







- Nositelj zahvata:** Općina Vrbnik
- Naslov:** Strateška studija utjecaja na okoliš za Strategiju razvoja prometa na području Općine Vrbnik za razdoblje 2018.-2023.
Ne-tehnički sažetak
- Radni nalog/dokument:** RN/2019/002
- Ovlaštenik:** VITA PROJEKT d.o.o. Zagreb
- Voditelj izrade:** Domagoj Vranješ, mag. ing. prosp. arch., univ. spec. oecoing.
- Suradnici:** Goran Lončar, mag. oecol., mag. geogr. 
Ivana Šarić, mag. biol. 
Ivana Tomašević, mag. ing. prosp. arch. 
Katarina Burazin, mag. ing. prosp. arch. 
- Ostali suradnici:** Vita projekt d.o.o.:
Mihaela Meštrović, mag. ing. prosp. arch. 
Katarina Dujmović, mag. soc. 
- Datum izrade:** Travanj, 2020.

Direktor
Domagoj Vranješ
mag.ing.prosp.arch., univ.spec.oecoing.



Sadržaj

Sadržaj	1
1 Uvod.....	2
1.1 Strateška procjena utjecaja na okoliš.....	2
2 Strategija razvoja prometa na području Općine Vrbnik za razdoblje 2018.-2023.....	4
2.1 Obuhvat i sadržaj Strategije	4
2.2 Svrha i cilj Strategije	4
2.3 Prijedlozi rješenja (mjera)	5
3 Odnos Strategije s drugim odgovarajućim strategijama, planovima i programima....	7
4 Ciljevi zaštite okoliša uspostavljeni po zaključivanju međunarodnih ugovora i sporazuma.....	8
5 Postojeći okolišni problemi koji su važni za Strategiju	9
6 Mogući razvoj okoliša bez provedbe Strategije	11
7 Okolišne značajke područja na koje provedba Strategije može značajno utjecati	13
8 Vjerojatno značajni utjecaji na okoliš	14
8.1 Mjere za koje se može isključiti mogućnost negativnog utjecaja	14
8.2 Mjere za koje se ne može isključiti mogućnost negativnog utjecaja.....	15
8.3 Mogući utjecaji Strategije na klimatske promjene	16
8.4 Mogući utjecaji klimatskih promjena na Strategiju	16
8.5 Prekogranični utjecaj	17
9 Pregled prepoznatih utjecaja	18
10 Mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša	21
11 Uvjeti zaštite prirode iz Rješenja Prethodne ocjene prihvatljivosti Strategije za ekološku mrežu	27
12 Razmotrene razumne alternative Strategije	28
13 Zaključak	29

1 Uvod

Jedinstveni upravni odjel Općine Vrbnik započeo je postupak izrade Strategije razvoja prometa na području Općine Vrbnik za razdoblje 2018.-2023. donošenjem *Odluke o izradi Strategije razvoja prometa na području Općine Vrbnik za razdoblje 2018.-2023.* u rujnu 2017. godine (Službeno glasilo Primorsko Goranske županije br. 27, od 29. rujna 2017.)

Prilog 1) Odluka o izradi Strategije razvoja prometa na području Općine Vrbnik za razdoblje 2018.-2023

NAZIV STRATEGIJE	Strategija razvoja prometa na području Općine Vrbnik za razdoblje 2018.-2023.
NOSITELJ IZRADE STRATEGIJE:	Jedinstveni upravni odjel Općine Vrbnik
IZRAĐIVAČ STRATEGIJE:	Zavod za prometno planiranje, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu

1.1 Strateška procjena utjecaja na okoliš

Prema *Zakonu o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13, 78/15, 12/18, 118/18)* strateška procjena utjecaja na okoliš (u daljnjem tekstu: SPUO) je postupak kojim se procjenjuju vjerojatno značajni utjecaji na okoliš koji mogu nastati provedbom strategije, plana ili programa. SPUO stvara osnovu za promicanje održivog razvitka kroz objedinjavanje uvjeta za zaštitu okoliša u strategije, planove i programe pojedinog područja. Time se omogućava da se mjerodavne odluke o prihvaćanju strategija, plana i programa donose uz poznavanje mogućih značajnih utjecaja koje bi strategija, plan i program svojom provedbom mogle imati na okoliš, a nositeljima zahvata pružaju se okviri djelovanja i daje se mogućnost uključivanja bitnih elemenata zaštite okoliša u donošenju odluka.

Postupak SPUO provodi se za Strategiju razvoja prometa na području Općine Vrbnik za razdoblje 2018.-2023. (u daljnjem tekstu: Strategija), čiji je nositelj izrade Jedinstveni upravni odjel Općine Vrbnik (u daljnjem tekstu: JUO)

Postupak SPUO provodi se temeljem odredbi *Zakona o zaštiti okoliša* i *Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja strategije, plana i programa na okoliš (NN 3/17)*. Navedeni propisi usklađeni su s *Direktivom 2001/42/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća o procjeni učinaka određenih planova i programa na okoliš (SEA direktiva)*, koja je na snazi od 2001. godine. Nadalje, propisi su u skladu s *Konvencijom o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica (Espoo, 1991)*, koja obvezuje države da obavještavaju i konzultiraju se u svim velikim projektima koji bi mogli imati utjecaj na okoliš preko državnih granica te s *Protokolom o strateškoj procjeni okoliša (Kijev, 2003)*. *Konvencija o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica* usvojena je *Odlukom o proglašenju Zakona o potvrđivanju Konvencije o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica (NN 06/96)*, a *Protokol o strateškoj procjeni okoliša* usvojen je *Odlukom o proglašenju Zakona o potvrđivanju Protokola o strateškoj procjeni okoliša uz Konvenciju o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica (NN 07/09)*.

U postupku SPUO izrađuje se strateška studija. Strateška studija je stručna podloga koja se prilaže uz strategiju, plan i program, a strateška procjena provodi se na temelju rezultata utvrđenih strateškom studijom.

Strateškom studijom određuju se, opisuju i procjenjuju očekivani značajni učinci na okoliš koje može uzrokovati provedba strategije, plana ili programa i razumne alternative vezane za zaštitu okoliša koje uzimaju u obzir ciljeve i obuhvat te strategije, plana ili programa. Namjera cijelog postupka je osigurati da posljedice po okoliš i zdravlje ljudi budu ocijenjene za vrijeme pripreme strategije, plana ili programa, prije utvrđivanja konačnog prijedloga i upućivanja u postupak njezina donošenja. Postupak SPUO pruža dionicima priliku sudjelovanja u postupku te se osigurava informiranje i sudjelovanje javnosti za vrijeme postupka donošenja odluka. Nositeljima zahvata pružaju se okviri djelovanja i daje se mogućnost uključivanja bitnih elemenata zaštite okoliša u donošenje odluka.

Stratešku studiju izradila je tvrtka VITA PROJEKT d.o.o., Ilica 191, Zagreb, koja je ovlaštena za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša sukladno Rješenju Ministarstva zaštite okoliša i energetike (Klasa: UP/1351-02/15-08/20, URBROJ: 517-06-2-1-1-18-11 od 1. veljače 2018. godine), pod točkom 1. Izrada studija o značajnom utjecaju strategije, plana ili programa na okoliš uključujući i dokumentaciju potrebnu za ocjenu o potrebi strateške procjene te dokumentaciju za određivanje sadržaja strateške studije.

2 Strategija razvoja prometa na području Općine Vrbnik za razdoblje 2018.-2023.

2.1 Obuhvat i sadržaj Strategije

Područje obuhvata Strategije odnosi se prvenstveno na naselje Vrbnik. Međutim, uzimajući u obzir činjenicu da je promet u funkciji prostorne integracije te da značajno ovisi o samoj potražnji, rješenja, kao i predložena prometna politika u sklopu Strategije, usmjereni su na prostor prema prometnoj potrebi s ciljem ostvarivanja što kvalitetnije prostorne integracije, a pri tome poštujući administrativna prostorna ograničenja. Stoga, zona obuhvata obuhvaća cijelu Općinu Vrbnik, koja uključuje naselja Garica, Kampelje, Risika te Vrbnik, a naselje Vrbnik obrađeno je detaljnije.

Glavna poglavlja Strategije su sljedeća:

1. Sažetak

2. Analiza postojećeg stanja:

- prostorno-planske dokumentacije i dokumentacije iz područja prometa,
- infrastrukture cestovnog, nemotoriziranog i pomorskog prometa,
- sigurnosti prometa,
- organizacije i regulacije prometnih tokova,
- intenziteta i distribucije prometnih tokova,
- sustava parkiranja,
- sustava javnog prijevoza putnika.

3. Prognoza prijevozne potražnje

4. Prijedlozi rješenja

- optimizacija prometa motornih vozila,
- pješački promet,
- biciklistički promet,
- javni prijevoz,
- zračni promet.

U svrhu jasnijeg pregleda predloženih mjera unaprjeđenja održivog prometnog sustava izrađen je konceptualni plan faznosti implementacije mjera predviđenih Strategijom.

