

STRATEŠKA STUDIJA O UTJECAJU MASTER PLANA GRADA VINKOVACA ZA PROMET NA OKOLIŠ



Zagreb, prosinac 2016.

Zahvat	Masterplan Grada Vinkovaca za promet
Vrsta dokumentacije	Strateška studija utjecaja na okoliš
Naručitelj	Grad Vinkovci
Ugovor broj	1048-15
Voditelj izrade studije	Željko Koren, dipl. ing. građ., CE dr. sc. Božica Šorgić, mag. chem.
Članovi stručnog tima	 
Oikon d.o.o.	dr. sc. Božica Šorgić, mag. chem. (voditelj projektnog tima, zrak, klimatske promjene, zdravlje) dr. sc. Vladimir Kušan, mag. ing. silv., CE (tlo i poljoprivreda) dr. sc. Ana Ostojić, mag.biol. (vodna tijela) Andrea Gredelj, mag. ing. geoing. (vodna tijela, klimatske promjene) dr. sc. Zrinka Mesić, mag. oecol. et prot. nat. (biološka raznolikost, zaštićena područja, ekološka mreža) Nela Jantol, mag. prot. nat. et oecol. (biološka raznolikost, zaštićena područja, ekološka mreža) Ines Horvat Kotula, mag. ing. arch., CE (prostorno-planska dokumentacija) Tena Birov, mag. ing. prosp. arch., CE (krajobrazna raznolikost) Ana Selak, mag.ing.prosp.arch, mag.ing.geol. (krajobrazna raznolikost) Alen Berta, mag. ing. silv., CE (šume, šumarstvo i lovstvo) Bojana Borić, mag. ing. met., univ. spec. oecoinf. (gospodarenje otpadom) dr.sc. Una Vidović, mag.ing.arch. (promet) Željko Čučković, univ. specc. inf. (grafički prilozi) Željko Koren, dipl. ing. građ., CE (kontrola kvalitete)

Vanjski suradnici

Željko Radalj, mag.ing.phys.
(buka)

Damir Fofić, dipl. arh. i prof. pov.
(kulturno-povijesna baština)

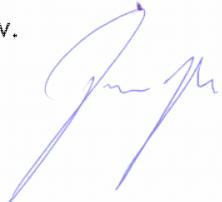
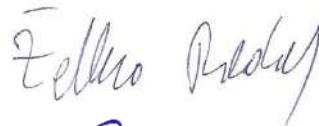
Joško Kotula, mag. ing. arch.
(prostorno-planska dokumentacija)

Ivan Šimunec, mag. ing. traff.
(promet, emisije stakleničkih plinova)

Matija Habuš, dipl. ing., univ.spec.transp.
(promet, emisije stakleničkih plinova)

Direktor:

Dalibor Hatić, mag. ing. silv.



SADRŽAJ

1	UVOD	1
2	PREGLED SADRŽAJA I GLAVNIH CILJEVA MASTER PLANA I ODNOSA S DRUGIM ODGOVARAJUĆIM PLANOVIMA, PROGRAMIMA I STRATEGIJAMA	1
2.1	MASTER PLAN GRADA VINKOVACA ZA PROMET	1
2.1.1	Infrastrukturne mjere	4
2.1.2	Organizacijske mjere	12
2.1.3	Okolišne mjere	17
2.1.4	Ostale mjere	18
2.1.5	Scenariji prometnog razvoja	21
2.2	ODNOS S DRUGIM ODGOVARAJUĆIM PLANOVIMA, PROGRAMIMA I STRATEGIJAMA	21
2.3	ODNOS PLANA I PROSTORNO PLANSKE DOKUMNTACIJE	31
2.4	CILJEVI ZAŠTITE OKOLIŠA USPOSTAVLJENI PO ZAKLJUČIVANJU MEĐUNARODNIH UGOVORA I SPORAZUMA	45
3	PODACI O POSTOJEĆEM STANJU OKOLIŠA I MOGUĆI RAZVOJ OKOLIŠA BEZ PROVEDBE PLANA	49
3.1	PROMET I PROMETNA INFRASTRUKTURA	49
3.2	KVALITETA ZRAKA	50
3.3	KLIMA	53
3.3.1	Prilagodba klimatskim promjenama	53
3.3.2	Emisije stakleničkih plinova	59
3.4	GEOLOŠKE KARAKTERISTIKE PODRUČJA	60
3.5	STANJE VODA	62
3.6	BIOLOŠKA RAZNOLIKOST	74
3.7	ZAŠTIĆENA PODRUČJA	78
3.8	EKOLOŠKA MREŽA	80
3.9	KRAJOBRAZ	82
3.10	TLO I POLJOPRIVREDNA	87
3.11	ŠUMARSTVO I LOVSTVO	94
3.11.1	Šumarstvo	94
3.11.2	Lovstvo	96
3.12	BUKA	99
3.13	OTPAD	100
3.14	KULTURNA BAŠTINA	103
3.15	STANOVNIŠTVO I ZDRAVLJE LJUDI	107
4	OKOLIŠNE ZNAČAJKE PODRUČJA NA KOJA PROVEDBA CILJEVA I MJERA PLANA MOŽE ZNAČAJNO UTJECATI	110
5	POSTOJEĆI OKOLIŠNI PROBLEMI VAŽNI ZA PLAN	112
6	VJEROJATNO ZNAČAJNI UTJECAJI NA OKOLIŠ	114
6.1	PREGLED UTJECAJA NA SASTAVNICE OKOLIŠA	114
6.2	CILJ CI-1 Unaprjeđenje infrastrukture javnog putničkog prometa	115
6.3	CILJ CI-2 Povećanje sigurnosti	120
6.4	CILJ CI-3 Poboljšanje prometa u mirovanju	123
6.5	CILJ COR1 Unapređivanje sustava upravljanja podacima	126
6.6	CILJ COR2 Unapređenje javnog putničkog prometa	128
6.7	CILJ COR3 Podizanje svijesti građana o prednostima korištenja Javnog prijevoza	130

6.8	CILJ COK1 Zeleni javni prijevoz.....	132
6.9	CILJ COS1 Unapređivanje sustava upravljanja podacima	134
6.10	CILJ COS2 Unapređenje javnog putničkog prometa	136
6.11	CILJ COS3 Povećanje sigurnosti građana u javnom prijevozu	138
6.12	Infrastrukturni projekti.....	140
7	PREKOGRANIČNI UTJECAJ	147
8	MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA I PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA	147
8.1	Mjere zaštite okoliša.....	147
8.2	Praćenje stanja okoliša.....	152
9	VARIJANTNA RJEŠENJA I OPIS PROVEDENE PROCJENE UTJECAJA NA OKOLIŠ	154
10	OCJENA PRIHVATLJIVOSTI PLANA ZA EKOLOŠKU MREŽU.....	155
11	SAŽETAK	156
11.1	Kratki pregled glavnih ciljeva Plana	156
11.2	Pregled stanja okoliša i mogućih utjecaja Plana	158
11.3	Ocjena prihvatljivosti Plana za ekološku mrežu	164
11.4	Mjere zaštite okoliša	164
11.5	Opis predviđenih mjera praćenja.....	169
11.6	Kratak prikaz razmotrenih varijantnih rješenja Plana i opis provedene procjene, uključujući i poteškoće pri prikupljanju potrebnih podataka	170
12	JAVNA RASPRAVA	171
13	POPIS PROPISA I LITERATURE	171
13.1	Propisi	171
13.2	Literatura	173
14	PRILOZI.....	177

1 UVOD

Master plan grada Vinkovaca za promet strateški je dokument koji će predstavljati strateško utemeljenje za sve buduće prometne projekte, ubrzati pripremu prometnih projekata u obuhvatu Plana i povećati vjerojatnost njihovog financiranja iz EU fondova i drugih finansijskih izvora.

Cilj izrade Master plana Grada Vinkovaca za promet je da se na području grada Vinkovaca zadovolji potrebe građanki i građana grada Vinkovaca i drugih korisnika za kvalitetnom mobilnošću u gradskom i prigradskom prostoru. Obuhvat plana je administrativno područje Grada, s osvrtom na šire područje s ciljem definiranja tranzitnih putovanja kroz područje obuhvata Plana.

8. travnja 2016. godine donesena je Odluka o pokretanju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš Master plana grada Vinkovaca za promet (u dalnjem tekstu postupak SPUO). U okviru postupka strateške procjene utjecaja na okoliš Master plana, a sukladno Mišljenju Ministarstva zaštite okoliša i prirode (KLASA: UP/I 612-07/16-71/174, URBROJ: 517-07-2-1-16-2 od 04. travnja 2016. godine) Master plan je prihvatljiv za ekološku mrežu.

Nakon provedenog postupka sukladno članku 7. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš („Narodne novine br. 64/08) 17. lipnja 2016. godine donesena je Odluka o sadržaju strateške studije utjecaja na okoliš Master plana grada Vinkovaca za promet (KLASA: 340-01/15-01/14, URBROJ: 2188/01-08-16-39).

Strateška studija utjecaja na okoliš Master plana izrađena je kao stručna podloga za provedbu postupka SPUO.

2 PREGLED SADRŽAJA I GLAVNIH CILJEVA MASTER PLANA I ODNOSA S DRUGIM ODGOVARAJUĆIM PLANOVIMA, PROGRAMIMA I STRATEGIJAMA

2.1 MASTER PLAN GRADA VINKOVACA ZA PROMET

Sveopći cilj Master plana je da se na području grada Vinkovaca zadovolji potrebe građanki i građana grada Vinkovaca i drugih korisnika za kvalitetnom mobilnošću u gradskom i prigradskom prostoru.

To valja postići korisnički orijentiranim i održivim javnim prijevozom koji počiva na intermodalnosti i primjeni najviših sigurnosnih, ekoloških i informatičko-tehnoloških normi.

Specifični su ciljevi su utvrđeni prema strateškim dokumentima na europskoj i nacionalnoj razini, stručnoj literaturi te razmatrajući i primjere dobre prakse u gradovima slične veličine.

Svaki cilj je mjerljiv i ima indikatore uspješnosti. Svakom cilju pridružene su:

- mjere koje bi trebale dovesti do njegovog ostvarenja i
- indikatori koji služe za praćenje i vrednovanje ostvarenja postavljenih ciljeva

Posebni ciljevi izrade Master plana jesu:

- stvaranje temelja za održivi razvoj prometnog sektora na području grada i okolice
- osiguranje integriranog pristupa prometnom planiranju baziranim na metodologiji sukladnoj Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske
- identifikacija potreba lokalne mobilnosti usklađenih s potrebama višeg reda identificiranim u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske
- stvaranje prikladnog alata za planiranje, neovisno o izvorima financiranja investicija
- analiza i prijedlozi razvojnih mjera u područjima organizacije, operativnosti, funkcionalnosti i infrastrukture,
- identifikacija stvarnih potreba razvoja prometnog sustava na području obuhvata koje će podržati socio-ekonomski razvoj područja,
- planiranje prometnog sustava u skladu s potrebama drugih socio-ekonomskih sektora,
- identifikacija koraka potrebnih za daljnji razvoj definiranih mjera

Navedeni ciljevi su sažeti kroz tri glavna cilja u području infrastrukture:

Cilj 1: Unaprjeđenje infrastrukture javnog putničkog prometa

Cilj unapređenja infrastrukture javnog putničkog prometa obuhvaća izgradnju i modernizaciju nužne prometne infrastrukture radi povezivanja urbanih dijelova grada s prigradskim naseljima. Također, mora se voditi računa o gospodarskim zonama (Poduzetničko-industrijska zona „Jošine“, Industrijska zona „Zalužje“, Drvno-prerađivačke industrije Spačva d.d.), turističkim zonama i objektima (Pikov stan) da budu adekvatno povezane cestovnom infrastrukturom, te popraćene pješačko biciklističkim stazama.

Cilj 2: Povećanje sigurnosti

Cilj povećanja sigurnosti sadrži u sebi sve elemente održivog razvijanja prometnog sustava s glavnom zadaćom: učiniti sustav sigurnim i spremnim za korištenje svim dobним skupinama stanovništva, a posebice djeci i starijoj populaciji Grada Vinkovaca i njegovih prigradskih naselja.

Cilj 3: Poboljšanje prometa u mirovanju

Promet u mirovanju je važan sastavni dio prometnog sustava koji je u stanju utjecati na provedbu strategije i mijenjanja svijesti građana pri korištenju načela održive mobilnosti. Decentralizacijom prometa u mirovanju, daje se direktni poticaj korištenju javnog prijevoza putnika, biciklističkog individualnog prometa i sl. Također, pojačavanjem kapaciteta parkirnih površina na mjestima integracije prometa, npr. željeznički kolodvor, učinak može biti isti.

Navedeni cilj je sažet kroz jedan glavni cilj, a u području organizacije:

Cilj 4: Podizanje svijesti građana o prednostima korištenja Javnog prijevoza

Ovaj strateški cilj je jedna od okosnica za uspješnu provedbu strategije. Naime korak prema održivoj mobilnosti je upravo mijenjanje svijesti građana i mijenjanje njihovih navika.

Navedeni cilj je sažet kroz jedan glavni cilj, a u području okoliša:

Zeleni javni prijevoz

Ovaj cilj je u cijelosti u skladu s europskim direktivama. Podrazumijeva korak dalje u tehnološkom napretku ali i u mijenjanju svijesti građana. Njegova zadaća je pridonijeti održivom prometnom sustavu.

Navedeni ciljevi su sažeti kroz tri glavna cilja u ostalim područjima:

Unapređivanje sustava upravljanja podacima

Sustav integriranog prijevoza putnika zahtjeva međusobnu suradnju većeg broja prijevoznika što zahtjeva određenu količinu podataka o svakom prijevozniku sistematiziranu u obliku baza podataka. U postojećem sustavu podaci se ne prikupljaju sustavno i ne postoje unificirane baze podataka o prijevoznicima što je nužno promjeniti kako bi se olakšalo uvođenje sustava integriranog prijevoza putnika. Osim informacija i prijevoznicima nužno je započeti i provoditi sustavno prikupljanje podataka o broju putnika u sustavu javnog prijevoza kao i sve ostale informacije relevantne za kreiranje dobre usluge.

Unapređenje javnog putničkog prometa

Opis: Kako bi prijevoznici u sustavu integriranog javnog prijevoza svojim korisnicima pružili najkvalitetniju uslugu te pravovremenu i kvalitetnu informaciju, biti će potrebno raditi kontinuirane edukacije zaposlenika, kako bi se prvenstveno oni upoznali sa novim uslugama. Sustav integriranog prijevoza biti će na svim strateškim i organizacijskim razinama gospodaren od strane prometnog ureda/prometne uprave.

Povećanje sigurnosti građana u javnom prijevozu

Opis: Ovaj cilj je jedan od najvažnijih ciljeva kako bi se postigla provedba strategije. Naime, izbor prijevoznog sredstva uvelike ovisi o percepciji sigurnosti korisnika.

2.1.1 Infrastrukturne mjere

- Kratkoročno (KR) - mjere koje je potrebno provesti u 2017. godini
- Srednjoročno (SR) - mjere koje je potrebno provesti u razdoblju do 2020. godine.
- Dugoročno (DR) - ove mjere provode se dugoročni strateškim planiranjem. Takve mjere u ranoj su fazi razvoja. Završetak njihovog provođenja planira se do kraja 2027. godine ili će se nastaviti u idućem planskom razdoblju.

CI1	Unaprjeđenje infrastrukture javnog putničkog prometa					
Mjera		Opis	Ostvareni ciljevi	Indikatori	Vremenski okvir	Odgovornost
CI1-M1	Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta javnog prijevoza	Utvrđiti mrežu intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta javnog prijevoza modernizirati i izgraditi kako bi se putnicima, uključujući i osobe s teškoćama u kretanju omogućio jednostavan i brz prelazak s jednog prijevoznog moda na drugi na području grada Vinkovaca i njegovih prigradskih naselja.	<ul style="list-style-type: none"> - pružanje bolje usluge građanima - povećanje sigurnosti prometnog sustava - smanjenje lošeg ekološkog učinka (smanjenje CO₂) - povećanje ekonomske i energetske učinkovitosti sustava - povećanje popularnosti JGP-a - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji sa ostalim mjerama) - bolja povezanost gospodarskih zona, industrijskih subjekta sa područjem Grada Vinkovci 	<ul style="list-style-type: none"> - broj izgrađenih novih stajališta i intermodalnih terminala - stajališta JP dostupna su u radiusu od 400 metara u urbanim, a ruralnim sredinama do 1000 metara s ciljem dostizanja standarda urbane sredine do 2030. godine 	Srednjoročno	Grad Vinkovci HŽ Infrastruktura autobusni prijevoznici
CI1-M2	Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne infrastrukture koja povezivanja ruralnih dijelova s	Proširenje prijevozne i propusne moći željezničkih pruga te izgradnja cestovne infrastrukture u funkciji povezivanja ruralnih dijelova s	<ul style="list-style-type: none"> - pružanje bolje usluge građanima - povećanje sigurnosti prometnog sustava - povećanje ekonomske i energetske učinkovitosti sustava 	<ul style="list-style-type: none"> - duljina izgrađene i modernizirane željezničke i cestovne infrastrukture koja služi za odvijanje 	Srednjoročno	Grad Vinkovci HŽ Infrastruktura d.o.o. Hrvatske ceste

	služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta	urbanim sredinama javnim prijevozom. Izgradnja istočne obilaznice (Vinkovci - Mirkovci - Nuštar) radi povezivanja sjevernih i južnih zona Grada Vinkovaca s ostalim dijelovima Grada Vinkovci, te rasterećenje Grada Vinkovaca teretnog prometa cestovnim vozilima.	- povećanje popularnosti JGP-a - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji s ostalim mjerama)	javnog prijevoza putnika - izgradnja istočne obilaznice Grada Vinkovci - komercijalna brzina svih modova JGP		d.o.o. Polet d.o.o.
CI1-M3	Uređenje svih postojećih stajališta JGP-a sukladno važećim zakonskim i podzakonskim aktima	Stajališta javnog prijevoza moraju zadovoljavati sve projektirane uvjete, te uvjete uređenja u cilju zadovoljavanja svih sigurnosnih uvjeta prilaza i pružanja putničkih informacija u obliku voznih redova te info totema i prikaza	- pružanje bolje usluge građanima - povećanje sigurnosti prometnog sustava - povećanje popularnosti JGP-a - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana-	- broj uređenih stajališta JGP-a - sva stajališta JGP-a uređena	Srednjoročno	Grad Vinkovci Polet d.o.o.
CI1-M4	Uvođenje sustava prigradske željeznice	Na cijelom području projekta potrebno je maksimalno iskoristiti željeznički sustav posebice u pogledu javnog gradskog i prigradskog prijevoza. Potrebno je implementirati sustav prigradske željeznice koji će biti integriran sa ostalim prijevoznim modovima (autobus, sustavi javnih bicikala, car sharing sustav) pružajući povezanost svih	- pružanje bolje usluge građanima - povećanje sigurnosti prometnog sustava - smanjenje lošeg ekološkog učinka (smanjenje CO ₂) - povećanje ekonomske i energetske učinkovitosti sustava - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji sa ostalim mjerama)	- uvođenje sustava prigradske željeznice na postojećoj infrastrukturi - izgradnja novih stajališta te rekonstrukcija postojećih	Srednjoročno	Grad Vinkovci HŽ Infrastruktura d.o.o. HŽ Putnički prijevoz d.o.o. Polet d.o.o.

		županijskih područja u razumnom vremenu konkuriranja osobnog vozila.				
CI1-M5	Izgradnja informacijske infrastrukture za upravljanje sustavom i kvalitetno informiranje korisnika	Izgradnja potrebnih info "tema" stajališta javnog prijevoza u cilju pružanja informacija o dolascima vozila javnog prijevoza na stajališta u realnom vremenu, te razvoj web portala te mobilnih web aplikacija za jednostavno i brzo planiranje putovanja koristeći se uslugama javnog prijevoza.	<ul style="list-style-type: none"> - pružanje bolje usluge građanima (ponuda prijevoznih karata, promotivna događanja, informacije o stanju u prometu-izvanredni događaji itd.) - povećanje sigurnosti prometnog sustava - smanjenje lošeg ekološkog učinka (smanjenje CO₂) - povećanje ekonomske i energetske učinkovitosti sustava - povećanje popularnosti JGP-a - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji s ostalim mjerama) 	<ul style="list-style-type: none"> - uspostava web portala javnog prijevoza - izrada mobilne web aplikacije javnog prijevoza - broj postavljenih info "tema" na stajalištima javnog prijevoza 	Srednjoročno	Grad Vinkovci HŽ Infrastruktura d.o.o. HŽ Putnički prijevoz d.o.o. Polet d.o.o.
CI1-M6	Prilagodba infrastrukture osobama s posebnim	Postojeća infrastruktura na kolodvorima i stajalištima u cilju povećanja pristupačnosti osobama sa smanjenom	<ul style="list-style-type: none"> - pružanje bolje usluge građanima - povećanje sigurnosti prometnog sustava - povećanje popularnosti JGP-a 	<ul style="list-style-type: none"> - broj stajališta (od ukupnog broja) prilagođenih osobama s posebnim potrebama 	Srednjoročno	Grad Vinkovci HŽ Infrastruktura d.o.o.

	potrebama	mobilnosti treba biti prilagođena. Prilagodba na kolodvorima podrazumijeva izgradnju liftova, pokretnih stepenica, toaleta sa pristupom za invalidska kolica, zvučne informativne najave. Prilagodba na stajalištima treba ići u smjeru olakšavanja ulaza/izlaz osobama sa s manjom mobilnosti i zvučne informativne najave.	- bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji s ostalim mjerama)	- sva stajališta i nova vozila opremljena na način da omogućuju kretanje vozila s posebnim potrebama		Polet d.o.o.
CI1-M7	Nabavka i/ili prilagodba vozila javnog prijevoza osobama s posebnim potrebama	Potrebno je prilikom nabave novih vozila javnog prijevoza (vlakovi i autobusi) voditi računa da su prilagođeni potrebama osoba sa smanjenom mobilnosti, kako bi im se olakšao ulaz/izlaz te osigurala sigurnost prilikom vožnje	- pružanje bolje usluge građanima - povećanje sigurnosti prometnog sustava - povećanje popularnosti JGP-a - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji sa ostalim mjerama)	- sva nova vozila opremljena na način da omogućuju kretanje vozila s posebnim potrebama	Dugoročno	Grad Vinkovci HŽ Infrastruktura d.o.o. Polet d.o.o.
CI1-M8	Uvođenje novih kanala prodaje karata	U cijeli sustav javnog prijevoza potrebno je implementirati nove kanale prodaje prijevoznih karata. Primjeri kanala su: automati za karte, Internet kupnja karata, mobilne aplikacije, bezkontaktne kartice i sl. Novi kanali prodaje povećat će dostupnost karata korisnicima te će omogućiti jednostavnije	- pružanje bolje usluge građanima - povećanje sigurnosti prometnog sustava - povećanje ekonomske i energetske učinkovitosti sustava - povećanje popularnosti JGP-a - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji s ostalim mjerama)	- implementacija mobilnih aplikacija, Internet stranica te automata za prodaju karata	Srednjoročno	Grad Vinkovci HŽ Infrastruktura d.o.o. HŽ Putnički prijevoz d.o.o. Polet d.o.o.

		korištenje javnog prijevoza za sve skupine (građani, turisti itd.)				
CI1-M9	Implementacija ITS tehnologije na glavnim cestovnim pravcima	<p>ITS rješenja omogućit će lakše upravljanje prometom i prometnim tokovima, lakše prikupljanje informacija o postojećem stanju u prometu. Informacije u stvarnom vremenu prikupljaju se i kontrolnim centrima i mogu biti isporučene korisnicima. Sustav uključuje kontrolu prometa, promjenjivu signalizaciju, sustave detekcije prometnih nesreća, sustave putnih informacija i ostalo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - pružanje bolje usluge građanima - povećanje sigurnosti prometnog sustava - povećanje ekonomske i energetske učinkovitosti sustava - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji sa ostalim mjerama) - maksimalno iskorištenje postojeće prometne mreže u gradovima, - bolja protočnost glavnih uzdužnih smjerova - prometnih koridora, - izravni 24-satni nadzor nad odvijanjem prometa , - automatsko daljinsko upravljanje semaforskim sustavom, - centralno preprogramiranje semafora ili pojedinih prometnih zona, - trenutna dijagnostika kvarova i brži popravak kvarova, - automatsko prikupljanje podataka o prometnim opterećenjima, - pružanje prvenstva prolaska vozilima javnog prijevoza na raskrižjima 	<ul style="list-style-type: none"> - broj raskrižja s implementacijom osnovnih sustava, pametnih semafora i sličnih rješenja 	Srednjoročno	Grad Vinkovci

CI2	Povećanje sigurnosti					
CI2-M1	Izgradnja i uređenje biciklističkih staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JGP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima	Uspostava međusobno povezane i funkcionalne mreže biciklističkih staza s kolodvorima i stajalištima javnog prijevoza na području Grada Vinkovci i prigradskih naselja. Izgradnja mreže biciklističkih staza omogućit će povećanje i daljnji razvoj biciklističkog prometa što će dovesti do smanjenja prometnih gužvi. Također, biciklistički promet izvrsna je dogradnja sustavu javnog prijevoza.	<ul style="list-style-type: none"> - pružanje bolje usluge građanima - povećanje sigurnosti prometnog sustava - smanjenje lošeg ekološkog učinka (smanjenje CO₂) - povećanje ekonomske i energetske učinkovitosti sustava - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji s ostalim mjerama) 	Duljina novih biciklističkih staza (u odnosu na ukupnu potrebnu duljinu) koja povezuju kućanstva sa stajalištima JGP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima	Srednjoročno	Grad Vinkovci Općina Jarmina, Općina Ivankovo, Općina Andrijaševci, Općina Prvlaka, Općina Stari Jankovci, Općina Nuštar
CI2-M2	Izgradnja pješačkih nogostupa/staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JGP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima	Uspostava međusobno povezane i funkcionalne mreže pješačkih nogostupa sa kolodvorima i stajalištima javnog prijevoza na području Grada Vinkovaca, ali i prigradskih naselja	<ul style="list-style-type: none"> - pružanje bolje usluge građanima - povećanje sigurnosti prometnog sustava - smanjenje lošeg ekološkog učinka (smanjenje CO₂) - povećanje ekonomske i energetske učinkovitosti sustava - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji sa ostalim mjerama) 	Duljina novih pješačkih nogostupa (u odnosu na ukupnu potrebnu duljinu) koja povezuju kućanstva sa stajalištima JGP-a, kolodvorima, i intermodalnim terminalima i mjestima integracije na području Grada Vinkovaca i prigradskih naselja i općina Jarmina, Borinci, Ivankovo,	Srednjoročno	Grad Vinkovci Općina Jarmina, Općina Ivankovo, Općina Andrijaševci, Općina Prvlaka, Općina Stari Jankovci, Općina Nuštar

				Andrijaševci, Rokovci, Privlaka, Novi Jankovci, Stari Jankovci, Mirkovci, Cerić, Nuštar		
CI2-M3	Semaforizacija kritičnih raskrižja	Semaforizacija raskrižja radi smirivanja prometa prilikom prolaska kroz raskrižje, ali i utjecanje na režim vožnje.	- povećanje sigurnosti pješaka - smanjenje emisija CO ₂	Provjedena semaforizacija raskrižja	Kratkoročno	Grad Vinkovci
CI2-M4	Postavljanje naprava za smirivanje prometa	Potrebna ugradnja naprava za smirivanje prometa na područjima velike fluktuacije pješačkih tokova (zdravstvene ustanove, obrazovne ustanove, kulturne ustanove itd.)	- povećanje sigurnosti pješaka (posebice djece)	Ugrađene naprave za smirivanje prometa	Kratkoročno	Grad Vinkovci
CI2-M5	Poboljšanje sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima	Na lokacijama željezničko-cestovnih prijelaza na području Grada Vinkovaca potrebno je osiguranje prijelaza sa zvučnom, signalnom opremom, polubranicima te prijelazima za pješake i bicikliste.	- povećanje sigurnosti svih sudionika u prometu	Broj željezničko-cestovnih prijelaza opremljenih sa zvučnom, signalnom opremom, polubranicima, te prijelazima za pješake i bicikliste	Kratkoročno	Grad Vinkovci HŽ Infrastruktura d.o.o.
CI3	Poboljšanje prometa u mirovanju					
CI3-M1	Izgradnja Park&Ride sustava	Implementacija P&R sustava odlična je nadogradnja sustavu javnog prijevoza u ruralnom i prigradskom području. Primjenom modela P&R povećati će se korištenje	- pružanje bolje usluge građanima - povećanje sigurnosti prometnog sustava - smanjenje lošeg ekološkog učinka (smanjenje CO ₂) - povećanje ekonomске i energetske	- Novi parkirališni i garažni kapaciteti integrirani u sustav javnoga prijevoza. - Smanjenje broja automobila u središtu	Kratkoročno	Grad Vinkovci HŽ Infrastruktura d.o.o.

