionica. Daljnje studije analizirat će faze dovršenja i vremenski slijed preostalih dionica u svijetlu intermodalnosti, kao i potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte.	POVS: HR2000642 Kupa (riječne vrste) POP:HR1000003 Turopolje POVS: HR2000415 Odransko polje	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Fragmentacija, smetnje uzrokovane bukom, svjetlom	Dobra praksa graditeljstva (izbjegavanje prekomjerne svjetlosti i buke tijekom faze izgradnje). Trebaju se izgraditi odgovarajući prijelazi za divlje životinje sukladno Pravilniku o prijelazima za divlje životinje (NN 5/07). Bukobrani, Izbjegavanje prekomjerne svjetlosti	Minimizacija smetnji i fragmentacije

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
Ro.6	DC 10 Vrbovec - Križevci – Koprivnica – Državna granica s Mađarskom prema Kapošvaru	Državna cesta DC10 prethodno je bila kategorizirana kao autocesta A12. Autocesta A12 djelomično je izgrađena autocesta u središnjoj Hrvatskoj, sjeveroistočno od Zagreba, a proteže se prema gradu Vrbovcu. Ceste s dvije trake duljine 23 km izgrađena je između autoceste A4 i Svete Helene. Državna cesta DC10 predstavlja zapadni krak takozvanog „Podravskog ipsilona“, pri čemu se planira da istočni krak bude DC12 te da konačno poveže Zagreb s mađarskom granicom prema Kapošvaru. Koridor je podijeljen na nekoliko dionica i faza dovršenosti projektne dokumentacije (projekt i dozvole) razlikuje se od dionice do dionice. Daljnje studije procijenit će faze dovršenja i vremenski slijed preostalih dionica kao i potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte.	POP:HR1000008 Bilogora i Kalničko gorje POP:HR1000014 Gornji tok Drave (od Donje Dubrave do Terezinog polja) POVS: HR5000014 Gornji tok Drave (od Donje Dubrave do Terezinog polja)	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Intervencije se odnose na poboljšanje postojećih linija. Glavni utjecaj je fragmentacije staništa. Ostali utjecaji: smetnje uzrokovane bukom i svjetlom.	Dobra praksa u građevinarstvu (izbjegavanje prekomjerne svjetlosti i buke tijekom faze izgradnje). Izgradnja adekvatnih prijelaza za divlje životinje u skladu s odredbama Pravilnika o prijelazima za divlje životinje (NN 5/ 07).	Minimizacija poremećaja i fragmentacije staništa
R.1	Zagreb – Državna granica sa Slovenijom prema Ljubljani (TEN-T osnovna mreža/TEN- T Mediteranski koridor/ Paneuropski koridor))	Pruga M101 dio je osnovne TEN-T mreže i koridora RH1 te je jedna od glavnih međunarodnih veza prema Zagrebu i jedini gradski čvor osnovne željezničke TEN-T mreže u Hrvatskoj. RH1 je i povijesno bio najvažniji koridor u pogledu putničkog prometa na većim udaljenostima. Budući scenariji kao što je ulazak Hrvatske u Schengenski prostor povećat će volumen prometa na ovoj pruzi. Premda se razvijaju određene aktivnosti za poboljšanje ove pruge, činjenica je da trenutno neki dijelovi pruge M101 imaju ograničenje brzine do 60 km/h. Daljnje studije procijeniti će tehničke zahtjeve koje treba ispuniti u smislu kapaciteta, dopuštene brzine, uzimajući u obzir i gospodarske i ekološke aspekte. Budući da je ova pruga važna i za teretni promet, morat će ispuniti sljedeće minimalne tehničke kriterije: osovinsko opterećenje (masa po osovini) 22,5 t/o; korisna duljina prijamno-otpremnik kolosijeka 750 m, ERTMS.	POVS HR2001070 Sutla (riječne vrste)	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Potencijalni poremećaj zbog zagađenja iz izlivanja posebno u područjima gdje trasa prolazi u blizini ekološke mreže.	Pravilno održavanje voznog parka i željeznicom, kako bi se spriječilo izlivanje opasnih tvari	Minimizacija smetnji.

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
Ro.7	DC 12 čvorište Vrbovec 2-Ivanja Reka-Vrbovec-Bjelovar - Virovitica-Državna granica s Mađarskom prema Barču	Državna cesta DC12 predstavlja istočni krak takozvanog „Podravskog ipsilona“, pri čemu se planira da zapadni krak bude DC10 te da konačno poveže Zagreb s mađarskom granicom prema Pečuhu. Trenutno je dovršeno samo čvorište Vrbovec 2 i početna (zapadna) dionica državne ceste DC12. Ostatak koridora podijeljen je na nekoliko dionica i faze dovršenosti projektne dokumentacije (projekt i dozvole) razlikuju se od dionice do dionice. Daljnje studije procijenit će faze dovršenja i vremenski slijed preostalih dionica kao i potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte	POP:HR1000008 Bilogora i Kalničko gorje POP:HR1000009 Ribnjaci uz Česmu POVS: HR2000441 Ribnjaci Narta. POP:HR1000008 Bilogora i Kalničko gorje POVS: HR2001281 Bilogora POP:HR1000014 Gornji tok Drave (od Donje Dubrave do Terezinog polja) POVS : HR5000014 Gornji tok Drave (od Donje Dubrave do Terezinog polja)	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Fragmentacija staništa	Dobra praksa graditeljstva (izbjegavanje prekomjerne svjetlosti i buke tijekom faze izgradnje). Trebaju se izgraditi odgovarajući prijelazi za divlje životinje sukladno Pravilniku o prijelazima za divlje životinje (NN 5/07).	Minimizacija smetnji.
Ro.9	D2 od državne granice sa Slovenijom do državne granice sa Srbijom	D2 postojeća je državna cesta za tranzitni promet u sjevernim dijelovima Hrvatske. Proteže se od graničnog prijelaza sa Slovenijom u Dubravi Križovljanskoj na zapadu, preko Varaždina, Osijeka, Vukovara, i završava na mostu Ilok – Bačka Palanka na graničnom prijelazu sa Srbijom. Najveći dio trase D2 paralelan je s rijekom Dravom (Podravska magistrala). Relevantni intenzitet vrlo visokog volumena teretnog prometa utječe na značajke postojeće trase čime se evidentno smanjuje razina sigurnosti. Planira se novi koridor za D2 no daljnje studije procijenit će faze dovršenja i vremenski slijed preostalih dionica kao i potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte.	POP:HR1000013 Dravske akumulacije POVS:HR2001307 Drava – akumulacije POP:HR1000016 Podunavlje i donje Podravlje POVS : HR2001308 Donji tok Drave POVS : HR2000372 Dunav -Vukovar	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Područja ekološke mreže su uglavnom riječna područja. Ne očekuju se nikakvi značajni utjecaji, ali se potencijalno može očekivati utjecaj zbog buke i svjetlosti.	Dobre prakse u građevinarstvu (izbjegavanje buke i svjetlosti tijekom faze izgradnje)	Minimizacija smetnji.

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
Ro.10	Reorganizacija riječke mreže	<p>Čvorište riječke ceste jedno je od glavnih prometnih čvorišta u Hrvatskoj i ima važnu ulogu u povezivanju hrvatske mreže autocesta: autocesta A7 povezuje autocestu A8 (Istarski ipsilon) i autocestu A6 (Rijeka – Bosiljevo). Luka Rijeka najvažnija je hrvatska luka (osnovna luka TEN-T mreže) te je razvoj luke potrebno uskladiti s cestovnim razvojem.</p> <p>Planirani zapadni kontejnerski terminal u Rijeci povezan je s planiranom državnom cestom D403. Riječka obilaznica dio je autoceste A7 te je jedna od cesta u Hrvatskoj s najvećim prometnih intenzitetom. U svrhu daljnjeg poboljšanja cestovne mreže, planiran je novi koridor izvan grada za A7, na dionici: Permani – Grobničko polje (A6) – Križišće. Sjeverni dio otoka Krka planiran je kao dio potencijalnog daljnjeg razvoja Luke Rijeka. Za otok Krk također se planira i izgradnja novog koridora državne ceste D102 koji uključuje i novi most. Sve ove mjere potrebno je koordinirati s reorganizacijom interne cestovne mreže grada Rijeke uzimajući u obzir potrebu za javnim prijevozom te bicikliranjem i pješaćenjem, razvoj luke i razvojne planove drugih relevantnih sudionika u procesu kao što su željezničke tvrtke. Iz ovih su razloga potrebne daljnje analize kako bi se utvrdio konačni paket mjera kao i potrebni tehnički parametri, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte</p>	<p>Blizina s POP:HR1000019 Gorski Kotar i sjeverna Lika POVS : HR5000019 Gorski Kotar i sjeverna Lika POP HR1000033 Kvarnerski otoci i POVS HR200643 Obruč, HR200658 Rječina POP HR 1000033 Kvarnerski otoci i POVS HR 20001357 Otok Krk POVS HR2000891 Jezero Njivice</p>	<p>Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R</p> <p>Intervencije su izvan područja ekološke mreže. Ne očekuje se nikakav značajan utjecaj, ali se potencijalno može očekivati utjecaj zbog buke i svjetlosti.</p>	<p>Dobre prakse u građevinarstvu (izbjegavanje buke i svjetlosti tijekom faze izgradnje)</p>	<p>Minimizacija smetnji.</p>
Ro.11	Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom	<p>Koridor Dubrovnik – Državna granica s Crnom Gorom u različitim je fazama izgradnje, ovisno o dionici. Izgradnjom ovog koridora trebala bi se zaobići Zračna luka Dubrovnik. Daljnje studije procijenit će faze dovršenja i vremenski slijed izgradnje kao i potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte.</p>	<p>POVS: HR2001010Paleoombra – Ombla POVS: HR2000946 Snježnica i Konavosko polje POVS točke: HR2001248 Izvor Duboka Ljuta POVS : HR3000170 Akvatorij uz Konavoske stijene</p>	<p>Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R</p> <p>Mogući utjecaji na krške ekosustave uzrokovano zagađenjem tla.</p>	<p>Mjere za sprečavanje zagađenja tla</p>	<p>Minimizacija zagađenja</p>