2.2 Svrha i cilj Strategije

Svrha Strategije je donošenje strateškog dokumenta iz područja prometa čije su mjere unaprjeđenja definirane u skladu s odrednicama održivog prometnog planiranja, prema misiji i viziji razvoja Općine Vrbnik.

Cilj Strategije je kreiranje dugoročne strategije razvoja prometa uspostavljanjem održivog prometnog sustava kojemu će u središtu biti podizanje kvalitete života građana i posjetitelja uz osiguravanje bolje mobilnosti svim korisnicima prometnog sustava na području Općine Vrbnik.

Održiva mobilnost Općine ima za cilj strateško, cjelovito i ciljano prostorno-prometno planiranje koje na učinkovit i transparentan način u središte planiranja stavlja kvalitetu života. Strategija prometnog razvoja općine Vrbnik temeljena je na načelima održivog prometnog planiranja uzimajući u obzir integraciju, sudjelovanje i načela vrednovanja optimalnosti.

Stavljanjem većeg naglaska na održive oblike prijevoza otvara se spektar pozitivnih ishoda:

- povećanje sigurnosti prometa,
- smanjenje emisija štetnih plinova i buke,
- povećanje energetske učinkovitosti,
- jačanje atraktivnosti Općine Vrbnik uz povećanje kvalitete života kroz zdraviju okolinu te urbani prostor prilagođen potrebama korisnika.

2.3 Prijedlozi rješenja (mjera)

S ciljem uspostavljanja održivog prometnog sustava općine Vrbnik kreirano je pet osnovnih paketa mjera razvoja i unaprjeđenja. Paketi mjera su dugoročno usmjereni na potenciranje aktivnih oblika prometovanja poput pješaćenja, biciklizma i javnog prijevoza te destimulaciju korištenja neaktivnih oblika prometovanja. S obzirom na to da je prometni sustav jedinstven te da je na području Općine Vrbnik kao i Republike Hrvatske on dosad uglavnom razvijan kroz cestovno povezivanje, kreiran je i paket mjera za optimizaciju neaktivnih oblika prometovanja, tj. prometa motornih vozila.

Predložene mjere razvoja i unaprjeđenja podijeljene su na infrastrukturne, organizacijske i upravljačke mjere. Za potrebe razvoja i unaprjeđenja aktivnih oblika prometovanja naglasak je stavljen na infrastrukturne mjere dok je kod prijedloga optimizacije prometa motornih vozila naglasak više stavljen na organizacijske i upravljačke mjere.

Tablica 1. Tablični pregled mjera predloženih Strategijom

1. Mjere optimizacije prometa motornih vozila			
1.1. Unaprjeđenje prometne povezanosti Vrbnika s okolnim područjem	1.2. Optimizacija odvijanja unutarnjeg prometa na području naselja Vrbnik	1.3. Unaprjeđenje politike parkiranja u funkciji razvoja održive mobilnosti	1.4. Mjere povećanja sigurnosti i propusne moći kritičnih raskrižja
1.1.a. prometna veza Omišalj – Vrbnik – Baška (Stara Baška) 1.1.b. kvalitetnije povezivanje uvala Petrina, Sv. Marak i Sveti Juraj s Vrbnikom	1.2.a. izgradnja alternativnih prometnih veza za potrebe povezivanja istočnog dijela Vrbnika (Grohot-Čerenec-Vojak-Vajavina-Dražine-Kozica) 1.2.b. regulacija ulaska motornih vozila u urbano središte	1.3.a. uvođenje uputnog sustava prema slobodnim parkirališnim kapacitetima 1.3.b. modernizacija sustava naplate 1.3.c. usklađivanje tarifne politike s parkirališnom potražnjom 1.3.d. upravljanje postojećim parkirališnim kapacitetima 1.3.e. uvođenje Park & Ride sustava 1.3.f. uređenje parkirališne ponude	1.4.a. raskrižje županijskih cesta ŽC5108-ŽC5183 1.4.b. raskrižje županijske ceste ŽC5108-Sveta Nedija (nerazvrstana cesta) 1.4.c. raskrižja na planiranoj istočnoj obilaznici
2. Unaprjeđenje pješačkog prometa			
2.a. uređenje pješačkih veza stare jezgre s okolnim područjem, a posebno Ulicom braće Trinajstić 2.b. uređenje i popularizacija pješačkih ruta na području Općine 2.c. revitalizacija Trga svetog Ivana			
3. Unaprjeđenje biciklističkog prometa			
3.a. pravilno označavanje biciklističkih ruta 3.b. organizacija poučnih ruta (iskorištavajući potencijale postojećih staza) 3.c. uređenje šetališta duž obale 3.d. uređenje popratnih sadržaja za popularizaciju biciklističkog prometa 3.e. promidžba kroz smart aplikacije 3.f. unaprjeđenje postojećeg sustava javnih električnih bicikala			
4. Unaprjeđenje javnog prijevoza putnika			
4.1. Mjere unaprjeđenja autobusnog javnog prijevoza	4.2. Mjere unaprjeđenja prijevoza turističkim vlakom	4.3. Mjere unaprjeđenja javnog prijevoza morem	
4.1.a. izgradnja novog autobusnog terminala (stajališta) 4.1.b. ako se pokaže potrebno, izmještanje autobusnog terminala (stajališta) na područje istočne obilaznice naselja Vrbnik 4.1.c. usklađivanje županijskog prijevoza s potrebama korisnika na području Općine	4.2.a. integracija turističkog vlaka u funkciju parkirališta (Park & Ride sustav), autobusnog terminala i luke Vrbnik 4.2.b. produljenje postojeće trase turističkog vlaka do Vajavine	4.3.a. razvoj javnog prijevoza morem	
5. Zračni promet			
5.a. Izgradnja helidroma na predjelu brijega Čerenec			

3 Odnos Strategije s drugim odgovarajućim strategijama, planovima i programima

Strategija je u skladu sa sljedećim analiziranim planovima, programima i strategijama:

- Nacionalna strategija i plan djelovanja na okoliš (NSPDO) (NN 46/02)
- Strategija održivog razvitka Republike Hrvatske (NN 30/09)
- Strategija i prostornog uređenja Republike Hrvatske (1997., 2013.)
- Strategija upravljanja vodama (NN 91/08)
- Strategija i Akcijski plan zaštite prirode Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2025. godine
- Strategija energetskog razvoja RH do 2030. s pogledom na 2050. godinu (u izradi)
- Strategija razvoja turizma RH do 2020. godine
- Strategija prilagodbe klimatskim promjenama za razdoblje do 2040. godine s pogledom na 2070. godinu (u izradi)
- Plan upravljanja vodnim područjima 2016. – 2021.
- Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske 2014. – 2030.
- Nacionalni akcijski plan za obnovljive izvore energije do 2020. godine
- Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020 g.
- Nacionalni plan razvoja luka otvorenih za javni promet od županijskog i lokalnog značaja, 2017.
- Akcijski plan razvoja cikloturizma
- Strategija razvoja nautičkog turizma Republike Hrvatske za razdoblje 2009.-2019.
- Strateški plan Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za razdoblje 2019. – 2021.
- Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011.-2020.
- Razvojna strategija Primorsko-goranske županije 2016.-2020.
- Strategija zaštite okoliša Primorsko-goranske županije (2005.)
- Program zaštite zraka, ozonskog sloja, ublažavanja klimatskih promjena i prilagodbe klimatskim promjenama u Primorsko-goranskoj županiji za razdoblje 2019.-2022.
- Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran
- Akcijski plan energetske učinkovitosti Primorsko-goranske županije za period 2017. - 2019. godine
- Strateški plan razvoja turizma Kvarnera sa strateškim i operativnim marketing planom 2016. – 2020.
- Razvojna strategija Primorsko-goranske županije 2016.-2020.
- Strategija zaštite okoliša Primorsko-goranske županije (2005.)
- Program zaštite zraka, ozonskog sloja, ublažavanja klimatskih promjena i prilagodbe klimatskim promjenama u Primorsko-goranskoj županiji za razdoblje 2019.-2022.
- Glavni plan razvoja prometnog sustava funkcionalne regije Sjeverni Jadran
- Akcijski plan energetske učinkovitosti Primorsko-goranske županije za period 2017. - 2019. godine

- Strateški plan razvoja turizma Kvarnera sa strateškim i operativnim marketing planom 2016. – 2020.