		<p>javnog prometa, smanjiti automobilski promet u gradskim središtimu izgradnjom parkirališta na rubnim dijelovima Grada Vinkovaca (mjesta integracije sa željeznicom).</p>	<p>učinkovitosti sustava</p> <ul style="list-style-type: none"> - povećanje popularnosti JGP-a - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji sa ostalim mjerama) 	<p>gradova</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oslobođenje javnih gradskih površina (nogostupa, kolnika, zelenih površina) od parkirnih automobila 		
CI3-M2	Uređenje parkirališta	<p>Uređenje postojećih parkirališnih na način da se ne ugrožava sigurnost pješaka i biciklista, ali i ostalih sudionika u prometu. Za sigurno i nesmetano kretanje pješaka po parkirališnoj površini jasno označiti smjerove kretanja uz popratnu znakovnu signalizaciju.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - povećanje sigurnosti pješaka - povećanje sigurnosti biciklista 	<p>Izgrađene površine za parkiranje na svim lokacijama</p>	Kratkoročno	

2.1.2 Organizacijske mjere

CO1 Unapređivanje sustava upravljanja podacima						
Mjera		Opis	Ostvareni ciljevi	Indikatori	Vremenski okvir	Odgovornost
CO1-M1	Osnivanje komunalnog podošjeka/prometnog ureda	Osnivanje tijela koji će imati zadatak da koordinira, razvija, unaprjeđuje i nadzire sveukupni sustav gradske i prigradske mobilnosti. Također, u suradnji s državnim tijelima (Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture) koordinira strateški razvoj javnog prijevoza na utvrđenom administrativnom području tarifne unije. Tijelo se u načelu osniva od strane jedinica lokalne i regionalne samouprave (županije, općine, gradovi), međutim moguća su i javno-privatna partnerstva.	<ul style="list-style-type: none"> - preduvjet za implementaciju integriranog javnog gradskog prijevoza - moguća integracija cijelog sustava - ekonomska optimizacija cijelog sustava - smanjenje troškova prijevoza uvođenjem modela 	Osnovan komunalni pod odsjeka za JGP	Kratkoročno	Grad Vinkovci
COR2	Unapređenje javnog putničkog prometa					
COR2-M1	Uvođenje zajedničkog tarifnog sustava	Uvođenje zajedničkog tarifnog sustava omogućava korištenje svih prijevoznih modova uključenih u sustav	<ul style="list-style-type: none"> - pružanje bolje usluge građanima - povećanje ekonomske i energetske učinkovitosti sustava 	Funkcionalna pilot linija na području grada Vinkovaca utemeljena na konceptu intermodalnosti	Srednjoročno	Grad Vinkovci Autobusni prijevoznici HŽ Infrastruktura

		<p>Integriranog Prijaveza Putnika (IPP-a) (željeznička, autobusni prijevoz, car sharing sustav, sustavi javnih bicikala itd...), uz zajedničku tarifu i prijevoznu kartu. Zajednički tarifni sustav omogućuje jednostavno korištenje JP-a, povećava njegovu popularnost što za posljedicu ima smanjeno korištenje automobila, a time i smanjenje prometnih gužvi i olakšava uvođenje ITS rješenja.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - povećanje popularnosti JGP-a - bolja povezanost svih gradskih područja - bolja povezanost gospodarskih zona, industrijskih subjekata s gradskim područjem - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji sa ostalim mjerama) 			d.o.o. HŽ Putnički prijevoz d.o.o.
COR2-M2	Uvođenje integriranog voznog reda	<p>Potrebna je integracija voznih redova svih modova javnog prijevoza. Osnovu prijevoza čini željeznički sustav i na njega se nadovezuju ostali sustavi. Prilikom integracije potrebno je voditi računa o vremenima potrebnima za promjenu prijevoznog sredstva na intermodalnim terminalima. Na taj se način olakšava korištenje sustava javnog prijevoza te smanjuje ukupno vrijeme putovanja što za korisnika</p>	<ul style="list-style-type: none"> - pružanje bolje usluge građanima - povećanje sigurnosti prometnog sustava - smanjenje lošeg ekološkog učinka (smanjenje CO₂) - povećanje ekonomске i energetske učinkovitosti sustava - povećanje popularnosti JGP-a - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji sa ostalim mjerama) 	Integriranje svih voznih redova u sustavu javnog prijevoza	Kratkoročno	Grad Vinkovci Autobusni prijevoznici HŽ Infrastruktura d.o.o. HŽ Putnički prijevoz d.o.o.

		<p>predstavlja jedan od glavnih uvjeta pri odabiru načina prijevoza.</p>				
COR2-M3	Uvođenje usluge JGP-a na zahtjev (Ruralne sredine)	<p>U područjima gdje uvođenje konvencionalnog voznog reda nije moguće zbog nedostatne prijevozne potražnje uspostavlja se usluga "poziva na zahtjev". Usluga omogućuje povezanost manjih naselja sa sustavom javnog prijevoza te je integrirana sa ostatkom sustava JGP-a.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - pružanje bolje usluge građanima - smanjenje lošeg ekološkog učinka (smanjenje CO₂) - povećanje ekonomske i energetske učinkovitosti sustava - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana 	Broj stajališta uključenih u uslugu JGP na zahtjev	Srednjoročno	Grad Vinkovci Autobusni prijevoznici Općine
COR2-M4	Uvođenje taktnog voznog reda	<p>Uvođenje taktnog voznog reda u željezničkom i autobusnom sustavu ukoliko je interval slijedeњa dulji od 10 minuta. Potrebno je koristiti intervale od 10, 20, 30 i 60 minuta. Takvi intervali u obliku voznog reda lako su pamtljivi što krajnjim korisnicima omogućuje jednostavnije korištenje javnog gradskog prijevoza.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - pružanje bolje usluge građanima - smanjenje lošeg ekološkog učinka (smanjenje CO₂) - povećanje ekonomske i energetske učinkovitosti sustava - povećanje popularnosti JGP-a - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji sa ostalim mjerama) 	Uvođenje taktnog voznog reda u željezničkom sustavu i kasnija integracija sustava sa autobusnim sustavom.	Srednjoročno	Grad Vinkovci Autobusni prijevoznici HŽ Infrastruktura HŽ Putnički prijevoz
COR2-M5	Uvođenje car sharing sustava	<p>Car sharing sustav je sustav javnih automobila integriran u sustav javnog prijevoza. Uvođenje sustava provodi se u cilju povećanja mobilnosti</p>	<ul style="list-style-type: none"> - pružanje bolje usluge građanima - povećanje sigurnosti prometnog sustava - smanjenje lošeg ekološkog 	Broj korisnika automobila i subjekata uključenih u car sharing uslugu	Kratkoročno	Grada Vinkovci

		<p>unutar grada na održiv i ekološki prihvatljivih način. Sustav može biti osnovan kao gradsko poduzeće ili za njega može biti dana koncesija. Ova mjeru rezultirat će smanjenim brojem vozila unutar Grada Vinkovaca, povećanjem mobilnosti stanovnika Vukovarsko-srijemske županije, poštujući ekološku prihvatljivost i održivost.</p>	<p>učinka (smanjenje CO2)</p> <ul style="list-style-type: none"> - povećanje ekonomske i energetske učinkovitosti sustava - povećanje popularnosti JGP-a - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji sa ostalim mjerama) 			
COR2-M6	Razvoj sustava javnih bicikala	<p>U gradovima u kojima nema sustava javnih bicikala predlaže se uvođenje sustava. Bicikli u ovom sustavu dostupni su svima tijekom cijelog dana i korisnik može ostavljati bicikl na bilo kojem terminalu u Gradu Vinkovcima. Sustav će pružiti odličnu alternativu automobilu na kraćim udaljenostima (5-7 km) čime se smanjuje motorizirani promet u gradovima. Sustav javnih bicikala trebao bih imati dobro razvijenu mrežu terminala kako bi ga moglo koristiti što više korisnika. U</p>	<p>'- povećanje mobilnosti građana</p> <ul style="list-style-type: none"> - povećanje dostupnosti područja unutar Grada Vinkovaca i prigradskih naselja - smanjenje broja korisnika osobnih automobila - smanjenje prometnih gužvi 	<ul style="list-style-type: none"> - broj novih bike sharing terminala - broj korisnika bike sharing sustava 	Kratkoročno	Grad Vinkovci

		gradovima u kojima ovakav sustav već postoji, potrebno je i dalje razviti sustav (povećanje broja terminala i sl.).				
COR3	Podizanje svijesti građana o prednostima korištenja Javnog prijevoza					
Mjera		Opis		Indikatori	Vremenski okvir	Projekti i aktivnosti
COR3-M1	Edukacije za građane o učinkovitom i sigurnom načinu korištenja JGP-a	Osmišljavanje i organizacija edukacije za građane, posebice za ranjive skupine, o učinkovitom i sigurnom načinu korištenja JGP-a. Potreba za uključivanje i davanje potpore civilnim organizacijama i udrugama koja promoviraju prava putnika	<ul style="list-style-type: none"> - povećanje popularnosti JGP-a - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji sa ostalim mjerama) 	Broj edukacijskih radionica	Kratkoročno	Grad Vinkovci
COR3-M2	Organiziranje promotivnih kampanja o prednostima javnog prijevoza	Potreba za promocijom prepoznatljivosti imidža javnog prijevoza, pogotovo IPP-a	<ul style="list-style-type: none"> - povećanje popularnosti JGP-a - bolja povezanost svih gradskih područja - povećanje mobilnosti građana - smanjenje prometnih gužvi (u kombinaciji sa ostalim mjerama) 	Broj promotivnih videa, publikacija, brošura itd....	Kratkoročno	Grad Vinkovci

2.1.3 Okolišne mjere

COK1	Zeleni javni prijevoz					
Mjera		Opis		Indikatori	Vremenski okvir	Projekti i aktivnosti
COK1-M1	Proširenje i izgradnja sustava punionica alternativnih goriva	Izgradnja punionica na biodizel, plin i punionice na električnu energiju s ciljem razvoja energetske učinkovitosti sustava javnog prijevoza. Povećanjem broja punionica povećat će se i udio vozila pokretanih alternativnim gorivima smanjujući tako zagađenje okoliša.	- pružanje bolje usluge građanima - smanjenje lošeg ekološkog učinka (smanjenje CO ₂) - povećanje ekonomske i energetske učinkovitosti sustava	- smanjenje količine CO ₂ za 10% - broj izgrađenih punionica na alternativna goriva	Srednjoročno	Grad Vinkovci
COK1-M2	Nabavka vozila javnog prijevoza koja koriste alternativne i/ili kombinirane izvore energije	Nabavka vozila javnog prijevoza pogonjenih alternativnim/kombiniranim izvorima energije (osnovni cilj prometne politike Europske unije jest smanjenje utjecaja prometnog sustava na okoliš). Potrebna je implementacija većeg broja vozila - modernizacija vozog parka javnog prijevoza kako bi se povećala energetska učinkovitost i koristila ekološki prihvatljiva vozila.	- pružanje bolje usluge građanima - smanjenje lošeg ekološkog učinka (smanjenje CO ₂) - povećanje ekonomske i energetske učinkovitosti sustava - povećanje popularnosti JGP-a	Broj vozila koja koriste alternativne izvore energije u ukupnom voznom parku prijevoznika	Srednjoročno	Grad Vinkovci

2.1.4 Ostale mjere

COS1	Unapređivanje sustava upravljanja podacima					
Mjera	Naziv mjere	Opis	Ostvareni ciljevi	Indikatori	Vremenski okvir	Odgovornost
COS1-M1	Kontinuirano prikupljanje podataka o mobilnosti i funkciranju sustava	Potreba za kontinuiranim prikupljanjem prometnih podataka uz redoviti plan prikupljanja podatka. Potrebno je definirati koji dionici prikupljaju koju vrstu prometnih podataka, na koji način te koliko često.	<ul style="list-style-type: none"> - objedinjeni podaci o javnom prijevozu - jednostavnije planiranje novih linija JP-a - ravnomjerno raspoređivanje finansijskih sredstava - optimalan razvoj cijelog sustava - smanjenje troškova 	Uspostavljena metodologija i određeni vremenski intervali za prikupljanje podataka o mobilnosti i funkciranju sustava	Kratkoročno	Grad Vinkovci Ostali dionici
COS1-M2	Kreiranje baze podataka bitnih za razvoj JP-a	Uspostava zajedničke baze podataka u cilju poboljšanja i gospodarenja podacima i informacijama potrebnih za donošenje strateških smjernica te unapređenje kvalitete upravljanja javnim prijevozom. Podaci relevantni za poboljšavanje i razvoj javnog prijevoza trebaju biti dostavljeni nadležnom tijelu (Prometni ured/Prometna uprava) koji upravlja i nadzire uspostavljenim integriranim prijevozom na području Grada Vinkovaca	<ul style="list-style-type: none"> - objedinjeni podaci o javnom prijevozu - jednostavnije planiranje novih linija JP-a - ravnomjerno raspoređivanje finansijskih sredstava - optimalan razvoj cijelog sustava - smanjenje troškova 	Prikljuni i dostupni (baza podataka) svi neophodni podaci za planiranje sustava JP	Kratkoročno	Grad Vinkovci Ostali dionici

COS1-M3	Utvrđivanje minimalnih kriterija mobilnosti građana	Kvaliteta javnog prijevoza definirana je kriterijima širine usluge, njezine učestalosti, dostupnosti informacija, kvaliteti infrastrukture itd.	- optimalan razvoj cijelog sustava	Utvrđeni minimalni kriteriji mobilnosti građana grada Vinkovaca	Kratkoročno	Grad Vinkovci Ostali dionici
COS2	Unapređenje javnog putničkog prometa					
Mjera	Naziv mjere	Opis	Ostvareni ciljevi	Indikatori	Vremenski okvir	Projekti i aktivnosti
COS2-M1	Edukacija zaposlenika javnih prijevoznika o ekonomičnoj i sigurnoj vožnji te o komunikaciji s putnicima	Kako bi prijevoznici u sustavu integriranog javnog prijevoza svojim korisnicima pružili najkvalitetniju uslugu te pravovremenu i kvalitetnu informaciju, biti će potrebno raditi kontinuirane edukacije zaposlenika, kako bi se prvenstveno oni upoznali sa novim uslugama. Sustav integriranog prijevoza biti će na svim strateškim i organizacijskim razinama gospodaren od strane prometnog ureda/prometne uprave.	<ul style="list-style-type: none"> - povećanje popularnosti javnog prijevoza - povećanje ekonomičnosti sustava - smanjenje utjecaja na okoliš - optimalno korištenje resursa 	Broj provedenih edukacijskih radionica zaposlenika	Kratkoročno	Grad Vinkovci Autobusni prijevoznici
COS3	Povećanje sigurnosti građana u javnom prijevozu					

COS3-M1	Uvođenje video nadzora u vozila javnog prijevoza, na prometnice i stajališta JP	video nadzor potrebno je uvesti u vozila javnog prijevoza gdje je moguće (do 2025 u sva vozila javnog prijevoza), na prometnice i stajališta javnoga prijevoza kako bi se povećala sigurnost korisnika javnog prijevoza, smanjile kriminalne radnje, povećala uspješnost identifikacije počinitelja prekršajnih i kaznenih djela, smanjio broj vožnji bez prijevoznih karata, vandalizam na inventar vozila i stajališta, te trošak održavanja i popravaka	<ul style="list-style-type: none"> - povećanje sigurnosti korisnika javnog prijevoza - povećanje popularnosti javnog prijevoza - sprečavanje vandalizma u i na vozilima JP-a 	Prometnice i stajališta opremljeni video nadzorom	Kratkoročno	Grad Vinkovci Autobusni prijevoznici
COS3-M2	Nabavka opreme i edukacija djelatnika za održavanje vozila i infrastrukture i ostalih sastavnica JP-a radi uspostave najviših sigurnosnih standarda u eksploataciji	Potrebna su ulaganja u opremu nužnu za održavanje voznog parka, te kontinuirana edukacija osoblja u cilju držanja koraka sa najvišim normama sigurnosti vozila, ali i kvalitete održavanja infrastrukture javnog prijevoza	<ul style="list-style-type: none"> - optimalno korištenje sustava - smanjenje troškova sustava - smanjenje utjecaja na okoliš 	Broj kvarova vozila JP	Kratkoročno	Grad Vinkovci Autobusni prijevoznici

2.1.5 Scenariji prometnog razvoja

Scenariji su razrađeni za razdoblje od 2016.-2027. Scenarij 2016. predstavlja scenarij „ne čini ništa“, scenarij za 2020. godinu predstavlja „umjereni“ scenarij i scenarij za 2027. godinu predstavlja „učini sve“ scenarij. U narednoj tablici su prikazani građevinski-tehnički zahvati za scenarije s investicijom. U scenarije su uvrštene i mjere, kratkoročne za „umjereni“ scenarij te srednjoročne i dugoročne za „učini sve“ scenarij.

Tablica 2.1-1. Infrastrukturni zahvati i provedba kroz scenarije

Redni broj	Zahvat	Scenarij
1	Trasa brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)	Učini sve
2	Trase južne i sjeverne zaobilaznice Grada Vinkovaca	Učini sve
3	Rekonstrukcija i modernizacija željezničkog čvora Vinkovci i trasa željezničkih pruga koje se u njemu sastaju	Učini sve
4	Razvijati sustave javnog prijevoza i integrirani prometa	Umjereni
5	Poboljšanje i izgradnja nogostupa	Umjereni
6	Rekonstrukcija i izgradnja biciklističke mreže	Umjereni
7	Sanacija semaforizacije	Umjereni
8	Rekonstrukcija željezničko-cestovnih prijelaza	Umjereni
9	Planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava	Učini sve
10	Izgradnje intermodalnog putničkog i teretnog terminala Vinkovci	Učini sve

2.2 ODNOS S DRUGIM ODGOVARAJUĆIM PLANOVIMA, PROGRAMIMA I STRATEGIJAMA

U nastavku je dan pregled odnosa Master plana s drugim odgovarajućim strategijama, planovima i programima, na nacionalnoj razini i regionalnoj razini (okoliš, regionalni razvoj, turizam).

Tablica 2.2-1. Odnos Plana s drugim odgovarajućim strategijama, planovima i programima na nacionalnoj razini

NAZIV DOKUMENTA	CILJEVI STRATEGIJE / PROGRAMA / PLANA	CILJEVI PLANA	KOMENTAR
Nacionalni plan djelovanja na okoliš (NSPDO) (NN 46/02)	<p>Ciljevi NSPDO Poglavlje 4.1.5. Promet</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Promet u gradovima (urbanim aglomeracijama) obuhvatiti konceptom održivoga razvoja (održivi gradski promet) 2. Smanjiti opseg cestovnog osobnog prijevoza i razviti javni gradski prijevoz kao najprihvatljiviji za okoliš 3. Ugraditi načela održivoga razvoja u razvojne planove i sektorske strategije 4. Smanjiti utjecaje prometne aktivnosti (emisije štetnih tvari i buku) i prometne infrastrukture na okoliš (fragmentacija prirodnih staništa) 5. Uvesti praćenje stanja okoliša (nadzor nad utjecajem prometa na okoliš) 6. Zaštитiti osjetljiva područja 7. Povećati sigurnost prijevoza opasnih tvari i prihvata opasnih tvari u lukama 8. Primijeniti ekonomske mjere 9. Pooštiti nadzorne mjere u projektiranju, izgradnji i održavanju prometnica. 	CI1 Unaprjeđenje infrastrukture javnog putničkog prometa CI2 Povećanje sigurnosti građana u javnom prijevozu CI3 Poboljšanje prometa u mirovanju COR2 Unapređenje javnog putničkog prometa COR3 Podizanje svijesti građana o prednostima korištenja Javnog prijevoza COK1 Zeleni javni prijevoz COS2 Unapređenje javnog putničkog prometa COS3 Povećanje sigurnosti građana u javnom prijevozu	Ciljevi ovog Master plana u skladu s ciljevima Strategije, posebno s ciljevima 1, 2, 3 i 9 koji se odnose na održivi razvoj prometa, sigurnost i javni prijevoz.
Strategija održivog razvitka RH (NN 30/09)	<p>Poglavlje 7 Povezivanje Hrvatske</p> <p>Glavni cilj</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dobro povezivanje svih dijelova nacionalnog teritorija te otoka s kopnom i međusobno, kako bi transportni sustav bio dostatan za sve gospodarske, socijalne i okolišne potrebe Republike Hrvatske, a da istodobno njegov neželjeni utjecaj na ekonomiju, društvo i okoliš bude minimalan. 		Ciljevi ovog Master plana u skladu s ciljevima Strategije

	<p>2. Kroz teritorijalnu koheziju razviti integrirani pristup pitanju dostupnosti i povezanosti, radi što boljeg iskorištavanja razvojnih karakteristika svojstvenih različitim prostorima.</p> <p>Aktivnosti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Poticati korištenje čistijih goriva i tehnologija i prelaziti na one oblike prijevoza koji učinkovito koriste energiju. 2. Usmjeriti razvoj prometne infrastrukture prema povećavanju međusobne integriranosti i povezanosti cijelog unutarnjega prometnog sustava kako bi se ostvarila bolja dostupnost europskih prometnih koridora i bolja integriranost s prometnom mrežom susjednih zemalja, poštujući pritom kriterije zaštite okoliša. 		
Strategija prostornog uređenja RH, 1997 (NN 76/13) i Program prostornog uređenja RH (NN 50/99, 84/13)	<p>Opći strateški ciljevi razvijanja prometa</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. U skladu s nacionalnim i državnim interesima, čvrsto, kvalitetno i djelotvorno međusobno prometno povezati sva područja, razvojna žarišta i središta u zemlji, kao preduvjet potpunoj integraciji hrvatskog državnog teritorija 2. Kvalitetno povezati Hrvatsku sa susjednim zemljama, te preko hrvatskog teritorija osigurati međusobne prometne veze između zapadne i srednje Europe sa zemljama jugoistočne Europe i bliskog istoka, odnosno na najbolji mogući način iskoristiti svoje prometne prednosti. U povezivanju zemalja srednje Europe i Podunavlja s Jadranom i Mediteranom, vodeći tako računa i o njihovim razvojnim usmjerenjima, kako bi se hrvatska što bolje uključila u europska integrativna kretanja, uvažiti zajednička obilježja 	CI1 Unaprjeđenje infrastrukture javnog putničkog prometa CI2 Povećanje sigurnosti građana u javnom prijevozu CI3 Poboljšanje prometa u mirovanju COR2 Unapređenje javnog putničkog prometa COR3 Podizanje svijesti građana o prednostima korištenja Javnog prijevoza COK1 Zeleni javni prijevoz COS2 Unapređenje javnog putničkog prometa COS3 Povećanje sigurnosti građana u javnom prijevozu	Ciljevi Master plana u skladu su s ciljevima 4, 5 i 6 Strategije.