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
Ro.12	Povećanje kapaciteta-namjenska traka za javni prijevoz između Zagreba i Karlovca	Cestovni koridor od Zagreba do Karlovca obuhvaćen je europskom osnovnom mrežom zbog međunarodne i regionalne važnosti prometa koji dolazi iz smjera Rijeke prema unutrašnjosti. Pristupačnost Istre i Dalmacije javnim prijevozom ovisi o regionalnim autobusnim prijevoznicima i priorizaciji usluga javnog prometa na cesti. Prigradski promet između Zagreba i Karlovca u stalnom je porastu, pri čemu postojeća autocesta ima dvije trake u svakom smjeru i dodatnu traku za zaustavljanje u slučaju nužde, a planira se povećanje kapaciteta namjenskom trakom za javni prijevoz. Potrebne su daljnje studije koje će analizirati nekoliko mogućnosti za povećanje kapaciteta javnog prometa i utvrditi konačno rješenje. U sklopu ovih studija također će se uzeti u obzir očekivana potražnja i gospodarski, društveni i ekološki aspekti, kao i razvoj planiran za druga prijevozna sredstva.	POP:HR1000001 Pokupski bazen POVS: HR2000450 Ribnjaci Draganići POVS: HR2000589 Stupnički lug	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Smetnje uzrokovane bukom i svjetlom	Dobre prakse u građevinarstvu	Minimiziranje smetnji
Ro.8	Reorganizacija glavne zagrebačke mreže	Zagreb je glavni grad Republike Hrvatske i čvorište glavnih cestovnih koridora. Trenutno su svi koridori autoceste povezani preko zagrebačke obilaznice, ceste s najvećim prometnim opterećenje u Hrvatskoj. Razmatra se gradnja nove autoceste, „zagrebačkog prstena“, Pojatno - Horvati - Ivanić Grad - Sveti Ivan Zelina, za preusmjeravanje tranzitnog prometa. Potrebne su dodatne studije za „zagrebački prsten“ koje će procijeniti kapacitete, povezanost i tehničke parametre koje treba primijeniti, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske, ekološke i društvene aspekte Glavnu cestovnu mrežu unutar grada također je potrebno reorganizirati uzimajući u obzir učinke Glavnog prometnog plana (Masterplan) koji će se izraditi, a koji će razmatrati uvođenje integriranih sustava javnog prijevoza s naglaskom na javnom prijevozu, bicikliranju i pješaćenju kojima se daje prednost u odnosu na osobne automobile.	Blizina s POVS HR2000583 Medvednica	Ne očekuje se nikakvi značajni utjecaji.		

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
Ro.13	Povećanje kapaciteta - namjenska traka za javni prijevoz na zagrebačkoj obilaznici	Zagrebačka obilaznica najprometnija je prometna trasa u Hrvatskoj i razina prometa stalno se povećava. Neke dionice zagrebačke obilaznice potrebno je nadograditi novom trakom za javni prijevoz. Ovaj prijedlog potrebno je razmotriti u odnosu na konkurentne projekte kao projekt zagrebačkog prstena. Potrebe su dodatne studije kojima bi se procijenilo je li bolje rješenje nadograditi postojeću obilaznicu ili izgraditi novu autocestu-„zagrebački prsten“: Pojatno -Horvati - Ivanić Grad - Sveti Ivan Zelina. Ovim studijama analizirat će se postojeće mogućnosti za povećanje kapaciteta, procijeniti faze i vremenski slijed izgradnje, kao i potrebni tehnički parametri, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske, društvene i ekološke aspekte, kao i razvoj planiran za druga prijevozna sredstva	Blizina s POVS HR2000583 Medvednica	Ne očekuje se nikakvi značajni utjecaji.		
Ro.14	Poboljšanje pristupa luci Slavonski Brod	Slavonski Brod, kao glava luka na rijeci Savi, jedina je luka unutarnjih voda u Hrvatskoj na rijeci Savi koja je sastavni dio osnovne mreže TEN-T mreže. Razvoj luke i dodatne poslovne zone potrebno je koordinirati s poboljšanjima druge prometne infrastrukture, posebno cestovne. Daljnje studije utvrdit će stvarne potrebe i analizirati potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte	POP: HR1000005 Jelas polje POVS:HR2001311 Sava nizvodno od Hrušćice	Ne očekuje se nikakvi značajni utjecaji		
Ro.15	Reorganizacija splitske mreže	Split je jedan od glavnih turističkih centara u Hrvatskoj. Turizam povezan s kružnim brodskim putovanjima od posebne je važnosti za cestovnu mrežu jer stvara velika sezonska opterećenja na cestovnu mrežu. Potrebno je reorganizirati cestovnu mrežu u Splitu uzimajući u obzir i javni prometni sustav i planirani razvoj grada, luke i drugih prometnih sustava kao što je željeznica. Jedna od potencijalnih mjera je splitska obilaznica: Trogir – Split – Omiš koja je planirana za regionalni i lokalni promet, a različite dionice su u različitim fazama izgradnje: dionica Trogir - Split već je dovršena, dok je pristupna cesta od Splita do autoceste A1 u izgradnji. Potrebne su daljnje studije kojima će se utvrditi konačni paket mjera kao i potrebni tehnički parametri, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske i ekološke aspekte	Split je u blizini POVS HR2000931 Jadro, POP :HR1000027Mosor; Kozjak i Trogirska zagora, POVS: HR2001352 Mosor, POVS: HR2001376 Područje oko Stražnice POVS: HR2001363 Zaleđe Trogira POVS: HR3000126 Ušće Cetine	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Mogući utjecaji na krške ekosustave uzrokovano zagađenjem tla	Mjere za sprečavanje zagađenja tla.	Minimiziranje utjecaja.

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
Ro.16	Pripreme za pristupačnost Dubrovnika nakon pristupanja Hrvatske Schengenu	Kako bi se zadržala pristupačnost Dubrovniku i okolnom području iz ostalih dijelova zemlje, uzimajući u obzir mogući scenarij ulaska Hrvatske u Schengenski prostor, potrebno je analizirati sve mogućnosti imajući u vidu sve vidove prometa i funkcionalnosti. Pristupačnost s većih udaljenosti uglavnom će se u srednjoročnom scenariju riješiti povezanošću preko zračne luke, no razmatrat će se i nekoliko opcija za lokalne i regionalne potrebe za teretnim prometom, kao što je Pelješki most. Daljnje studije analizirat će čitav niz postojećih mogućnosti (multimodalno i imajući u vidu specifične funkcionalnosti), kao i potrebne tehničke parametre, uzimajući u obzir očekivanu potražnju i gospodarske, društvene i ekološke aspekte, kao i razvoj planiran za druga prijevozna sredstva	POV: HR4000028 Elafiti POVS: HR2001010 Paleoombla – Ombla Područje ekološke mreže u Dubrovniku(uglavnom špilje)	Ne očekuje se nikakvi značajni utjecaji		
Ro.18	Sekundarna i tercijarna sanacija cesta i povezivanje	Kako bi se osigurala kohezija teritorija i omogućio prikladan pristup cestovnoj mreži visoke razine uslužnosti, analizirat će se status postojećih sekundarnih i tercijarnih cesta i utvrditi potrebe za sanacijom istih. Glavni problemi koji pogađaju ove kategorija cesta su nedostatak održavanja i financiranja. Potrebno je postići uvjete za prikladno održavanje, posebno uzimajući u obzir postojeće i predviđene razine prometa na ovim cestama.	N/A	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Ovisno o specifičnim projektima. Procjena će se obavljati na razini projekta	Dobra praksa graditeljstva (izbjegavanje prekomjerne svjetlosti i buke tijekom faze izgradnje). Trebaju se izgraditi odgovarajući prijelazi za divlje životinje sukladno Pravilniku o prijelazima za divlje životinje (NN 5/07). Zvučne barijere Izbjegavanje prekomjerne svjetlosti	Minimizacija smetnji i fragmentacije
A.1	Razvoj Zračne luke Dubrovnik (TEN-T sveobuhvatna mreža)	Dubrovnik je jedno od glavnih odredišta na jadranskoj obali. Glavni problem ove zračne luke su uska grla koje se stvaraju na vrhuncu sezone. S obzirom na karakteristike i geografski položaj okolnog područja koje tvori enklavu, potrebno je održavati i poboljšati prometne veze kako bi se osigurala dobra povezanost. Planirane mjere uključuju proširenje postojećih prometnih/infrastrukturnih kapaciteta u svrhu održavanja postojeće razine kvalitete usluga, smanjenje/uklanjanje uskih grla, sanaciju postojećih i izgradnju novih kolničkih konstrukcija i objekata koji su potrebni za sigurno i neometano poslovanje zračne luke, provedbu mjera za zaštitu okoliša, provedbu mjera za povećanje energetske učinkovitosti i nabavu potrebne opreme i uređaja	POVS: HR2000946 Snježnica i Konavosko polje POVS: HR3000170 Akvatorij uz Konavoske stijene	Ocjena utjecaja:-1, !!, >, R Smetnje uzrokovane bukom i svjetlom	Operativne mjere zračne luke (izbjegavanje noćnih letova, izbjegavanje prekomjerne svjetlosti)	Minimizacija smetnji