4 Ciljevi zaštite okoliša uspostavljeni po zaključivanju međunarodnih ugovora i sporazuma

Strategija uzima u obzir ciljeve zaštite okoliša koji su uspostavljeni sljedećim međunarodnim ugovorima i sporazumima:

- Okvirna konvencija Ujedinjenih naroda o promjeni klime (Rio de Janeiro 1992.)
- Konvencija o biološkoj raznolikosti (Rio de Janeiro, 1992.)
- Konvencija o zaštiti europskih divljih vrsta i prirodnih staništa (Bernska konvencija) (Bern, 1979., stupila na snagu 1982.)
- Konvencija o zaštiti migratornih vrsta divljih životinja (Bonska konvencija) (Bonn, 1979, stupila na snagu 1985).
- Konvencija o močvarama (Ramsarska konvencija, 1971.)
- Konvencija o europskim krajobrazima (Firenca 2000.)
- Konvencija o zaštiti svjetske kulturne i prirodne baštine (NN-MU 12/93).
- Direktiva 2000/60/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2000. o uspostavi okvira za djelovanje Zajednice u području vodne politike (Okvirna direktiva o vodama) (SL L 327, 22. 12. 2000).
- Pariški sporazum (Pariz, 2015).
- Konvencija o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćavanja (Barcelona, 1976.)
- Protokol o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćenja kopnenim izvorima (Atena, 1980.)
- Protokol o integralnom upravljanju obalnim područjem Sredozemlja (Barcelona, 2008.),
- Okvirna direktiva o morskoj strategiji 2008/56/EZ

5 Postojeći okolišni problemi koji su važni za Strategiju

Na temelju analize postojećeg stanja sastavnica i elementa okoliša izdvojeni su prepoznati postojeći okolišni problemi za poglavlja: vode, zrak, klimatske promjene, bioraznolikost, šume, tlo i poljoprivreda, ekološka mreža, kulturna baština, krajobrazna obilježja, zdravlje ljudi, turizam te infrastruktura (Tablica 2).

Tablica 2. Prepoznati okolišni problemi važni za Strategiju

SASTAVNICA/ELEMENT OKOLIŠA	POSTOJEĆI OKOLIŠNI PROBLEMI
Vode	<ul style="list-style-type: none"> Nedostatak sustava odvodnje i pročištača voda (sanitarne (fekalne) otpadne vode se najvećim dijelom zbrinjavaju putem septičkih taložnica); Nepotpuni podaci o stanjima površinskih vodnih tijela (nema procjena i procjene nisu pouzdane); Vrbničko polje i obalni pojas Općine ugroženi su od poplava; Na području Općine Vrbnik prisutna su područja zaštite vode namijenjena za ljudsku potrošnju (II., III., IV. zona sanitarne zaštite izvorišta) te sliv osjetljivog područja.
Zrak	<ul style="list-style-type: none"> Kvaliteta zraka prve je kategorije (na najbližoj mjernoj postaji Omišalj), no izmjereno je da najveća produkcija stakleničkih plinova na području PGŽ dolazi iz cestovnog prometa; Sagorijevanjem goriva cestovna vozila izbacuju u atmosferu CO, ugljikovodike, lebdeće čestice, dušikove okside (NO_x), SO₂ i druge štetne spojeve. Trend onečišćujućih tvari (ukupno iz svih sektora) u razdoblju 2014. – 2018. g. na području PGŽ bilježi lagani rast NO_x, CO, CO₂ i PM₁₀ čestica.
Klimatske promjene	<ul style="list-style-type: none"> Povećanje evapotranspiracije, smanjenje površinskih i podzemnih otjecanja, smanjenje dostupnih količina pitke vode te pogoršanje kakvoće vode (izraženo u ljetnom razdoblju); Ugroženi vodotoci, vodonosnici i izvori u priobalju zbog kumulativnog efekta koincidencija podizanja razine mora i pojava ekstrema minimalnih protoka i količina vode; Povećani rizik od šumskih požara; Najveći negativni utjecaj na područje PGŽ će biti od povećanja razine mora.
Tlo i poljoprivreda	<ul style="list-style-type: none"> Pojava poplava u Vrbničkom polju, nedostatak navodnjavanja; Područja velikog potencijalnog rizika od erozije na području Općine Vrbnik; Nedostatak sustava odvodnje i pročištača voda – zagađenje tla.
Ekološka mreža	<ul style="list-style-type: none"> Prijetnje i pritisci za svako pojedino područje ekološke mreže navedeni su u cjelovitoj Strateškoj studiji u poglavlju opisa postojećeg stanja okoliša.
Kulturna baština	<ul style="list-style-type: none"> Degradacija vrijednosti kulturne baštine zbog zapuštenosti i urušavanja; Vizura srednjovjekovnog naselja Vrbnika narušena predimenzioniranom; izgradnjom podno povijesne jezgre naselja; Ugrožene vrijednosti kulturne baštine zbog izgradnje infrastrukture; Neiskorištenost kulturnih resursa.
Krajobrazna obilježja	<ul style="list-style-type: none"> Degradacija kulturne baštine odnosi se i na krajobrazna obilježja; Nesanirana eksploatacijska polja; Neprikladna izgradnja (izgledom i lokacijom).

Zdravlje ljudi	<ul style="list-style-type: none"> • Ugroženi izvori Rovoznik i Grabrovnik koji su, osim jezera Ponikve, glavni resursi vode za piće - nužno riješiti odvodnju i pročišćavanje, prvenstveno otpadnih voda naselja.
Turizam	<ul style="list-style-type: none"> • Nedovoljan turistički smještajni kapacitet.
Infrastruktura	<ul style="list-style-type: none"> • Nedostatak sustava odvodnje i pročištača voda (sanitarne (fekalne) otpadne vode se najvećim dijelom zbrinjavaju putem septičkih taložnica); • Necjeloviti vodoopskrbni sustav; • Nedostatak DTK mreže; • Nedostatak odvodnje i navodnjavanja poljoprivrednih površina; • Neuređene morske luke nedovoljnog prihvatnog kapaciteta; • Nerazvijena pješačka i biciklistička infrastruktura; • Intenzivan aktivni i pasivni promet tijekom turističke sezone; • Neravnomjerna popunjenost parkirališta - prekapacitiranost pojedinih parkirališta; • Nedovoljno izgrađene, uređene i održavane prometnice i požarni putevi.

6 Mogući razvoj okoliša bez provedbe Strategije

Geološka obilježja i geomorfološka obilježja

Bez provedbe Strategije zadržat će se postojeće stanje georazolikosti, odnosno potencijalna degradacija u okvirima trenutno omogućenih prostora za širenje antropogenog reljefa. Također, sačuvati će se vrijedni geomorfološki oblici kao što su lokve i ponikve od potencijalnog gubitka izgradnjom prometne infrastrukture.

Vode

Bez provedbe Strategije zadržat će se postojeće stanje voda i mora. Do izgradnje sustava odvodnje otpadnih voda postoji rizik od degradacije stanja vodnih tijela. Mjere predložene Strategijom usmjerene su na unaprjeđenje prometne infrastrukture, a time povezano i uz poboljšanje sustava oborinske odvodnje s prometnicama. Istovremeno, nove prometnice predstavljaju potencijalan negativni utjecaj na vode. Područja pod opasnosti i rizikom od poplava bez provedbe Strategije ostati će nepromijenjena. Kvaliteta mora ostati će na postojećoj razini bez uspostavljanja javnog prijevoza morem.

Zrak

Bez provedbe Strategije kvaliteta zraka na području Općine Vrbnik ostati će jednaka (kvaliteta zraka I. kategorije). Staklenički plinovi i ostale emisije u zrak koje su posljedice prometa ostati će nepromijenjene bez provedbi mjera održive mobilnosti.

Klimatološka obilježja i klimatske promjene

Sa ili bez provedbe Strategije, klimatske promjene zbog svog globalnog utjecaja imaju svoj smjer i intenzitet. Uz napore da se intenzitet klimatskih promjena ublaži, pri planiranju prostornog razvoja potrebno je uvažavati projekcije klimatskih promjena i sukladno tome pokušati pojedine projekte prilagoditi predviđanjima budućeg globalnog i regionalnog stanja atmosfere. Iako je neznatno za globalnu razinu, Strategijom se planira izgradnja infrastrukture za održive načine prometovanja/kretanja te vozila javnog prometa na pogon obnovljivih izvora energije, uspostava *park&ride* sustava čime će se pozitivno utjecati na ugljični otisak Općine i ublažavanje klimatskih promjena.

Bioraznolikost

Bez provedbe Strategije raširenost antropogenih staništa, kao i fragmentacija prirodnih staništa, zadržati će se na trenutnoj razini. Također, neće doći do gubitka dijelova pojedinih prirodnih staništa. U ljetnim mjesecima zbog turističke sezone gužve u prometu bit će povećane, a bez unaprjeđenja boljeg protoka prometa i bez funkcionalnijeg javnog prijevoza te održivih načina prometovanja/kretanja doći će i do većeg onečišćenja.

Šume

Bez provedbe Strategije površina i cjelovitost šuma zadržati će se na trenutnoj razini.

Divljač i lovstvo

Bez provedbe Strategije površina i kvaliteta lovišta zadržat će se na postojećoj razini. Provedbom predmetnih izmjena doći će do određenog smanjenja površine lovišta, a time potencijalno i do smanjenja brojnosti divljači (gubitak staništa, stradavanje).

Tlo i poljoprivreda

Bez provedbe Strategije neće doći do gubitka tla, prenamijene i fragmentacije poljoprivrednog zemljišta, već će površina poljoprivrednog zemljišta ostati neizmijenjena. Također, jednako se može očekivati nastavak onečišćenja kojima je izvor promet.