	<p>i osobitosti područja,</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Osigurati i omogućiti alternativno povezivanje u zemlji i sa susjednim državama radi veće fleksibilnosti i sigurnosti funkcioniranja prometa u svim uvjetima, osigurati učinkovitost sustava prostornog uređenja, 4. Razvijati pojedine prometne sustave u pravcu njihovoga međusobnog sve većeg kombiniranja i integriranja, organizirati i tehnički postaviti sve elemente za funkcioniranje integralnog prometa, budući da integralni promet osigurava veće učinke u gospodarstvu zemlje, 5. Prometni sustavi moraju u svim elementima zadovoljavati međunarodne građevinske i prometne standarde, 6. Osigurati da obnovljeni i novoizgrađeni prometni sustavi poštuju najviše kriterije zaštite resursa prostora i okoliša, kako bi bio u funkciji održivog razvoja i kvalitetne preobrazbe cjelokupne države 		
Strategija upravljanja vodama (NN 91/08)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Osiguranje dovoljnih količina kvalitetne pitke vode za vodoopskrbu stanovništva, 2. Osiguranje potrebnih količina vode odgovarajuće kakvoće za različite gospodarske namjene, 3. Zaštita ljudi i materijalnih dobara od poplava i drugih vidova štetnog djelovanja voda, 4. Zaštita i unapređenje ekološkog stanja voda i o vodi ovisnih ekosustava 	CI3-M1 Izgradnja Park&Ride sustava COR2-M4 Uvođenje usluge JGP-a na zahtjev (ruralne sredine) COR2-M5 Uvođenje car sharing sustava COK1-M1 Proširenje i izgradnja sustava punionica alternativnih goriva COK1-M2 Nabavka vozila javnog prijevoza koja koriste alternativne i/ili kombinirane izvore energije.	Navedeni ciljevi su u skladu s ciljevima Strategije budući da pridonose smanjenju emisije s prometnika u vode.
Plan upravljanja vodnim područjima 2016.-2021. (NN	Plan se donosi za razdoblje od šest godina, a svrha mu je ostvariti ciljeve zaštite voda, koji su definirani člankom 41. Zakona o vodama:	COK1-M2 Nabavka vozila javnog prijevoza koja koriste alternativne i/ili kombinirane izvore energije.	Navedeni ciljevi u skladu su s ciljevima Plana upravljanja vodnim područjima iako se

<p>66/16</p> <p>Strategija i akcijski plan zaštite biološke i krajobrazne raznolikosti RH (NN 143/08)</p>	<p>1. spriječiti daljnje pogoršanje, zaštititi i poboljšati stanje vodnih ekosustava te, s obzirom na potrebe za vodom, kopnenih ekosustava i močvarnih područja izravno ovisnih o vodnim ekosustavima;</p> <p>2. promicati održivo korištenje voda na osnovi dugoročne zaštite raspoloživih vodnih resursa;</p> <p>3. bolje zaštititi i poboljšati stanje vodnog okoliša, među ostalim i putem specifičnih mjer za postupno smanjenje ispuštanja, emisija i rasipanja opasnih tvari s prioritetne liste te prekid ili postupno ukidanje ispuštanja, emisija ili rasipanja opasnih tvari s prioritetne liste;</p> <p>4. osigurati postupno smanjenje onečišćenja podzemnih voda i sprječavati njihovo daljnje onečišćenje te</p> <p>5. pridonijeti ublažavanju posljedica poplava i suša.</p> <p>Opći ciljevi:</p> <p>1. Očuvati sveukupnu biološku, krajobraznu i geološku raznolikost kao temeljnu vrijednost i potencijal za daljnji razvitak Republike Hrvatske</p> <p>2. 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)</p> <p>3. Ispuniti obveze koje proizlaze iz međunarodnih ugovora na području zaštite prirode, biološke sigurnosti, pristupa informacijama i dr.</p> <p>4. Osigurati integralnu zaštitu prirode kroz suradnju s drugim sektorima</p> <p>5. Utvrditi i ocijeniti stanje biološke, krajobrazne i</p>	<p>COS3-M2 Nabavka opreme i edukacija djelatnika za održavanje vozila i infrastrukture i ostalih sastavnica JP-a radi uspostave najviših sigurnosnih standarda u eksploataciji</p> <p>CI1-M3 Uređenje svih postojećih stajališta JP-a sukladno važećim zakonskim i podzakonskim aktima</p> <p>CI3-M1 Izgradnja Park&Ride sustava COR2-M5 Uvođenje car sharing sustava</p> <p>COR2-M6 Dodatni razvoj sustava javnih bicikala</p> <p>COK1-M2 Nabavka vozila javnog prijevoza koja koriste alternativne i/ili kombinirane izvore energije</p> <p>COS3-M2 Nabavka opreme i edukacija djelatnika za održavanje vozila i infrastrukture i ostalih sastavnica JP-a radi uspostave najviših sigurnosnih standarda u</p>	<p>Plan odnosi na vremensko razdoblje do 2015.</p> <p>Navedeni ciljevi Master plana Grada Vinkovaca za promet su usklađeni s ciljevima Strategije.</p>
---	--	---	--

	<p>geološke raznolikosti, uspostaviti informacijski sustav zaštite prirode s bazom podataka povezanom u informacijski sustav države</p> <p>6. Poticati unaprjeđivanje institucionalnih i izvaninstitucionalnih načina obrazovanja o biološkoj raznolikosti i sudjelovanje javnosti u postupcima odlučivanja</p> <p>7. Razvijati mehanizme provedbe propisa kroz jačanje zakonodavnih i institucionalnih kapaciteta, obrazovanjem, razvojem znanstvenih resursa, obavljanjem, razvojem mehanizama financiranja.</p> <p>Posebni ciljevi: ODRŽIVO KORIŠTENJE PRIRODNIH DOBARA 6.9 Promet STRATEŠKI CILJ</p> <p>8. Smanjiti utjecaj prometne infrastrukture na divlje stanište i prirodna staništa.</p>	<p>eksploraciji</p>	
Strategija zaštite, očuvanja i održivoga gospodarskog korištenja kulturne baštine Republike Hrvatske za razdoblje 2011. - 2015.	<p>1. Povećati efikasnost i uspješnost politike zaštite i očuvanja kulturne baštine radi njegova održivog korištenja</p> <p>2. Povećati prihode i druge koristi od održivog korištenja kulturne baštine</p> <p>3. Podizati svijest pojedinaca i zajednice o važnosti kulturne baštine i održivom korištenju kulturne baštine</p>	<p>CI1 Unaprjeđenje infrastrukture javnog putničkog prometa</p> <p>CI3 Poboljšanje prometa u mirovanju</p> <p>COR2 Unaprjeđenje javnog putničkog prometa</p> <p>COR3 Podizanje svijesti građana o prednostima korištenja Javnog prijevoza</p>	<p>Ciljevi Master plana u skladu su s ciljevima Konvencije o zaštiti svjetske kulturne i prirodne baštine. Korisnički orientiran i održivi javni prijevoz doprinjet će smanjenju negativnih utjecaja na kulturnu baštinu.</p> <p>U svakom slučaju MP pozitivno doprinosi ciljevima konvencije.</p>
Nacionalna šumarska politika i strategija (NN 120/03)	<p>1. Sačuvati i promicati stabilnost staništa, zdravstveno stanje šuma i produktivni kapacitet sastojina</p> <p>2. Uvođenje 4E (ekološke, ergonomiske, ekonomske, energetske) tehnologije u šumarstvo</p> <p>3. Poboljšanje sustava gospodarenja krškim</p>	-	<p>Ciljevi Master plana, posebno ciljevi vezani za unaprjeđenje i razvoj zelenog javnog prometa koji u konačnici doprinose smanjenju emisija onečišćujućih tvari,</p>

	<p>područjem</p> <p>4. Uključivanje miniranih šumskih područja u redovito gospodarenje</p> <p>5. Korištenje biomase za energiju</p>		<p>onečišćenja tla, u skladu su s ciljem 1 Nacionalne šumarske politike Plana.</p>
Plan zaštite zraka, ozonskog sloja, klimatskih promjena i ublažavanja klimatskih promjena u RH u razdoblju od 2013. do 2017. (NN 139/13)	<p>Zaštita i poboljšanje kvalitete zraka</p> <p>Opći cilj</p> <p>Sprječavanje ili postupno smanjenje onečišćenja zraka u cilju zaštite zdravlja ljudi, kvalitete življenja i okoliša u cjelini.</p> <p>Emisije stakleničkih plinova i tvari koje oštećuju ozonski sloj</p> <p>Pojedinačni ciljevi</p> <p>Smanjivanje i ograničavanje emisija stakleničkih plinova i tvari koje oštećuju ozonski sloj u razdoblju od 2013. do 2017. godine sukladno obvezama Republike Hrvatske iz preuzetih međunarodnih ugovora, posebice Kyotskog protokola i njegovih amandmana te pravne stečevine EU.</p> <p>Integracija kratkoročnih, srednjoročnih i dugoročnih ciljeva za smanjivanje i ograničavanje stakleničkih plinova u sektorske strateške, razvojne, planske i provedbene dokumente u suradnji sa središnjim tijelima državne uprave nadležnim za područja energetike, industrije, poljoprivrede, šumarstva, voda, mora, prometa i turizma.</p>	<p>CI1 Unaprjeđenje infrastrukture javnog putničkog prometa</p> <p>CI3 Poboljšanje prometa u mirovanju</p> <p>COR2 Unapređenje javnog putničkog prometa</p> <p>COR3 Podizanje svijesti građana o prednostima korištenja Javnog prijevoza</p> <p>COK1 Zeleni javni prijevoz</p> <p>COS2 Unapređenje javnog putničkog prometa</p>	<p>Ciljevi Master plana, prvenstveno ciljevi vezani za unaprjeđenje i razvoj zelenog javnog prometa koji u konačnici doprinose smanjenju emisija onečišćujućih tvari, posebno stakleničkih plinova u zrak, u skladu su s ciljevima Plana.</p>
Strategija regionalnog razvoja RH 2011.-	<p>STRATEŠKI CILJ 1.: RAZVOJ ŽUPANIJA I STATISTIČKIH REGIJA</p> <p>RAZVOJ KOMUNALNE I PROMETNE INFRASTRUKTURE</p>	<p>CI1 Unaprjeđenje infrastrukture javnog putničkog prometa</p> <p>CI3 Poboljšanje prometa u mirovanju</p>	<p>Strategija se odnosi na razdoblje do 2013. godine te je njen utjecaj na Master plan</p>

2013.	1.Unapređenje željezničke infrastrukture 2.Unapređenje cestovne infrastrukture (integrirani sustav prometnica) 3.Unapređenje zračnog prometa		prometa ograničen. No kako je vidljivo iz tablice, Master plan navodi ciljeve i mјere koje nisu u sukobu sa Strategijom.
Strategija razvoja turizma RH do 2020. godine (NN 55/13)	4.3. Strateški ciljevi i zadaci razvoja hrvatskog turizma <ul style="list-style-type: none"> - Poticanje bržeg gospodarskog rasta temeljenog na integraciji tržišta i institucionalnim reformama - viša stopa zaposlenosti - promicanje održivog razvoja Glavni cilj <ul style="list-style-type: none"> • povećanje njegove atraktivnosti i konkurentnosti, što će rezultirati ulaskom u vodećih 20 turističkih destinacija u svijetu po kriteriju konkurenčnosti. 	-	Ciljevi Master plana, u skladu su s ciljevima Strategije.

Tablica 2.2-2. Odnos Plana s drugim odgovarajućim strategijama, planovima i programima na regionalnoj razini

NAZIV DOKUMENTA	CILJEVI STRATEGIJE / PROGAMA / PLANA	CILJEVI Plana	KOMENTAR
Razvojna strategija Vukovarsko-srijemske županije 2011.-2013.	<p>Strateški ciljevi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Konkurentno gospodarstvo <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Razvoj gospodarstva temeljenoga na znanju i tehnologiji 1.2. Jačanje poduzetništva i privlačenje ulaganja 1.3. Povećanje konkurentnosti poljoprivredno-prehrambenog sektora 1.4. Razvoj turizma 2. Razvoj ljudskih resursa i kapaciteta za upravljanje razvojem <ol style="list-style-type: none"> 2.1. Razvoj sustava obrazovanja i njegova prilagodba potrebama razvoja gospodarstva 2.2. Razvoj tržišta rada 2.3. Unapređenje znanja i vještina za upravljanje razvojem 2.4. Jačanje međunarodne povezanosti i prepoznatljivosti županije 3. Kvalitetno prostorno planiranje, moderna infrastruktura i očuvani okoliš <ol style="list-style-type: none"> 3.1. Integracija i modernizacija prometne infrastrukture 3.2. Cjelovito i učinkovito gospodarenje vodama 3.3. Poboljšanje kvalitete komunalne opremljenosti 3.4. Ulaganja u obnovljive izvore energije i učinkovito korištenje energije 3.5. Očuvanje okoliša i zaštita prirode 4. Unapređenje kvalitete života <ol style="list-style-type: none"> 4.1. Poboljšanje uvjeta za pružanje visoko-kvalitetnih zdravstvenih usluga 4.2. Poboljšanje kvalitete života i razvoj socijalnih usluga 	<p>CI1 Unaprjeđenje infrastrukture javnog putničkog prometa</p> <p>CI2 Povećanje sigurnosti građana u javnom prijevozu</p> <p>CI3 Poboljšanje prometa u mirovanju</p> <p>COR2 Unapređenje javnog putničkog prometa</p> <p>COR3 Podizanje svijesti građana o prednostima korištenja Javnog prijevoza</p> <p>COK1 Zeleni javni prijevoz</p> <p>COS2 Unapređenje javnog putničkog prometa</p> <p>COS3 Povećanje sigurnosti građana u javnom prijevozu</p>	<p>Iako se razvojna strategija odnosi na razdoblje do 2013. godine te je nje utjecaj na Master plan ograničen vidljivo je da su ciljevi Master plana u skladu su s ciljevima 3.1., 3.4. i 3.5. Razvojne strategije</p>

-
- 4.3. Razvoj i unaprjeđenje kulture te očuvanje kulturne baštine
 - 4.4. Unapređenje sportske infrastrukture i razvoj sportskih programa
 - 4.5. Razvoj ruralnoga područja

2.3 ODNOŠ PLANA I PROSTORNO PLANSKE DOKUMNTACIJE

Grad Vinkovci prostorno je smješten u jugoistočnom dijelu istočne Hrvatske, u sjevernom dijelu Vukovarsko-srijemske županije. U Prostornom planu Vukovarsko-srijemske županije grad Vinkovci definiran je kao veće razvojno središte (istu razinu utvrđena je i za Vukovar koji je i središte Županije). Unutar Grada nalaze se dva naselja: gradsko naselje Vinkovci i naselje Mirkovci. Na sjeveru graniči s općinama Jarmina, Markušica i Nuštar, na istoku s Općinom Stari Jankovci, na jugu s Općinom Privlaka, a na zapadu s općinama Andrijaševci i Ivankovo. To je prostor koji geografski pripada bosutskoj nizini kao široj geografskoj cjelini, prostoru na prijelazu između posavskog, podravskog i podunavskog prostora.

Prostor Grada Vinkovaca ima značajan prostorno-prometni položaj u raspletu prometnih koridora na prostoru Vukovarsko-srijemske županije. Prometne funkcije imaju širi regionalni, pa čak i međunarodni značaj, kako longitudinalnog, tako i transverzalnog prometnog povezivanja.

Prostором Grada prolaze značajni cestovni pravci koji su u funkciji povezivanja s užim i širim okruženjem. To je prvenstveno pravac od Osijeka i Vukovara prema Županji, te prometni pravac od Đakova prema istočnoj granici Republike Hrvatske.

Snažno je razvijen željeznički promet, što je rezultiralo jednim od najvećih željezničkih čvorišta na mreži Hrvatskih željeznica.

Za područje riječnog i zračnog prometa tek su planirani neki značajniji zahvati u prostoru, kao što je izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava (prema PPPPO višenamjenskog kanala Dunav-Sava) i Aerodrom Vinkovci / SOPOT (LDOV).

Prostorni plan područja posebnih obilježja višenamjenskog kanala Dunav - Sava (NN 12/11)

Planirana izgradnja višenamjenskoga kanala Dunav-Sava, izazvati će značajne promjene u prometnemu sustavu istočne Hrvatske. Planirana trasa višenamjenskoga kanala, presjeći će niz trasa postojećih javnih putova, kao i dio postojećih poljskih i šumskih putova.

Planirani višenamjenski kanal prolazi prostorom u kome su smještena tri značajna paneuropska prometna koridora:

- X Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Niš-Skopije-Veles-Solun,
- VII Dunavski koridor,
- Vc Budimpešta-Osijek-Sarajevo-Ploče.

U okviru navedenih koridora smješteno je niz značajnih cestovnih, željezničkih i riječnih prometnih koridora.

Cestovni promet

Trasa planiranog kanala presijeca, na pet mjesta, trase državnih cesta, na devet mjesta

trase županijske ceste, te na dva mesta trase lokalnih cesta.

a) Državne ceste

- D2 (GP Dubrava Križovljanska (gr. R. Slovenije)-Varaždin-Virovitica-Našice-Osijek-Vukovar GP Ilok (gr. Srbije)
- D46 (Čakovo(D7)-Vinkovci-GP Tovarnik (gr. Srbije)
- D55 (Borovo(D2)-Vinkovci-GP Županja (gr. Srbije)
- D4 (GP Bregana (gr. R. Slovenije)-Zagreb-Slavonski Brod-GP Bajakovo (gr. Srbije) Autocesta A3
- D7 (GP Duboševica (gr. R. Mađarske)-Beli Manastir-Osijek-Čakovo-GP Slavonski Šamac (gr. Srbije)

b) Županijske ceste

- Ž 4138 (Vukovar: D2-D4137)
- Ž 4137 (Nuštar(D55)-Bogdanovci-Vukovar(D2)
- Ž 4136 (Nuštar(D55)-Cerić-Vinkovci(D55)
- Ž 4192 (Rokovci(Ž4170)-D55) -
- Ž 4170 (Vinkovci(D36)-Cerna-Gradište-Županja(D55)
- Ž 4221 (Cerna(Ž4170)-Babina Greda(Ž4218)
- Ž 4218 (D. Andrijevci(Ž4202)-Divoševci-V. Kopanica-Gundinci-Babina Greda-Štitar-Ž4170)
- Ž 4220 (Ž 4218-Sikirevci(D7)
- Ž 4210 (Slavonski Brod(D53)-Trijanski Kuti-Oprisavci-Jaruge-D7)

c) Lokalne ceste

- L 46007 (D55-Ž4136)
- L 46017 (Prkovci(Ž4167)-Babina Greda (D520)

Na svim točkama presijecanja javnih razvrstanih cesta treba planirati mostove. Pri tome, kod državnih i županijskih cesta, točka prijelaza (most) treba biti u užoj zoni trase postojeće ceste, dok su kod lokalnih cesta moguća i veća odstupanja.

U slučaju presijecanja poljskih i šumskih putova, treba formirati zamjenske puteve, kao i mostove u zonama gdje nema prijelaza javnih razvrstanih cesta. Formiranje zamjenskih prometnih veza ili pomicanje mostova od točke prijelaza postojeće ceste preko planiranoga višenamjenskoga kanala, ne smije značajnije utjecati na razinu prometne povezanosti prostora u odnosu na stanje prije izgradnje kanala.

Značajnije točke kolizije cestovnoga sustava i planiranoga višenamjenskoga kanala su sljedeće:

- prometni čvor grada Vukovara
- presijecanje glavne gradske ceste grada Vukovara (trasa državne ceste D2),
- pristup postojećoj luci na Dunavu
- rezervirani prostor za budući luku Vukovar
- osiguranje pristupa planiranoj budućoj luci na kanalu s trase planirane brze ceste Vukovar-Vinkovci, kao i prilagođavanje postojećih lokalnih veza Nuštar-Bršadin-Marinci-Cerić

- prometni sustav grada Vinkovaca
- uspostaviti nove prometne veze istočnoga i zapadnoga prostora uz trasu planiranog kanala (državna cesta D46, županijska cesta Ž4136, lokalna cesta L 46007)
- zona prijelaza državne ceste D55 preko planiranoga višenamjenskoga kanala
- u zoni prijelaza državne ceste predviđjeti prijelaz četverotračne brze ceste, kao i usklađivanje prolaza županijskih cesta na pravcu Otok-Andrijaševci
- prometni sustav u naselju Cerna - poseban problem je zadržavanje postojeće cestovne veze u centru naselja Cerna
- točka prijelaza preko postojeće trase autoceste A3 (Zagreb-Lipovac)

Željeznički promet

Prostorom kojim je položena trasa višenamjenskoga kanala prolazi nekoliko trasa željezničkih pruga.

Trasa planiranoga kanala presijeca sljedeće željezničke smjerove:

- Željezničku prugu od značaja za međunarodni promet M601 (MP14/II 210), (Vinkovci-Vukovar-Borovo naselje-Vukovar)
- željezničku prugu od značaja za lokalni promet L213 (II 210) Vukovar-Stari Vukovar,
- željezničku prugu od značaja za međunarodni promet M105 (MG2) Novska-Vinkovci-Tovarnik-Državna granica (Šid),
- željezničku prugu od značaja za regionalni promet R105 (I 110) Vinkovci-Drenovci-Državna granica (Brčko),
- željezničku prugu od značaja za lokalni promet L210 (II 211) Vinkovci-Županja,
- željezničku prugu od značaja za međunarodni promet M303 (MP13) Strizivojna-Vrpolje-Slavonski Šamac-Državna granica (Bosanski Šamac).

Na svim prijelazima željezničkih pruga preko kanala, potrebno je planirati izgradnju mostova. Pri tome je potrebno racionalizirati broj prijelaza, ako je to prostorno moguće. To je moguće u zoni željezničkoga čvora Vinkovci, gdje je trasu željezničke pruge za Drenovce (R105) moguće provesti u okviru mosta na trasi željezničke pruge M105 (Vinkovci-Tovarnik). U zoni naselja Mirkovci planirani kanal paralelan je s postojećom željezničkom prugom, koja je od značaja za lokalni promet L216 (I111) Mirkovci-Vrapčana. ...

Riječni promet

Temeljni koridori riječnoga prometa kontinentalnoga dijela Hrvatske vezani su za Dunav, koji je putem kanala Rajna-Majna-Dunav povezan s dunavskim i rajnskim plovidbenim sustavom na potezu od Rotterdam do Crnoga mora.

Dunav je međunarodni vodni put u okviru VII (dunavskog) paneuropskog prometnog koridora i jedini vodni put u Republici Hrvatskoj koji je siguran glede osiguranja kontinuiranog transporta. Osim njega, međunarodni vodni putovi u Republici Hrvatskoj su i rijeka Drava od ušća do Osijeka (E-80-08), rijeka Sava do Siska (E-80-12), te budući višenamjenski kanal Dunav-Sava (E-80-10).

Prema karakteristikama plovnoga puta, rijeka Sava je u rangu II i III klase plovnosti. Na

potezu od Babine Grede do Slavonskog Broda širina plovnog puta iznosi 66,0 m. Veza Dunava i prostora središnje Hrvatske putem plovnoga puta, kvalitetno će se ostvarit tek izgradnjom planiranoga višenamjenskoga kanala Dunav-Sava.

Na području obuhvata PPPPO višenamjenskom kanalu Dunav-Sava izgrađene su ili se planira gradnja sljedećih građevina od važnosti za Državu:

Cestovne građevine s pripadajućim objektima i uređajima:

- postojeća autocesta A3 (Zagreb-Lipovac)
- planirana brza cesta Ormož-Otok, Virje-Varaždin-Osijek-Ilok u koridoru državne ceste D2
- planirana brza cesta Osijek-Tordini-Nuštar-Vinkovci-Županja-granica BiH u koridoru državnih cesta D55 i D518 s odvojkom Nuštar-Vukovar
- trase postojećih državnih cesta i
- planirane trase državnih cesta (obilaznice gradova Vukovara i Vinkovaca)

Željezničke građevine s pripadajućim objektima, postrojenjima i uređajima, osim industrijskih kolosijeka:

- željeznička pruga od značaja za međunarodni promet M105 (MG2),
- željeznička pruga od značaja za međunarodni promet M601 (MP14),
- željeznička pruga od značaja za međunarodni promet M303 (MP13) i
- željeznička pruga od značaja za regionalni promet R105 (I 110)

Riječne građevine s pripadajućim objektima, postrojenjima i uređajima:

- postojeći vodni putovi rijekama Savom i Dunavom, -planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava,
- postojeća luka Vukovar, -planirana nova luka na višenamjenskom kanalu Dunav-Sava i
- postojeći granični prijelaz u Vukovaru.

Na području obuhvata PPPPO višenamjenskom kanalu Dunav-Sava izgrađene su ili se planira gradnja sljedećih građevina od važnosti za Županiju:

Cestovne građevine s pripadajućim objektima i uređajima:

- trase županijskih cesta.

Željezničke građevine s pripadajućim objektima, postrojenjima i uređajima, osim industrijskih kolosijeka:

- željeznička pruga od lokalnog značaja (L216/I111),
- željeznička pruga od lokalnog značaja (L213/II210) i
- željeznička pruga od lokalnog značaja (L210/II211).

Riječne građevine:

- luke i planirana pristaništa na višenamjenskom kanalu Dunav-Sava.

Prostorni plan uređenja grada Vinkovaca (Službeni glasnik Grada Vinkovaca br. 07/04 i Izmjene i dopune usvojene na 26. sjednici Gradskog vijeća Grada Vinkovaca)

Lociranje/planiranje koridora/trasa i površina prometnih i drugih infrastrukturnih sustava u PPUG Vinkovaca učinjeno je s nivoa makro-lociranja.

Koridore/trase i površine prometnih i drugih infrastrukturnih sustava projektirati, graditi, rekonstruirati, izmještati ili demontirati, ovisno o razvoju novih tehnologija, ovisno o eventualnim promjenama u načinu financiranja takvih objekata ili ovisno o stanju pojedinih dijelova sustava, sukladno odredbama Plana i zakonskim propisima.

Mikro-lociranje/planiranje koridora/trasa i površina prometnih i drugih infrastrukturnih sustava (u odnosu na npr.: lokacijske uvjete, katastarske čestice, izgradnju i postavljanje priključne infrastrukture/vodova/putova/objekata za njihovo povezivanje s postojećom mrežom) predmet su detaljnih razrada i izrade tehničkih rješenja sukladno zakonskim propisima (npr.: prometnim elaboratom i/ili potvrdom tijela nadležnog za upravljanje predmetnog infrastrukturnog sustava ukoliko se istom dokaže da su ispunjeni uvjeti sigurnog odvijanja prometa).

Cestovni promet

Cestovna mreža na području Grada Vinkovaca ima dva značajna prostorna ograničenja, koja su uvjetovala i nedostatke u razvoju cesta. Jedno ograničenje je rijeka Bosut koja s južne strane prolazi uz sam uži centar grada, te trasa glavne magistralne pruge Zagreb-Tovarnik s priključnim željezničkim prvcima, te putničkim i ranžirnim kolodvorom na sjeveru.

Preko rijeke Bosut izgrađena su samo dva cestovno-pješačka mosta, a samo jedan denivelirani cestovno-pješački prijelaz preko željezničke pruge. To je značajno umanjilo cestovnu prohodnost prostora u smjeru istok-zapad, južno od trase državne ceste D46, te u smjeru sjever-jug na prostoru istočno i zapadno od trase državne ceste D55.

Ceste na području grada Vinkovaca (prema odluci o razvrstavanju javnih cesta)	Duljina ceste na području Grada Vinkovaca
A. G. Vinkovci (Ž4136) - V. Gortana - D55	2,65 km
Vinkovci (Ž4290) - Lapovačka - Kneza Mislava - A. Hebranga - Kolodvorska - D55	2,17 km
Vinkovci (Ž4290) - H.D. Genschera - A.G. Vinkovci (Ž4170)	4,79 km
Vinkovci (Ž4170) - H.V. Hrvatinida - D55	0,61 km
Vinkovci (D46) - Dunavska - A.G. Vinkovci (Ž4172)	4,62 km
A. G. Vinkovci (Ž4192) - Bazjaš - D55	2,10 km
D55 - A. G. Vinkovci (Ž4193)	2,30 km
D46 - A. Stepinca - Kačideva - Duga - Bana Jelačida - D55	6,12 km
D518 - Borinačka - Šokaška - Slavija - D55	6,67 km
D55 - Cerid - A.G. Vinkovci (Ž4136)	2,48 km
Vinkovci (Ž4169) - Starčevideva - Glagoljaška - Ž4290	1,40 km
Vinkovci (D55) - V. Gortana - Petra Žrinskog - Ž4290	0,60 km
Želj. Kolodvor Vrapčana - Bare - Ž4172	1,20 km

PPUG Vinkovaca definirane su sljedeće cestovne građevine od važnosti za Državu:

-
- brza cesta Osijek-Vukovar/Vinkovci-Ilok, s ogrankom brze ceste Vinkovci-Županja (istočna obilaznica Vinkovaca),
 - planirane obilaznice i korekcije na državnim cestama (južna i sjeverna obilaznica)

Također PPUG Vinkovaca definirane su sljedeće cestovne građevine od važnosti za Županiju:

- mreža županijskih cesta

Kao glavni cestovni pravci na području grada Vinkovaca definirane su sljedeće trase državnih cesta:

- D46 Đakovo (D7) - Vinkovci - G.P. Tovarnik (gr. R. Srbije),
- D55 Boovo (D2) - Vinkovci - G.P. Županja (gr. BiH),
- D518 Osijek (Divaltova) - čvorište Trpimirova (D2) - Jarmina (D46).

Na prometnim pravcima navedenih cesta planom su predviđene korekcije i to izgradnjom novih dionica:

- istočna obilaznica - brza cesta Osijek-Vinkovci-Županja,
- južna obilaznica,
- sjeverna obilaznica.