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
A.2	Razvoj Zračne luke Pula (TEN-T sveobuhvatna mreža)	Zračna luka Pula važna je za pristupačnost ove regije iz udaljenih lokacija. Promet u zračnoj luci sezonski je što može uzrokovati uska grla s obzirom na ograničenu infrastrukturu. Potrebno je razmotriti dva važna operativna aspekta koji uključuju: kvalitetu usluge, u prvom redu zbog konkurentnosti sa susjednim međunarodnim zračnim lukama te ravnotežu između sigurnosti i operativnih kapaciteta. Ovi aspekti, između ostaloga, ističu potrebu za povećanjem kapaciteta ove zračne luke nadogradnjom određenih elemenata: sustava pristupne svjetlosne signalizacije, uzletno-sletne staze, stajanki, terminala i pristupa. Daljnje analize utvrdit će izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.	POVS: HR5000032 Akvatorij zapadne Istre POP:HR1000032 Akvatorij zapadne Istre POVS: HR2000522 Luka Budava - Istra	Ocjena utjecaja:-1, !!, >, R Smetnje uzrokovane bukom i svjetlom Smetnje pticama selicama.	Operativne mjere zračne luke (izbjegavanje noćnih letova, izbjegavanje prekomjerne svjetlosti) Planiranje adekvatne putanje letenja	Minimizacija smetnji
A.3	Razvoj Zračne luke Brač	Razvoj Zračne luke Brač planira se kako bi se poboljšala povezanost otoka Brača s udaljenim lokacijama i na taj način povezanost središnje Dalmacije, u skladu s raznim sigurnosnim zahtjevima i prometnom potražnjom. Analize pokazuju potrebu za postizanjem koda ICAO 3C i sukladnosti sa standardima ICAO-a, EASA-e i nacionalnim standardima. Daljnje analize utvrdit će izvedive mjere i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji	POVS : HR2000521 Brač – Baljenik POVS : HR2000937 Vidova gora POVS : HR3000475 Brač - podmorje od Rta Gališnjak do Druge vale	Ocjena utjecaja:-1, !!, >, R Smetnje uzrokovane bukom i svjetlom.	Operativne mjere zračne luke (izbjegavanje noćnih letova, izbjegavanje prekomjerne svjetlosti)	Minimizacija smetnji
A.4	Razvoj Zračne luke Mali Lošinj	Razvoj Zračne luke Mali Lošinj planira se kako bi se poboljšala povezanost Malog Lošinja s udaljenim lokacijama i na taj način povezanost sjeverne Dalmacije, u skladu s raznim sigurnosnim zahtjevima i prometnom potražnjom. Analize pokazuju potencijalnu potrebu za proširenjem uzletno-sletne staze, stajanke i terminala. Daljnje analize utvrdit će se izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.	Unutar POP:HR1000033 Kvarnerski otoci Blizu POVS: HR3000161 Cres- Lošinj	Ocjena utjecaja:-1, !!, >, R Smetnje uzrokovane bukom i svjetlom Smetnje pticama selicama	Operativne mjere zračne luke (izbjegavanje noćnih letova, izbjegavanje prekomjerne svjetlosti) Planiranje adekvatne putanje letenja	Minimizacija smetnji

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
A.5	Razvoj Zračne luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža)	Regionalna povezanost i povezanost s udaljenim lokacijama, uz nacionalnu koheziju, glavni su razlozi za proširenje Zračne luke Osijek uzimajući u obzir teretni promet zbog sinergije s drugim prijevoznim sredstvima. Daljnje analize utvrdit će izvedive mjere i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji	Blizu POVS: HR2000394 Kopački rit i POP: HR1000016 Podunavlje i donje Podravlje	Ocjena utjecaja:-1, !!, >, R Smetnje uzrokovane bukom i svjetlom Smetnje pticama selicama	Operativne mjere zračne luke (izbjegavanje noćnih letova, izbjegavanje prekomjerne svjetlosti) Planiranje adekvatne putanje	Minimizacija smetnji
A.6	Razvoj Zračne luke Rijeka (TEN-T sveobuhvatna mreža)	Zračna luka Rijeka pokazuje veliki porast putničkog prometa i ima dodatni potencijal za teretni promet zbog sinergije s lukom Rijeka. U tijeku je sanacija/proširenje/zamjena stajanke i operativne opreme i opreme kontrolnog tornja. Navedeno je dio plana zračne luke za razvoj i usklađivanje sa standardima ICAO-a, EASA-e i nacionalnim standardima. U svrhu postizanje energetske učinkovitosti i zaštite okoliša planira se realizirati projekte vezane uz solarnu elektranu, fasadu zgrade putničkog terminala i postrojenje za obradu otpadnih voda. Daljnje analize utvrdit će izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.	U blizini POP:HR1000019Gorski Kotar i sjeverna Lika POVS: HR5000019Gorski Kotar i sjeverna Lika POVS : HR2000658 Rječina HR1000033 Kvarnerski otoci	Ocjena utjecaja:-1, !!, >, R Smetnje uzrokovane bukom i svjetlom Smetnje pticama selicama	Operativne mjere zračne luke (izbjegavanje noćnih letova, izbjegavanje prekomjerne svjetlosti). Planiranje adekvatne putanje letenja	Minimizacija smetnji
A.7	Razvoj Zračne luke Split (TEN-T sveobuhvatna mreža)	Sa sličnim razinama prometa kao i Zračna luka Dubrovnik, Split je druga najvažnija pristupna točka dalmatinskoj obali kad je u pitanju putnički promet. Glavni problem ove zračne luke su uska grla koja se stvaraju na vrhuncu sezone. Glavnim planom je obuhvaćeno proširenje kopnenih i zračnih objekata kojima bi se trebali riješiti problemi sezonalnosti i kvalitete usluge. Daljnje analize utvrdit će izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.	U blizini POVS: HR2001363Zaleđe Trogira POP:HR1000027Mosor; Kozjak i Trogirska zagora POVS : HR3000430Pantan POVS: HR3000459Pantan -Divulje	Ocjena utjecaja:-1, !!, >, R Smetnje uzrokovane bukom i svjetlom Smetnje pticama selicama	Operativne mjere u zračnim lukama (izbjegavanje noćnih letova, izbjegavanje prekomjerne svjetlosti). Planiranje adekvatne putanje letenja.	Minimizacija smetnji

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
A.8	Razvoj Zračne luke Zadar (TEN-T sveobuhvatna mreža)	Povezanost središnje Dalmacije s udaljenim lokacijama glavni je razlog za proširenje ove zračne luke. Analize pokazuju da je ulaganja potrebo usmjeriti na poboljšanje prometnih i infrastrukturnih kapaciteta zračne luke za zrakoplove koji odgovaraju kodu ICAO 4E. Daljnje analize utvrdit će izvedive mjere i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.	U blizini POP: HR1000024 Ravni Kotari POVS : HR2001361 Ravni Kotari	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, R Smetnje uzrokovane bukom i svjetlom Smetnje pticama selicama	Operativne mjere zračne luke (izbjegavanje noćnih letova, izbjegavanje prekomjerne svjetlosti) Planiranje adekvatne putanje letenja	Minimizacija smetnji
A.9	Razvoj Zračne luke Zagreb (TEN-T osnovna mreža)	Zračna luka Zagreb glavna je ulazna točka u Hrvatsku te posluje kao čvorište za domaći i međunarodni promet. Trenutno zračnom lukom upravlja koncesionar koji je osnovao novu tvrtku, Međunarodnu zračnu luku Zagreb d.d. te čiji investicijski plan periodično revidira MPPI. Društvo Zračna luka Zagreb d.o.o. i dalje je aktivno te sada ima ulogu posrednika između Vlade Republike Hrvatske i koncesionara s ciljem daljeg razvoja infrastrukture i svih prometnih segmenata koji nisu predmet ugovora o koncesiji. Ako se koncesionar povuče iz projekta i upravljanja zračnom lukom, Zračna luka Zagreb d.o.o. odmah će preuzeti zračnu luku od koncesionara kako bi se osiguralo kontinuirano i neometani poslovanje Zračne luke Zagreb. Razvojni planovi za zračnu luku uključuju izgradnju novog terminala u svrhu povećanja kapaciteta.	POP: HR1000002 Sava kod Hrušćice POVS: HR2001311 Sava nizvodno od Hrušćice	Ne očekuju se značajni utjecaji		