Ekološka mreža

Bez provedbe Strategije područja ekološke mreže ostat će u postojećem stanju. Ne će doći do gubitka dijelova i fragmentacije pojedinih prirodnih staništa izgradnjom prometne infrastrukture.

Zaštićena područja

Sa ili bez provedbe Strategije stanje i vrijednost zaštićenog područja ostat će ista.

Kulturna baština

Bez provedbe Strategije vrijednost kulturnih dobara koji bi eventualno bili ugroženi zahvatima koji proizlaze iz mjera neće biti dodatno ugroženi. S druge strane, ne provođenjem Strategije nastavit će se prometni pritisak u ljetnoj sezoni na zaštićenu kulturno-povijesnu cjelina naselja Vrbnik.

Krajobrazna obilježja

Bez provedbe Strategije krajobraz će se očuvati od planiranih infrastrukturnih zahvata koji će umanjiti njegovu vrijednost (promjena fizičke strukture krajobraza, prirodnih, kulturnih i vizualnih vrijednosti). Istovremeno, bez provedbe Strategije neće doći do poboljšanja boravišnih vrijednosti provedbom mjera unaprjeđenja pješačkog i biciklističkog prometa.

Stanovništvo i naseljenost

Provedba Strategije pozitivno će utjecati na stanovništvo i naseljenost, s obzirom na to da su planirane mjere usmjerene na unaprjeđenje prometne infrastrukture. Budući da se demografski procesi ne vežu isključivo uz provedbu Strategije nego ovise i o nizu drugih faktora nije moguće predvidjeti razvoj bez provedbe Strategije.

Zdravlje ljudi

Bez provedbe Strategije zadržat će se postojeće stanje zdravstvenih usluga na području Općine, kao i kvalitete pitke vode, zatim količine buke prouzrokovane prometom te kvalitete zraka.

Turizam

Bez provedbe Strategije neće doći do poboljšanja prometne infrastrukture, a time i predispozicije za dodatnim razvojem turizma.

Infrastruktura

Bez provedbe Strategije neće doći do poboljšanja prometne infrastrukture i prometne sigurnosti, a infrastrukturni sustav razvijat će se i dalje uglavnom u skladu sa pojedinom strategijom, planom ili programom građenja i održavanja pojedine vrste infrastrukture.

Gospodarenje otpadom

Bez provedbe Strategije sustav gospodarenja otpadom ostat će na trenutnoj razini. Mjere se ne odnose na sustav gospodarenja otpadom.

7 Okolišne značajke područja na koje provedba Strategije može značajno utjecati

Područje obuhvata Strategije teritorij je Općine Vrbnik, a planirana rješenja i mjere imat će lokalni utjecaj. Analizom postojećeg stanja napravljeno je vrednovanje područja prema pojedinoj sastavnici/elementu okoliša. U poglavlju 5. Postojeće stanje okoliša opisane su okolišne značajke na području Općine Vrbnik, a u poglavlju 6. Postojeći okolišni problemi koji su važni za Strategiju. Najvrjednija područja su i najosjetljivija te se tamo može očekivati značajan utjecaj. Kroz izradu strateške studije utjecaja Strategije na okoliš nije se naišlo na značajne konflikte u prostoru, odnosno na konfliktan odnos vrijednih okolišnih značajki u odnosu na predložene mjere. U poglavlju 8. Vjerojatno značajni utjecaj na okoliš pri analizi mogućih utjecaja dan je i opis područja gdje se očekuje mogući utjecaj provedbe Strategije.

Predmet Strategije je promet, a prometna infrastruktura zbog svojih karakteristika često može značajno utjecati na bioraznolikost i šume u vidu fragmentacije, zatim na degradaciju krajobraznih obilježja unošenjem novih linijskih antropogenih elemenata te na vode kroz zagađenja i stvaranje barijera vodotocima. Utjecaji u odnosu na prostor Općine Vrbnik su analizirani i opisani u sljedećem poglavlju.

8 Vjerojatno značajni utjecaji na okoliš

Strateški okvir Strategije koncipiran je na način da je određeno pet osnovnih paketa mjera razvoja i unaprjeđenja prometa. Paketi mjera sastoje se od glavnih mjera te detaljnijih mjera kojima se pobliže opisuju planirane aktivnosti (glavne mjere 1. i 4. dijele se na još nekoliko dodatnih mjera). U poglavljima 8.1 i 8.2 analizirani su mogući utjecaji svih mjera predloženih Strategijom.

Mjera 2.c. *revitalizacija Trga svetog Ivana* i mjera 4.1.a. *izgradnja novog autobusnog terminala (stajališta)* sadržane su u mjeri 1.3.f. *uređenje parkirališne ponude* stoga neće biti uzete u obzir u daljnjim poglavljima kako bi se izbjeglo ponavljanje opisa utjecaja i eventualno mjera zaštite.

8.1 Mjere za koje se može isključiti mogućnost negativnog utjecaja

U ovom poglavlju navedene su sve mjere za koje se može isključiti mogućnost negativnog utjecaja na sastavnice okoliša. U cjelovitoj Studiji nalazi se obrazloženje na temelju čega je zaključeno da njezinom provedbom neće doći do negativnog utjecaja na okoliš.

1. Mjere optimizacije prometa motornih vozila

1.2. Optimizacija odvijanja unutarnjeg prometa na području naselja Vrbnik

1.2.b. regulacija ulaska motornih vozila u urbano središte

1.3. Unaprjeđenje politike parkiranja u funkciji razvoja održive mobilnosti

1.3.a. uvođenje uputnog sustava prema slobodnim parkirališnim kapacitetima

1.3.b. modernizacija sustava naplate

1.3.c. usklađivanje tarifne politike s parkirališnom potražnjom

1.3.d. upravljanje postojećim parkirališnim kapacitetima

1.3.e. uvođenje Park & Ride sustava

3. Unaprjeđenje biciklističkog prometa

3.a. pravilno označavanje biciklističkih ruta

3.b. organizacija poučnih ruta (iskorištavajući potencijale postojećih staza)

3.e. promidžba kroz smart aplikacije

3.f. unaprjeđenje postojećeg sustava javnih električnih bicikala

4. Unaprjeđenje javnog prijevoza putnika

4.1. Mjere unaprjeđenja autobusnog javnog prijevoza

4.1.c. usklađivanje županijskog prijevoza s potrebama korisnika na području Općine

4.2. Mjere unaprjeđenja prijevoza turističkim vlakićem

4.2.a. integracija turističkog vlakića u funkciju parkirališta (Park & Ride sustav), autobusnog terminala i luke Vrbnik

4.2.b. produljenje postojeće trase turističkog vlakića do Vajavine

8.2 Mjere za koje se ne može isključiti mogućnost negativnog utjecaja

U ovom poglavlju navedene su sve mjere za koje se ne može isključiti mogućnost negativnog utjecaja na sastavnice okoliša. U cjelovitoj Studiji uz svaku mjeru nalazi se obrazloženje na temelju čega je zaključeno da će njezinom provedbom doći do negativnog utjecaja na okoliš. Uz negativne, istaknuti su i mogući pozitivni utjecaji na okoliš.

1. Mjere optimizacije prometa motornih vozila

1.1. Unaprjeđenje prometne povezanosti Vrbnika s okolnim područjem

1.1.a. prometna veza Omišalj–Vrbnik–Baška (Stara Baška)

1.1.b. kvalitetnije povezivanje uvala Petrina, Sv. Marak i Sveti Juraj s Vrbnikom

1.2. Optimizacija odvijanja unutarnjeg prometa na području naselja Vrbnik

1.2.a. izgradnja alternativnih prometnih veza za potrebe povezivanja istočnog dijela Vrbnika (Grohot-Čerenec-Vojak-Vajavina-Dražine-Kozica)

1.3. Unaprjeđenje politike parkiranja u funkciji razvoja održive mobilnosti

1.3.f. uređenje parkirališne ponude

1.4. Mjere povećanja sigurnosti i popusne moći kritičnih raskrižja

1.4.a. raskrižje županijskih cesta ŽC5108-ŽC5183

1.4.b. raskrižje županijske ceste ŽC5108-Sveta Nedija (nerazvrstana cesta)

1.4.c. raskrižja na planiranoj istočnoj obilaznici

2. Unaprjeđenje pješačkog prometa

2.a. uređenje pješačkih veza stare jezgre s okolnim područjem, a posebno Ulicom braće Trinajstić

2.b. uređenje i popularizacija pješačkih ruta na području Općine

3. Unaprjeđenje biciklističkog prometa

3.c. uređenje šetališta duž obale

3.d. uređenje popratnih sadržaja za popularizaciju biciklističkog prometa

4. Unaprjeđenje javnog prijevoza putnika

4.1. Mjere unaprjeđenja autobusnog javnog prijevoza

4.1.b. ako se pokaže potrebno, izmještanje autobusnog terminala (stajališta) na područje istočne obilaznice naselja Vrbnik

4.3. Mjere unaprjeđenja javnog prijevoza morem

4.3.a. razvoj javnog prijevoza morem

5. Zračni promet

5.a. Izgradnja helidroma na predjelu brijega Čerenec

8.3 Mogući utjecaji Strategije na klimatske promjene

Predmetna strategija razvoja prometa ne sadrži mjere koje bi mogle značajno utjecati (pozitivno ili negativno) na klimatske promjene i emisije stakleničkih plinova. Izgradnja prometnica uzrokovat će određene emisije stakleničkih plinova, no kako se radi o manjoj ukupnoj duljini prometnica, odnosno o zahvatima lokalnog karaktera, emisije neće biti značajne. S druge strane, poboljšanje prometne infrastrukture utjecat će na smanjenje prometnih gužvi u naseljima, što će pozitivno utjecati na smanjenje emisija stakleničkih plinova iz motora vozila, budući da će promet biti protočniji i putovanja će kraće trajati.