Istočna obilaznica - brza cesta planirana je u konačnici kao četverotračna cesta s deniveliranim čvorištima i deniveliranim prijelazima.

U prvoj fazi brza cesta (istočna obilaznica Vinkovaca) može se izvesti kao dvotračna cesta, te s privremenim rješenjima križanja u nivou na mjestima križanja s postojećim cestama i to bez obzira da li se te ceste ili križanja zadržavaju u konačnom rješenju ili ne.

U prvoj fazi mora se izvesti i denivelirani cestovni prijelaz preko željezničke pruge MG2C Novska-Tovamik.

U prvoj fazi moguć je u zoni planiranog čvorišta istočne i južne obilaznice privremeni spoj (bez čvorišta) s dionicom trase južne obilaznice od trase postojeće državne ceste D55 do trase istočne obilaznice.

Južna i sjeverna obilaznica planirane su kao dvotračne ceste na kojima su križanja u pravilu u nivou uz njihovo obvezno oblikovanje prema važećem standardu.

Autobusna stajališta mogu se graditi unutar i izvan građevinskog područja naselja, uz trase javnih cesta, a u skladu s uvjetima Pravilnika o autobusnim stajalištima a sve javne ceste na području grada moraju biti opremljene horizontalnom i vertikalnom signalizacijom prema hrvatskim normama.

Željeznički promet

Na prostoru Grada nalazi se jedno od najvećih željezničkih čvorišta na mreži Hrvatskih željeznica. Središnja točka čvora je putnički kolodvor, na koji se prema zapadu, sjeverno od pruge Tovarnik-Novska, nastavlja teretno-ranžirni kolodvor. Trenutno teretni kolodvor gotovo da i ne radi, što će potrajati sve dok se ne uspostave bolji tokovi prometa sa susjednim državama.

Željezničke pruge u vinkovačkom čvorištu

Magistralna glavna željeznička pruga MG2, dionica MG2C (Novska-Tovarnik)
Magistralna glavna željeznička pruga MG2.2. i MG 2.3. (Vinkovci-Vinkovci teretni kolodvor),
Magistralna pomoćna željeznička pruga MP14 (Vinkovci-Borovo-Erdut)
željeznička pruga I reda (I 109) Vinkovci-Osijek,
željeznička pruga I reda (I 110) Vinkovci-Drenovci.
željeznička pruga I reda (I 111) Vinkovci-Vrapčana,
željeznička pruga II reda (II 211) Vinkovci-Županja,
željeznička pruga II reda (II 210) Vukovar-Stari Vukovar.

PPUG Vinkovaca definirane su sljedeće željezničke građevine od važnosti za Državu

- magistralna željeznička pruga MG2, dionica MG2C (Novska-Tovarnik),
- magistralna pomoćna željeznička pruga MP14 (Vinkovci-Borovo-Erdut),
- magistralna glavna željeznička pruga MG2.2. i MG 2.3. (Vinkovci-Vinkovci teretni kolodvor),
- željeznička pruga I reda (I 109) Vinkovci-Osijek,
- željeznička pruga I reda (I 110) Vinkovci-Drenovci.

Također PPUG Vinkovaca definirane su sljedeće željezničke građevine od važnosti za Županiju

- željeznička pruga I reda (I 111) Vinkovci-Vrapčana,
- željeznička pruga II reda (II 211) Vinkovci-Županja,
- željeznička pruga II reda (II 210) Vukovar-Stari Vukovar.

Putnički kolodvor u Vinkovcima ima tri perona uz koje je 5 kolosijeka za putnički i 7 kolosijeka za teretni promet. Tijekom Domovinskog rata kolodvor je znatno oštećen, te je potrebna njegova sanacija i rekonstrukcija.

Teretni kolodvor sastoji se od 50 kolosijeka svrstanih u 4 skupine. Na kolodvoru je izgrađena i spuštalica preko koje se nekada ranžiralo preko 2.000 vagona u jednoj smjeni. Danas kolodvor gotovo da i ne radi, a budućnost mu je neizvjesna jer se ne očekuje promet kakav je bio prije Domovinskog rata.

Do prije Domovinskog rata svi postojeći industrijski kolosijeci su korišteni, da bi poslije rata uslijed razaranja i preustroja gospodarstva, tehnički ispravni i u funkciji ostali kolosijeci: Inatrgovina, Zvijezda, Silos-mlinovi, Vibrobeton. Industrijski kolosijeci za potrebe Slavonke i Dilja vrlo malo se koriste, dok se industrijski kolosijeci za potrebe Žankovca i Spačve ne koriste.

Riječni promet

PPUG Vinkovaca definirane su sljedeće riječne građevine od važnosti za Državu

- planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava

Višenamjenski kanal Dunav-Sava definiran je Prostornim planom područja posebnih obilježja višenamjenskog kanala Dunav-Sava (Prostorni plan više razine u odnosu na PPUG Vinkovaca) kojim su određeni položaj, uvjeti i mjere za izgradnju kanala i pratećih funkcija te uvjeti uređenja, korištenja i zaštite prostora.

Također PPUG Vinkovaca definirane su sljedeće riječne građevine od važnosti za Županiju

- planirano pristanište na višenamjenskom kanalu Dunav-Sava u Vinkovcima (u zoni istočne industrijske zone grada Vinkovaca uz koridor kanala planira se izgraditi manje pristanište i okretište za plovila),
- planirana Luka Trbušanci (PPPO Dunav-Sava planirana je izgradnja luke "Trbušanci", koja je ucrtana u kartografske prikaze ovog Plana. PPPPO VK Dunav-Sava odredio je i obuhvat UPU-a luke "Trbušanci").

Zračni promet

PPUG Vinkovaca definirane su sljedeće građevine zračnog prometa od interesa za Županiju

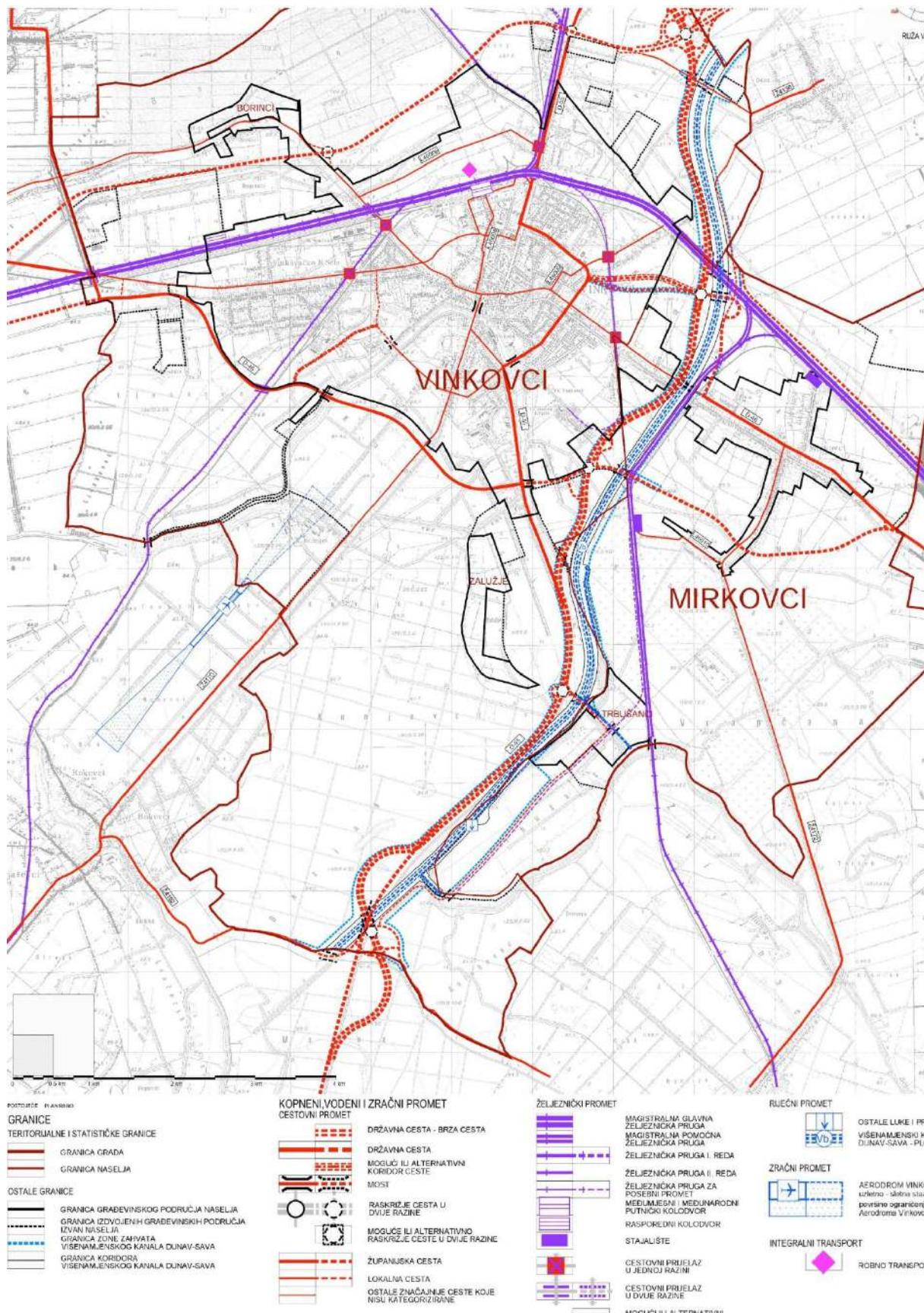
- Aerodrom Vinkovci / SOPOT (LDOV).

Na lokaciji Sopot-Bok formirano je 1982. godine poljoprivredno letjelište na prostoru 1.500x80 m. Položaj postojeće staze je na pravcu 045°-215°, paralelno s postojećom županijskom cestom 4170, s koje se i pristupa prostoru promatranog letjelišta. Veći dio površina letjelišta nalazi se na području općine Andrijaševci, a manji dio na području Grada Vinkovaca.

Aerodrom Vinkovci / SOPOT (LDOV) za koji su PPUG Vinkovaca utvrđene površine ograničenja prepreka, planiran je na lokaciji postojećeg letjelišta.

Za izgradnju objekata unutar površina ograničenja prepreka koje se utvrđuju na prostoru oko aerodroma u skladu s odredbama Pravilnika o aerodromima (NN, br. 58/14) potrebno je ishoditi suglasnost tijela nadležnog za civilni zračni promet.

Za izgradnju objekata izvan površina ograničenja prepreka koje se utvrđuju na prostoru oko aerodroma u skladu s odredbama Pravilnika o aerodromima, a čija je planirana visina 30 m iznad tla i/ili 150 m iznad nadmorske visine aerodroma, također je potrebno ishoditi suglasnost tijela nadležnog za civilni zračni promet.



Izvadak iz Kartografskog prikaza 2. Infrastrukturni sustavi - 2.A. Prometni sustav - 2.A.1. Kopneni, voden i zračni, PPUG Vinkovaca (Nacrt konačnog prijedloga Plana iz 2016. godine)

Generalni urbanistički plan Grada Vinkovaca (*Službeni glasnik Grada Vinkovaca br. 06/06*)

Položaj grada Vinkovaca u zoni između značajnih prometnih koridora europskog i državnog značaja utjecao je i na formiranje prometnog sustava samog Grada.

Područjem Grada prolazi X paneuropski željeznički koridor. Blizina Dunava (VII paneuropskog prometnog koridora) i trase državne ceste D2 uz njega, te autopiste Zagreb-Lipovac (X paneuropski koridor) utjecalo je na formiranje značajne transverzalne cestovne veze koja prolazi područjem Grada. Prometni značaj Grada zaokružuje planirana trasa višenamjenskog kanala koja će povezati plovne putove na rijeci Savi i Dunavu.

Za prometni sustav Grada koji će u konačnici sadržavati tri grane prometa: cestovni, željeznički i plovni, značajno je da se njihov prostorni položaj definira na način da svaka grana prometa može funkcionirati bez većeg ograničavanja drugog prometnog sustava.

U cestovnom prometnom sustavu to znači da se u odnosu na druge grane prometa mora planirati dovoljan broj mostova preko planiranog kanala i deniveliranih prijelaza preko željezničkih pruga (u ovisnosti o njenom značaju), kako bi se kvalitetno moglo pristupiti svim zonama Grada. U okviru samog cestovnog sustava potrebno je izvesti planirane zaobilaznice Grada kako bi se iz Grada uklonio sav tranzitni promet. Osim toga potrebno je izvesti ili uređiti glavne gradske ceste koje vode do čvorova vanjskog prstena. U samom Gradu planirano je formiranje unutarnjeg cestovnog prstena, kao i nekoliko novih cesta (prodora) u cilju formiranja što funkcionalnije cestovne mreže.

U narednom razdoblju osim ulaganja u razvoj javnog prometnog sustava potrebno je značajnije potaknuti sustav tzv. "zelenog" prometa, a to je mreža pješačkih staza i šetnica, te biciklističkih staza i traka.

Potrebno je i zaoštiti prometnu politiku u pogledu osiguranja dovoljnog broja parkirališnih mjesta, na način da se od investitora traži izgradnja minimalnog broja parkirališta na svakoj lokaciji gdje se pojavljuju novi sadržaji ili povećava broj domaćinstava (višestambene zgrade).

Cestovni promet

Trase obje postojeće državne ceste u planiranom rješenju izmještene su iz urbanih zona grada na trase planiranih zaobilaznica. Trasa državne ceste D55 (Vinkovci-Županija) planira se izmjestiti na trasu istočne obilaznice grada. Ona je ujedno i dionica planirane brze ceste Osijek-Vinkovci-Županija. Planirana brza cesta iz pravca Osijeka u zoni južno od naselja Nuštar se preko interregionalnog čvora veže na cestovni pravac za Vukovar (brza cesta) i planiranu sjevernu zaobilaznicu Vinkovaca. U konačnom rješenju planirana je trasa četverotračne brze ceste. Do izgradnje konačnog rješenja moguća su i prijelazna rješenja u skladu s trenutnim prometnim potrebama.

Trasa državne ceste D46 (Đakovo-Tovarnik) planira se izmjestiti na trasu južne zaobilaznice grada. Na području grada nalazi se samo dionica planirane zaobilaznice koja u konačnom rješenju ide od Mirkovaca pa sve do Starih Mikanovaca. Do danas je izvedena dionica južne

zaobilaznice i to na dionici od zapadnog ulaza u Grad (nadvožnjak preko željezničke pruge) do trase postojeće ceste D55 (pravac za Županju).

Vanjski cestovni prsten oko grada zatvara planirana trasa sjeverne zaobilaznice koja kreće od planiranog interregionalnog čvora na trasi brze ceste kod Nuštra, pa do trase južne zaobilaznice u zoni zapadnog ulaza u grad.

S vanjskog cestovnog prstena osigurani su ulazi u grad putem trasa glavnih gradskih prometnica. Pri tome prilazi s trase sjeverne zaobilaznice prelaze trasu željezničke pruge i to denivelirano. Osim izvedenih deniveliranih prijelaza predviđen je i jedan novi na cesti za Borince. S trase istočne zaobilaznice Grada u konačnici su planirana tri denivelirana čvorišta za ulaz u Grad. U prvoj fazi izgradnje zaobilaznice predviđena su i prijelazna rješenja, tj. Izgradnja čvorišta u nivou na točkama križanja s postojećim razvrstanim cestama. Sve prilazne ceste do čvorišta planiranih i postojećih zaobilaznica potrebno je rekonstruirati (proširenje kolnika, uređenje križanja, pješačke i biciklističke staze, prostor za parkiranje). To se odnosi i na trase svih razvrstanih cesta na području Grada.

Postojeću cestovnu mrežu na području Grada potrebno je urediti na način da se izgradi ili rekonstruira njihov kolnik u skladu s ulogom ceste-ulice u mreži (širina, nosivost i sl.). Osim toga potrebno je izvesti i sve ostale elemente uličnog profila (pješačke i biciklističke staze, parkirališta, zelene površine i sl.). Osim u planu naznačenih koridora osnovne cestovne mreže u novim naseljima moguće je graditi nove ceste-ulice temeljem Odredbi za provođenje ovog Plana.

Grad Vinkovci je značajan gospodarski centar u okviru Županije pa je dobro funkcioniranje javnog autobusnog prijevoza značajno zbog dnevnih migracija stanovništva. Lokacija autobusnog kolodvora je povoljna u odnosu na Grad i željeznički kolodvor. Na području Grada organiziran je javni autobusni prijevoz u okviru četiri autobusne linije. Javni autobusni prijevoz i dalje se planira razvijati uz povećanje razine prometne usluge i mreže autobusnih stajališta u skladu s potrebama lokalnog stanovništva.

Prostorom grada Vinkovaca prolaze dvije trase državnih cesta:

- D55 (Borovo (D2)-Vinkovci-GP Županja (gr. BiH),
- D46 (Đakovo (D7)-Vinkovci-GP Tovarnik (gr. SiCG).

Državna cesta D55 od Vukovara do Županje predstavlja značajnu transverzalu (sjever-jug) istočnog dijela Republike Hrvatske. Ona povezuje tri najveća grada Vukovarsko-srijemske županije. U samom Gradu cesta je izmještena izvan središta Grada ali i dalje prolazi urbanom i gusto naseljenom zonom Grada.

Državna cesta D46 je longitudinalna veza istočne granice Republike Hrvatske sa središnjim prostorom istočne Hrvatske. Značajna je i po tome što predstavlja alternativni (paralelni) cestovni pravac autoceste A3 (Zagreb-Lipovac). Kako je trasa prolazila kroz samo središte Grada, izgrađena je dionica južne obilaznice Grada koja na dijelu od zapadnog ulaza u Grad do trase državne ceste (D55-pravac za Županju) izmješta tranzitni promet izvan urbanih zona Grada.

Sve državne ceste su modernizirane uz potrebu da se njihovo održavanje dovede na višu

razinu, u skladu s njenom kategorijom i ulogom u cestovnoj mreži.

Na području Grada imamo četiri trase županijskih cesta:

- Ž 4126 Nuštar (D55)-Cerić-Vinkovci (D55),
- Ž 4169 Vinkovci: D46-D55 (Lapovačka-Kneza Mislava-A. Hebranga-Kolodvorska),
- Ž 4170 Vinkovci (D46)-Cerna-Gradište-Županja (D55),
- Ž 4171 Vinkovci: Ž 4170-D55,

i četiri trase lokalnih cesta:

- L 46006 D518-D55,
- L 46007 D55-Ž 4136,
- L 46008 Vinkovci: Ž 4169-D46,
- L 46009 Vinkovci: D55-D46.

Sve su županijske ceste asfaltirane uz potrebu da se rekonstrukcijom korigiraju elementi kolnika (širina i nosivost). Lokalne i nerazvrstane ceste u funkciji su povezivanja pojedinih četvrti unutar urbanog područja Grada. U okviru Grada nivo uređenosti koridora cesta čija je osnovna funkcija osigurati pristup, je različit. Dio uličnih koridora je nedovoljne širine što onemogućava kvalitetno uređenje prometnih površina, te negativno utječe na nivo komunalnog standarda pojedinih dijelova Grada. Osnovni nedostatak dijela pristupnih cesta je što nije asfaltiran, te je to prioritetski zadat u budućem razvoju mreže.

Pješački i biciklistički promet

Ovi oblici tzv. "zelenog prometa" u današnje vrijeme naglog porasta motorizacije i zagušenja središnjih zona gradova doživljavaju svoju afirmaciju. Planom su naznačene trase mogućih biciklističkih staza ili traka, i značajnijih pješačkih koridora. Gdje god je to moguće trase pješačkih i biciklističkih staza treba graditi odvojeno od kolnika.

U okviru središnje zone Grada planirane su i pješačke zone, koje je potrebno parterno i urbano urediti. Biciklističke staze potrebno je planirati prema gospodarskim zonama i zonama turizma i rekreativne.

Promet u mirovanju

Osiguranje potrebnog broja parkirališnih mjeseta je jedan od uvjeta organiziranja potrebnog komunalnog standarda na području Grada. Veliki problemi nastali naglim povećanjem broja vozila, uz istovremeno zapostavljeni problem parkiranja stvorili su velike prometne gužve prvenstveno u središnjim zonama Grada. To se prvenstveno odnosi na osiguranje parkirališnog prostora uz višestambene zgrade koje se kao zamjenske grade na parcelama postojećih individualnih stambenih objekata. U zoni središta potrebno je graditi javna parkirališta ili garaže, pogotovo na lokacijama uz planirane pješačke zone.

Kombinirani promet

U GUP-u Vinkovaca planirana je izgradnja robno-transportnog centra u zoni istočne industrijske zone.

Željeznički promet

Na području Grada zadržava se svih pet pravaca željezničkih pruga. Najznačajnija od njih

je magistralna glavna željeznička pruga MG2C (Novska-Tovarnik državna granica) položena u okviru X paneuropskog prometnog koridora. Planiran je remont ove dvokolosječne željezničke pruge, kao i zamjena signalno-sigurnosnih i telekomunikacijskih uređaja. U konačnici su svi cestovni prijelazi preko trase ove pruge denivelirani, a u zoni željezničkog kolodvora planiran je i denivelirani pješački prijelaz.

Željezničke pruge u čvoru Vinkovci

Oznaka željezničke pruge	Kategorija	Dionica	Opis željezničke pruge
MG 2C	Magistralna glavna	Novska-Vinkovci-Tovarnik-državna granica	Dvokolosječna elektrificirana željeznička pruga osposobljena za opterećenje od 22,5 t/sovini.
MP 14	Magistralna pomoćna	Vinkovci-Erdut-državna granica	Jednokolosječna, neelektrificirana pruga osposobljena za opterećenje za 20,0 t/sovini.
I 109	Željeznička pruga I reda	Vinkovci-Osijek	Jednokolosječna, neelektrificirana željeznička pruga, osposobljena za opterećenje od 22,5 t/sovini.
I 110	Željeznička pruga I reda	Vinkovci-Drenovci	Jednokolosječna, neelektrificirana željeznička pruga, osposobljena za opterećenje od 20,0 t/sovini.
I 111	Željeznička pruga I rada	Mirkovci-Vrapčana	Jednokolosječna, neelektrificirana željeznička pruga, osposobljena za opterećenje od 20,0 t/sovini.
II 211	Željeznička pruga II reda	Vinkovci-Županja	Jednokolosječna, neelektrificirana željeznička pruga, osposobljena za opterećenje od 22,5 t/sovini

Magistralna pomoćna željeznička pruga (Vinkovci-Erdut državna granica) dobit će svoj puni značaj tek izgradnjom planirane nove luke Vukovar na višenamjenskom kanalu Dunav-Sava.

Zbog toga je planirana modernizacija postojećeg kolosijeka, osiguranje prostora za izgradnju drugog kolosijeka te u konačnici elektrifikacija pruge.

Željezničku prugu I reda Osijek-Vinkovci potrebno je ponovno osposobiti za promet jer je za vrijeme rata potpuno uništena u zoni ratnih djelovanja. Na području Grada planirana je korekcija trase kako bi se dobila jedna točka prijelaza planirane sjeverne obilaznice Grada preko željezničke pruge. Na trasi pruge potreban je remont kako bi se brzina povećala na 80 km/h.

Željeznička pruga I reda Vinkovci-Drenovci

Izgradnjom višenamjenskog kanala Dunav-Sava na ovoj trasi je planirana korekcija na dionici željezničkog kolodvora Vinkovci-željeznički kolodvor Vrapčana, na način da nova trasa ide uz postojeću magistralnu glavnu željezničku prugu do triangla kod Mirkovaca i u nastavku do kolodvora Vrapčana. Dionica koja se napušta do trase planiranog višenamjenskog kanala pretvorila bi se u industrijski kolosijek.

Željeznička pruga II reda Vinkovci-Županja u skladu sa svojom kategorijom ostati će pruga lokalnog značaja. Na pruzi je planiran remont gornjeg ustroja. Putnički i teretni kolodvor i prateća postrojenja locirana na području Grada zadržavaju se u današnjim granicama. Isto tako zadržavaju se svi industrijski kolosjeci, iako je dio njih zapušten i nije u funkciji očekivani gospodarski razvitak trebao bi doprinijeti njihovom aktiviranju.

Cestovni prijelazi preko trase magistralne glavne željezničke pruge u konačnici trebaju biti denivelirani. Svi prijelazi u nivou trebaju biti osigurani u skladu s posebnim propisom.

Riječni promet

Istočnim rubom grada Vinkovaca prolazi trasa planiranog višenamjenskog kanala Dunav-Sava. Poprečni presjek kanala je trapeznog oblika širine dna 34,0 m i nagibom pokosa 1:2-1:3, ovisno o geomehaničkim karakteristikama terena. Kota dna kanala je 76 m.n.m. Dno kanala je duboko ukopano u teren što će olakšati izgradnju planiranih mostova, jer se u većini slučajeva mogu graditi u razini postojećeg terena. Na trasi planiranog kanala uz južnu industrijsku zonu planirano je manje pristanište.

Zračni promet

Zračna luka "Bok" koja se nalazi na širem području Grada planira se urediti u poslovnosportsku zračnu luku za potrebe servisiranja prvenstveno gospodarstva, a onda i za sportske potrebe.

2.4 CILJEVI ZAŠTITE OKOLIŠA USPOSTAVLJENI PO ZAKLJUČIVANJU MEĐUNARODNIH UGOVORA I SPORAZUMA

KONVENCIJA/PROTOKOL/ SPORAZUM	CILJEVI PROTOKOLA/ KONVENCIJE/SPORAZUMA	CILJEVI PLANA	KOMENTAR
Okvirna konvencija Ujedinjenih naroda o promjeni klime (Rio de Janeiro 1992.). Objavljena je u NN-MU 01/92., stupila je na snagu u odnosu na Republiku Hrvatsku 7. srpnja 1996.	Temeljni cilj Konvencije je „...postići stabilizaciju koncentracija stakleničkih plinova u atmosferi na razinu koja će spriječiti opasno antropogeno djelovanje na klimatski sustav. Ta razina treba se ostvariti u vremenskom okviru dovoljno dugom da omogući ekosustavu da se prilagodi na klimatske promjene da se ne ugrozi proizvodnja hrane te da se omogući nastavak ekonomskog razvoja na održiv način“.	CI1 Unaprjeđenje infrastrukture javnog putničkog prometa CI2 Povećanje sigurnosti građana u javnom prijevozu CI3 Poboljšanje prometa u mirovanju COR2 Unapređenje javnog putničkog prometa COR3 Podizanje svijesti građana o prednostima korištenja Javnog prijevoza COK1 Zeleni javni prijevoz COS2 Unapređenje javnog putničkog prometa COS3 Povećanje sigurnosti građana u javnom prijevozu	Ciljevi Master plana, posebno ciljevi vezani za unaprjeđenje i razvoj zelenog javnog prometa koji u konačnici doprinose smanjenju emisija stakleničkih plinova, u skladu su s ciljevima Plana
Kyoto protokol uz Okvirnu konvenciju Ujedinjenih naroda o promjeni klime. Republika Hrvatska ratificirala je Protokol 1999. Zakonom o potvrđivanju Kyotskog protokola uz Okvirnu konvenciju Ujedinjenih naroda o promjeni klime NN-MU 5/07.	Cilj Kyoto Protokola je smanjenje emisije stakleničkih plinova u industrijaliziranim zemljama za oko 5 % u odnosu na razine iz 1990-ih godina u razdoblju od 2008. do 2012. godine.		
Na 18. Konferenciji država stranaka Okvirne konvencije UN-a o promjeni klime i 8. Konferenciji stranaka Kyotskog protokola, održanoj 2012. godine u Dohi, Katar, Hrvatska je pristala biti obuhvaćenom amandmanom na Prilog B Kyotskog protokola. Obveze za Republiku Hrvatsku će u drugom obvezujućem razdoblju Kyotskog protokola, od 2013. do 2020. godine, biti	Cilj za Republiku Hrvatsku je u izmjenama i dopunama Kyotskog protokola izražen u okviru cilja Europske unije kao smanjenje emisije stakleničkih plinova za 20% odnosno kao kondicionalni cilj smanjenja emisija za 30% u odnosu na razinu emisije u baznoj 1990. godini do 2020. godine.		

ispunjene zajednički od strane
Europske unije i njezinih država
članica te Islanda.