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
I.1	Unapređenje plovnog puta rijeka Dunava i Drave do Osijeka	Dunav i Drava dio su TEN-T koridora Rajna-Dunav. Ukupna duljina kojom Dunav prolazi kroz Republiku Hrvatsku iznosi 137,5 km. Kao pritok Dunava, Drava se također smatra međunarodnim vodnim putom do Osijeka. Važno je stoga osigurati plovnost ovih međunarodnih rijeka u skladu s potrebnim razinama plovnosti prema klasi VIc za Dunav i IV za Dravu do luke Osijek, prema Europskom sporazumu o glavnim unutarnjim vodnim putovima od međunarodnog značaja. U svrhu ispunjenja zahtjeva za plovnost povećat će se dimenzije vodnih putova i eliminirati uska grla (koristeći između ostaloga jaružanje i/ili izgradnju novih struktura vodnih putova).	POVS : HR2000372 Dunav – Vukovar POP: HR100001 6 Podunavlje i donje Podravlje POVS : HR2000394 Kopački rit POVS : HR2001308 Donji tok Drave	Ocjena utjecaja: -2, !!, >, ? Utjecaj na hidrološke procese, izravno uništavanje staništa zbog oduzimanja zemljišta, ometanje i raseljavanje vrsta, smetnje pticama selicama, erozija, uvođenje ne-autohtonih vrsta, smetnje zbog buke i svjetlosti. Opseg i reverzibilnost posljedica mora se ocijeniti na nižoj razini planiranja.	Obnavljanje i modernizacija zastarjele infrastrukture kako bi se poboljšala riječna ekologija. Obnova ili uklanjanje velikih objekata za stabilizaciju duž obale i korištenje prirodnijih tehnika obalo utvrde; Upotreba alternativnih vrsta riječnih pera za postizanje veće dinamike duž obala rijeke Ponovno povezivanje bočnih pritoka, plavnih ravnica i rukavaca za vraćanje riječnih staništa Stvaranje zaobilaznica ili poplavnih puteva kako bi se poboljšale strukturne raznolikosti riječnih ekoloških sustava i potaknuo prolaz ribe; Korištenje ekološki orijentiranih tehnika održavanja jaružanjem i upravljanjem sedimentima; Korištenje sustava obnove voda stajaćica Ponovno stvaranje tipičnih riječnih staništa poput poplavnih otoka ili stvaranja mekih bočnih kanala kako bi se povećao raspon prirodnih staništa na raspolaganju za lokalni biljni i životinjski svijet. Mjere za sprečavanje izlivanja opasnih tvari i akcidenata Izrada planova upravljanja bukom Mjere za sprečavanje neovlaštenog odlaganja otpada i ispuštanja otpadnih voda	Minimizacija smetnja priobalne vegetacije Očuvanje kvalitete vode

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
I.4	Razvoj Luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža)	Luka Osijek smještena je na Dravi i klasificirana je kao TEN-T sveobuhvatna luka. Putnički i robni promet luke je u porastu. Luka Osijek ima sjajnu priliku postati intermodalni logistički centar zahvaljujući svojoj veličini i izvrsnom potencijalu zbog povezanosti cestovnim i željezničkim prometom sa zaleđem. Utvrđeno je da treba provesti sljedeće mjere u svrhu razvoja i nadogradnje Luke Osijek: izgradnja lučkog bazena i razvoj poslovne zone, premještanje postojećeg terminala za krupni teret, izgradnja i sanacija postojeće obale, modernizacija osnovne infrastrukture rijeke i sigurnosnih sustava. Daljnje analize utvrdit će izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.	POVS : HR2000394 Kopački rit POVS : HR2001308 Donji tok Drave	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, ? Intervencije se odnose na poboljšanje postojećih funkcija luke. Promjena karakteristika vodnih tijela uzrokovanim jaružanjem, onečišćenje okoliša, termalno onečišćenje voda, eutrofikacija, gubitak flore i faune korita i obale rijeke, smetnje uzrokovane bukom i svjetlom. Opseg i reverzibilnost posljedica mora se ocijeniti na nižoj razini planiranja.	Obnavljanje i modernizacija zastarjele infrastrukture kako bi se poboljšala riječna ekologija. Obnova ili uklanjanje velikih objekata za stabilizaciju duž obale i korištenje prirodnih tehnika obalo utvrde; Upotreba alternativnih vrsta riječnih pera za postizanje veće dinamike duž obala rijeke Ponovno povezivanje bočnih pritoka, plavnih ravnica i rukavaca za vraćanje riječnih staništa Stvaranje zaobilaznica ili poplavnih puteva kako bi se poboljšale strukturne raznolikosti riječnih ekoloških sustava i potaknuo prolaz ribe; Korištenje ekološki orijentiranih tehnika održavanja jaružanjem i upravljanjem sedimentima; Korištenje sustava obnove voda stajaćica Ponovno stvaranje tipičnih riječnih staništa poput poplavnih otoka ili stvaranja mekih bočnih kanala kako bi se povećao raspon prirodnih staništa na raspolaganju za lokalni biljni i životinjski svijet. Mjere za sprečavanje izlivanja opasnih tvari i akcidenata Izrada planova upravljanja bukom Mjere za sprečavanje neovlaštenog odlaganja otpada i ispuštanja otpadnih voda.	Minimizacija smetnja obalne vegetacije, neometan protok vode, očuvanje kvalitete vode, minimizacija smetnji uzrokovanih bukom
I.2	Unapređenje plovnog puta rijeke Save	Rijeka Sava ne ispunjava cijelom svojom duljinom na teritoriju Republike Hrvatske međunarodne zahtjeve za plovnost vodnih putova prema sporazumu AGN. Daljnje analize utvrdit će izvedivost nadogradnje plovnosti Save na tražene standarde: (klasa Va) od granice sa Srbijom (rkm 210,8) do Gunje (rkm 234); (razred IV) od Gunje (rkm 234) do Siska (rkm 594). U svrhu ispunjenja zahtjeva za plovnost povećat će se dimenzije vodnih putova i eliminirati uska grla (koristeći između ostaloga jaružanje i/ili izgradnju novih struktura vodnih putova).	POVS: HR2001311 Sava nizvodno od Hrušćice POVS : HR2000642 Kupa POVS: HR2000416 Lonjsko polje POP:HR1000004 Donja Posavina POVS: HR2000420 Sunjsko polje POP:HR1000005 Jelas polje POVS: HR2001379 Vlakanać- Radinje POVS : HR2000426 Dvorina	Ocjena utjecaja: -2, !!, >, ? Promjena karakteristika vodnih tijela uzrokovanim jaružanjem, onečišćenje okoliša, gubitak flore i faune korita i obale rijeke. Opseg i reverzibilnost posljedica mora se ocijeniti na nižoj razini planiranja.	Korištenje ekološki prihvatljivih tehnika jaružanja, korištenje alternativnih 'zelenih' tehnika zaštite obala preseljenje priobalne vegetacije na nezahvaćena područja, izbjegavanje promjena hidrauličkih karakteristika, prevencija izlivanja, dobro održavanje plovila.	Minimizacija smetnji obalne vegetacije, neometani protok voda, očuvanje kvalitete vode

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
I.5	Razvoj Luke Slavonski Brod (TEN- T osnovna mreža)	<p>Luka Slavonski Brod smještena je na Savi i klasificirana je kao TEN-T osnovna luka. Potencijal Slavenskog Broda, koji je od posebne važnosti za Bosnu i Hercegovinu, u velikoj mjeri ovisi o razvoju plovnosti rijeke Save u BIH i Srbiji i/ili o izgradnji kanala Dunav-Sava kroz Slavoniju. Pouzdanost i sigurnost plovidbe na rijeci Savi ključni su faktori koji utječu na privlačnost luke. Najveći dio teretnog prometa čini prekrcaj sirove nafte i komadni teret. Trenutne tendencije pokazuju da se smanjuje promet sirovom naftom no istovremeno se povećava promet komadnim teretom. Luka Slavonski Brod usko je povezana s međunarodnim cestovnim i željezničkim koridorima (X i Vc) te se nalazi na granici s Bosnom i Hercegovinom stoga ova luka postaje i međunarodno čvorište. Utvrđeno je da je potrebno provesti sljedeće mjere u svrhu razvoja i nadogradnje Luke Slavonski Brod: razvoj čitavog lučkog područja i poslovne zone, modernizacija osnovne infrastrukture luke (uključujući opskrbu vodom, plinom, otpadne vode, kanalizacijski sustav, itd.) i sigurnosnih sustava, modernizacija putničkog pristaništa, izgradnja terminala za prihvat opasnog tereta s plovila i opskrbu plovila gorivom i modernizacija povezanosti sa cestovnim i željezničkim prometom. Daljnje analize utvrdit će izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.</p>	<p>POVS : HR2001311 Sava nizvodno od Hrušćice POP:HR1000005 Jelas polje POVS : HR2001326 Jelas polje s ribnjacima</p>	<p>Ocjena utjecaja: -1, !!, >, ?</p> <p>Utjecaj na hidrološke procese, izravno uništavanje staništa zbog oduzimanja zemljišta, ometanje i raseljavanje vrsta, ometanje ptica selica, erozija, uvođenje ne-autohtonih vrsta, smetnje zbog buke i svjetlosti.</p> <p>Opseg i reverzibilnost posljedica mora se ocijeniti na nižoj razini planiranja.</p>	<p>Obnavljanje i modernizacija zastarjele infrastrukture kako bi se poboljšala riječna ekologija. Obnova ili uklanjanje velikih objekata za stabilizaciju duž obale i korištenje prirodnijih tehnika obalo utvrda.</p> <p>Upotreba alternativnih vrsta riječnih pera za postizanje veće dinamike duž obala rijeke. Ponovno povezivanje bočnih pritoka, plavnih ravnica i rukavaca za vraćanje riječnih staništa</p> <p>Stvaranje zaobilaznica ili poplavnih puteva kako bi se poboljšale strukturne raznolikosti riječnih ekoloških sustava i potaknuo prolaz ribe.</p> <p>Korištenje ekološki orijentiranih tehnika održavanja jaružanjem i upravljanjem sedimentima.</p> <p>Korištenje sustava obnove voda stajaćica.</p> <p>Ponovno stvaranje tipičnih riječnih staništa poput poplavnih otoka ili stvaranja mekih bočnih kanala kako bi se povećao raspon prirodnih staništa na raspolaganju za lokalni biljni i životinjski svijet.</p> <p>Mjere za sprečavanje izlivanja opasnih tvari i akcidenata</p> <p>Izrada planova upravljanja bukom</p> <p>Mjere za sprečavanje neovlaštenog odlaganja otpada i ispuštanja otpadnih voda.</p>	<p>Minimizacija smetnja obalne vegetacije, neometani protok vode, očuvanje kvalitete vode, minimizacija smetnji uzrokovanih bukom</p>