Unaprjeđenje pješačkog i biciklističkog prometa i infrastrukture potaknut će stanovništvo za smanjenu upotrebu motornih vozila za putovanja kratkog vremenskog trajanja i na kratke relacije, što će također utjecati na manje smanjenje emisije stakleničkih plinova. Unaprjeđenje javnog prijevoza putnika, kao i unaprjeđenje javnog prijevoza morem, također će pozitivno utjecati na smanjenje emisije stakleničkih plinova, budući da je u javnom prijevozu emisija stakleničkih plinova po putniku značajno manja nego u usporedbi s prijevozom osobnim vozilima. Na klimatske promjene pozitivno će utjecati Strategijom predloženi električni vlakići za javni prijevoz kao i brodovi na pogon iz obnovljivih izvora energije.

8.4 Mogući utjecaji klimatskih promjena na Strategiju

Mogući utjecaji klimatskih promjena koji mogu biti važni za predmetnu Strategiju uključuju poplave obalnog područja uzrokovane porastom razine mora te poplave i prateće štete na infrastrukturi i imovini izazvane pojavom ekstremnih oborina. Prema kartama opasnosti od poplava (Hrvatske vode), obalno područje Općine Vrbnik nije značajno izloženo poplavama niti u jednom scenariju (velika, srednja i mala vjerojatnost pojavljivanja poplava). Kako se planirane mjere najvećim dijelom neće provoditi u obalnom pojasu, može se isključiti mogućnost utjecaja porasta razine mora na Strategiju.

Prema istim kartama opasnosti od poplava, na dijelu trase planirane prometnice Omišalj-Vrbnik-Baška (Stara Baška) uz Vrbničko polje (mjera 1.1.a.), i to na dijelu gdje je planirana rekonstrukcija postojeće prometnice, postoji određena opasnost od poplava za srednju i malu vjerojatnost pojavljivanja. Stoga je kod projektiranja navedene prometnice potrebno u obzir uzeti opasnost od plavljenja te ukoliko će biti potrebno primijeniti mjere prilagodbe kojima će se buduća prometnica zaštititi od poplava.

8.5 Prekogranični utjecaj

Općina Vrbnik nije smještena u graničnom području Republike Hrvatske i provedbom Strategije ne očekuju se prekogranični utjecaji na okoliš.

9 Pregled prepoznatih utjecaja

Provedenom analizom za svaku mjeru procijenjeno je kakve utjecaje moguće očekivati. U nastavku poglavlja dan je pregled prepoznatih utjecaja svih mjera, a utjecaj je opisan temeljem četiri svojstva: ocjena, karakteristika, trajanje i vrsta (Tablica 3, Tablica 4, Tablica 5).

Na razini strateške procjene i temeljem navedenih opisa svake mjere može se zaključiti da su sve mjere prihvatljive za okoliš, odnosno da provedbom mjera neće doći do značajnog negativnog utjecaja na okoliš.

U tablici (Tablica 7) je dan pregled mogućih utjecaja svake mjere predložene Strategijom na analizirane sastavnice i elemente okoliša te je priložen popis s punim nazivima mjera (Tablica 6).

Tablica 3. Pregled oznaka i vrsti utjecaja

	pozitivan utjecaj
	pozitivan i negativan utjecaj
	nema utjecaja
	negativan utjecaj

Tablica 4. Skala značajnosti utjecaja

stupanj značajnosti utjecaja	opis značajnosti utjecaja
-2	značajan negativan utjecaj
-1	negativan utjecaj koji nije značajan
0	nema utjecaja
1	pozitivan utjecaj koji nije značajan
2	značajan pozitivan utjecaj

Tablica 5. Pregled oznaka i opisa utjecaja po svojstvima

oznaka	opis
ST/POV/PRI	Stalan/povremen/privremen
LOK/REG	Lokalni/regionalni
DIR/IND	Direktan /indirektan

Tablica 6. Popis mjera Strategije

<i>1.1.a. prometna veza Omišalj – Vrbnik – Baška (Stara Baška)</i>
<i>1.1.b. kvalitetnije povezivanje uvala Petrina, Sv. Marak i Sveti Juraj s Vrbnikom</i>
<i>1.2.a. izgradnja alternativnih prometnih veza za potrebe povezivanja istočnog dijela Vrbnika (Grohot-Čerenec-Vojak-Vajavina-Dražine-Kozica)</i>
<i>1.2.b. regulacija ulaska motornih vozila u urbano središte</i>
<i>1.3.a. uvođenje uputnog sustava prema slobodnim parkirališnim kapacitetima</i>
<i>1.3.b. modernizacija sustava naplate</i>
<i>1.3.c. usklađivanje tarifne politike s parkirališnom potražnjom</i>
<i>1.3.d. upravljanje postojećim parkirališnim kapacitetima</i>
<i>1.3.e. uvođenje Park & Ride sustava</i>
<i>1.3.f. uređenje parkirališne ponude</i>
<i>1.4.a. raskrižje županijskih cesta ŽC5108-ŽC5183</i>
<i>1.4.b. raskrižje županijske ceste ŽC5108-Sveta Nedija (nerazvrstana cesta)</i>
<i>1.4.c. raskrižja na planiranoj istočnoj obilaznici</i>
<i>2.a. uređenje pješačkih veza stare jezgre s okolnim područjem, a posebno Ulicom braće Trinajstić</i>
<i>2.b. uređenje i popularizacija pješačkih ruta na području Općine</i>
<i>3.a. pravilno označavanje biciklističkih ruta</i>
<i>3.b. organizacija poučnih ruta (iskorištavajući potencijale postojećih staza)</i>
<i>3.c. uređenje šetališta duž obale</i>
<i>3.d. uređenje popratnih sadržaja za popularizaciju biciklističkog prometa</i>
<i>3.e. promidžba kroz smart aplikacije</i>
<i>3.f. unaprjeđenje postojećeg sustava javnih električnih bicikala</i>
<i>4.1.b. ako se pokaže potrebno, izmještanje autobusnog terminala (stajališta) na područje istočne obilaznice naselja Vrbnik</i>
<i>4.1.c. usklađivanje županijskog prijevoza s potrebama korisnika na području Općine</i>
<i>4.2.a. integracija turističkog vlakića u funkciju parkirališta (Park & Ride sustav), autobusnog terminala i luke Vrbnik</i>
<i>4.2.b. produljenje postojeće trase turističkog vlakića do Vajavine</i>
<i>4.3.a. razvoj javnog prijevoza morem</i>
<i>5.a. izgradnja helidroma na predjelu brijega Čerenec</i>