Konvencija o biološkoj raznolikosti (Rio de Janeiro, 1992.). Republika Hrvatska potvrdila je Konvenciju 1996. godine. Objavljena je u NN - MU br. 6/06. U okviru ove Konvencije potpisana je i Protokol o biološkoj sigurnosti (Kartagenski protokol) (NN-MU 07/02)

Osnovni ciljevi Konvencije su osigurati: očuvanje sveukupne biološke raznolikosti, održivo korištenje prirodnih dobara, na dobrobit sadašnjih i budućih naraštaja, integriranje mjera zaštite i održivog korištenja prirode u sve relevantne sektore.

Konvencija o zaštiti europskih divljih vrsta i prirodnih staništa (Bernska konvencija) (Bern, 1979, stupila na snagu 1982). Zakon o potvrđivanju Konvencije donesen u travnju 2000 (NN 66/2000).

Glavni ciljevi Konvencije su osigurati očuvanje i zaštitu divljih biljnih i životinjskih vrsta i njihovih prirodnih staništa (navedenih u dodacima I. i II Konvencije), povećanje suradnje između ugovornih stranaka, kao i regulirati eksploraciju tih vrsta (uključujući i migratorne vrste) navedene u Dodatku 3. U tu svrhu Konvencija nameće zakonske obveze ugovornim strankama, zaštiti više od 500 divljih biljnih vrsta i više od 1000 divljih životinjskih vrsta.

Ciljevi MP su u suglasju s ciljevima navedenih konvencija

Konvencija o zaštiti migratoričnih vrsta divljih životinja (Bonnска konvencija) (Bonn, 1979, stupila na snagu 1985). Zakon o potvrđivanju Konvencije donesen u svibnju 2000 (NN - MU 67 2000). U okviru ove Konvencije potpisani su sporazumi:
- Sporazum o zaštiti kitova (Cetacea) u Crnom moru,

Cilj Konvencije je očuvanje migratoričnih vrsta divljih životinja u čitavom području njihova rasprostranjenja. Konvencija predstavlja okvir unutar kojeg države članice mogu poduzimati mjere zaštite i očuvanja migratoričnih vrsta i njihovih staništa na globalnoj razini.

Sredozemnom moru i susjednom Atlantskom području (ACCOBAMS) (NN-MU 06/00)

- Sporazum o zaštiti europskih populacija šišmiša (EUROBATS) (NN-MU 06/00)
- Sporazum o zaštiti afričko-euroazijskih migratornih ptica močvarica (AEWA) (NN-MU 06/00)

Konvencija o zaštiti svjetske kulturne i prirodne baštine (NN-MU 12/93). Usvojena: PARIZ, 1972. Republika Hrvatska stranka je Konvencije na temelju notifikacije o sukcesiji od 8. listopada 1991. Konvencija je u odnosu na Republiku Hrvatsku stupila na snagu 8. listopada 1991.

Osnovni ciljevi ove konvencije su:

Potaknuti zemlje potpisnice na praćenje i izvještavanje o stanju očuvanja područja Svjetske baštine;

Pružanje stručne pomoći i profesionalnog usavršavanja za poslove očuvanja područja Svjetske baštine; U slučaju potrebe, pružanje žurne pomoći područjima Svjetske baštine koja se nalaze u neposrednoj opasnosti.

Ostali ciljevi su:

Jačanje javne svijesti; Poticanje sudjelovanja lokalnih zajednica na očuvanje njihove kulturne i prirodne baštine;

Ostvarivanje međunarodne suradnje u očuvanju kulturne i prirodne baštine.

Ciljevi Master plana u skladu su s ciljevima Konvencije o zaštiti svjetske kulturne i prirodne baštine.

Korisnički orientirani i održivi javni prijevoz doprinijet će smanjenju negativnih utjecaja na kulturnu baštinu.

U svakom slučaju MP pozitivno doprinosi ciljevima konvencije.

Kroz postupak strateške procjene utjecaja na okoliš Master plana omogućeno je sudjelovanje javnosti.

Konvencija o pristupu informacijama o sudjelovanju javnosti u odlučivanju i pristupu pravosuđu u pitanjima okoliša (Aarhus 1998.).

Cilj Konvencije je da „...radi doprinosa zaštiti prava svake osobe sadašnjega i budućih naraštaja na život u okolišu pogodnom za njegovo ili njezino zdravlje i dobrobit, svaka stranka jamči pravo pristupa informacijama, sudjelovanja javnosti u

Za MP grada Vinkovaca za promet pokrenut je postupak strateške procjene utjecaja na okoliš (Odluka o pokretanju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš Master plana grad Vinkovaca za promet

Objavljena je u NN - MU 6/96.,
stupila je na snagu u odnosu na
Republiku Hrvatsku 10. rujna 1997.

odlučivanju o okolišu i pristupa pravosuđu u
pitanjima okoliša sukladno odredbama ove
Konvencije.“

(KLASA: 340-01/15-01/04, URBROJ:

2188/01-02-16-35 od 08. travnja
2016.)

Kroz postupak strateške procjene
utjecaja na okoliš Master plana
omogućeno je sudjelovanje javnosti.
Isto tako, informacija o izradi MP
dostupna je na internetskim
stranicama grada Vinkovaca.

3 PODACI O POSTOJEĆEM STANJU OKOLIŠA I MOGUĆI RAZVOJ OKOLIŠA BEZ PROVEDBE PLANA

3.1 PROMET I PROMETNA INFRASTRUKTURA

Postojeće stanje

Prometni sustav Grada Vinkovci je koncipiran na način da je prometna mreža grada usklađena sa značajnim europskim i državnim prometnim koridorima. Područjem Grada prolazi X paneuropski željeznički koridor. Blizina Dunava (VII paneuropskog prometnog koridora) i trase državne ceste D2, te autoceste Zagreb-Lipovac (X paneuropski koridor) utjecalo je na formiranje značajne transverzalne cestovne veze koja prolazi područjem Grada. Prometni značaj Grada zaokružuje planirana trasa višenamjenskog kanala koja će povezati plovne putove na rijeci Savi i Dunavu.

a) Cestovni promet

Prostorom grada Vinkovaca prolaze dvije trase državnih cesta:

- D55 (Borovo (D2)-Vinkovci-GP Županja (gr. BiH),
- D46 (Đakovo (D7)-Vinkovci-GP Tovarnik (gr. Srbije).

Državna cesta D55 od Vukovara do Županje predstavlja značajnu transverzalu (sjever-jug) istočnog dijela Republike Hrvatske. Ona povezuje tri najveća grada Vukovarsko-srijemske županije. U samom Gradu cesta je izmještena izvan središta Grada, ali i dalje prolazi urbanom i gusto naseljenom zonom Grada.

Državna cesta D46 je longitudinalna veza istočne granice Republike Hrvatske sa središnjim prostorom istočne Hrvatske. Značajna je i po tome što predstavlja alternativni (paralelni) cestovni pravac autoceste A3 (Zagreb-Lipovac).

Kako je trasa prolazila kroz samo središte Grada, izgrađena je dionica južne obilaznice Grada koja na dijelu od zapadnog ulaza u Grad do trase državne ceste (D55-pravac za Županju) izmješta tranzitni promet izvan urbanih zona Grada.

Sve državne ceste su modernizirane uz potrebu da se njihovo održavanje dovede na višu razinu, u skladu s njenom kategorijom i ulogom u cestovnoj mreži.

Na području Grada postojale su četiri trase županijskih cesta:

- ŽC 4136 - A. G. Vinkovci (Ž4136) - V. Gortana - D55,
- ŽC 4169 - Vinkovci (Ž4290) - Lapovačka - Kneza Mislava - A. Hebranga - Kolodvorska - D55,
- ŽC 4170 - Vinkovci (Ž4290) - H.D. Genschera - A. G. Vinkovci (Ž4170),
- ŽC 4171 - Vinkovci (Ž4170) - H.V.Hrvatinića - D55,

i četiri trase lokalnih cesta:

- L 46006 - D518 - Borinačka - Šokaška - Slavija - D55

-
- L 46007 - D55 - Cerić - A.G.Vinkovci (Ž4136)
 - L 46008 - Vinkovci (Ž4169) - Starčevićeva - Glagoljaška - Ž4290,
 - L 46009 - Vinkovci (D55) - V. Gortana - Petra Zrinskog - Ž4290.

Navedene ceste prešle su u nerazvrstane ceste kojim unutar k.o. Vinkovci upravlja grad Vinkovci, a i dalje su sastavni dio cjeline županijskih cesta unutar susjednih katastarskih općina kojima prolaze.

Ova mreža prvenstveno je u funkciji povezivanja pojedinih dijelova Županije, a u Gradu su većinom položene u okviru glavnih gradskih ulica. Sve su županijske ceste asfaltirane uz potrebu da se rekonstrukcijom korigiraju elementi kolnika (širina i nosivost).

Lokalne i nerazvrstane ceste u funkciji su povezivanja pojedinih četvrti unutar urbanog područja Grada. U okviru Grada nivo uređenosti koridora tih cesta čija je osnovna funkcija osigurati pristup, je različit. Dio uličnih koridora je nedovoljne širine što onemogućava kvalitetno uređenje prometnih površina, te negativno utječe na nivo komunalnog standarda pojedinih dijelova Grada. Osnovni nedostatak dijela pristupnih cesta je što nije asfaltiran, te je to prioritetski zadat u budućem razvoju mreže.

Na području Grada organiziran je javni autobusni promet. U okviru mreže javnog prijevoza postoje 5 autobusnih linija.

Na području Grada veliki problem je i promet u mirovanju i to ne samo u središtu Grada nego i uz sve sadržaje koje privlače veći broj korisnika.

b) Željeznički promet

Na području Grada locirano je jedno od najvećih željezničkih čvorišta na mreži Hrvatskih željeznica. Željeznički čvor se sastoji od putničkog i teretnog kolodvora. Putnički kolodvor ima 3 perona, te pet kolosjeka za putnički i sedam kolosjeka za teretni promet. Teretni kolodvor sastoji se od 50 kolosjeka svrstanih u četiri skupine. U okviru kolodvora nalazi se i spuštalica preko koje se ranžiralo i preko 2.000 vagona u jednoj smjerni. Danas je promet preko teretnog kolodvora značajno smanjen, a njegova budućnost ovisi i o razvoju projekta višenamjenskog kanala, gdje bi se u okviru nove luke mogao koristiti dio postojećih kapaciteta teretnog kolodvora.

3.2 KVALITETA ZRAKA

Prema razinama onečišćenosti zraka teritorij Republike Hrvatske klasificiran je u pet zona i četiri aglomeracije u skladu sa Zakonom o zaštiti zraka (NN 130/11, 47/14) i Uredbom o određivanju zona i aglomeracija prema razinama onečišćenosti zraka na teritoriju Republike Hrvatske (NN 01/14).

Razine onečišćenosti zraka određuju se prema donjim i gornjim pragovima procjene te ciljnim vrijednostima i dugoročnim ciljevima za prizemni ozon propisanim u Uredbi o razinama onečišćujućih tvari u zraku (NN 117/12).

Grad Vinkovci, odnosno područje Vukovarsko-srijemske županije pripada zoni Kontinentalna Hrvatska HR 1 koja obuhvaća i područje sljedećih županija: Požeško-

slavonska županija, Virovitičko-podravska županija, Osječko-baranjska županija (izuzimajući aglomeraciju Osijek HR OS), Bjelovarsko-bilogorska županija, Koprivničko-križevačka županija, Krapinsko-zagorska županija, Međimurska županija, Varaždinska županija i Zagrebačka županija (izuzimajući aglomeraciju HR ZG).

Razine onečišćenosti zraka po onečišćujućim tvarima s obzirom na zaštitu zdravlja ljudi

Tablica 3.2-1. Razine onečišćenosti zraka po onečišćujućim tvarima s obzirom na zaštitu zdravlja ljudi

Oznaka zone/ aglomeracije	Razina onečišćenosti zraka po onečišćujućim tvarima s obzirom na zaštitu zdravlja ljudi							
	SO ₂	NO ₂	PM ₁₀	Benzin	Pb, As, Cd, Ni	CO	O ₃	Hg
HR 1	< GPP	< DPP	< GPP	< DPP	< DPP	< DPP	> CV	< GV

DPP - donji prag procjene, GPP - gornji prag procjene, CV - ciljna vrijednost za prizemni ozon, GV - granična vrijednost

Na području Vukovarsko-srijemske županije ne provode se mjerjenja kvalitete zraka.

Ocjena onečišćenosti zraka

Prema *Godišnjem izvješću o praćenju kvalitete zraka na području Republike Hrvatske za 2014., HAOP, listopad 2015.* procjenjivanje razine onečišćenosti zraka u 2014. godini na području RH je uz mjerjenja na stalnim mjernim mjestima provedeno i metodom objektivne procjene na temelju analize podataka mjerjenja iz 2014. godine i na temelju rezultata modeliranja u razdoblju 2001-2013. godine. (Vidić, S., (2015) *Objektivna ocjena kvalitete zraka u zonama Republike Hrvatske za 2014. godinu.* DHMZ., prilog 3 Izvješća).

Objektivna procjena kvalitete zraka provodi se za sva područja (zone) u kojima se ne provode mjerjenja kvalitete zraka, mjerjenja se provode nekom od nestandardiziranih metoda ili se provode nekom standardiziranom metodom za koju nisu provedeni testovi ekvivalencije s referentnom metodom, ali samo u slučaju gdje su razine koncentracija onečišćujućih tvari na razmatranom području ispod donjeg praga procjene/dugoročnog cilja sukladno člancima 6. i 9. Direktive 2008/50/EK.

Ocjena onečišćenosti (sukladnosti) zone Kontinentalna Hrvatska (HR 1) u 2014. godini

SO₂

Ocjena onečišćenosti zone Kontinentalna Hrvatska (HR 1) (ocjena sukladnosti s ciljevima zaštite okoliša propisanih Direktivom 2008/50/EK) s obzirom na sumporov dioksid u 2014. godini dobivena je objektivnom procjenom. Ocjenjeno je da su koncentracije SO₂ bile niže od propisanih graničnih vrijednosti u ovoj zoni.

Objektivnom procjenom uz korištenje rezultata modela koji pokazuju da su vrijednosti niže od donjeg praga procjene za zaštitu vegetacije ($8 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$) može se zaključiti da su vrijednosti prizemnih koncentracija SO₂ ispod kritične razine za zaštitu vegetacije.

NO₂

Ocjena onečišćenosti zone Kontinentalna Hrvatska (HR 1) s obzirom na dušikov dioksid dobivena je objektivnom procjenom. Ocjenjeno je da su u ovoj zoni koncentracije NO₂ bile niže od propisanih graničnih vrijednosti.

Objektivnom procjenom uz korištenje rezultata modela koji pokazuju da su vrijednosti NO₂ u zonama jako niske može se zaključiti da su vrijednosti prizemnih koncentracija NOx niže od kritične razine za zaštitu vegetacije.

Lebdeće čestice

Objektivna procjena ne može se provesti/upotrijebiti za ocjenu sukladnosti PM₁₀ i PM_{2,5} u svim zonama i aglomeracijama jer su razine onečišćenosti u svim zonama i aglomeracijama veće od donjeg praga procjene (DPP). U zoni Kontinentalna Hrvatska (HR 1) koncentracije lebdećih čestica PM₁₀ bile su niže od propisanih graničnih vrijednosti. Zona Kontinentalna Hrvatska (HR 1), nije ocjenjena s obzirom na PM_{2,5}.

Ozon

Na osnovi analize podatka dobivenih mjerjenjem ocjenjeno je da su koncentracije ozona u zoni Kontinentalna Hrvatska (HR 1) bile niže od propisane ciljne vrijednosti.

Ugljikov monoksid

Za ocjenjivanje onečišćenosti (sukladnosti) zona i aglomeracija s obzirom na ugljikov monoksid korištena je objektivna procjena. Ocjenjeno je da su u zoni HR 1 koncentracije CO bile niže od propisanih graničnih vrijednosti.

Benzen

Na osnovu objektivne procjene ocjenjeno je da su koncentracije benzena bile niže od propisanih graničnih vrijednosti u zoni Kontinentalna Hrvatska (HR 1).

Metali olovo (Pb), kadmij (Cd), nikal (Ni) i arsen (As) u lebdećim česticama PM₁₀

Na osnovi rezultata mjerjenja i objektivne procjene ocjenjeno je da su koncentracije Pb i Cd u PM₁₀ bile niže od propisanih graničnih vrijednosti u zoni HR 1. Zona Kontinentalna Hrvatska (HR 1) nije ocijenjena s obzirom na koncentracije Ni i As u PM₁₀.

B(a)P u PM₁₀

Procjenjuje se da su koncentracije B(a)P u PM₁₀ u zoni HR 1 niže od propisanih ciljnih vrijednosti.

Zaključno se može reći da su na području zone Kontinentalna Hrvatska (HR 1) u 2014. godini koncentracije svih onečišćujućih tvari u zraku bile niže od propisanih graničnih vrijednosti dok s obzirom na koncentracije PM_{2,5} i Ni i As u PM₁₀ zona Kontinentalna Hrvatska (HR 1) nije ocijenjena.

Emisije onečišćujućih tvari u zrak

Prema podacima iz javnog preglednika *Registra onečišćavanja okoliša za 2014. godinu*, s područja Grada Vinkovaca prijavljen je 31 nepokretni izvor emisija onečišćujućih tvari u zrak. Glavni nepokretni izvori emisija onečišćujućih tvari u zrak na području Grada su djelatnosti - drvna industrija, proizvodnja, distribucija i opskrba toplinskom energijom, održavanje

željezničkih vozila te uslužne djelatnosti bolnice i škole (Spačva d.d., GTG Vinkovci d.o.o. PJ Grijanje, Dilj d.o.o. industrija građevinskog materijala, TSZV d.o.o....).

Postojeći problemi

Na području Grada Vinkovaca ne provodi se praćenje kvalitete zraka te nema podataka o eventualno provedenim mjerjenjima posebne namjene. Glavni nepokretni izvori emisija onečišćujućih tvari su industrijske djelatnosti. S obzirom da Grad Vinkovci nema velikih industrijskih područja, može se pretpostaviti da najveće emisije onečišćujućih tvari, kao i u svim većim gradovima, dolaze iz prometa, malih ložišta kućanstava i izgaranja goriva u industriji i uslužnim djelatnostima.

Mogući razvoj bez provedbe Plana

Master plan prometnog razvoja Grada Vinkovaca je stavio naglasak na razvoj i unaprjeđenje javnog prometa, posebno zelenog javnog prometa kao i na razvoj prigradske željeznice, znatno povoljnijeg oblika prometa s obzirom na emisije onečišćujućih tvari u zrak, čime se može znatno utjecati na smanjenje emisija onečišćujućih tvari u zrak iz prometa, prvenstveno cestovnog. Bez provedbe ovog plana ne bi se osigurali uvjeti za poboljšanje kvalitete zraka na ovom području.

3.3 KLIMA

Prostor Vukovarsko-srijemske županije ima umjerenou kontinentalnu klimu. Ljeta su sunčana i vruća, a zime su hladne i sa snijegom. Srednja godišnja temperatura kreće se oko 11°C sa srednjim najtoplijim maksimumom od $29,9^{\circ}\text{C}$ i srednjim minimumom od $12,2^{\circ}\text{C}$. Srednje godišnje padaline kreću se u relativno uskom rasponu. Najniže su u krajnjem istočnom dijelu gdje iznose oko 650 mm, a idući prema zapadu vrijednost srednjih godišnjih padalina postupno raste do 800 mm. Najviše padalina ima u proljeće i sredinom ljeta, što pogoduje usjevima. Srednja relativna vлага iznosi 79%.

3.3.1 Prilagodba klimatskim promjenama

Utjecaj klimatskih promjena

Posljedice klimatskih promjena osjećaju se u svim dijelovima svijeta, pa tako i na području Republike Hrvatske. Utjecaj klimatskih promjena sve je vidljiviji i očituje se nizom pojava: promjenom temperature, količine oborina, promjenom količine vodnih resursa, podizanjem razine mora, učestalosti ekstremnih meteoroloških prilika (s jedne strane oluje i ekstremne kiše, a s druge sve intenzivniji toplinski valovi i suše), promjenama u ekosustavu i biološkoj raznolikosti, poljoprivredi, šumarstvu te zdravstvenim poteškoćama, a posljedično i ekonomskim štetama. Također, predviđa se kako će ove promjene biti sve izraženije. Zbog specifičnosti zemljopisnog položaja, ekoloških posebnosti i gospodarske orientacije, Republika Hrvatska se može smatrati zemljom izrazito osjetljivom na klimatske promjene

te je općenito potrebno uložiti dodatne napore kako bi se smanjili pritisci i ublažile klimatske promjene i njihove posljedice.¹

Klimatske promjene se na prometnu infrastrukturu mogu manifestirati na sljedeći način²:

Cestovni promet:

- Smanjivanje čvrstoće i termičko širenje asfalta
- Nastanak kolotraga i rupa na asfaltu
- porast naprezanja na spojevima mostova
- Uslijed toplinskih valova može doći do smanjenja i ograničavanja građevinskih radova
- Veće cijene održavanja i gradnje cestovne infrastrukture
- Moguća ušteda uslijed toplijih zima, u pogledu manjih šteta od snijega i leda i manjih troškova soljenja i zimskog održavanja cesta
- Veći intenziteti ekstremnih oborina mogu uzrokovati poplavljanje koje može dovesti do nesreća, zastoja i prekida radova
- Ispiranje materijala (tla) koji služi kao konstruktivna podloga cestama, tunelima i mostovima
- Ekstremne nepogode skraćuju vijek trajanja cestovne infrastrukture
- Tijekom toplijih zima, umjesto snijega češće pada kiša, što dovodi do češćih poplava zimi kada se kroz smrznuto tlo voda ne može infiltrirati u tolikoj mjeri
- Češća klizišta i ispiranja okolnog zemljišta
- Veći intenzitet vjetra posebno ugrožava visoku infrastrukturu poput mostova, nadvožnjaka, vijadukata

Željeznički promet:

Vruća i suša ljeta:

- Izvijanje željezničkih tračnica
- Isušivanje zemljane podloge željezničke trase (smanjenje stabilnosti)
- Veća potreba za klimatizacijom
- Povećani problemi s ventilacijom u podzemnim infrastrukturnim objektima
- Duža vegetacijska sezona utječe na zakrčivanje pruge

Toplige i vlažnije zime:

- Povećana učestalost poplava željezničke mreže te veće opterećenje sustava odvodnje

¹ Plan zaštite zraka, ozonskog sloja i ublažavanje klimatskih promjena u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2013. do 2017. godine, Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Zagreb, studeni 2013.