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
I.6	Razvoj Luke Sisak (TEN-T sveobuhvatna mreža)	<p>Luka Sisak smještena je na rijeci Savi i klasificirana je kao TEN-T sveobuhvatna luka. Pouzdanost i sigurnost plovidbe na rijeci Savi ključni su faktori koji utječu na privlačnost luke. Ti faktori se nalaze na tri lokacije: u gradu Sisku na rijeci Kupi, na lokaciji pored naselja Crnac na rijeci Savi te u Galdovu na rijeci Savi. Potencijal Siska u velikoj mjeri ovisi o razvoju plovnosti rijeke Save u graničnom području s BIH i Srbiji i/ili o izgradnji kanala Dunav-Sava kroz Slavoniju. Planira se izgradnja nove luke Sisak južno od naselja Crnac. Teretni promet većinom je vezan uz sisačku rafineriju nafte tj. prijevoz sirove nafte. Utvrđeno je da je potrebno provesti sljedeće mjere u svrhu razvoja i nadogradnje Luke Sisak: nadogradnja postojeće luke, razvoj poslovne zone, modernizacija osnovne infrastrukture luke (uključujući opskrbu vodom, plinom, otpadne vode, kanalizacijski sustav, itd.) i sigurnosnih sustava, izgradnja nove luke Sisak uz osiguranje dobre povezanosti sa cestovnim i željezničkim prometom. Daljnje analize utvrdit će izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.</p>	<p>POVS : HR2001311Sava nizvodno od Hrušćice POP:HR1000004 DonjaPosavina POVS : HR2000642Kupa</p>	<p>Ocjena utjecaja: -1, !!, >, ?</p> <p>Utjecaj na hidrološke procese, izravno uništavanje staništa zbog oduzimanja zemljišta, ometanje i raseljavanje vrsta, ometanje ptica selica, erozija, uvođenje ne-autohtonih vrsta, smetnje zbog buke i svjetlosti. Opseg i reverzibilnost posljedica mora se ocijeniti na nižoj razini planiranja.</p>	<p>Obnavljanje i modernizacija zastarjele infrastrukture kako bi se poboljšala riječna ekologija. Obnova ili uklanjanje velikih objekata za stabilizaciju duž obale i korištenje prirodnijih tehnika obalo utvrde; Upotreba alternativnih vrsta riječnih pera za postizanje veće dinamike duž obala rijeke Ponovno povezivanje bočnih pritoka, plavnih ravnica i rukavaca za vraćanje riječnih staništa Stvaranje zaobilaznica ili poplavnih puteva kako bi se poboljšale strukturne raznolikosti riječnih ekoloških sustava i potaknuo prolaz ribe; Korištenje ekološki orijentiranih tehnika održavanja jaružanjem i upravljanjem sedimentima; Korištenje sustava obnove voda stajaćica Ponovno stvaranje tipičnih riječnih staništa poput poplavnih otoka ili stvaranja mekih bočnih kanala kako bi se povećao raspon prirodnih staništa na raspolaganju za lokalni biljni i životinjski svijet. Mjere za sprečavanje izlivanja opasnih tvari i akcidenata Izrada planova upravljanja bukom Mjere za sprečavanje neovlaštenog odlaganja otpada i ispuštanja otpadnih voda.</p>	<p>Minimizacija smetnja obalne vegetacije Očuvanje kvalitete vode Minimizacija smetnja uzrokovanih</p>

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
I.7	Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava	Planirano je da višenamjenski kanal Dunav - Sava ima četiri jednako važne funkcije: prometna funkcija, navodnjavanje, isušivanje i izjednačavanje niskog vodostaja. Zbog svojih višestrukih funkcija, kanal će imati važan utjecaj na hrvatsko gospodarstvo. U pogledu potencijalne prometne funkcionalnosti, osim što će povezati hrvatsku mrežu unutarnjih vodnih putova, ovaj će kanal pomoći povezati hrvatske morske luke s Dunavom i time sa središnjom Europom. Daljnje studije analizirat će izvedivost kanala te će se razmatrati sve očekivane funkcionalnosti i uzeti u obzir ekološki zahtjevi, stvarne potrebe te potencijal u skladu s očekivanom potražnjom.	POVS : HR2001311 Sava nizvodno od Hrušćice POVS : HR2000372 Dunav – Vukovar POP:HR1000006 Spačvanski bazen POVS: HR2001414 Spačvanski bazen	<p>Ocjena utjecaja: -2, !, >, ?</p> <p>Utjecaj na hidrološke procese, izravno uništavanje staništa zbog oduzimanja zemljišta, ometanje i raseljavanje vrsta, smetnje pticama selicama, erozija, uvođenje ne-autohtonih vrsta, smetnje zbog buke i svjetlosti. Opseg i reverzibilnost posljedica mora se ocijeniti na nižoj razini planiranja.</p>	<p>Obnavljanje i modernizacija zastarjele infrastrukture kako bi se poboljšala riječna ekologija. Obnova ili uklanjanje velikih objekata za stabilizaciju duž obale i korištenje prirodnijih tehnika obalo utvrde; Upotreba alternativnih vrsta riječnih pera za postizanje veće dinamike duž obala rijeke Ponovno povezivanje bočnih pritoka, plavnih ravnica i rukavaca za vraćanje riječnih staništa Stvaranje zaobilaznica ili poplavnih puteva kako bi se poboljšale strukturne raznolikosti riječnih ekoloških sustava i potaknuo prolaz ribe; Korištenje ekološki orijentiranih tehnika održavanja jaružanjem i upravljanjem sedimentima; Korištenje sustava obnove voda stajaćica Ponovno stvaranje tipičnih riječnih staništa poput poplavnih otoka ili stvaranja mekih bočnih kanala kako bi se povećao raspon prirodnih staništa na raspolaganju za lokalni biljni i životinjski svijet. Mjere za sprečavanje izlivanja opasnih tvari i akcidenata Izrada planova upravljanja bukom Mjere za sprečavanje neovlaštenog odlaganja otpada i ispuštanja otpadnih voda.</p>	Minimizacija izmjena vodnih tijela

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
I.3	Razvoj Luke Vukovar (TEN-T osnovna mreža)	Luka Vukovar smještena je na Dunavu i klasificirana je kao osnovna TEN-T luka. Vukovar je luka unutarnjih voda koja može primati plovila razreda 5. Dodijeljen joj je razred plovnosti VIc. Putnički i robni promet luke je u porastu. Utvrđeno je da treba provesti sljedeće mjere u svrhu razvoja i nadogradnje Luke Vukovar: modernizacija i izgradnja novih objekata za povećanje kapaciteta postojeće luke, razvoj i izgradnja nove istočne luke, modernizacija veza s cestovnom i željezničkom infrastrukturom, izgradnja industrijskog gata u Iloku, razvoj objekata u luci za putnike. Daljnje analize utvrdit će izvedivost ovih mjera i poredati ih prema prioritetima, imajući u vidu ekološke zahtjeve i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.	POVS: HR2001088 Mala Dubrava - Vučedol	<p>Ocjena utjecaja: -1, !!, >, ?</p> <p>Utjecaj na hidrološke procese, izravno uništavanje staništa zbog oduzimanja zemljišta, ometanje i raseljavanje vrsta, prepreke migracijama, erozija, uvođenje ne-autohtonih vrsta, ometanje izazvano bukom i svjetlom.</p> <p>Opseg i reverzibilnost posljedica mora se ocijeniti na nižoj razini planiranja.</p>	<p>Obnavljanje i modernizacija zastarjele infrastrukture kako bi se poboljšala riječna ekologija. Obnova ili uklanjanje velikih objekata za stabilizaciju duž obale i korištenje prirodnijih tehnika obalo utvrde;</p> <p>Upotreba alternativnih vrsta riječnih pera za postizanje veće dinamike duž obala rijeke</p> <p>Ponovno povezivanje bočnih pritoka, plavnih ravnica i rukavaca za vraćanje riječnih staništa</p> <p>Stvaranje zaobilaznica ili poplavnih puteva kako bi se poboljšale strukturne raznolikosti riječnih ekoloških sustava i potaknuo prolaz ribe;</p> <p>Korištenje ekološki orijentiranih tehnika održavanja jaružanjem i upravljanjem sedimentima;</p> <p>Korištenje sustava obnove voda stajaćica</p> <p>Ponovno stvaranje tipičnih riječnih staništa poput poplavnih otoka ili stvaranja mekih bočnih kanala kako bi se povećao raspon prirodnih staništa na raspolaganju za lokalni biljni i životinjski svijet.</p> <p>Mjere za sprečavanje izlivanja opasnih tvari i akcidenata</p> <p>Izrada planova upravljanja bukom</p> <p>Mjere za sprečavanje neovlaštenog odlaganja otpada i ispuštanja otpadnih voda.</p>	<p>Minimizacija smetnja obalne vegetacije</p> <p>Očuvanje kvalitete vode</p> <p>Minimizacija smetnja uzrokovanih bukom</p>