Tablica 7. Pregled mogućih utjecaja Strategije na sastavnice i elemente okoliša

MJERA	georaznolikost	voda	zrak	klimatske promjene	bioraznolikost	šume	divljač i lovstvo	tlo i poljoprivreda	zaštićena područja	kulturna baština	krajobrazna obilježja	stanovništvo i naseljenost	zdravlje ljudi	turizam	infrastruktura	otpad
1.1.a.	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-/+1, PRI/ST, LOK, DIR	-/+1, PRI/ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR		-2 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	+1, ST, DIR, LOK		+2, ST, DIR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
1.1.b.	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-/+1, PRI/ST, LOK, DIR	-/+1, PRI/ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR		-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	+1, ST, DIR, LOK		+2, ST, DIR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
1.2.a.	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-/+1, PRI/ST, LOK, DIR	-/+1, PRI/ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR		-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	+1, ST, DIR, LOK		+2, ST, DIR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
1.2.b.			+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK								+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, IND, LOK	+1, ST, IR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
1.3.a.			+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK								+1, ST, IND, LOK	+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
1.3.b.			+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK								+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
1.3.c.			+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK								+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
1.3.d.			+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK								+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
1.3.e.			+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK								+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
1.3.f.			-/+1, PRI/ST, LOK, DIR	-/+1, PRI/ST, LOK, DIR				-1 ST, LOK, DIR			+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK		+1, ST, DIR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
1.4.a.								-1 ST, LOK, DIR		-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	+1, ST, DIR, LOK		+2, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK	
1.4.b.								-1 ST, LOK, DIR		-2 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	+1, ST, DIR, LOK		+2, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK	
1.4.c.								-1 ST, LOK, DIR			-1 ST, LOK, DIR	+1, ST, DIR, LOK		+2, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK	
2.a.				+1, ST, DIR, LOK							+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK		+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK	
2.b.				+1, ST, DIR, LOK	-1, ST, LOK, DIR	-1, ST, LOK, DIR		-1, ST, LOK, DIR			+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK		+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK	
3.a.			+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK								+2, ST, DIR, LOK	+2, ST, IND, LOK	+2, ST, DIR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
3.b.			+1, ST, IND, LOK									+2, ST, DIR, LOK	+2, ST, IND, LOK	+2, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK	
3.c.	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR			-1, ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR		-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	+1, ST, DIR, LOK		+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK	
3.d.			+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK	-1, ST, LOK, DIR	-1, ST, LOK, DIR		-1, ST, LOK, DIR			+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK		+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK	
3.e.			+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK								+2, ST, DIR, LOK	+2, ST, IND, LOK	+2, ST, DIR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
3.f.			+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK								+2, ST, DIR, LOK	+2, ST, IND, LOK	+2, ST, DIR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
4.1.b.	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR			-1, ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR		-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-/+1, PRI/ST, LOK, DIR		-/+1, PRI/ST, LOK, DIR	+2, ST, DIR, LOK	
4.1.c.			+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK								+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
4.2.a.			+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK								+1, ST, DIR, LOK		+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK	
4.2.b.			+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK								+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, IND, LOK	+2, ST, DIR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
4.3.a.		-1 ST, LOK, DIR	+1, ST, IND, LOK	+1, ST, DIR, LOK								+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, IND, LOK	+2, ST, DIR, LOK	+2, ST, DIR, LOK	
5.a.	-1 ST, LOK, DIR				-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR		-1 ST, LOK, DIR	-1 ST, LOK, DIR	+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK	+1, ST, DIR, LOK	

10 Mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša

Svrha mjera zaštite okoliša je ublažavanje ili potpuno sprječavanje negativnih utjecaja do kojih može doći provedbom planiranih mjera Strategije, kako bi se osigurala zaštita pojedinih sastavnica okoliša na koje se može očekivati negativan utjecaj. Predložene mjere zaštite primjenjive su na razini Strategije, a detaljne mjere zaštite okoliša i praćenje stanja okoliša predlažu se u skladu s prepoznatim utjecajima na razini svakog pojedinačnog zahvata u zasebnim postupcima procjene utjecaja na okoliš.

U nastavku je dan pregled predloženih mjera zaštite okoliša predloženih ovom Studijom za svaku pojedinu mjeru za koju je prepoznat mogući negativni utjecaj (Tablica 8).

Tablica 8. Pregled predloženih mjera zaštite okoliša

Mjera Strategije	Mjera zaštite okoliša	Sastavnica/element okoliša
1.1.a.	<ul style="list-style-type: none"> Kako bi se negativan utjecaj na šumska staništa i faunu vezanu za šumska staništa sveo na najmanju moguću mjeru, kod projektiranja trasa prometnice potrebno je u najvećoj mogućoj mjeri izbjegavati fragmentacije šumskih staništa. Tehničkim rješenjima (prolazi, propusti) potrebno je omogućiti migracije životinja (vodozemci, gmazovi, mali sisavci) s jedne strane ceste na drugu. Projektom signalizacije u prometnici predvidjeti označavanje mjesta na trasi na kojima je moguće učestalije prelaženje divljači. Kod projektiranja Plave magistrale potrebno u obzir uzeti opasnost od plavljenja Vrbničkog polja te, ukoliko će biti potrebno, primijeniti mjere prilagodbe kojima će se buduća prometnica zaštititi od poplava. Prilikom projektiranja prometnice uzeti u obzir potrebnu izgradnju građevina odvodnje, uređaja za prikupljanje ulja i masti i odgovarajućeg sustava pročišćavanja oborinskih onečišćenih voda unutar IV. zone sanitarne zaštite izvorišta. Prometnicu planirati na način da trasa izravno ne ugrožava zaštićene kulturne lokalitete i cjeline. Prometnicu je potrebno skladno uklopiti u krajolik i vizure naselja. Planirati trasu prometnice na način da se što više moguće prilagodi postojećoj konfiguraciji terena i izbjegnu uništavanje vrijednih krških geomorfoloških oblika kao što su lokve i ponikve. Planirati trasu prometnice na način da se što više moguće spriječi uklanjanje i oštećivanje suhozida, a ukoliko je uklanjanje neizbježno, potrebno je rekonstruirati uklonjen suhozid na istoj ili obližnjoj lokaciji (ovisno o prostornim mogućnostima i uvjetima sigurnosti u prometu). Nužno je izbjeći svako oštećivanje i uklanjanje suhozida i kamenih objekata etnozone Misučajnica koja se nalazi uz sam rub prometnice za koju je predviđena rekonstrukcija u svrhu uspostave Plave magistrale. Ukoliko se tijekom radova na izgradnji planirane prometnice naiđe na arheološko nalazište ili nalaze (shodno bogatoj 	Bioraznolikost Šume Divljač i lovstvo Klimatske promjene Vode Kulturna baština Krajobraz Georaznolikost Tlo i poljoprivreda Stanovništvo Turizam

	<p>kulturnoj povijesti Vrbnika), potrebno je radove prekinuti i dalje postupati prema Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zbog zaštite potencijalnih arheoloških nalazišta, potrebno je od nadležnog konzervatorskog odjela ishoditi posebne uvjete zaštite za svu linijsku infrastrukturu. • Radove na izgradnji prometnice potrebno je izvoditi izvan vremena trajanja turističke sezone. 	
1.1.b.	<ul style="list-style-type: none"> • Kako bi se negativan utjecaj na šumska staništa i faunu vezanu za šumska staništa sveo na najmanju moguću mjeru, kod projektiranja trasa prometnica potrebno je u najvećoj mogućoj mjeri izbjegavati fragmentacije šumskih staništa. • Tehničkim rješenjima (prolazi, propusti) potrebno je omogućiti migracije životinja (vodozemci, gmazovi, mali sisavci) s jedne strane ceste na drugu. • Projektom signalizacije u prometnici predvidjeti označavanje mjesta na trasi na kojima je moguće učestalije prelaženje divljači. • Prilikom projektiranja prometnica uzeti u obzir potrebnu izgradnju građevina odvodnje, uređaja za prikupljanje ulja i masti i odgovarajućeg sustava pročišćavanja oborinskih onečišćenih voda unutar IV. zone sanitarne zaštite izvorišta. • Prometnice planirati na način da trase izravno ne ugrožavaju zaštićene kulturne lokalitete i cjeline. Prometnice je potrebno skladno uklopiti u krajolik i vizure naselja. • Planirati trase prometnica na način da se što više moguće prilagode postojećoj konfiguraciji terena i izbjegnu uništavanje vrijednih krških geomorfoloških oblika kao što su lokve i ponikve. • Planirati trasu prometnice na način da se što više moguće spriječi uklanjanje i oštećivanje suhozida, a ukoliko je uklanjanje neizbježno, potrebno je rekonstruirati uklonjen suhozid na istoj ili obližnjoj lokaciji (ovisno o prostornim mogućnostima i uvjetima sigurnosti u prometu). • Ukoliko se tijekom radova na izgradnji prometnica nađe na arheološko nalazište ili nalaze (shodno bogatoj kulturnoj povijesti Vrbnika), potrebno je radove prekinuti i dalje postupati prema Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara. • Zbog zaštite potencijalnih arheoloških nalazišta, potrebno je od nadležnog konzervatorskog odjela ishoditi posebne uvjete zaštite za svu linijsku infrastrukturu. • Radove na izgradnji prometnica potrebno je izvoditi izvan vremena trajanja turističke sezone. 	<p>Bioraznolikost Šume Divljač i lovstvo Klimatske promjene Vode Kulturna baština Krajobraz Georaznolikost Tlo i poljoprivreda Stanovništvo Turizam</p>
1.2.a.	<ul style="list-style-type: none"> • Kako bi se negativan utjecaj na šumska staništa i faunu vezanu za šumska staništa sveo na najmanju moguću mjeru, kod projektiranja trasa prometnica potrebno je u najvećoj mogućoj mjeri izbjegavati fragmentacije šumskih staništa. • Tehničkim rješenjima (prolazi, propusti) potrebno je omogućiti migracije životinja (vodozemci, gmazovi, mali sisavci) s jedne strane ceste na drugu. • Projektom signalizacije u prometnici predvidjeti označavanje mjesta na trasi na kojima je moguće učestalije prelaženje divljači. • Kod projektiranja prometnica potrebno je uzeti u obzir planirani hidrotehnički tunel kao i osigurati nesmetan prolaz privremenih vodotoka gdje je to potrebno. 	<p>Bioraznolikost Šume Divljač i lovstvo Klimatske promjene Vode Kulturna baština Krajobraz Georaznolikost Tlo i poljoprivreda Stanovništvo Turizam</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • U fazi projektiranja prometnica, u svrhu ublažavanja negativnog utjecaja cestovnog prometa na vode i tlo kroz površinsko otjecanje, planirati sustav integralne odvodnje oborinskih voda u smislu kišnih vrtova, infiltracijskih jaraka i sl. • Ukoliko se tijekom radova na izgradnji prometnica naiđe na arheološko nalazište ili nalaze (shodno bogatoj kulturnoj povijesti Vrbnika), potrebno je radove prekinuti i dalje postupati prema Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara. • Prometnice planirati na način da trase izravno ne ugrožavaju zaštićene kulturne lokalitete i cjeline. Prometnice je potrebno skladno uklopiti u krajolik i vizure naselja. • Planirati trase prometnica na način da se što više moguće prilagode postojećoj konfiguraciji terena i izbjegnu uništavanje vrijednih krških geomorfoloških oblika kao što su lokve i ponikve. • Planirati trasu prometnice na način da se što više moguće spriječi uklanjanje i oštećivanje suhozida, a ukoliko je uklanjanje neizbježno, potrebno je rekonstruirati uklonjen suhozid na istoj ili obližnjoj lokaciji (ovisno o prostornim mogućnostima i uvjetima sigurnosti u prometu). • Zbog zaštite potencijalnih arheoloških nalazišta, potrebno je od nadležnog konzervatorskog odjela ishoditi posebne uvjete zaštite za svu linijsku infrastrukturu. • Radove na izgradnji prometnica potrebno je izvoditi izvan vremena trajanja turističke sezone. 	
1.3.f.	<ul style="list-style-type: none"> • Ukoliko se tijekom radova na izgradnji ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla naiđe na arheološko nalazište ili nalaze (shodno bogatoj kulturnoj povijesti Vrbnika), potrebno je radove prekinuti i dalje postupati prema Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara. • Parkirališta planirati na način da izravno ne ugrožavaju zaštićene kulturne lokalitete i cjeline. Ista je potrebno skladno uklopiti u krajolik i vizure naselja. • Radove na izgradnji parkirališta potrebno je izvoditi izvan vremena trajanja turističke sezone. 	Kulturna baština Krajobraz Stanovništvo Turizam
1.4.a.	<ul style="list-style-type: none"> • Kod projektiranja i realizacije novog raskrižja pokušati izbjeći uklanjanje suhozida. Ukoliko dođe do uklanjanja suhozida potrebno ih je nadomjestiti budući da se radi o neposrednoj blizini krajobrazno vrijednog područja Vrbničkog polja. • Ukoliko se tijekom radova na izgradnji ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla naiđe na arheološko nalazište ili nalaze (shodno bogatoj kulturnoj povijesti Vrbnika), potrebno je radove prekinuti i dalje postupati prema Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara. • Raskrižje planirati na način da izravno ne ugrožava zaštićene kulturne lokalitete i cjeline. Novo raskrižje potrebno je skladno uklopiti u krajolik i vizure naselja. • Radove na izgradnji raskrižja potrebno je izvoditi izvan vremena trajanja turističke sezone. 	Kulturna baština Krajobraz Stanovništvo Turizam
1.4.b.	<ul style="list-style-type: none"> • Optimizacija raskrižja u svrhu poboljšanja stanja sigurnosti moguća je isključivo pod uvjetima pod kojima neće doći do degradacije vizualnih i fizičkih vrijednosti zaštićenog lokaliteta kulturne baštine Nekadašnja crkva sv. Nedjelje. 	Kulturna baština Krajobraz Stanovništvo Turizam