² Nemry F., Demirel H., Impact of Climate Change on Transport: A focus on road and rail transport infrastructures, JRC Scientific and Policy Reports, Joint Research Centre, 2012

Baker C., Climate change and the railways, University of Birmingham, 2010 (Dostupno na: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/wp5/Workshop_PPP_05_Baker.pdf)

EPA: Climate Change,Impacts (Dostupno na: <https://www3.epa.gov/climatechange/>)

Boyle J., Cunningham M., Dekens J., Climate Change Adaptation and Canadian Infrastructure, A review of the literature, IISD report, 2013

- Oštećenje zemljane podloge i smanjenje stabilnosti nasipa
- Problemi s električnom infrastrukturom
- Više ekstremnih vremenskih prilika:
- Povećana vjerojatnost prekida žica (gubitak kontakta pantografa s gornjom žicom)
- Veća vjerojatnost prevrnuća i iskliznjuća vlaka iz tračnica
- Nesreće ili mrežni prekid zbog stabala ili taloženja krhotina/srušenog materijala/objekata na pruzi

Očekivane klimatske promjene na području Grada Vinkovci

Najznačajniji klimatski čimbenici koji utječu na prometnu infrastrukturu su srednja temperatura i oborina te ekstremne vrijednosti ovih parametara. Zbog toga je od izrazite važnosti smanjenje budućih utjecaja povišenja temperature prilagodbom infrastrukture tijekom same izgradnje, od prilagodbe materijala do načina projektiranja.³

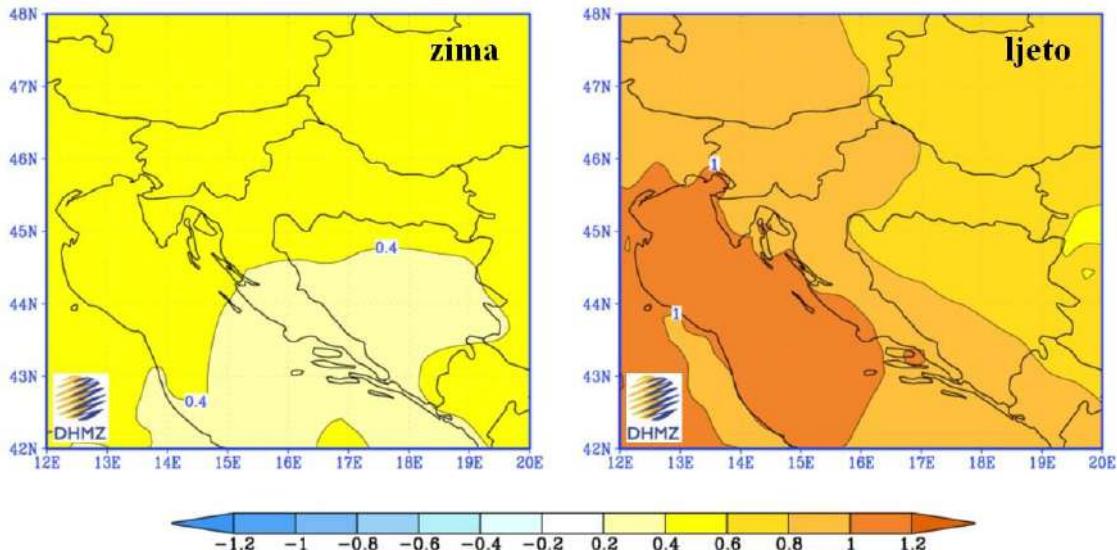
U dalnjem tekstu dane su DHMZ-ove projekcije promjene prizemne temperature zraka i oborine u Hrvatskoj, koje su dobivene simulacijama klime regionalnim klimatskim modelom RegCM, prema A2⁴ scenariju za dva 30-godišnja razdoblja. Pritom razdoblje od 2011. do 2040. godine predstavlja bližu budućnost i od najvećeg je interesa za korisnike klimatskih informacija u dugoročnom planiranju prilagodbe na klimatske promjene. Razdoblje od 2041. do 2070. godine predstavlja sredinu 21. stoljeća u kojemu je prema A2 scenariju predviđen daljnji porast koncentracije ugljikovog dioksida (CO₂) u atmosferi te je signal klimatskih promjena jači.⁵ Na Slikama 3.3-1 (prvo razdoblje) i 3.3-2 (drugo razdoblje) dani su rezultati RegCM modela za područje cijele Hrvatske, iz kojih se može primijetiti da se predviđa povećanje prizemne temperature zraka u oba razdoblja i u svim sezonom. U prvom razdoblju buduće klime (2011.-2040.) na području Hrvatske zimi se očekuje porast temperature do 0.6°C, a ljeti do 1°C, dok se u drugom razdoblju buduće klime (2041.-2070.) očekuje amplituda porasta u Hrvatskoj, zimi do 2°C u kontinentalnom dijelu i do 1.6°C na jugu, a ljeti do 2.4°C u kontinentalnom dijelu Hrvatske, odnosno do 3°C u priobalju.⁶

³ Nemry F., Demirel H., Impact of Climate Change on Transport: A focus on road and rail transport infrastructures, JRC Scientific and Policy Reports, Joint Research Centre, 2012

⁴ Kako bi se mogle procijeniti promjene klime u budućnosti, potrebno je definirati buduće emisije ugljikovog dioksida (CO₂) i drugih stakleničkih plinova u atmosferu. Stoga je Međuvladin panel za klimatske promjene (engl. *Intergovernmental Panel on Climate Change - IPCC*) u svom Posebnom izvješću o emisijskim scenarijima (engl. *Special report on emission scenarios - SRES*, Nakićenović i sur., 2000) definirao scenarije emisije stakleničkih plinova uzimajući u obzir pretpostavke o budućem demografskom, socijalnom, gospodarskom i tehnološkom razvoju na globalnoj i regionalnoj razini. S obzirom da razvoj nije moguće točno predvidjeti, scenariji su podijeljeni u četiri grupe mogućeg razvoja svijeta u budućnosti: A1, A2, B1 i B2. A2 scenarij predviđa svijet u budućnosti koji karakterizira velika heterogenost sa stalnim povećanjem svjetske populacije. Gospodarski razvoj, kao i tehnološke promjene, regionalno su orijentirani i sporiji nego u drugim grupama scenarija. [5]

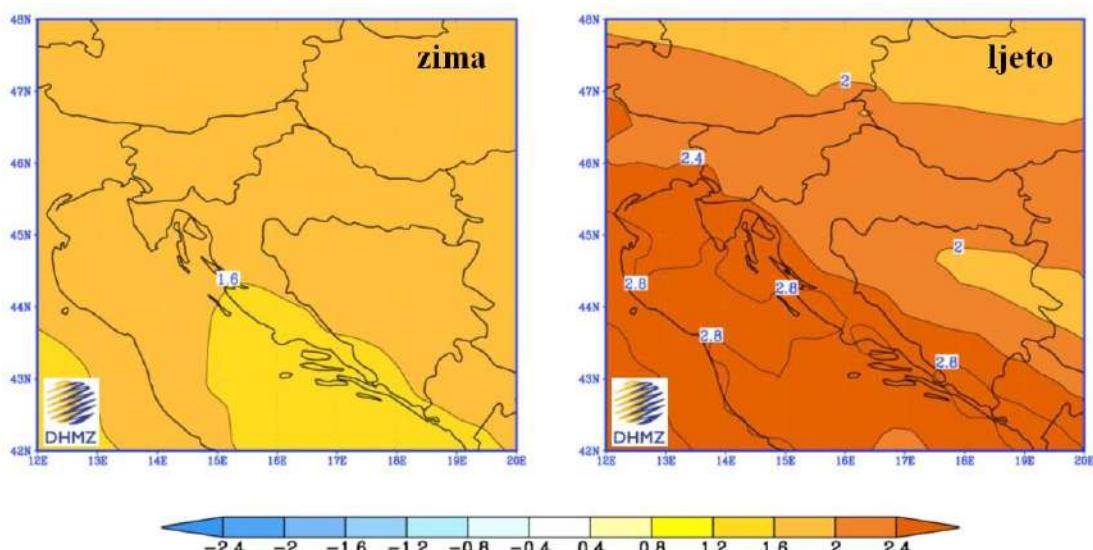
⁵ Climate change has both positive and negative implications on rail transport, syke, Aalto University, YTK, Finnish Met. Institute (Dostupno na: <https://ilmasto-opas.fi/en/ilmastonmuutos/vaikutukset/-/artikkeli/ae2068f4-7cd3-49bd-8f6f-1e1c83eb35e2/raideliikenne.html>)

⁶ Klima i klimatske promjene, Državni hidrometeorološki zavod (Dostupno na: http://klima.hr/klima.php?id=klimatske_promjene)



Slika 3.3-1. Promjena prizemne temperature zraka u Hrvatskoj za razdoblje 2011.-2040.

Izvor: Klima i klimatske promjene, Državni hidrometeorološki zavod



Slika 3.3-2. Promjena prizemne temperature zraka u Hrvatskoj za razdoblje 2041.-2070.

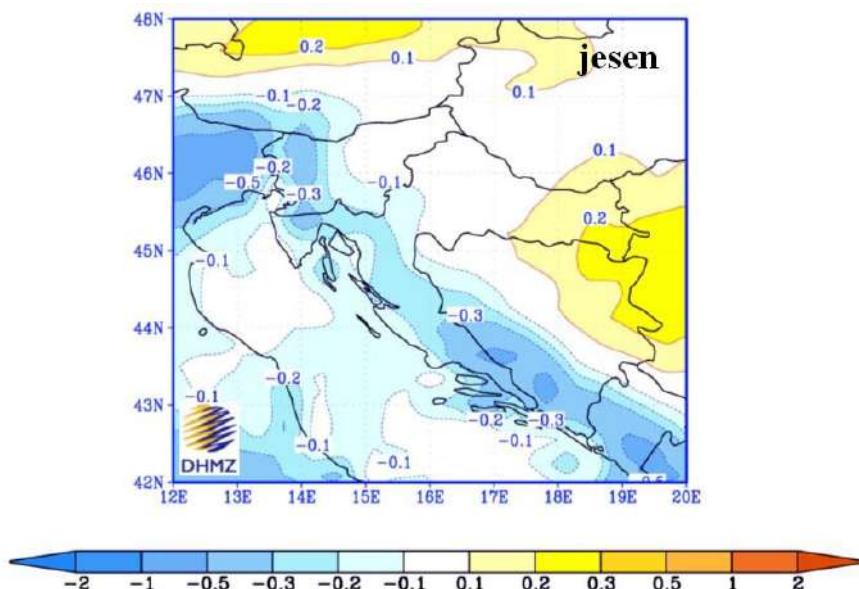
Izvor: Klima i klimatske promjene, Državni hidrometeorološki zavod

Područje Grada Vinkovaca sagledano je u okviru šireg područja s obzirom da su kartografski prikazi koji su proizašli iz DHMZ-ovih simulacija budućih klimatskih promjena rađeni na horizontalnoj rezoluciji od 35 km. S obzirom na rezolucijska ograničenja modela, dane karte su na razini preglednih.

Za šire područje Grada Vinkovci, prema spomenutom RegCM modelu, scenarij A2, predviđen je porast temperature zimi za razdoblje 2011.-2040. od maksimalno 0,6 °C te za isto razdoblje ljeti između 0,6-0,8 °C. Porast temperature za razdoblje 2041.-2070. iznosio

bi zimi i do 2°C , a ljeti i do $2,4^{\circ}\text{C}$.⁷ U prvom razdoblju je na širem području Grada modelirano smanjenje broja hladnih dana za 4-5 dana te povećanje broja toplih dana za 2-4, u odnosu na sadašnje stanje.⁸⁹

Promjene količine oborine u bližoj budućnosti (2011.-2040.) (Slika 3.3-3.) su vrlo male i ograničene samo na manja područja te variraju u predznaku ovisno o sezoni. Najveća promjena oborine, prema A2 scenariju, može se očekivati na Jadranu u jesen kada RegCM upućuje na smanjenje oborine s maksimumom od približno 45-50 mm na južnom dijelu Jadrana. Međutim, ovo smanjenje jesenske količine oborine nije statistički značajno.¹⁰



Slika 3.3-3. Promjena oborine u Hrvatskoj (mm/dan) u razdoblju 2011.-2040.

Izvor: Klima i klimatske promjene, Državni hidrometeorološki zavod

U drugom razdoblju buduće klime (2041.-2070.) (Slika 3.3-4.) promjene oborine u Hrvatskoj su nešto jače izražene. Tako se ljeti u gorskoj Hrvatskoj te u obalnom području očekuje smanjenje oborine. Smanjenja dosižu vrijednost od 45-50 mm i statistički su značajna.

Zimi se može očekivati povećanje oborine u sjeverozapadnoj Hrvatskoj te na Jadranu, međutim to povećanje nije statistički značajno.¹¹

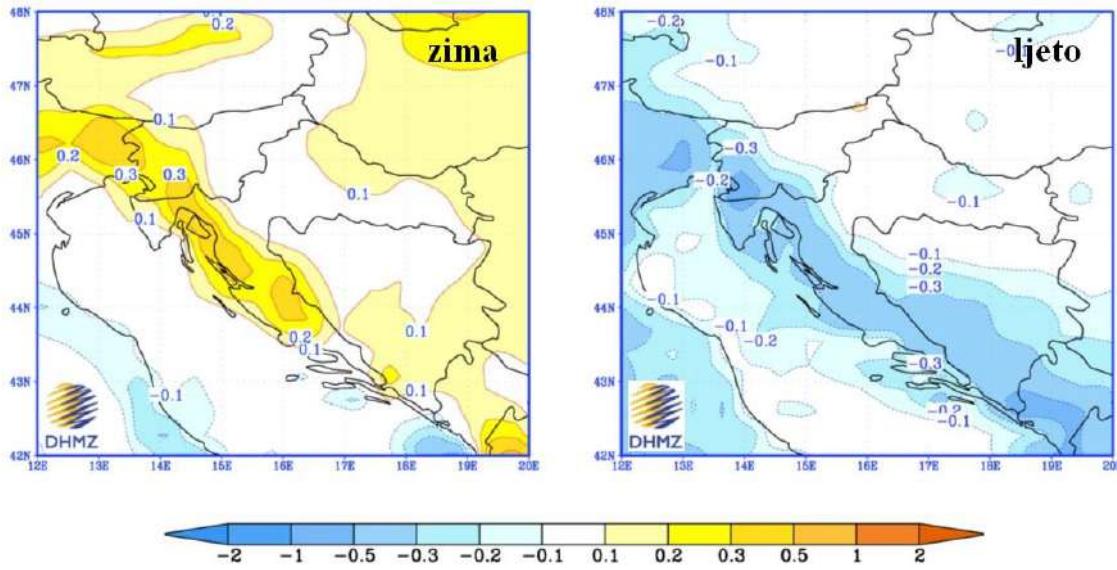
⁷ Klima i klimatske promjene, Državni hidrometeorološki zavod (Dostupno na: http://klima.hr/klima.php?id=klimatske_promjene)

⁸ Hladni dani su dani kada je minimalna temperatura zraka niža od 0°C , dok su topli dani definirani kao oni u kojima je maksimalna dnevna temperatura viša od 25°C

⁹ Šesto nacionalno izvješće Republike Hrvatske prema Okvirnoj konvenciji Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC), državni hidrometeorološki zavod, listopad 2013. (Dostupno na: http://klima.hr/razno/publikacije/NIKP6_DHMZ.pdf)

¹⁰ Klima i klimatske promjene, Državni hidrometeorološki zavod (Dostupno na: http://klima.hr/klima.php?id=klimatske_promjene)

¹¹ Klima i klimatske promjene, Državni hidrometeorološki zavod (Dostupno na: http://klima.hr/klima.php?id=klimatske_promjene)



Slika 3.3-4. Promjena oborine u Hrvatskoj (mm/dan) u razdoblju 2041.-2070.

Izvor: Klima i klimatske promjene, Državni hidrometeorološki zavod

Na širem području Grada Vinkovci, u bližoj budućnosti (2011.-2040.) očekuje se porast količine oborine od 0,1 do 0,3 mm/dan u odnosu na referentno razdoblje (sadašnja klima, razdoblje 1961.-1990.), dok se u daljnjoj budućnosti (2041.-2070.) zimi djelomično na širem području Grada očekuje malo povećanje količine oborine od 0,1-0,2 mm/dan, dok ljeti ne bi trebalo biti promjene količine oborine u odnosu na sadašnje stanje. Povećanje broja suhih dana za prvo razdoblje na godišnjoj bazi nije statistički značajno i kreće se između smanjenja broja suhih dana za 1-3 dana, što ujedno znači porast broja vlažnih dana između 1-3 što je ocijenjeno kao statistički značajno. Gledajući promjenu (porast) dnevног intenziteta oborine (SDII¹²) u bližoj budućnosti, ona je najznačajnija (i statistički značajna) za jesen (između 1% i >6%) te je potom i za cijelu godinu statistički značajna (između 1% i 5%).¹³

Mjere prilagodbe klimatskim promjenama

S obzirom na gore navedene promjene klimatskih parametara koje se očekuju na područjima zahvata najznačajniji učinak na cestovnu infrastrukturu ima povišenje temperature. Povišenje temperature utječe na karakteristike, odnosno oštećenje asfalta. Stoga se kao mjeru prilagodbe preporuča kod odabira asfalta i asfaltnog veziva uzeti u obzir očekivane temperature u budućnosti, koje se sa velikom sigurnošću mogu projicirati za buduću klimu. Očekuje se da će se i kroz norme za asfalt i asfaltna veziva ove mjeru ugraditi i na razini Europske unije.

S obzirom na rizik izvijanja pruge zbog povišenja temperature tijekom korištenja, potrebno je uspostaviti sustav upravljanja ograničenjem brzine ovisno o temperaturi tračnica.

¹² Standardni dnevni intenzitet oborine-ukupna sezonska (godišnja) količina oborine podijeljena s brojem oborinskih dana u sezoni (godini)

¹³ Šesto nacionalno izvješće Republike Hrvatske prema Okvirnoj konvenciji Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC), državni hidrometeorološki zavod, listopad 2013. (Dostupno na: http://klima.hr/razno/publikacije/NIKP6_DHMZ.pdf)

Ovakva mjera se već koristi u željezničkom prometu, a može se po potrebi u budućnosti i unaprijediti boljom kontrolom realne temperature tračnica ugradnjom sustava instrumentalnog praćenja temperature tračnica.

Količina ukupne oborine vjerojatno će se tek neznatno povećati, dok je povećanje ekstremne oborine prema projekcijama ipak statistički značajno. Stoga se ne očekuju značajne promjene u poplavljivanju u odnosu na sadašnje stanje. Što se tiče erozije, odnosno odrona tla, geotehničkim istražnim radovima će se utvrditi kritična područja i definirati odgovarajuća tehnička rješenja i mjere zaštite, posebice u pogledu oborina ekstremnog intenziteta.

3.3.2 Emisije stakleničkih plinova

Na području Republike Hrvatske, prema posljednjem izvješću *Nacionalni inventar stakleničkih plinova Republike Hrvatske (Inventar stakleničkih plinova, NIR 2015, HAOP, Listopad 2015.)*, ukupna emisija (ne uključujući LULUCF sektor) izražena u CO₂ eq iznosila je 2013. godine 24.492,8 kt CO₂ eq od čega: CO₂ – 18.620,8 kt CO₂ eq (76,0%), CH₄ – 3.581,0 kt CO₂ eq (14,6 %), N₂O – 1.706,6 kt CO₂ eq (7,0 %) te HFC, PFC i SF₆ – 584,4 kt CO₂ eq (2,4 %). Najveći doprinos čine emisije iz energetskog sektora 74,0 %, zatim industrijski procesi i uporaba proizvoda 11,5 %, poljoprivreda 9,5 % i otpad 5,0 %. Ovaj doprinos nije se puno mijenjao u razdoblju od 1990. do 2013. godine. U 2013. „pokrivenost“ emisija uklanjanjem količina CO₂ iz šumskog sektora iznosila je 20,9 %.

Promet

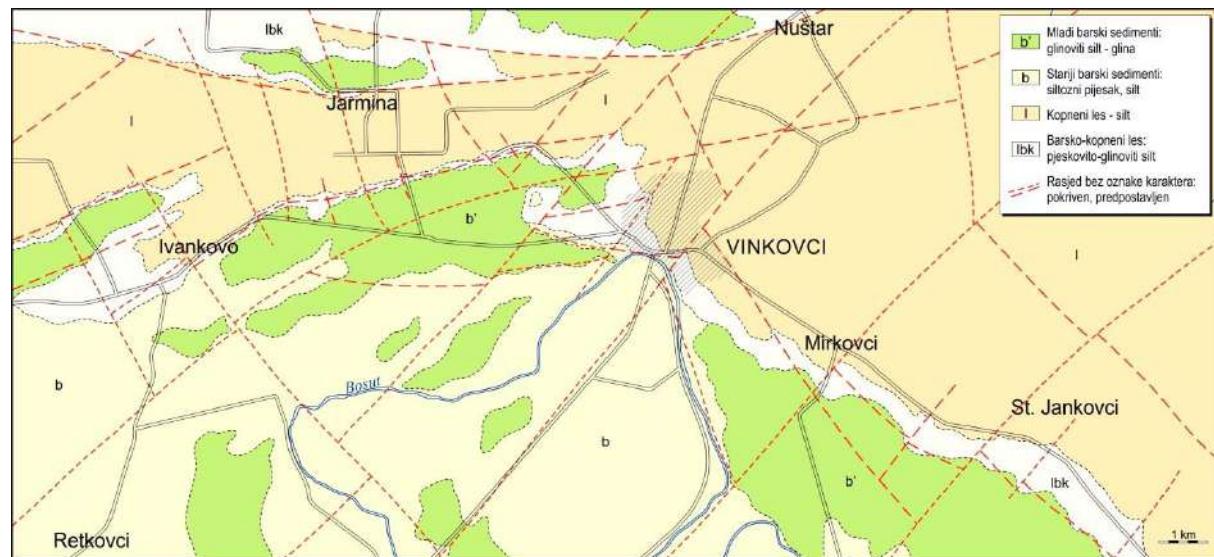
Prema posljednjem NIR-u, 2014., Podsektor Promet (Sektor Energetika) je također jedan od važnih izvora emisije CO₂. Podsektor Promet uključuje emisije iz cestovnog, zračnog, željezničkog, pomorskog i riječnog prometa. U 2013. emisija CO₂ iz podsektora Promet doprinijela je s 30,5% ukupnoj emisiji CO₂ s teritorija RH pri čemu najveći udio ima cestovni promet (94,7% emisije CO₂ iz prometa u 2013.), nakon njega slijede pomorski i riječni promet, domaći zračni promet i željeznički promet. Proračun emisija CO₂ iz cestovnog prometa iz tekućih goriva napravljen je na osnovi količine i vrste goriva koristeći prvu razinu proračuna (Tier 1) sukladno IPCC smjernicama. Emisija CO₂ iz plinovitih goriva (ukapljeni naftni plin - UNP i stlačeni prirodni plin - SPP) i biomase (biodizel) izračunate su koristeći "odozdo prema gore" programski paket COPERT 4. Emisije CH₄ i N₂O su izračunate programskim paketom COPERT 4 jer emisijski faktori ovise o tehnologiji vozila, gorivu i radnim karakteristikama (broj kilometara, prosječna brzina vožnje, udio vožnje na autocestama, državnim i županijskim cestama, itd.).

3.4 GEOLOŠKE KARAKTERISTIKE PODRUČJA

Vinkovci se nalaze u području Panonskog bazena. U širem području oko grada razlikuju se dva međusobno odvojena kompleksa. Prvi pripada dubinskoj građi i sastoji se od najstarijih metamorfnih i magmatskih stijena paleozoika, te transgresivnog gornjokrednog kompleksa koji gradi temeljno gorje. Na njima se transgresivno nastavljaju srednje i gornje miocenski vapnenci, lapori i pješčenjaci. Na njima slijede pliocenski pješčenjaci, lapori i gline u izmjeni. Drugi kompleks je površinski i sastoji se od različitih genetskih tipova pleistocenske i holocenske starosti.

Pleistocenske naslage sadrže sve više siltozne komponente idući od najstarijih prema najmlađima te pokazuju prijelaz iz jezerskog u riječni tip taložnih okoliša. Na zatečenom pleistocenskom reljefu istaložen je djelomično les, pomiješan s mlađim barskim i riječnim sedimentima.

Područje grada Vinkovaca se u potpunosti nalazi na površinskom kompleksu, rasprostirući se preko četiri tipa uglavnom rastresitih i nevezanih naslaga, dva pleistocenska, jednog pleistocensko-holocenskog i jednog holocenskog (Slika 3.4-1).



Slika 3.4-1. Litološke karakteristike područja Grada Vinkovci (pojednostavljeno prema Osnovnoj geološkoj karti OGK M 1:100 000, list Vinkovci L34-98).

Najstarije naslage na području okolice Vinkovaca čini barsko kopneni les (Ibk prema OGK, list Vinkovci; odnosno 54b-jblQ₁ prema Tumaču GK RH). Izgrađuju ga šareni i smeđi glinoviti siltovi u izmjeni, a nastao je eolskim donosom siltoznog materijala iz aplskih područja, te njegovim taloženjem u prostoru u kojem su se na manjim udaljenostima izmjenjivali jezerski, barski i kopneni taložni okoliši. Kao posljedica toga ovaj se les po boji, veličini zrna, mineralnom sastavu, sortiranosti, fosilnom sadržaju i primjesama

razlikuje od lokaliteta do lokaliteta. Radi glinovite komponente barski les je manje-više nepropustan.

Drugi i najrasprostranjeniji tip naslaga u kontinuitetu u promatranom prostoru čini kopneni les (I prema OGK, list Vinkovci; 54a-IQ₁ prema Tumaču GK RH). Kopneni les je ovdje oblikovan kao od okolnog prostora nešto izdignutija lesna zaravan, koja se proteže s istoka širinom koja odgovara potezu Oriolik-Vukovar. Sužava se prema zapadu u širini na potezu Nuštar-Vinkovci, a kao još uži pojas nastavlja na zapad prema Đakovu. Kopneni les je nevezan, neslojevit i porozan žuto-smeđi praškasti sediment (silt), koji je istaložen u kopnenim uvjetima nakon eolskog donosa iz alpskih područja. U lesu dominiraju čestice praha s manjim i varirajućim primjesama pjeskovite i glinovite komponente. U mineralnom sastavu dominira kvarc (do 70%), uz koji dolaze feldspati, muskovit i čestice stijena. Karbonatna komponenta se pojavljuje u rasponu od otprilike 8-22% i to u obliku vapnenačkih konkrecija (prapornih lutkica), a od karbonatnih minerala zastupljenija su zrna kalcita, te rijde dolomita. Debljina lesnih naslaga varira i najčešće je do 20 m, no u prostoru grada Vinkovci debljina im je oko 6 m.

Najstarije holocenske naslage u području Vinkovaca čini barski sediment, u kojem se mogu prepoznati dva varijeteta. Stariji prijelazni pleistocensko-holocenski barski sediment (b prema OGK, list Vinkovci; 57b-b-bQ₂ prema Tumaču GK RH) taložen je južno od lesne zaravni i to često na nepropusnom barskom lesu, a njegovo taloženje odvijalo se u područjima usporenog kretanja voda ili u stajaćicama koje su ponegdje poprimale karakter močvara. Litološki, radi se o slabo sortiranim glinovitim siltovima u kojima je često moguće naći željezovito-manganske globulice i taman, organskom tvari bogat silt. Neravnomjerna pojava unakrsnih slojeva pijeska ukazuje na povremeno povećanu energiju vode i/ili poplave uzrokovane naglim topljenjem ledenog pokrivača. U mineralnom sastavu najčešći je kvarc.

Mlađi varijetet barskih naslaga (b' prema OGK, list Vinkovci; prema Tumaču GK RH ovaj se sediment ne izdvaja od prethodnog, pa ima istu oznaku: 57b-b-bQ₂) taložen je također južno od naslaga kopnenog lesa i prirodni je nastavak na stariji barski sediment. Prostor u kojem je taj sediment istaložen razvijao se kroz holocen sve do danas, pa je močvarno područje u kojem egzistira i danas povremeno plavljen. Mlađi se barski sediment sastoji od plavičasto-smeđih i tamnih sivo-crnih siltoznih glina, često tresetnog tipa.

Samo područje gradske zone Vinkovci rasprostire se prema sjeveroistoku na kopnenom lesu (I), a prema jugozapadu na barskom lesu (lbk), koji dalje prema jugozapadu prelazi u barski sediment.

3.5 STANJE VODA

Površinske vode

Najveći i najznačajniji vodotok na području Grada Vinkovaca je rijeka Bosut koja prolazi kroz samo gradsko područje. Rijeka Bosut je na području Vinkovaca gotovo ustajali vodotok i recipijent komunalnih otpadnih voda i otpadnih voda industrijskih postrojenja, koje su se unatrag desetak godina ispuštale u nj bez prethodnog pročišćavanja. Rijeka Bosut općenito je troma i spora rijeka, plitkog i relativno širokog korita te rijeka bez izvorišta - opskrbljuje se vodom iz velikog slivnog područja s kojega se za kišnog razdoblja u gornji i srednji tok slijeva velika količina vode opterećena otpadnim vodama s obradivih poljoprivrednih područja i šuma, farmi i industrijskih postrojenja, što ima velike negativne posljedice za sušnog razdoblja, tako da na potezu između Gradišta i Cerne te u svom srednjem toku Bosut poprima obilježja bare.¹⁴

Stanje vodnih tijela površinske vode

Na području i u neposrednoj blizini Grada Vinkovaca, prema Planu upravljanja vodnim područjem za razdoblje 2013.-2015.¹⁵, nalazi se 6 vodnih tijela površinske vode. Dio su vodnog područja rijeke Dunav, 4 se nalaze u području podsliva rijeke Save, dok su preostala 2 u podslivu rijeke Drave i Dunava. Karakteristike vodnih tijela dane su u Tablici 3.5-1., dok je procjena stanja za svako vodno tijelo dana u Tablici 3.5-2. Na Slici 3.5-1. prikazana su sva vodna tijela površinske vode na području Grada Vinkovci. Prema Uredbi o standardu kakvoće voda (NN 73/13, NN 151/14, NN 78/15), stanje tijela površinske vode određuje se na temelju ekološkog ili kemijskog stanja toga tijela, ovisno o tome koje je lošije. Stanje tijela površinske vode je dobro ako ima vrlo dobro ili dobro ekološko i dobro kemijsko stanje. Tijelo površinske vode nije u dobrom stanju ako ima umjereno, loše ili vrlo loše ekološko stanje i/ili nije postignuto dobro kemijsko stanje. Pritom se ekološko stanje površinske vode određuje na temelju rezultata monitoringa bioloških elemenata kakvoće te hidromorfoloških, osnovnih fizikalno-kemijskih elemenata koji prate biološke elemente. Kemijsko stanje tijela površinske vode određuje se na temelju rezultata monitoringa pokazatelja kemijskog stanja (Prilog 5.A Uredbe).