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
M.8	Specijalizacija Riječke luke (kontejner, prijevoz tekućeg tereta i LNG terminal)	Luka Rijeka je klasificirana kao jedina TEN-T osnovna morska luka Hrvatske. To je luka otvorena za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Ovo je najveća luka u Hrvatskoj čija je prednost postojanje najdubljeg prirodnog kanala na Jadranu. Najveći dio prometa je tranzitni teretni promet do šireg zaleđa središnje Europe, a što se tiče volumena dominiraju tekući i rasuti teret nakon čega slijedi kontejnerski i komadni teret. Daljnji razvoj luke bit će usmjeren na specijalizaciju prometa kontejnerskog i tekućeg tereta. Za uspjeh luke potrebno je osigurati interoperabilnost i pristupačnost luke te nadopunu razvoja luke neophodnim razvojem cestovne i željezničke infrastrukture i logističkim područjima. Daljnje analize utvrdit će potrebni projekt s ciljem realizacije ove specijalnosti i utvrđivanja prioriteta, uzimajući u obzir zahtjeve zaštite okoliša i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.	POVS : HR3000467 Podmorje Kostrene POVS : HR2000891 Jezero Njivice na Krku POVS : HR2001357 Otok Krk POP:HR1000033 Kvarnerski otoci POVS : HR2001358 Otok Cres	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, ? Gubitak bioraznolikosti tijekom građevinskih radova smetnje vrstama i propadanje krških ekosustava zbog zagađenja, buke, mutne vode, ljudske prisutnosti, sedimentacije i sl. Uvođenje vrsta koje nisu autohtone ili su invazivne	Mjere za prevenciju izlivanja opasnih tvari i nesreća Mjere za sprečavanje ilegalnog odlaganja otpada i otpadnih voda Mjere prevencije eutrofikacije u lukama i marinama adekvatnom izgradnjom koja omogućuje obnovu i cirkulaciju vode i sprečavanjem zbrinjavanja otpadnih voda Korištenje ekološki orijentiranih održavanja jaružanja i tehnika upravljanja sedimentom, Mjere za sprečavanje eutrofikacije u lukama i marinama adekvatnom izgradnjom koja omogućuje obnovu i cirkulaciju vode i sprečavanjem zbrinjavanja otpadnih voda,	Očuvanje kvalitete morske vode Minimizacija smetnji bentoskih staništima
M.9	Specijalizacija luke Ploče (kontejnerski i rasuti teret)	Luka Ploče je klasificirana kao TEN-T sveobuhvatna luka u Hrvatskoj koja je od posebne važnosti za BiH. Daljnji razvoj luke bit će usredotočen na specijalizaciju prometa kontejnerskih i rasutih tereta. Prema planovima razvoja fokus će biti na izgradnji novog terminala za suhe i rasute terete, kontejnerskog terminala te modernizaciju postojeće infrastrukture i novog logističkog prostora. Iako je izvan okvira ove strategije, potrebno je napomenuti da je uspjeh ove luke izravno povezan sa razvojem cestovne i željezničke infrastrukture u Republici Bosni i Hercegovini. Daljnje analize utvrdit će isplativost ovih mjera i odrediti njihov prioritet uzimajući u obzir zahtjeve zaštite okoliša, stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.	POP: HR1000031 Delta Neretve POVS : HR5000031 Delta Neretve	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, ? Gubitak bioraznolikosti tijekom građevinskih radova Smetnje vrstama zbog zagađenja, buke, mutne vode, ljudske prisutnosti, sedimentacije i sl. Uvođenje neizvornih ili invazivnih vrsta	Mjere za prevenciju prelijevanja i nesreća Mjere za sprečavanje ilegalnog potapanja otpada i otpadnih voda Mjere prevencije eutrofikacije u lukama i marinama adekvatnom izgradnjom koja omogućuje obnovu i cirkulaciju vode i sprečavanjem zbrinjavanja otpadnih netretiranih voda Korištenje ekološki orijentiranih tehnika jaružanja i upravljanja sedimentom	Očuvanje kvalitete morske vode Minimizacija smetnji bentoskih staništima

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
M.10	Specijalizacija luke Dubrovnik (brodovi na kružnim putovanjima)	Luka u Dubrovniku je klasificirana kao TEN-T sveobuhvatna luka Hrvatske. To je luka koja je otvorena za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Dubrovačka luka je posljednjih godina postala jedna od najpopularnijih destinacija za kružna putovanja u Europi tako da je njezin razvoj usmjeren na putnički promet brodovima na kružnim putovanjima. Planirani razvoj uključuje modernizaciju i rekonstrukciju putničkog terminala i proširenje objekata za trajektni promet. Daljnje analize utvrdit će isplativost ovih mjera te će odrediti njihov prioritet uzimajući u obzir zahtjeve zaštite okoliša, stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.	POVS : HR4000017 Lokrum POVS : HR2001047 Bobara; Mrkan i Supetar	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, ? Gubitak bioraznolikosti tijekom građevinskih radova Smetnje vrstama zbog zagađenja, buke, mutne vode, ljudske prisutnosti, sedimentacije i sl. Uvođenje neizvornih ili invazivnih vrsta.	Mjere za prevenciju prelijevanja i nesreća Mjere za sprečavanje ilegalnog potapanja otpada i otpadnih voda Mjere prevencije eutrofikacije u lukama i marinama adekvatnom izgradnjom koja omogućuje obnovu i cirkulaciju vode i sprečavanjem zbrinjavanja otpadnih netretiranih voda.	Očuvanje kvalitete morske vode Minimizacija smetnji bentoskih staništima
M.11	Specijalizacija luke Split (RO-RO, putnički i krstarenje)	Splitska luka je klasificirana kao TEN-T sveobuhvatna luka Hrvatske. To je luka koja je otvorena za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Luka u Splitu također se naziva i vratima prema otocima. Ovo je najveća putnička luka u Hrvatskoj i stoga je njen razvoj usmjeren na putnički promet i kružna putovanja. Planirani razvoj bit će usmjeren na izgradnju novih prostora za sidrište trajekata, cestovni i željeznički promet i vodnih brodova na kružnim putovanjima uključujući proširenje putničkih pristaništa. Daljnje analize utvrdit će isplativost ovih mjera te će odrediti njihov prioritet uzimajući u obzir zahtjeve zaštite okoliša, stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.	POVS : HR3000466 Čiovo od uvale Orlice do rta Čiova POVS : HR3000455 Rt Gomilica – Brač POVS : HR3000112 Mrduja POVS : HR4000024 Južna obala Šolte POVS : HR3000110 Fumija II – podmorje POVS : HR3000108 Fumija I – podmorje POVS : HR3000109 Krknjaši POVS :HR3000107Otoci Orud i Mačaknar	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, ? Gubitak bioraznolikosti tijekom građevinskih radova Smetnje vrstama zbog zagađenja, buke, mutne vode, ljudske prisutnosti, sedimentacije i sl. Uvođenje neizvornih ili invazivnih vrsta	Mjere za prevenciju prelijevanja i nesreća Mjere za sprečavanje ilegalnog potapanja otpada i otpadnih voda Mjere prevencije eutrofikacije u lukama i marinama adekvatnom izgradnjom koja omogućuje obnovu i cirkulaciju vode i sprečavanjem zbrinjavanja otpadnih netretiranih voda	Očuvanje kvalitete morske vode Minimizacija smetnji bentoskih staništa

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
M.12	Specijalizacija luke Zadar (RO-RO, putnički i promet brodova na kružnim putovanjima)	Luka Zadar je klasificirana kao TEN-T sveobuhvatna luka Hrvatske. To je luka koja je otvorena za javni promet od osobitog međunarodnog, gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Luka u Zadru je druga najveća putnička hrvatska luka. Teretni promet je ograničen zbog fizičkih ograničenja i blizine luke Rijeka. Razvoj luke je usmjeren na cestovni i željeznički promet te putnički promet i promet brodovima na kružnim putovanjima. Izgradnja nove putničke luke izvan jezgre starog grada u Gaženici je u tijeku. Nova luka će omogućiti proširenje kapaciteta za vezivanje većih međunarodnih trajekata i modernih brodova za kružna putovanja („home port“), te međunarodni standard pristanišnih objekata za putnike i vozila. Daljnje analize utvrdit će neophodne projekte kako bi se ostvarila ova specijalizacija i kako bi se odredili prioritete uzimajući u obzir stvarne potrebe i potencijal prema očekivanoj potražnji.	POVS: HR3000419J. Molat-Dugi-Kornat- Murter- Pašman-Ugljan- Rivanj-Sestrunj-Molat	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, ? Gubitak bioraznolikosti tijekom građevinskih radova Smetnje vrstama zbog zagađenja, buke, mutne vode, ljudske prisutnosti, sedimentacije i sl. Uvođenje neautohtonih ili invazivnih vrsta	Mjere za prevenciju prelijevanja i nesreća Mjere za sprečavanje ilegalnog potapanja otpada i otpadnih voda Mjere prevencije eutrofikacije u lukama i marinama adekvatnom izgradnjom koja omogućuje obnovu i cirkulaciju vode i sprečavanjem zbrinjavanja otpadnih netretiranih voda	Očuvanje kvalitete morske vode Minimizacija smetnji bentoskih staništa
M.13	Specijalizacija luke Šibenik (plovila manjeg kapaciteta i super- jahte)	Luka u Šibeniku je klasificirana kao TEN-T sveobuhvatna luka Hrvatske. To je luka koja je otvorena za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku. Daljnji razvoj luke usmjerit će se na specijalizaciju putničkog prometa kao luke za ekskluzivnu plovidbu plovila manjeg kapaciteta (butik brodovi) i super-jahte. Daljnje analize utvrdit će neophodne projekte za realizaciju specijalizacije i odrediti prioritete uzimajući u obzir zahtjeve zaštite okoliša i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.	POVS : HR3000171 Ušće Krke	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, ? Gubitak bioraznolikosti tijekom građevinskih radova Smetnje vrstama zbog zagađenja, buke, mutne vode, ljudske prisutnosti, sedimentacije i sl. Uvođenje neautohtonih ili invazivnih vrsta	Mjere za prevenciju prelijevanja i nesreća Mjere za sprečavanje ilegalnog potapanja otpada i otpadnih voda Mjere prevencije eutrofikacije u lukama i marinama adekvatnom izgradnjom koja omogućuje obnovu i cirkulaciju vode i sprečavanjem zbrinjavanja otpadnih netretiranih voda	Očuvanje kvalitete morske vode Minimizacija smetnji bentoskih staništa
M.14	Razvoj luka posebne namjene (luka za brodogradnju, nautički turizam, vojne luke, industrijske luke, ribarske luke, sportske luke)	Ovisno o naravi svojih aktivnosti, luke posebne namjene su klasificirane kao luke za brodogradnju, nautički turizam, vojne luke, industrijske luke, ribarske luke i sportske luke. S obzirom da se hrvatska obala razvija kao turistička destinacija i luke posebne namjene se trebaju razvijati u tom smjeru: nova nautička pristaništa, suhi dokovi i pristaništa za jahte itd. Ribarske luke na otocima potrebne su za održivi razvoj otoka. Industrijske luke su uglavnom pristaništa za industrijska postrojenja kao što su termalne električne centrale i rafinerije nafte. Postoji potencijal za razvoj LNG terminala u industrijskoj luci na otoku Krku. Daljnja analiza utvrdit će moguće mjere vezane za razvoj luka posebne namjene te odrediti njihovo prvenstvo uzimajući u obzir stvarne potrebe i potencijal prema očekivanoj potražnji.	Lokaliteti ekološke mreže na otocima i priobalju. Treba se definirati	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, ? Gubitak bioraznolikosti tijekom građevinskih radova Smetnje vrstama zbog zagađenja, buke, mutne vode, ljudske prisutnosti, sedimentacije i sl. Uvođenje neizvornih ili invazivnih vrsta	Mjere za prevenciju prelijevanja i nesreća Mjere za sprečavanje ilegalnog potapanja otpada i otpadnih voda Mjere prevencije eutrofikacije u lukama i marinama adekvatnom izgradnjom koja omogućuje obnovu i cirkulaciju vode i sprečavanjem zbrinjavanja otpadnih netretiranih voda	Očuvanje kvalitete morske vode Minimizacija smetnji bentoskih staništa