	<ul style="list-style-type: none"> • Optimizaciju raskrižja planirati na način da izravno ne ugrožava zaštićene kulturne lokalitete i cjeline. Potrebno ga je skladno uklopiti u krajolik i vizure naselja. • Ukoliko se tijekom radova na izgradnji ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla naiđe na arheološko nalazište ili nalaze (shodno bogatoj kulturnoj povijesti Vrbnika), potrebno je radove prekinuti i dalje postupati prema Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara. • Radove na izgradnji potrebno je izvoditi izvan vremena trajanja turističke sezone. 	
1.4.c.	<ul style="list-style-type: none"> • Raskrižja planirati na način da izravno ne ugrožavaju zaštićene kulturne lokalitete i cjeline. Potrebno ih je skladno uklopiti u krajolik i vizure naselja. • Ukoliko se tijekom radova na izgradnji ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla naiđe na arheološko nalazište ili nalaze (shodno bogatoj kulturnoj povijesti Vrbnika), potrebno je radove prekinuti i dalje postupati prema Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara. • Radove na izgradnji raskrižja potrebno je izvoditi izvan vremena trajanja turističke sezone. 	Kulturna baština Krajobraz Stanovništvo Turizam
2.b.	<ul style="list-style-type: none"> • Odmorišta je potrebno uklopiti u okoliš lokacijom i korištenjem materijala, minimalizirati uklanjanje postojeće vegetacije i mijenjanje konfiguracije terena. Za uređenje šetališta i popratnih sadržaja potrebno koristiti prirodne materijale i to na način da se u što je moguće manjoj mjeri degradiraju prisutna staništa. • Pješačke trase i odmorišta planirati na način da izravno ne ugrožavaju zaštićene kulturne lokalitete i cjeline. Potrebno ih je skladno uklopiti u krajolik i vizure naselja. • Pješačke trase planirati na način da se što više moguće spriječi uklanjanje i oštećivanje suhozida, a ukoliko je uklanjanje neizbježno, potrebno je rekonstruirati uklonjen suhozid na istoj ili obližnjoj lokaciji (ovisno o prostornim mogućnostima). • Zbog zaštite potencijalnih arheoloških nalazišta, potrebno je od nadležnog konzervatorskog odjela ishoditi posebne uvjete zaštite. • Ukoliko se tijekom radova na izgradnji ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla naiđe na arheološko nalazište ili nalaze (shodno bogatoj kulturnoj povijesti Vrbnika), potrebno je radove prekinuti i dalje postupati prema Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara. • Radove na izgradnji potrebno je izvoditi izvan vremena trajanja turističke sezone. 	Bioraznolikost Georaznolikost Šume Krajobraz Kulturna baština Stanovništvo Turizam
3.c.	<ul style="list-style-type: none"> • Izvedivost i opravdanje za izgradnju šetnice duž obale treba provjeriti krajobraznom studijom koja će obuhvatiti detaljniju analizu i valorizaciju područja te prijedlog trasiranja šetnice. • Odmorišta i šetnicu je potrebno uklopiti u okoliš lokacijom i korištenjem materijala, minimalizirati uklanjanje postojeće vegetacije i mijenjanje konfiguracije terena. Za uređenje šetališta i popratnih sadržaja potrebno koristiti prirodne materijale i to na način da se u što je moguće manjoj mjeri degradiraju prisutna staništa. • Trasu šetnice planirati na način da se što više moguće spriječi uklanjanje i oštećivanje suhozida, a ukoliko je uklanjanje 	Krajobraz Kulturna baština Geološka obilježja Georaznolikost Bioraznolikost Šume Vode Divljač i lovstvo Stanovništvo Turizam

	<p>neizbježno, potrebno je rekonstruirati uklonjen suhozid na istoj ili obližnjoj lokaciji (ovisno o prostornim mogućnostima).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kod projektiranja i izvedbe šetnice potrebno je osigurati nesmetan prolaz privremenih vodotoka gdje je to potrebno. • Zbog zaštite potencijalnih arheoloških nalazišta, potrebno je od nadležnog konzervatorskog odjela ishoditi posebne uvjete zaštite. • Ukoliko se tijekom radova na izgradnji ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla naiđe na arheološko nalazište ili nalaze (shodno bogatoj kulturnoj povijesti Vrbnika), potrebno je radove prekinuti i dalje postupati prema Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara. • Šetalište i odmorišta planirati na način da izravno ne ugrožavaju zaštićene kulturne lokalitete i cjeline. Potrebno ih je skladno uklopiti u krajolik i vizure naselja. • Radove na izgradnji potrebno je izvoditi izvan vremena trajanja turističke sezone. 	
<p>3.d.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Odmorišta je potrebno uklopiti u okoliš lokacijom i korištenjem materijala, minimalizirati uklanjanje postojeće vegetacije i mijenjanje konfiguracije terena. Za uređenje biciklističke trase i popratnih sadržaja potrebno koristiti prirodne materijale i to na način da se u što je moguće manjoj mjeri degradiraju prisutna staništa. • Ukoliko se tijekom radova na izgradnji ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla naiđe na arheološko nalazište ili nalaze (shodno bogatoj kulturnoj povijesti Vrbnika), potrebno je radove prekinuti i dalje postupati prema Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara. • Biciklističke trase i odmorišta planirati na način da izravno ne ugrožavaju zaštićene kulturne lokalitete i cjeline. Potrebno ih je skladno uklopiti u krajolik i vizure naselja. • Biciklističke trase planirati na način da se što više moguće spriječi uklanjanje i oštećivanje suhozida, a ukoliko je uklanjanje neizbježno, potrebno je rekonstruirati uklonjen suhozid na istoj ili obližnjoj lokaciji (ovisno o prostornim mogućnostima). • Radove na izgradnji potrebno je izvoditi izvan vremena trajanja turističke sezone. 	<p>Krajobraz Šume Georaznolikost Bioraznolikost Kulturna baština Stanovništvo Turizam</p>
<p>4.1.b.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pri izboru buduće lokacije autobusnog terminala uz istočnu obilaznicu potrebno je izbjegavati rušenje prirodne vegetacije, mijenjanje konfiguracije terena te rušenje suhozida koji su prisutni na širem području istočne obilaznice. • U fazi projektiranja autobusnog terminala, u svrhu ublažavanja negativnog utjecaja na vode i tlo kroz površinsko otjecanje, planirati sustav integralne odvodnje oborinskih voda u smislu kišnih vrtova, infiltracijskih jaraka i sl. • Ukoliko se tijekom radova na izgradnji ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla naiđe na arheološko nalazište ili nalaze (shodno bogatoj kulturnoj povijesti Vrbnika), potrebno je radove prekinuti i dalje postupati prema Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara. • Autobusni terminal planirati na način da izravno ne ugrožava zaštićene kulturne lokalitete i cjeline. Potrebno ga je skladno uklopiti u krajolik i vizure naselja. • Radove na izgradnji potrebno je izvoditi izvan vremena trajanja turističke sezone. 	<p>Georaznolikost Krajobraz Vode Bioraznolikost Šume Divljač i lovstvo Kulturna baština Stanovništvo Turizam</p>