Tablica 3.5-1. Karakteristike vodnih tijela na području Grada Vinkovci

Šifra vodnog tijela	DSRN1100 04	DSRN1150 34	DSRN1100 03	DSRN1150 35	DDRN1100 02	DDRN115007
Vodno područje	Vodno područje rijeke Dunav					
Podsliv	područje podsliva rijeke Save				Područje podsliva Drave i Dunava	
Ekotip	T04B	T03C	T05C	T03C	T04B	T03A

¹⁴ Ekološka studija rijeke Bosut na području Grada Vinkovaca, Sveučilište u Zagrebu, Veterinarski fakultet, Zavod za biologiju i patologiju riba i pčela, Zagreb 1999.

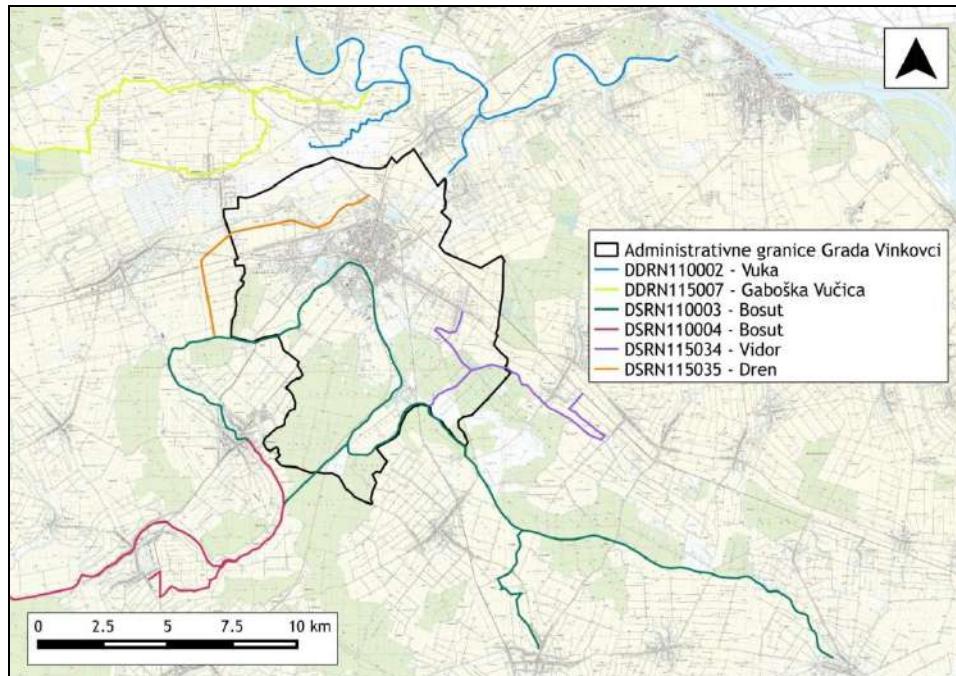
¹⁵ Podaci o stanju voda dostavljeni su na od strane Hrvatskih voda u travnju 2016. godine prema tada važećem PUVP 2013.-2015.

<i>Nacionalno/međunarodno vodno tijelo</i>	HR					
<i>Obveza izvješćivanja</i>	nacionalno, Savska komisija	nacionalno	nacionalno, Savska komisija	nacionalno	nacionalno	nacionalno
<i>Neposredna slivna površina</i>	89,4 km ²	74,9 km ²	161 km ²	24,7 km ²	71,4 km ²	62,4 km ²
<i>Ukupna slivna površina</i>	958 km ²	74,9 km ²	1410 km ²	24,7 km ²	667 km ²	62,4 km ²
<i>Dužina vodnog tijela (vodotoka s površinom sliva većom od 10 km²)</i>	29,9 km	12,0 km	50,9 km	6,65 km	25,3 km	17,1 km
<i>Dužina pridruženih vodotoka s površinom sliva manjom od 10 km²</i>	255 km	87,0 km	448 km	46,2 km	52,8 km	70,8 km
<i>Ime najznačajnijeg vodotoka vodnog tijela</i>	Bosut	Vidor	Bosut	Dren	Vuka	Gaboška Vučica

Tablica 3.5-2. Pregled stanja pojedinih vodnih tijela na području Grada Vinkovci

Stanje	Pokazatelji	Granične vrijednosti pokazatelja (GVKP) za dobro stanje	DSRN110004		DSRN115034		DSRN110003		
			Procjena stanja	Procijenjeno stanje (GVKP)	Procjena stanja	Procijenjeno stanje (GVKP)	Procjena stanja	Procijenjeno stanje (GVKP)	
Ekološko stanje	Kemijski i fizikalno kemijski elementi kakvoće koji podupiru biološke elemente kakvoće	BPK ₅ (mgO ₂ /l)	< 4,1	umjerenog	4,1-5,0	dobro	2,0-4,1	umjerenog	4,1-5,0
		KPK-Mn (mgO ₂ /l)	< 8,1	umjerenog	8,1-10,0	dobro	6,0-8,1	umjerenog	8,1-10,0
		Ukupni dušik (mgN/l)	< 2,6	umjerenog	2,6-3,5	dobro	1,5-2,6	umjerenog	2,6-3,5
		Ukupni fosfor (mgP/l)	< 0,26	loše	0,4-0,5	loše	0,4-0,5	loše	0,4-0,5
	Hidromorfološko stanje		< 20%	dobro	0,5%-20%	vrlo dobro	<0,5%	dobro	0,5%-20%
	Ukupno stanje po kemijskim i fizikalno kemijskim i hidromorfološkim elementima			loše		loše		loše	
Kemijsko stanje				dobro stanje		dobro stanje		dobro stanje	
Ukupno stanje				loše		loše		loše	

Stanje		Pokazatelji	Granične vrijednosti pokazatelja (GVKP) za dobro stanje	DSRN115035		DDRN110002		DDRN115007	
				Procjena stanja	Procijenjeno stanje (GVKP)	Procjena stanja	Procijenjeno stanje (GVKP)	Procjena stanja	Procijenjeno stanje (GVKP)
Ekološko stanje	Kemijski i fizikalno kemijski elementi kakvoće koji podupiru biološke elemente kakvoće	BPK ₅ (mgO ₂ /l)	< 4,1	dobro	2,0-4,1	dobro	2,0-4,1	dobro	2,0-4,1
		KPK-Mn (mgO ₂ /l)	< 8,1	dobro	6,0-8,1	dobro	6,0-8,1	dobro	6,0-8,1
		Ukupni dušik (mgN/l)	< 2,6	dobro	1,5-2,6	dobro	1,5-2,6	dobro	1,5-2,6
		Ukupni fosfor (mgP/l)	< 0,26	loše	0,4-0,5	umjereno	0,26-0,4	loše	0,4-0,5
	Hidromorfološko stanje		< 20%	vrlo dobro	<0,5%	umjereno	20%-40%	dobro	0,5%-20%
	Ukupno stanje po kemijskim i fizikalno kemijskim i hidromorfološkim elementima			loše		umjereno		loše	
Kemijsko stanje				dobro stanje		nije postignuto dobro stanje		dobro stanje	
Ukupno stanje				loše		loše		loše	



Slika 3.5-1. Položaj vodnih tijela na području Grada Vinkovci

Stanje vodnih tijela na području Grada Vinkovci¹⁶ procijenjeno je na temelju ekološkog ili kemijskog stanja, pri čemu su kao pokazatelji ekološkog stanja korišteni: kemijski i fizikalno-kemijski elementi kakvoće koji prate biološke elemente (BPK_5 , KPK-Mn, Ukupni dušik i Ukupni fosfor) i hidromorfološko stanje.

Iz Tablice je vidljivo kako je svih 6 vodnih tijela u lošem ukupnom stanju. Sva vodna tijela u lošem su stanju s obzirom na koncentraciju ukupnog fosfora (osim DDRN110002, Vuka gdje je koncentracija ukupnog fosfora ipak nešto niža - ukazuje na umjereno stanje). Dodatno, umjereno stanje s obzirom na BPK_5 , KPK-Mn, i ukupni dušik procijenjeno je za vodna tijela DSRN110004, Bosut i DSRN110003, Bosut. Generalno, vodotoci Grada Vinkovci nalaze se u dobrom ili vrlo dobrom hidromorfološkom stanju, osim vodnog tijela DDRN110002, Vuka, koje je u umjerenom hidromorfološkom stanju. Također, jedino za ovo vodno tijelo nisu zadovoljeni uvjeti za dobro kemijsko stanje.

Koncentracije onečišćujućih tvari u vodotocima (posebice Bosutu - najznačajnijem vodotoku koji prolazi kroz same Vinkovce) upućuju na probleme s odvodnjom (posebice u prethodnim godinama kad su se otpadne vode ispuštale nepročišćene u Bosut) te ispiranje poljoprivrednih zemljišta (fosfatna i nitratna gnojiva).

Podzemne vode

Podzemne vode područja Grada Vinkovci pripadaju vodonosniku međuzrnske poroznosti u kojem se podzemne vode prihranjuju infiltracijom oborinskih voda i procjeđivanjem iz rijeke Save.

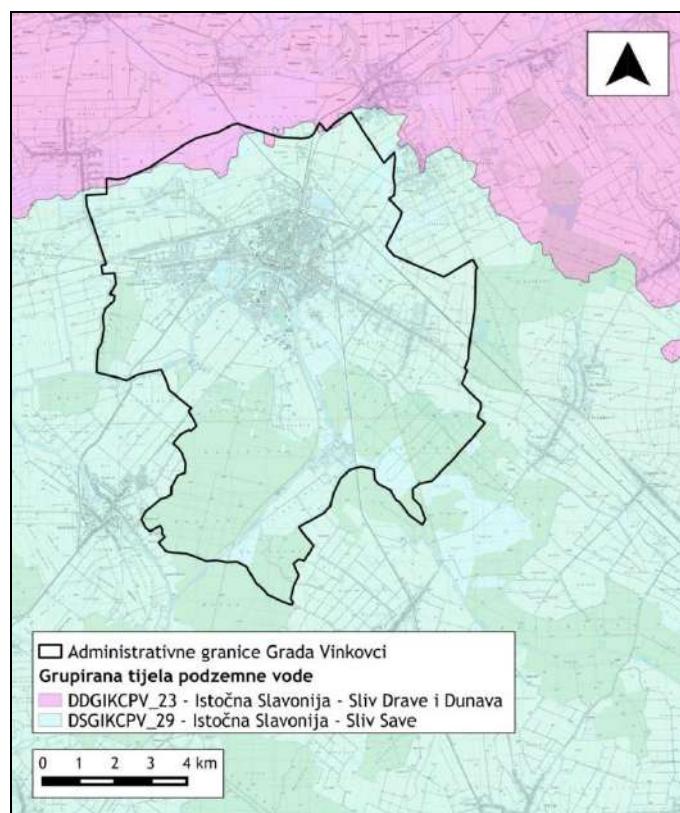
Stanje vodnih tijela podzemne vode

¹⁶ Dostavljeno od strane Hrvatskih voda na temelju Zahtjeva za pristup informacijama

Na području Grada Vinkovci nalaze se dva grupirana tijela podzemne vode koja su prikazana na Slici 3.5-2. Vidljivo je kako se Grad Vinkovci nalazi samo na području grupiranih tijela podzemne vode DSGIKCPV_23 Istočna Slavonija - Sliv Drave i Dunava i DSGIKCPV_29 Istočna Slavonija - Sliv Save. Karakteristike ovih grupiranih tijela podzemne vode nalaze se u sljedećoj tablici:

Tablica 3.5-3. Osnovne karakteristike grupiranih tijela podzemne vode na području Grada Vinkovci

KOD	Ime grupiranog vodnog tijela podzemne vode	Poroznost	Obnovljive zalihe podzemnih voda/ Prosječni dotok podzemne vode ($\times 10^6 \text{ m}^3/\text{god}$)	Eksplotacijske količine podzemnih voda ($\times 10^6 \text{ m}^3/\text{god}$)	Iskorištenost resursa (%)	Prirodna ranjivost
DSGIKCPV_23	Istočna Slavonija - sliv Drave i Dunava	međuzrnska	421	47	11,2	Većinom umjerena ranjivost
DSGNKCPV_29	Istočna Slavonija - sliv Save	međuzrnska	379	21	5,5	Većinom umjerena ranjivost



Slika 3.5-2. Prikaz položaja grupiranih tijela podzemne vode na području Grada Vinkovci

Prema Planu upravljanja vodnim područjima, za razdoblje 2013.-2015., ocjena stanja vodnog tijela podzemne vode određena je njegovim količinskim i kemijskim stanjem, ovisno o tome koja je od dviju ocjena lošija.

Količinsko stanje podzemnih voda izražava stupanj antropogenog utjecaja na zalihe podzemne vode, odnosno na njihove razine. Kemijsko stanje podzemnih voda određuje se na temelju pokazatelja električne vodljivosti i koncentracija odgovarajućih onečišćujućih tvari. Prirodna ranjivost vodonosnika u panonskom dijelu Hrvatske procijenjena je na temelju sedam hidrogeoloških parametara: dubini do podzemne vode, efektivnoj infiltraciji padalina, obilježjima nesaturirane zone vodonosnika, obilježjima saturirane zone vodonosnika, svojstvima tla, hidrauličkoj vodljivosti vodonosnika i nagibu topografske površine. Na temelju rezultata postupka, područje je podijeljeno u šest kategorija ranjivosti, u rasponu od vrlo niske do vrlo visoke. Kao što je vidljivo iz Tablice 3.5-3, prirodna ranjivost oba grupirana tijela podzemne vode je većinom umjerena.

Prema Planu upravljanja vodnim područjima za razdoblje 2013.-2015., oba grupirana tijela podzemne vode nalaze u dobrom količinskom stanju, odnosno nisu u riziku s obzirom na količinsko stanje. Procijenjeno kemijsko stanje prikazano je u Tablici 3.5-4.

Tablica 3.5-4. Procjena stanja grupiranih vodnih tijela podzemnih voda u odnosu na pojedine pokazatelje kakvoće

Kod	Naziv	pH	električna vodljivost	arsen	kadmij	olovo	živa	amonij ion	kloridi	sulfati	nitrati	trikloretilen i tetrakloretilen	ukupni pesticidi	željezo	mangan	cink	mucoća	Ukupno stanje	Ocjena prema antropogenom onečišćenju
DDGIKCPV_23	Istočna Slavonija - Sliv Drave i Dunava		P		P		P							P	P	MMP			
DSGIKCPV_29	Istočna Slavonija - Sliv Save		P				P							P	P	LP			
M	povremeno prekoračenje																		
MM	češće prekoračenje																		
P	prirodno porijekla																		
L	lokalno prekoračenje																		

*Zeleni boja označuje dobro stanje u odnosu na navedeni pokazatelj. Siva boja označuje kako stanje za navedeni pokazatelj nije moglo biti procijenjeno ili je nepouzdano zbog nedostatka podataka. Crvena boja označuje kako za navedeni pokazatelj nije postignuto dobro stanje.

U grupiranim tijelima podzemnih voda na području istočne Slavonije, pa tako i Grada Vinkovci, određeni parametri, kao što su željezo (Fe), mangan (Mn), arsen (As), olovo (Pb) i cink (Zn), pojavljuju se u visokim koncentracijama (često i preko MDK vrijednosti) koje su prirodnoga podrijetla. To je prvenstveno slučaj u vodnim tijelima u središnjim i istočnim dijelovima panonskog područja, gdje su vodonosnici pokriveni razmjerno debelim krovinskim naslagama i u kojima prevladavaju reduktivni uvjeti. Sedimenti koji izgrađuju vodonosnik sadrže ove minerale pa u takvim uvjetima dolazi do njihovoga otapanja, zbog čega je njihov sadržaj prirodno povećan u podzemnoj vodi. Dakle, iako su MDK vrijednosti premašene, s obzirom da su onečišćujuće tvari prirodnog podrijetla, ocjena kemijskog stanja je „dobro stanje“, s obzirom da se ono ocjenjuje u odnosu na antropogeni utjecaj. Ocjena ukupnog stanja grupiranih tijela podzemne vode dana je u sljedećoj Tablici.

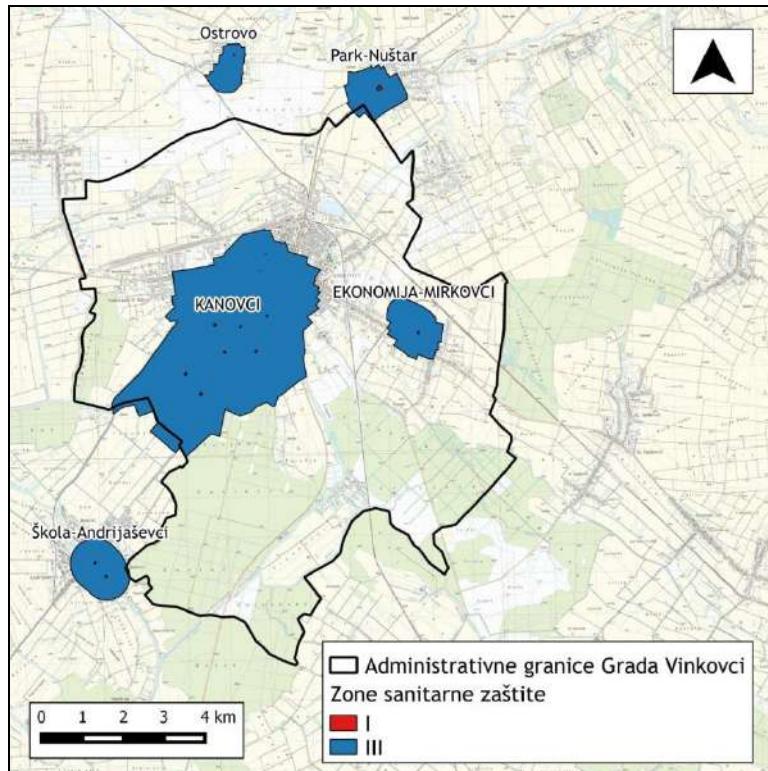
Tablica 3.5-5. Stanje grupiranih tijela podzemne vode na području Grada Vinkovci

KOD	Naziv	Procjena stanja		
		Kemijsko stanje	Količinsko stanje	Ukupno stanje
DDGIKCPV_23	Istočna Slavonija - Sliv Drave i Dunava	dobro	dobro	dobro
DSGIKCPV_29	Istočna Slavonija - Sliv Save	dobro	dobro	dobro

Zone sanitарне заštite

Zone sanitarne zaštite koje se nalaze na distribucijskom području Vinkovci su Kanovci, Ekonomija-Mirkovci i Park-Nuštar (Slika 3.5-3) te su iste utvrđene Odlukom o zonama sanitarnе заštite izvorišta „Kanovci“ - Vinkovci (srpanj, 2007.). Odluka je donesena na temelju Elaborata zaštitnih zona izvorišta na distribucijskom području Vinkovci („Kanovci“-Vinkovci, „Ekonomija“-Mirkovci i „Park“-Nuštar), izrađenim na Rudarsko-geološko-naftnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu.¹⁷

¹⁷ Odluka o zonama sanitarnе заštite izvorišta „Kanovci“-Vinkovci, Vukovarsko-srijemska županija, Vinkovci, srpanj 2007.



Slika 3.5-3. Zone sanitarnе заštite na području Grada Vinkovci

Vodoopskrba i odvodnja¹⁸

Vodoopskrbu Grada Vinkovaca obavlja tvrtka „Vinkovački vodovod i kanalizacija d.o.o.“

Postojeće stanje vodoopskrbne i kanalizacijske mreže grada Vinkovaca:

- Predmetnim zahvatom prolazi Magistralni cjevovod Istočne Slavonije Vinkovci-
- Slakovci (DN 400),
- Javni vodoopskrbni cjevovodi grada Vinkovci i p.n. Mirkovci,
- Javni cjevovodi odvodnje otpadnih voda,
- Spojni cjevovod Vinkovci-Cerić (DN 150 mm),
- Spojni cjevovod Vinkovci-Nuštar (DN 200 mm),

Planirano stanje vodoopskrbne i kanalizacijske mreže grada Vinkovaca:

- Izgradnja spojnog cjevovoda Jošine - Ind. Zona - Mirkovci, DN 200 mm,
- Izgradnja vodoopskrbnih i kanalizacijskih cjevovoda u sklopu sustava javne vodoopskrbe i odvodnje i pročišćavanje otpadnih voda grada Vinkovaca
- Izgradnja tlačnog cjevovoda fekalne odvodnje kao priključaka preostalog dijela Mirkovaca na odvodni sustav grada.
- Izgradnja tlačnog cjevovoda vodoopskrbe i odvodnje u priključenju naselja Trbušanci na javni sustav grada Vinkovaca.

¹⁸ Izmjene i dopune Prostornog plana uređenja Grada Vinkovaca, Prijedlog plana, Sažetak za javnost, Grad Vinkovci, prosinac 2015.

Poplave

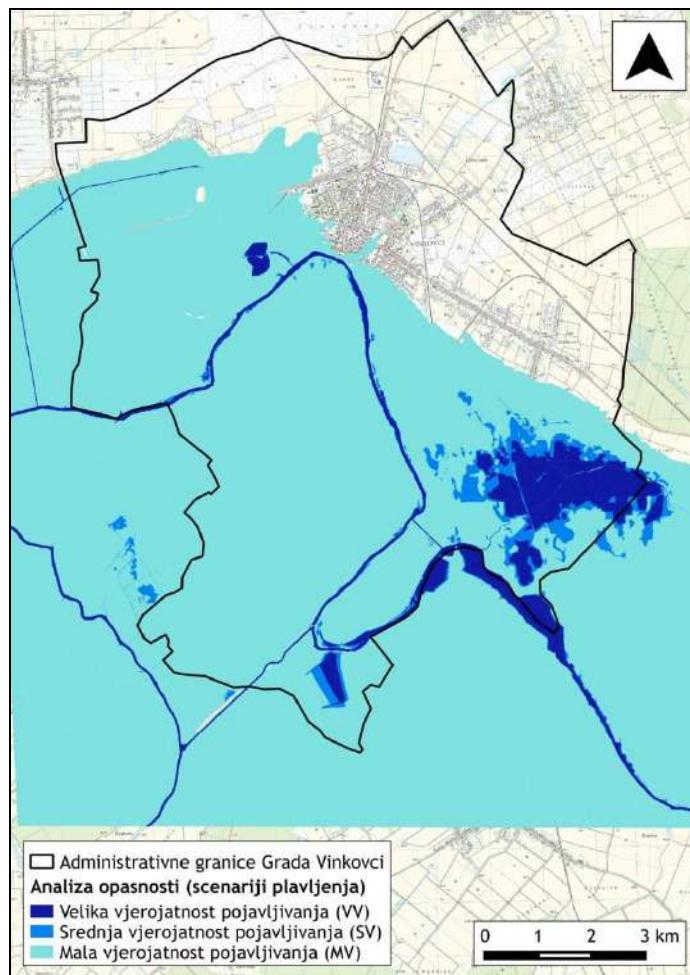
Karte opasnosti i rizika od poplava

Karte opasnosti od poplava izrađene su za sva područja gdje postoje ili bi se vjerojatno mogli pojaviti potencijalno značajni rizici od poplava, odnosno za sva područja koja su, u fazi preliminarne procjene, identificirana kao područja s potencijalno značajnim rizicima od poplava. Analiza opasnosti od poplava obuhvaća tri scenarija plavljenja:

- velike vjerojatnosti (VV) pojavljivanja,
- srednje vjerojatnosti (SV) pojavljivanja (povratno razdoblje 100 godina),
- male vjerojatnosti (MV) pojavljivanja uključujući akcidentne poplave uzrokovane rušenjem nasipa na većim vodotocima ili rušenjem visokih brana (umjetne poplave)

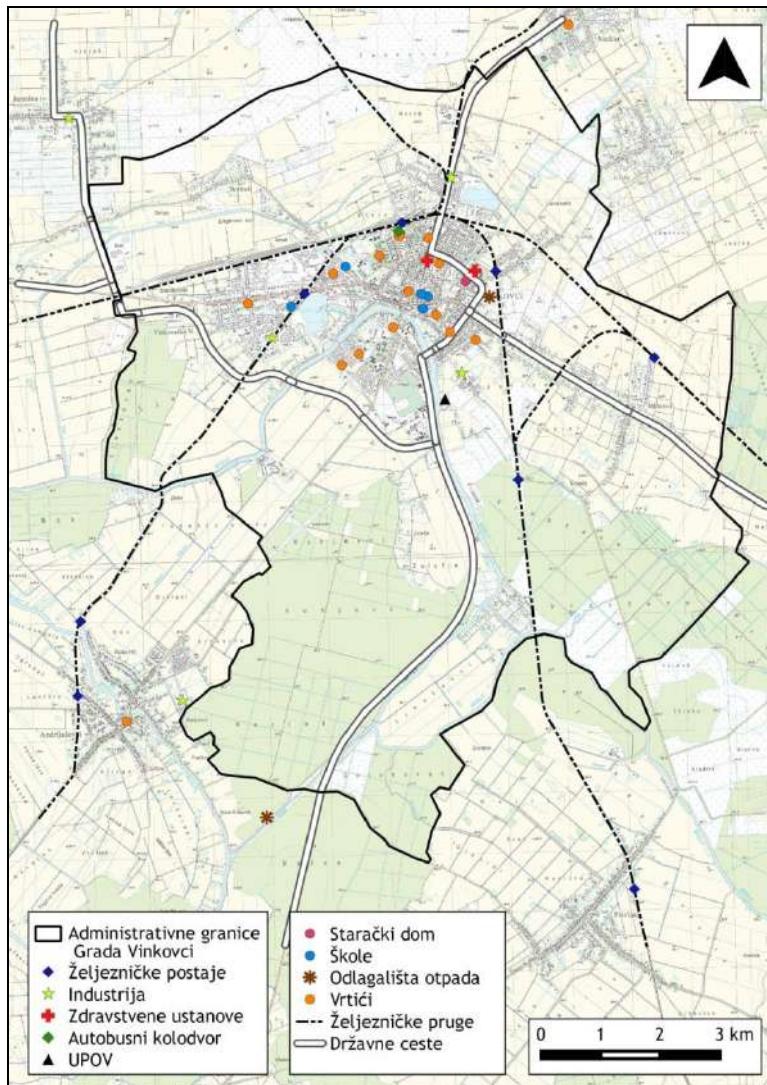
Nasipi te područja male, srednje i velike vjerojatnosti poplavljivanja na području Grada Vinkovci prikazana su na Slici 3.5-4.

Sa slike je vidljivo kako se gotovo čitavo područje Grada Vinkovci nalazi na području opasnosti od poplava, pri čemu se uz područje riječnih tokova nalaze područja velike vjerojatnosti poplavljivanja. Osim toga, nizinsko područje Vrapčana, između i u široj okolini vodotoka Vrapčana i Vidor također ulazi u područje velike vjerojatnosti opasnosti od poplava.