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
M.1	Povećanje intermodalnosti i pristupačnosti	Modalni udio pomorskog prometa još je uvijek vrlo nizak u odnosu na cestovni promet. Taj udio se može povećati povećanjem intermodalnosti te poboljšanjem pristupa. Razvoj nacionalnih luka mora se povezati s razvojem intermodalne infrastrukture (cestovna i željeznička povezanost i logistička zone). Potrebno je razmotriti planirano proširenje i sve mogućnosti koje nudi određena lokacija za daljnji razvoj.	Lokaliteti ekološke mreže na otocima i priobalju. Potrebno ih je definirati. na projektnoj razini	Ocjena utjecaja: -1, !!, >, ? Smetnje uzrokovane bukom i onečišćenjem zraka Onečišćenje uzrokovano izlivanjem	Planovi upravljanja bukom Implementacija planova za upravljanjem okolišem Implementacija planova za gospodarenjem otpadom	Minimizacija smetnji Očuvanje kvalitete vode
M.2	Provedba projekata „Autoceste mora“	Iako postoje RO-RO linije koje povezuju hrvatske i talijanske luke, "Autoceste mora" je projekt kojeg tek treba implantirati u Hrvatskoj. Faze za provedbu projekata "Autoceste mora" u Hrvatskoj su: - zajedno s EK utvrditi glavne koridore (kombinirani "kopno-pomorske rute"), - ako je potrebno, nadogradnju hrvatskih luka na koridorima za primanje ro-ro prometa, - ako je potrebno, nadogradnju cestovna i željeznička veza u / iz luke.				
M.5	Plovnost	Hrvatska obala je dugačka 1.880 km (6.287 km uključujući otoke) i uključuje 718 otoka i 467 obalnih grebena. To je jedna od najrazvedenijih obala u Europi s uređenim i označenim pomorskim vodnim putovima. Plovidba na istočnoj obali Jadrana je smanjena zbog otočića i grebena, ali je more uglavnom duboko. Prednost većine hrvatskih luka je njihova dubina stoga se glavno ograničenje za preuzimanje velikih oceanskih brodova odnosi na lučnu infrastrukturu. Zbog toga je iznimno važno osigurati uvjete plovnosti s najvišom razinom sigurnosti				
M.6	Poboljšanje dostupnosti otoka, razvoj luka	Javni prijevoz u obalnom linijskom putničkom prometu smatra se jednim od ključnih faktora u segmentu pomorskog prometa s obzirom da osigurava stalnu i redovitu povezanost otoka i kopna i između samih otoka, a bez njega održivi razvoj naseljenih otoka bio bi ugrožen. Za pravilno obavljanje pomorskog javnog prometa nužno je osigurati sigurnost, redovitost, pouzdanost i udobnost, te koordinirati te usluge međusobno i s integriranim prometnim sustavom na kopnu. Luke se moraju prilagoditi i ako je potrebno i nadograditi za potrebe obalnog linijskog putničkog prometa, a dostupnost i povezanost s lukama potrebno je poboljšati.				

	Mjera	Opis mjere	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere ¹	Utjecaj	Mjere za smanjenje utjecaja	Utjecaj nakon provedbe mjera za smanjenje utjecaja
M.7	Razvoj drugih luka (npr. Korčula, Pula...)	Republika Hrvatska ima 409 luka otvorenih za javni promet od kojih 95 ima bar jednu brodsku liniju. Osim 6 glavnih luka od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa postoje brojne županijske i lokalne luke. Njihov razvoj je važan za održivost otoka kao i turizma. U područjima gdje je to od važnosti, postojeće javne luke u zemlji trebaju se prilagoditi za primanje obalnih linijskih putničkih brodova, a luke značajne za turizam moraju se osposobiti za primanje manjih brodova na kružnim putovanjima. Daljnjim istraživanjima utvrdit će se potreba za nadogradnjom i rekonstrukcijom postojećih županijskih i lokalnih luka za potrebe lokalnog stanovništva te za turiste.	Područje ekološke mreže koje može biti pod utjecajem mjere mora biti utvrđeno na projektnoj razini.	<p>Ocjena utjecaja: -1, !!, >, ?</p> <p>Gubitak bioraznolikosti tijekom građevinskih radova Smetnje vrstama zbog zagađenja, buke, mutne vode, ljudske prisutnosti, sedimentacije i sl. Uvođenje neizvornih ili invazivnih vrsta</p> <p>Ovisno o specifičnim projektima, procjena se mora obavljati na razini projekta</p>	Mjere za prevenciju prelijevanja i nesreća Mjere za sprečavanje ilegalnog potapanja otpada i otpadnih voda Mjere prevencije eutrofikacije u lukama i marinama adekvatnom izgradnjom koja omogućuje obnovu i cirkulaciju vode i sprečavanjem zbrinjavanja otpadnih i netretiranih voda.	Očuvanje kvalitete morske vode Minimizacija poremećaja bentoskih staništa
M.16	Zatvaranje ili promjena uloge/vlasništva neiskorištenih luka	Neke vojne, industrijske i brodogradilišne luke nisu u upotrebi. Potrebno je odlučiti kako te neupotrebljavane ili napuštene luke staviti u svrhu ekonomskog razvoja (turizma, ribarstva i manjih industrija). Daljnje analize utvrdit će moguće mjere u tom pogledu i odrediti prioritete uzimajući u obzir zahtjeve zaštite okoliša i stvarne potrebe te potencijal prema očekivanoj potražnji.	-			

Mjere predviđene za gradski, prigradski i regionalni prijevoz kao i za zrakoplovstvo uglavnom su usredotočene na obnovu i nadogradnju postojeće infrastrukture. Sukladno tome, ne očekuju se dodatni veći izravni utjecaji. Ipak, uzimajući u obzir da predviđene intervencije uključuju izvođenje novih građevinskih radova kao što su ekspanzija, proširenje elemenata mreže itd., **glavni potencijalni utjecaji od kopnenog prijevoza (cestovni, željeznički, gradski)** su fragmentacija vrsta i prekid migracijskih putova. Ovi učinci mogu biti osobito važni za neke skupine kao što su velike zvijeri, vodozemci i gmazovi.

Dodatni utjecaj je i uznemiravanje ptica rasvjetom tijekom izvođenja građevinskih radova na prometnoj infrastrukturi i korištenja iste.

Što se tiče zrakoplovstva, negativni učinci koji se mogu javiti su i ometanje putova pticama selicama, korištenje zemljišta za proširenje zračnih luka, sudara ptica sa zrakoplovima što ugrožava sigurnost zračnog prometa.

Negativni utjecaji od **unutarnje plovidbe** na biološku raznovrsnost i staništa uključuju:

- Fizičke modifikacije rijeka i jezera mogu, ako nisu dobro isplanirane, utjecati na redovne hidrološke procese slatkovodnih sustava, odvojiti rijeke od poplavnih područja i vlažnih područja te izmijeniti tijek vode i sedimenta i tako imati za posljedicu gubitak staništa, degradaciju i fragmentaciju. Direktno fizičko uništenje samih staništa može nastati radi prenamjene zemljišta, odstranjivanja vegetacije na rubu rijeka ili riječnih otoka, šljunkovitih obala, isušivanja poplavnih područja ili stabiliziranja riječnih korita, odlaganja iskopanog materijala itd.
- Ometanje vrsta i njihovo raseljavanje kao posljedica građevinskih radova na rijeci i povećanog broskog prometa. Uz to, vrste se mogu ometati nizom drugih faktora poput buke, zamućivanja vode, zagađenja, sedimentacije, redovnih kretanja (na primjer, valova i usisivanje propelera) itd.
- Prepreke za migraciju i raspršivanje vrsta (brane, kanali)
- Izravnavanje toka rijeke može povećati brzinu vode uzrokujući ozbiljnu eroziju riječnog korita i obale kao i mnogih drugih plitkih staništa poput šljunčara koje su važne za veliki broj vrsta.
- uvođenje nezavičajnih i invazivnih vrsta
- smetnje izazvane bukom i svjetlom

Glavni utjecaji koji se očekuju u *morskom prijevozu* snažno su povezani s utjecajima na kvalitetu vode.