4.3.a.	<ul style="list-style-type: none"> • Mogućnost značajnog negativnog utjecaja rekonstrukcija morskih luka potrebno je sagledati na razini ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš. • Ukoliko se tijekom radova na rekonstrukciji morskih luka ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla, na kopnu, u vodi ili moru naiđe na arheološko nalazište ili nalaze (shodno bogatoj kulturnoj povijesti Vrbnika), potrebno je radove prekinuti i dalje postupati prema Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara. • Rekonstrukciju morskih luka planirati na način da izravno ne ugrožavaju zaštićene kulturne lokalitete i cjeline. Iste je potrebno skladno uklopiti u krajolik i vizure naselja. • Radove na izgradnji potrebno je izvoditi izvan vremena trajanja turističke sezone. 	Sve sastavnice/ elementi okoliša
5.a.	<ul style="list-style-type: none"> • Ukoliko se tijekom radova na izgradnji helidroma ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla naiđe na arheološko nalazište ili nalaze (shodno bogatoj kulturnoj povijesti Vrbnika), potrebno je radove prekinuti i dalje postupati prema Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara. • Helidrom planirati na način da izravno ne ugrožava zaštićene kulturne lokalitete i cjeline. Helidrom je potrebno skladno uklopiti u krajolik i vizure naselja. • Planirati lokaciju helidroma na način da se što više moguće prilagodi postojećoj konfiguraciji terena, izbjegne uništavanje vrijednih krških geomorfoloških oblika, suhozida i postojeće vegetacije. • Radove na izgradnji potrebno je izvoditi izvan vremena trajanja turističke sezone. 	Georaznolikost Bioraznolikost Krajobraz Šume Divljač i lovstvo Kulturna baština Stanovništvo Turizam

S obzirom na to da su Strategijom planirane mjere i rješenja koji neće imati značajan utjecaj na okoliš i da su prepoznati utjecaji lokalnog karaktera, ne predlaže se dodatno praćenje stanja okoliša.

11 Uvjeti zaštite prirode iz Rješenja Prethodne ocjene prihvatljivosti Strategije za ekološku mrežu

Strategija razvoja prometa na području Općine Vrbnik za razdoblje 2018.-2023. godine prihvatljiva je za ekološku mrežu te nije potrebno provesti Glavnu ocjenu Strategije, uz primjenu uvjeta zaštite prirode prikazanih u nastavku (Tablica 9). Uz svaki uvjet zaštite prirode pridružena je mjera iz Strategije na koju se on odnosi.

Tablica 9. Pregled uvjeta zaštite prirode iz Rješenja Prethodne ocjene

Mjera Strategije	Uvjeti zaštite prirode iz Rješenja Prethodne ocjene
<i>sve mjere</i>	Planirati trase – lokacije predmetnih mjera na način da se izbjegnu ciljna staništa, kao i staništa ciljnih vrsta područja ekološke mreže; ukoliko se utvrdi da se na području trase/lokacije nalazi ciljni stanišni tip/ciljna vrsta i/ili stanište ciljne vrste te da uzrokuje fragmentaciju ili gubitak staništa što dovodi do ugroženosti cjelovitosti područja ekološke mreže Republike Hrvatske, prilagoditi trasu/lokaciju na način da se ublaži negativan utjecaj ispod razine značajnosti.
1.1.a. 1.1.b. 1.2.a.	Predvidjeti prolaze za ciljne vrste (posebice velike zvijeri*) na svim lokacijama gdje je to potrebno za osiguranje kontinuiteta njihovog staništa i smanjenje kolizije s vozilima te održavati propusnost ovih prolaza. *Napomena: mjera je dana za ciljne vrste za cijelu Primorsko-goransku i Ličko-senjsku županiju na koju se odnosio Glavni plan razvoja prometa za Sjeverni Jadran i odnosi se i na male sisavce, vodozemce i gmazove.
<i>sve mjere</i>	Prilikom provođenja mjera izbjegavati fragmentaciju ciljnih staništa, posebno šumskih eko sustava.
1.1.a. 1.1.b. 1.2.a. 2.b. 3.c.	Prilikom prijelaza preko vodotoka osigurati povezanost vodenog toka.
<i>sve mjere</i>	Za ostale planske dokumente i pojedinačne zahvate, koji će utvrditi prostorni smještaj te obilježja zahvata, provesti postupak prethodne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu
-	S obzirom da lokacije protupožarnih puteva trenutno nisu poznate, mogućnost značajnog negativnog utjecaja potrebno je sagledati na razini ocjene prihvatljivosti pojedinačnih zahvata.
1.1.a. 1.1.b. 1.2.a. 3.c. 4.3.a.	S obzirom da se u obuhvatu predmetne strategije nalaze strogo zaštićene vrste i/ili ugroženi rijetki stanišni tipovi, potrebno je: <ul style="list-style-type: none"> Prometnu infrastrukturu u područjima koja su ocijenjena kao nefragmentirana prvenstveno planirati u staništima koja su pod višim antropogenim utjecajem uz korištenje najkraćih mogućih dionica kroz nefragmentirana područja te na način da se omogući implementacija zelene infrastrukture Prilikom izgradnje i rekonstrukcije lučkog bazena sv. Marek poduzeti mjere kojima se neće negativno utjecati na speleološki objekt „Morska špilja na rtu Sveti Marek“

12 Razmotrene razumne alternative Strategije

Strategijom nisu razmatrana varijantna rješenja pojedinih rješenja i mjera te je procjena utjecaja rađena na temelju predloženih mjera i rješenja.

13 Zaključak

Predmet strateške studije utjecaja na okoliš je Strategija razvoja prometa na području Općine Vrbnik za razdoblje 2018.-2023. u cilju procjene vjerojatno značajnog utjecaja na okoliš koji mogu nastati provedbom Strategije. Obuhvat Strategije je administrativna granica Općine Vrbnik. Cilj Strategije je kreiranje dugoročne strategije razvoja prometa uspostavljanjem održivog prometnog sustava kojemu će u središtu biti podizanje kvalitete života građana i posjetitelja uz osiguravanje bolje mobilnosti svim korisnicima prometnog sustava na području Općine Vrbnik.

Za Strategiju proveden je postupak Prethodne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu te je Rješenjem Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Primorsko-goranske županije zaključeno da je Strategija prihvatljiva za ekološku mrežu te nije potrebno provesti Glavnu ocjenu uz primjenu uvjeta zaštite prirode navedenih u predmetnom Rješenju koje je potrebno ugraditi u Strategiju. Unutar obuhvata Strategije se rubno nalazi manji dio zaštićenog područja na koje realizacija mjera iz Strategije neće imati utjecaj zbog svojeg karaktera i prostornog smještaja.

Kroz analizu utjecaja na okoliš došlo se do zaključka da Strategija ne uključuje mjere za koje bi se na razini strateške procjene moglo zaključiti da će njihova realizacija dovesti do značajnih negativnih utjecaja na okoliš.

Negativan utjecaj Strategije najizraženiji je na sastavnice bioraznolikost, šume, divljač i lovstvo, tlo i poljoprivredu te vode. Utjecaj na krajobrazna obilježja je dijelom pozitivan, dijelom negativan.

Kako bi se umanjio prepoznat negativan utjecaj na okoliš, predložene su mjere zaštite okoliša kojima se umanjuje ili sprječava negativan utjecaj provedbe Strategije na okoliš. Predložene mjere potrebno je ugraditi u Strategiju.

Također, provedbom Strategije doći će do pozitivnog utjecaja i to najizraženije na klimatske promjene, stanovništvo i naseljenost, zdravlje ljudi, turizam i promet.

Uz usvajanje predloženih mjera zaštite Strategija je prihvatljiva za okoliš.