Za mjere koje podrazumijevaju inženjerske radove (unaprjeđivanje luka, rehabilitacija, promjena namjene luka itd.), negativni učinci očekuju se tijekom građevinske faze i rada.

Tijekom građevinskih radova, određeni gubitak biološke raznovrsnosti tijekom građevinskih radova u lukama nastaje radi isušivanja tla i/ ili iskopavanja.

Tijekom rada, očekivani utjecaji mogu biti ometanje vrsta radi zagađenja, buke, zamućivanja vode, ljudskog faktora, sedimentacije itd. Eutrofikacija je drugi faktor degradacije ekosustava u lukama. Dodatni utjecaj je moguće uvođenje invazivnih vrsta.

Kumulativni učinci se osobito očekuju u slučaju implementacije mjera vezanih uz unutarnju plovidbu i morski prijevoz u kombinaciji s ostalim potencijalnim planovima i programima u Republici Hrvatskoj (kao što su lokalni i regionalni prostorni planovi).

Kao što je vidljivo iz karata 1 i 2, predložena područja Ekološke mreže obuhvaćaju značajna područja države osobito njen središnji i priobalni dio. Intervencije planirane na vodnim putovima Drave, Save i Dunava, kao i u priobalnim područjima utječu na područja Ekološke mreže i vrste u njima. Značaj utjecaja na strateškoj razini ne može se detaljno procijeniti pa bi tijekom ishoda okolinskih dozvola sve intervencije trebalo adekvatno procijeniti sukladno pripadajućem zakonodavstvu.

Slijedom toga, područja koja bi mogla biti pogođena implementacijom Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske također obuhvaćaju značajna područja države. Magnitudu i područje utjecaja trebalo bi detaljnije ispitati nakon dovršetka procedure integracije predloženih područja Ekološke mreže u Europsku mrežu. U okviru planiranja i izdavanja dozvola za pojedinačne projekte potrebno je, koristeći pristup 'slučaj po slučaj', temeljito ispitati detaljne utjecaje.

4. Pregled i drugih pogodnih mogućnosti (varijantnih rješenja) i utjecaja varijantnih rješenja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske predstavlja strateški dokument koji određuje glavne ciljeve i skupine mjera za razvoj prometnog sektora Republike Hrvatske u predstojećem razdoblju. Kao što je predstavljeno u glavnom izvješću Strateške studije utjecaja na okoliš, Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske, za svaki cilj Strategije, predstavlja popis mjera koje je potrebno implementirati, kao i 'alternativne pakete', vezane uz načine prijevoza, koji promoviraju ispunjavanje svakog cilja Strategije.

U okviru toga, ispitane su alternative:

- željeznica
- zrakoplovstvo
- javni prijevoz
- cestovni prijevoz
- morski prijevoz
- unutarnja plovidba

Procjena 'paketa' učinjena je u okviru Strateške studije (Poglavlje 5).

Glavni zaključci su sljedeći:

- alternativu koja promovira javni prijevoz treba smatrati prioritetnom alternativom.
- potrebno je ispitati različite alternative i njihov utjecaj na razvoj prometnog sektora korištenjem različitih prometnih modela, kako bi se osiguralo da su te alternative jednake zadovoljavanju prometnih potreba države. Tada će biti moguće provesti detaljniju okolišnu procjenu alternative.
- željeznički promet je najviše okolišno prihvatljiva alternativa za zadovoljavanje ciljeva gdje druge alternative javnom prijevozu ne postoje, dok može biti u sinergiji s

javnim prijevozom u slučaju kada takve alternative postoje.

- unutarnja plovidba općenito ima dobre performanse i može biti u sinergiji sa željezničkom alternativom, ali treba planirati pažljivo kako bi se izbjegli značajni utjecaji.
- u ovoj fazi mjere postavljaju opći okvir strategije, dok bi se specifične alternative trebale ispitati i procijeniti u okviru razvojne faze projekta.

5. Mjere ublažavanja štetnih posljedica provedbe Strategije na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže

Pravilnik o ocjeni prihvatljivosti plana, programa i zahvata na ekološku mrežu (NN 118/09) propisuje mjere sprečavanja, smanjenja ili uklanjanja štetnih utjecaja na ekološku mrežu. Ovo poglavlje predstavlja moguće mjere koje bi se trebale primijeniti kako bi se ublažili negativni utjecaji Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske. Predložene mjere bazirane su na utjecajima procijenjenim u prethodnom poglavlju i međunarodnom iskustvu u istim uvjetima. Ipak, budući je ovo strateški dokument, predložene mjere daju opće smjernice za utvrđivanje štetnih utjecaja, dok detaljne mjere moraju biti ispitane od slučaja do slučaja tijekom razvoja određenog projekta i uklopljena u Studiju utjecaja na okoliš i ishodenje okolišnih dozvola.

Kao što je opisano u dijelu o utjecajima (točka 2), glavni utjecaj mjera kopnenog prometa (uglavnom željeznički i cestovni prijevoz) je potencijalna fragmentacija staništa. Kako bi se taj utjecaj smanjio, a sukladno Pravilniku o prijelazima za divlje životinje (NN 05/07), potrebno je izgraditi odgovarajuće prijelaze za divlje životinje.

Nadalje, osobito vezano uz ptice a kako bi se smanjilo njihovo ometanje, potrebno je staviti poseban naglasak na izbjegavanje prekomjernog osvjetljenja kao i na izbjegavanje ometanja migracijskih putova ptica djelovanjem zrakoplovstva.

Mjere za ublažavanje utjecaja unutarnje plovidbe na riječna staništa uključuju :

- uklanjanje ili obnovu zastarjele infrastrukture na način da se poboljša ekologija rijeka;
- obnovu ili uklanjanje vodnih građevina duž riječnih obala i uporaba prirodnijih

- tehnika izgradnje nasipa;
- korištenje alternativnih vrsta brana dovodi do veće dinamike duž obala rijeke;
 - ponovno povezivanje pritoka, poplavnih nizina i potkovičastih jezera kako bi se obnovila riječna staništa;
 - gradnju odvodnih kanala kako bi se poboljšala strukturna raznolikost riječnih ekosustava i osigurao prolaz za ribe;
 - korištenje ekološki orijentiranih tehnika jaružanja i upravljanja sedimentima ;
 - korištenje sustava obnove voda stajaćica
 - obnavljanje tipičnih riječnih staništa kao što su poplavni otoci ili stvaranje kanala s mekim koritom kako bi se povećalo područje prirodnih staništa namijenjenih divljači.
 - mjere za sprečavanje slučajnog izlivanja i nesreća
 - mjere za sprečavanje odlaganja ilegalnog otpada i otpadnih voda To bi mogle biti kontrole, kazne i sl. koje djeluju u sinergiji s planovima gospodarenja otpadom.

Vezano uz morski prijevoz, indikativne mjere ublažavanja uključuju:

- mjere za sprečavanje slučajnog izlivanja i nesreća
- planovi za sprečavanje buke i upravljanje okolišem
- mjere za sprečavanje odlaganja ilegalnog otpada i otpadnih voda. To bi mogle biti kontrole, kazne i sl. koje djeluju u sinergiji s planovima gospodarenja otpadom.
- sprječavanje eutrofikacije u lukama i marinama odgovarajućom gradnjom koja omogućuje obnovu i cirkuliranje vode te sprječava odlaganje netretirajućih otpadnih voda.

6. Zaključak

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske predviđa razvoj prometne infrastrukture u cijeloj državi. Budući su tijekom faza izgradnje i uporabe mogući štetni utjecaji potrebno je adekvatno upravljanje. Ovo postaje još značajnije ako se uzme u obzir da veliki dio Mediteranskog koridora prolazi kroz područja Ekološke mreže. Sve navedeno odnosi se i na unutarnju plovidbu.

Činjenica je da se u slučaju kopnenog prometa, Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske uglavnom usredotočuje na unapređenje, obnovu i proširenje postojeće infrastrukture što smanjuje potencijalne dodatne utjecaje vrsta kopnenog prijevoza na ekološku mrežu. Ipak, zaštita prirodnog okoliša i smanjenje utjecaja trebaju imati presudnu ulogu tijekom specifikacije projekta i projektiranja. Kada se radi o unutarnjoj plovidbi i morskom prijevozu, implementacije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske može rezultirati s više značajnih učinaka. Tijekom faze planiranja mjera, potrebno je usvojiti pristup 'slučaj po slučaj', uzimajući u obzir izvedivost predviđene infrastrukture i posebne uvjete s područja implementacije te uključiti sve potrebne odredbe vezane uz zaštitu prirodnog okoliša.

Zaključno, kako bi se spriječili i/ili smanjili potencijalni utjecaji, potrebno je sljedeće:

- novi obrazac prometa kao rezultat implementacije Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske mora biti ispitan i ocijenjen uz pomoć odgovarajućih prometnih modela.
- kada se radi o ispunjavanju ciljeva Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, alternativa Strategije koja promovira javni prijevoz je najekološkija alternativa.
- kako bi se izbjegla implementacija mjera i projekata koji nisu potrebni za ispunjenje ciljeva Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske, potrebno je procijeniti njihovu potrebu i izvedivost
- predviđena infrastruktura mora biti pažljivo projektirana, a tijekom procesa procjene utjecaja na okoliš sve odgovarajuće mjere ublažavanja trebaju biti utvrđene i implementirane na odgovarajući način.

Sadržaj ove publikacije isključiva je odgovornost Ministarstva pomorstva, prometa i
infrastrukture.