Slika 3.5-4. Karta opasnosti od poplava za područje Grada Vinkovci

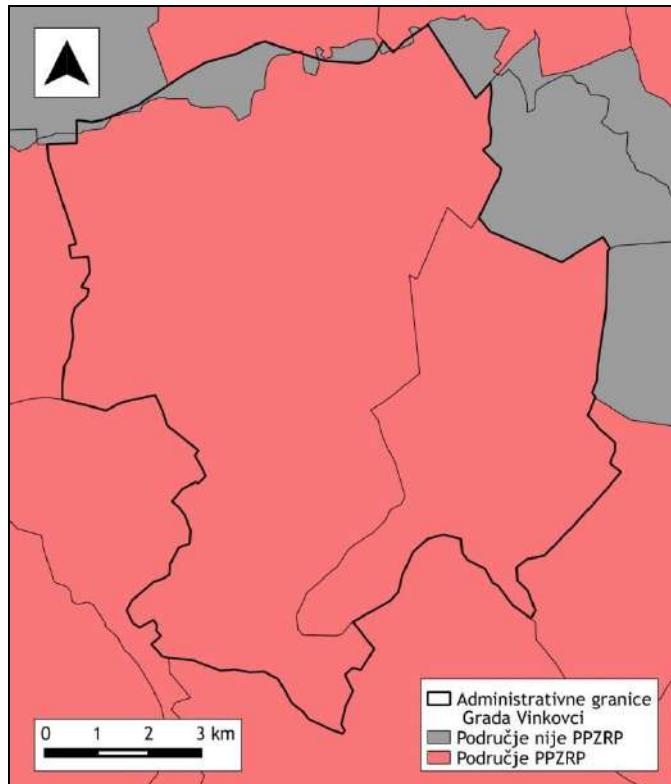
Karte rizika od poplava prikazuju potencijalne štetne posljedice na područjima za koja su prethodno izrađene karte opasnosti od poplava za analizirane scenarije (poplave velike, srednje i male vjerojatnosti pojavljivanja) uzimajući u obzir: indikativni broj potencijalno ugroženog stanovništva, vrstu gospodarskih aktivnosti koje su potencijalno ugrožene na području (Slika 3.5-5), postrojenja i uređaje koji mogu prouzročiti akcidentna onečišćenja u slučaju poplave i potencijalno utjecati na zaštićena područja te druge informacije.



Slika 3.5-5. Građevine u riziku od poplava na području Grada Vinkovci

Na Slici 3.5-6. prikazana su područja potencijalno značajnih rizika od poplava, pri čemu je „Područje PPZRP“ područje proglašeno „Područjem potencijalno značajnih rizika od poplava“ sukladno Prethodnoj procjeni rizika od poplava, Hrvatske vode, 2013., dok je „Područje nije PPZRP“ Područje koje nije proglašeno „Područjem potencijalno značajnih rizika od poplava“, sukladno Prethodnoj procjeni rizika od poplava, Hrvatske vode, 2013.¹⁹

¹⁹ Podaci su dobiveni na temelju Zahtjeva za pristup informacijama od strane Hrvatskih voda



Slika 3.5-6. Karta područja potencijalno značajnih rizika od poplava Grada Vinkovci

Sa slike je vidljivo kako se gotovo cijeli Grad Vinkovci nalazi u području potencijalno značajnih rizika od poplava, dok se samo na najsjevernijem dijelu Grada nalazi područje koje nije u riziku od poplava.

3.6 BIOLOŠKA RAZNOLIKOST

Grad Vinkovci nalazi se zoogeografski na srijemskom dijelu europskog potpodručja u nizinskom pojasu, a geobotanički pripada Ilirskoj provinciji.

Prema podacima Hrvatske agencije za okoliš i prirodu, na prostoru Županije nalaze se različiti stanišni tipovi (Tablica 3.6-1). Nazivi staništa koja se smatraju ugroženima i rijetkim prema Pravilniku o popisu stanišnih tipova, karti staništa te ugroženim i rijetkim stanišnim tipovima (NN 88/14, Prilog II), su podebljana u donjoj tablici. Na području Grada Vinkovaca prevladavaju intenzivno obrađivane oranice oko gradske stambene površine, a na jugu se nalaze mješovite, čiste i poplavne šume. Na manjim površinama nalaze se i vlažne livade. Rijeka Bosut teče sredinom Grada i pripada srednjim i donjim tokovima sporih vodotoka, a iz nje se napajaju kanali za navodnjavanje.

Tablica 3.6-1. Zastupljenost stanišnih tipova na području Grada Vinkovaca

Tip staništa - NKS	NKS kod	Površina (ha)	(%)
<i>Kopnena staništa - poligoni</i>			
Intenzivno obrađivane oranice na komasiranim površinama	I31	4456,88	47,45%
Mješovite hrastovo-grabove i čiste grabove šume	E31	1843,51	19,63%

Tip staništa - NKS	NKS kod	Površina (ha)	(%)
Gradske stambene površine	J22	1124,43	11,97%
Poplavne šume hrasta lužnjaka	E22	561,75	5,98%
Voćnjaci	I51	414,51	4,41%
Gradske jezgre	J21	288,38	3,07%
Aktivna seoska područja	J11	186,59	1,99%
Vlažne livade Srednje Europe	C22	156,57	1,67%
Nasadi širokolistnog drveća	E93	134,23	1,43%
Mezofilne živice i šikare kontinentalnih, izuzetno primorskih krajeva	D12	84,62	0,90%
Urbanizirana seoska područja	J13	43,18	0,46%
Mozaici kultiviranih površina	I21	38,87	0,41%
Javne neproizvodne kultivirane zelene površine	I81	20,04	0,21%
Stalne stajaćice	A11	19,55	0,21%
Industrijska i obrtnička područja	J41	15,46	0,16%
Uzgajališta životinja	J45	3,95	0,04%
Aktivna seoska područja / Urbanizirana seoska područja	J11/J13	0,00	0,00%
Kopnena staništa - točkasti lokaliteti			
Zajednica plivajuće pirevine	A4131		

Uz raznolika staništa, a posebno uz šumska i vodena staništa, vezana je i raznolika flora, i fauna. Prema podacima HAOP-a, temeljenim na višegodišnjim istraživanjima i nalazima, na području Županije se očekuju neke ugrožene i zaštićene vrste (Tablica 3.6-2, Tablica 3.6-3). Navedene su samo biljne vrste koje su ugrožene. Na širem području oko Županije zabilježena je jedna kritično ugrožena, dvije ugrožene i tri rizične biljne vrste, no zbog nesustavnih istraživanja očekuje se njihov veći broj. Uz vlažna staništa (močvare, dijelovi sporotekućih voda) vezani su vodena slatka trava (*Catabrosa aquatica*), veliki žabnjak (*Ranunculus lingua*), rezac (*Stratiotes aloides*), na travnjacima dolazi žljezdasti šuškavac (*Rhinanthus rumelicus*), na vlažnim livadama cijelolisna pavitina (*Clematis integrifolia*) i uz poplavne šume širokolistni Salamunov pečat (*Polygonatum latifolium*).

Na području Grada zastupljene su neke strogo zaštićene i ugrožene vrste životinja, a pretežno su vezane uz vodena i šumska staništa. Tako su vode stajaćice stanište za ugrožena vretenca, dok su stanište kritično ugroženog leptira bijele riđe (*Nymphalis vaualbum*) listopadne šume. U rijeci Bosut i pritocima živi i više vrsta riba, od kojih su neke strogo zaštićene, te ugrožene onečišćenjem i regulacijom toka, isušivanjem močvarnih i poplavnih staništa.

Također navodi se nekoliko sisavaca; jedna regionalno izumrla (tekunica *Spermophilus citellus*), zatim hrčak (*Cricetus cricetus*) na obradivim površinama i puh (*Muscardinus avellanarius*) koji živi na rubovima šuma, vidra (*Lutra lutra*) na vodenim staništima te četiri vrste šišmiša. Ugroženih i rijetkih vrsta herpetofaune zabilježeno je sedam koje su, izuzev zidne gušterice, vezane uz vodena staništa.

Ptice koje žive na području Grada uglavnom su gnjezdarice i pripadaju grabljivicama (*Falco cherrug*, *Pernis apivorus*, *Haliaetus albicilla*, *Milvus migrans*), zatim crna roda (*Ciconia nigra*), guščarice (*Aythya nyroca*, *Anas strepera*), šljukarice (*Lymnocryptes minima*

ždralovke (*Porzana parva*), velsonoške (*Phalacrocorax pygmaeus*) i golubovke (*Columba oenas*).

Tablica 3.6-2. Ugrožene biljne vrste na području Grada Vinkovaca (CR - kritično ugrožena, EN - ugrožena, VU - rizična vrsta)

Latinsko/hrvatsko ime vrste	Kategorija ugroženosti
<i>Catabrosa aquatica</i> (L.) P.Beauv. vodena slatka trava	CR
<i>Ranunculus lingua</i> L. veliki žabnjak	EN
<i>Rhinanthus rumelicus</i> Velen. žljezdasti šuškavac	EN
<i>Stratiotes aloides</i> L. rezac	VU
<i>Polygonatum latifolium</i> (Jacq.) Desf. širokolisni Salamunov pečat	VU
<i>Clematis integrifolia</i> L. cjelolisna pavitina	VU

Tablica 3.6-3. Ugrožene vrste faune na području Grada Vinkovaca (CR - kritično ugrožena, EN - ugrožena, VU - rizična, NT - potencijalno ugrožena, LC - najmanje zabrinjavajuća, DD - vjerovatno ugrožena, NA - neprikladna za procjenu; gp - glijezdeća populacija, npg - negnijezdeća populacija, zp - zimujuća populacija, pp - preletnička populacija)

Skupina	Znanstveno ime vrste	Hrvatsko ime vrste	Kategorija ugroženosti
Beskralješnjaci (leptiri vretenca)	<i>Nymphalis vaualbum</i>	bijela riđa	CR
	<i>Epitheca bimaculata</i>	proljetna narančica	EN
	<i>Leucorrhinia pectoralis</i>	veliki tresetar	EN
	<i>Lestes virens</i>	mala zelendjevica	VU
	<i>Euphydryas maturna</i>	mala svibanjska riđa	NT
	<i>Zerynthia polyxena</i>	uskršnji leptir	NT
	<i>Lycena dispar</i>	kiseličin vatreni plavac	NT
	<i>Lopinga achine</i>	šumski okaš	NT
Ribe	<i>Carassius carassius</i>	karas	VU
	<i>Alburnus sarmaticus</i>	velika pliska	VU
	<i>Leucaspis delineatus</i>	belica	VU
	<i>Misgurnus fossilis</i>	piškur	VU
	<i>Telestes souffia</i>	blistavec	VU
	<i>Zingel streber</i>	mali vretenac	VU
	<i>Eudontomyzon mariae</i>	ukrajinska paklara	NT
	<i>Romanogobio kesslerii</i>	Keslerova krkuša	NT
	<i>Romanogobio uranoscopus</i>	tankorepa krkuša	NT
	<i>Romanogobio vladykovi</i>	bjeloperajna krkuša	DD
Vodozemci	<i>Bombina bombina</i>	crveni mukač	NT
	<i>Triturus dobrogicus</i>	veliki panonski vodenjak	NT
	<i>Bufo viridis</i>	zelena krastača	LC
	<i>Pelophylax lessonae</i>	mala zelena žaba	LC
	<i>Hyla arborea</i>	gatalinka	LC
Gmazovi	<i>Emys orbicularis</i>	barska kornjača	NT
	<i>Podarcis muralis</i>	zidna gušterica	LC

Skupina	Znanstveno ime vrste	Hrvatsko ime vrste	Kategorija ugroženosti
Ptice	<i>Coracia garrulus</i>	zlatovrana	CR gn
	<i>Falco cherrug</i>	stepski sokol	CR gn
	<i>Phalacrocorax pygmaeus</i>	mali vranac	CR gn
	<i>Porzana parva</i>	siva štijoka	EN gn
	<i>Anas strepera</i>	patka kreketaljka	EN gn, EN zim
	<i>Haliaetus albicilla</i>	štekavac	VU gn
	<i>Milvus migrans</i>	crna lunja	VU gn
	<i>Pernis apivorus</i>	škanjac osaš	VU ign
	<i>Ciconia nigra</i>	crna roda	VU gn
	<i>Aynthia nyroca</i>	patka njorka	NT gn
	<i>Columba oenas</i>	golub dupljaš	D.D. gn
	<i>Lymnocryptes minima</i>	mala šljukka	D.D. ngn
Sisavci	<i>Spermophilus citellus</i>	tekunica	RE
	<i>Plecotus austriacus</i>	sivi dugoušan	EN
	<i>Cricetus cricetus</i>	hrčak	NT
	<i>Myotis myotis</i>	veliki šišmiš	NT
	<i>Myotis emarginatus</i>	riđi šišmiš	NT
	<i>Muscardinus avellanarius</i>	puh orašar	NT
	<i>Lutra lutra</i>	vidra	DD

Postojeći problemi

Na jugu Grada nalaze se šumska područja uz koja dolazi većina ugrožene flore i faune, a ugrožena su neodgovarajućim gospodarenjem šumama koje uključuju uništavanje starih hrastova i čišćenje rubova šuma. Za vodena staništa (rijeka Bosut) najveći postojeći i potencijalni problem je neadekvatna regulacija vodnog režima (regulacije vodotoka, melioracijski zahvati). Uz to, problem vodenih i močvarnih staništa je i onečišćenje vodotoka.

Napuštanjem ispaše zaraštavaju travnjaci koji su važna područja bioraznolikosti kao i mesta hranjenja mnogih vrsta ptica.

Zbog aktivne poljoprivrede, kojom se odlikuje Grad, postoji pritisak intenziviranja poljoprivredne proizvodnje i širenja površina pod oranicama na staništa pogodna za ugroženu floru i faunu. K tome, okrupnjavanjem površina gube se brojni krajobrazni elementi (npr. živica) koji su bitni kao staništa brojnim biljnim i životinjskim vrstama i predstavljaju bitne linijske zelene koridore, naročito u području sa intenzivnom poljoprivrednom proizvodnjom.

Strane invazivne vrste predstavljaju velik problem i drugi su razlog smanjenja biološke raznolikosti na globalnom nivou, odmah nakon direktnog uništavanja staništa, pa tako i na prostoru Grada.

Kao i u ostatku Hrvatske, velik problem predstavlja krivolov kojim se gube ugrožene i zaštićene svojte, a posebno ptice.

Mogući razvoj bez provedbe Master plana

Razvoj bez provedbe Master plana bio bi ujedno i pozitivan i negativan. Bez provedbe Master plana, zadržalo bi se sadašnje stanje raširenosti antropogenih staništa te sadašnja fragmentacija prirodnih staništa. Staništa i svojte koji su vezani uz vodena tijela i dalje bi bili izloženi pritisku ispuštanja nedovoljno obrađenih otpadnih voda s prometnicama. S druge strane, bez provedbe Master plana, prilikom proširenja cestovne i željezničke infrastrukture ne bi se izvodili eventualni zahvati na vodnim tijelima te tako ne bi došlo do promjena vodnih režima i stanja staništa vezanih uz vodna tijela.

No, budući da su u sklopu predviđenih ciljeva Master plana implementirane mjere zaštite okoliša i biološke raznolikosti, do dodatnih negativnih utjecaja ne bi trebalo doći.

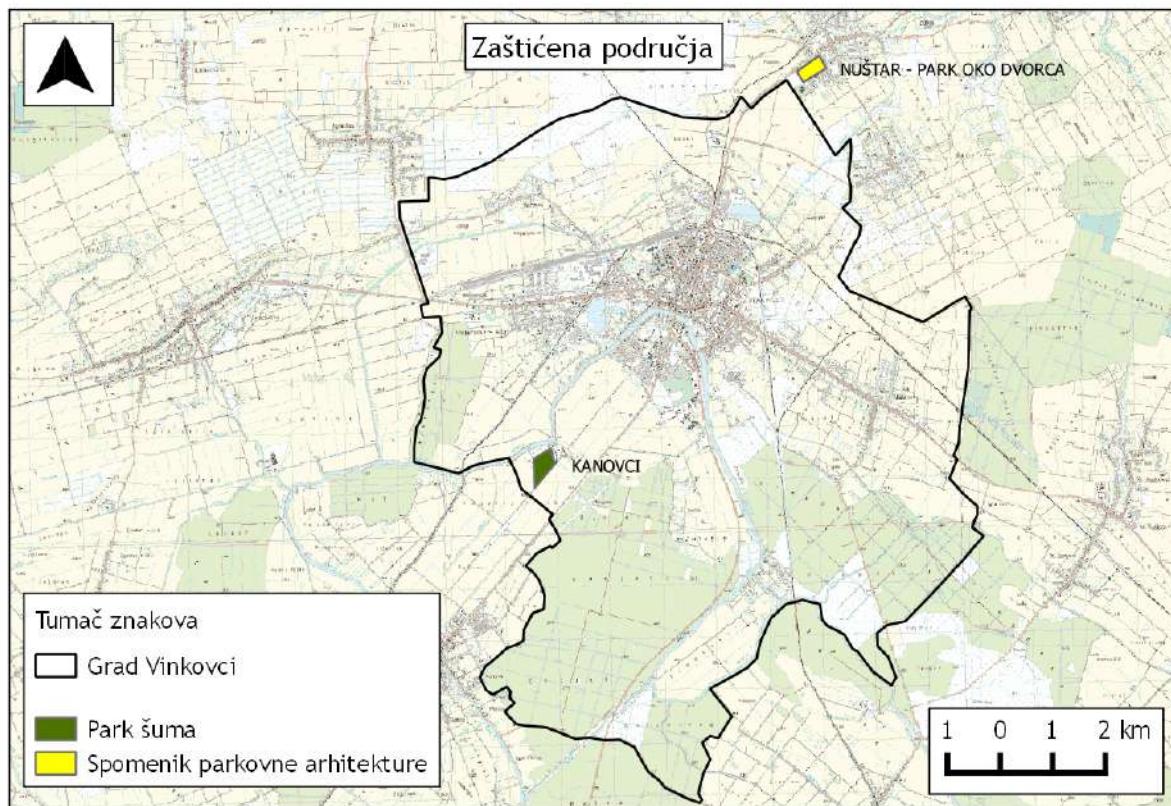
3.7 ZAŠTIĆENA PODRUČJA

Prema podacima Hrvatske agencije za okoliš i prirodu, na području Grada Vinkovaca nalazi se jedno područje prirode zaštićenih temeljem Zakona o zaštiti prirode (NN 80/13) (Slika 3.7-1):

1. Park šuma Kanovci jugozapadno od središta Grada Vinkovaca; šuma namijenjena za odmor i rekreaciju, dominira hrast lužnjak

Zbog blizine granicama Grada navedeno je i područje:

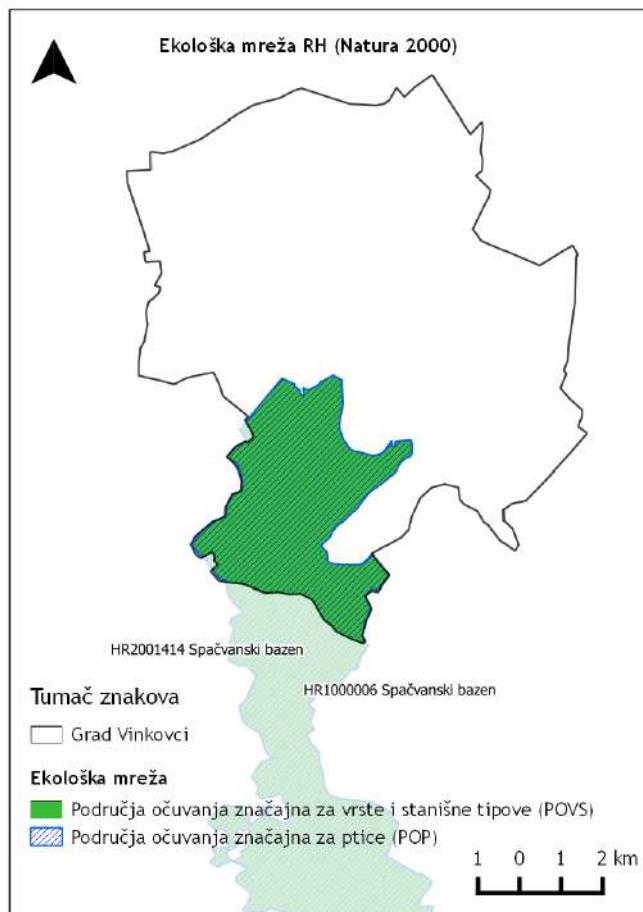
- Spomenik parkovne arhitekture Nuštar - Park oko dvorca - sjeveroistočno od Grada Vinkovaca (izvan granica Grada)



Slika 3.7-1. Zaštićena područja na području Grada Vinkovaca

3.8 EKOLOŠKA MREŽA

Dva područja ekološke mreže prema Uredbi o ekološkoj mreži (NN 124/13, 105/15) nalaze se dijelom na južnom području Grada Vinkovaca. To su područje očuvanja značajno za ptice (POP) HR1000006 Spačvanski bazen i područje očuvanja značajno za vrste i stanišne tipove (POVS) HR2001414 Spačvanski bazen te su prikazane njihove ciljne vrste i stanišni tipovi (Slika 3.8-1, Tablica 3.8-1).



Slika 3.8-1. Područja Ekološke mreže RH (Natura 2000) na području Grada Vinkovaca

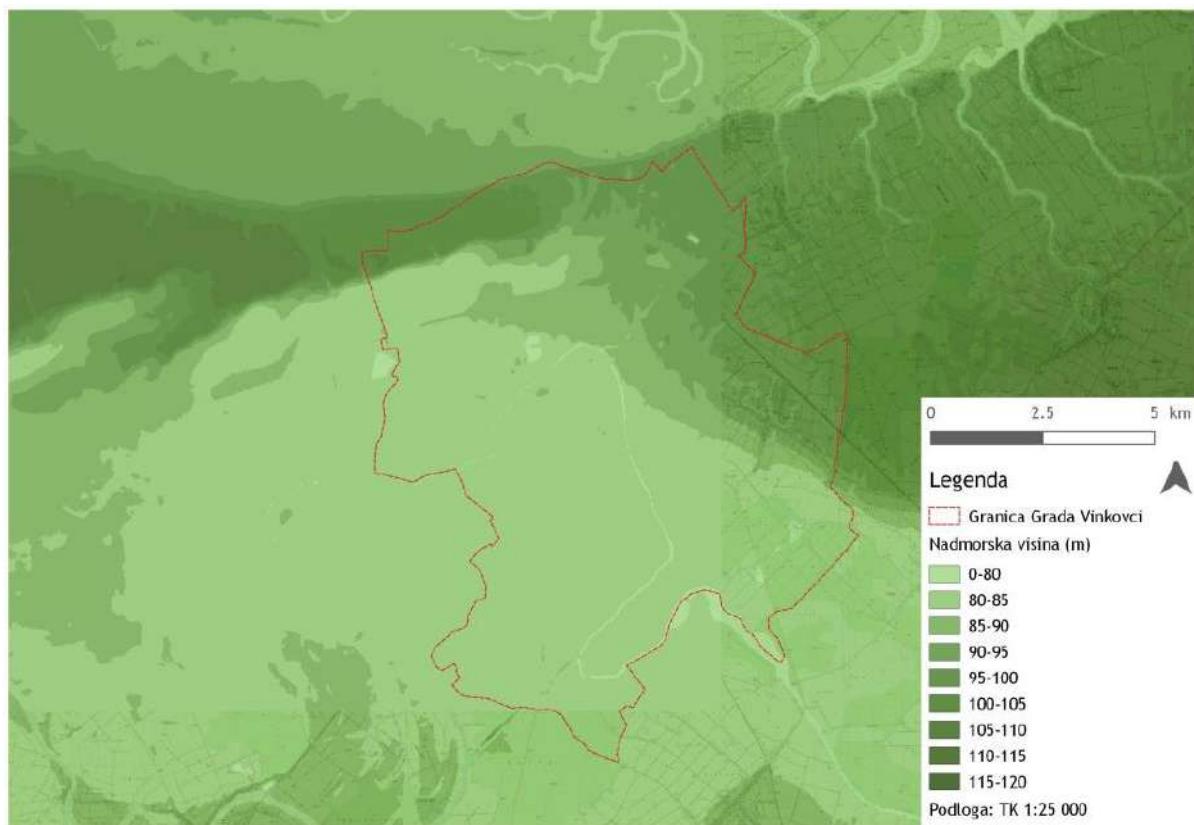
Tablica 3.8-1. Obilježja Ekološke mreže RH (Natura 2000) na području Grada Vinkovaca

Id. br. i naziv područja	Površina (ha) / (udio EM u obuhvatu Grada Vinkovaca)	Značajke područja ekološke mreže
HR1000006 bazen	Spačvanski 43549.25/ 3,8 %	<p>Nizinski dio istočne Slavonije prekriven poplavnim šumama hrasta lužnjaka. Važno područje gniježđenja ptica grabljičice i crne rode. Pašnjaci su rijetki i strogo uvjetuju broj gnijezdećih parova koje se hrane na ovim staništima.</p> <p>Vrste: <i>Aquila pomarina</i>, <i>Ciconia nigra</i>, <i>Dendrocopos medius</i>, <i>Dryocopus martius</i>, <i>Ficedula albicollis</i>, <i>Haliaeetus albicilla</i>, <i>Pernis apivorus</i>, <i>Picus canus</i></p> <p><u>Razlozi ugroženosti:</u> napuštanje ili nedostatak košnje, napuštanje ispaše, gospodarenje šumama bez pomlađivanja ili prirodne obnove, lov, općenito modificiranje hidrografskih funkcija</p>
HR2001414 bazen	Spačvanski 38219.94/ 4,3 %	<p>Šumsko područje s reprezentativnim šumama hrasta lužnjaka, crne johe i jasena na istočnom dijelu Hrvatske, na granici sa Srbijom i Bosnom i Hercegovinom. Šuma se sastoji od raznolikih područja sa miješanom starosti drva kojima se redovito gospodari, osim dva šumska rezervata. Područje ima nekoliko rijeka (Virovi, Spačva, Studva...) sa vodenom i močvarnom vegetacijom. Gnijezdeće ptice na ovom području su <i>Haliaeetus albicilla</i> i <i>Ciconia nigra</i>. Važno područje za vrste <i>Emys orbicularis</i>, <i>Bombina bombina</i> i <i>Triturus dobrogicus</i>; značajna populacija vidre (<i>Lutra lutra</i>); velika šuma hrasta, zajedno sa Odranskim i Lonjskim poljem je najvažnije područje za vrste <i>Cerambyx cerdo</i> i <i>Lucanus cervus</i> u kontinentalnoj biogeografskoj regiji u Hrvatskoj; važno područje za hranjenje i gniježđenje vrste <i>Barbastella barbastellus</i>; stanišni tipovi Aluvijalne šume (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) - 91E0* i Prirodne eutrofne vode s vegetacijom Hydrocharition ili Magnopotamion - 3150.</p> <p><u>Razlozi ugroženosti:</u> gospodarenje šumama bez pomlađivanja ili prirodne obnove, kanaliziranje tokova rijeka i skretanje riječnog toka, općenito modificiranje hidrografskih funkcija, intenziviranje poljoprivrede</p> <p>*prioritetne vrste/stanišni tipovi za EU</p>

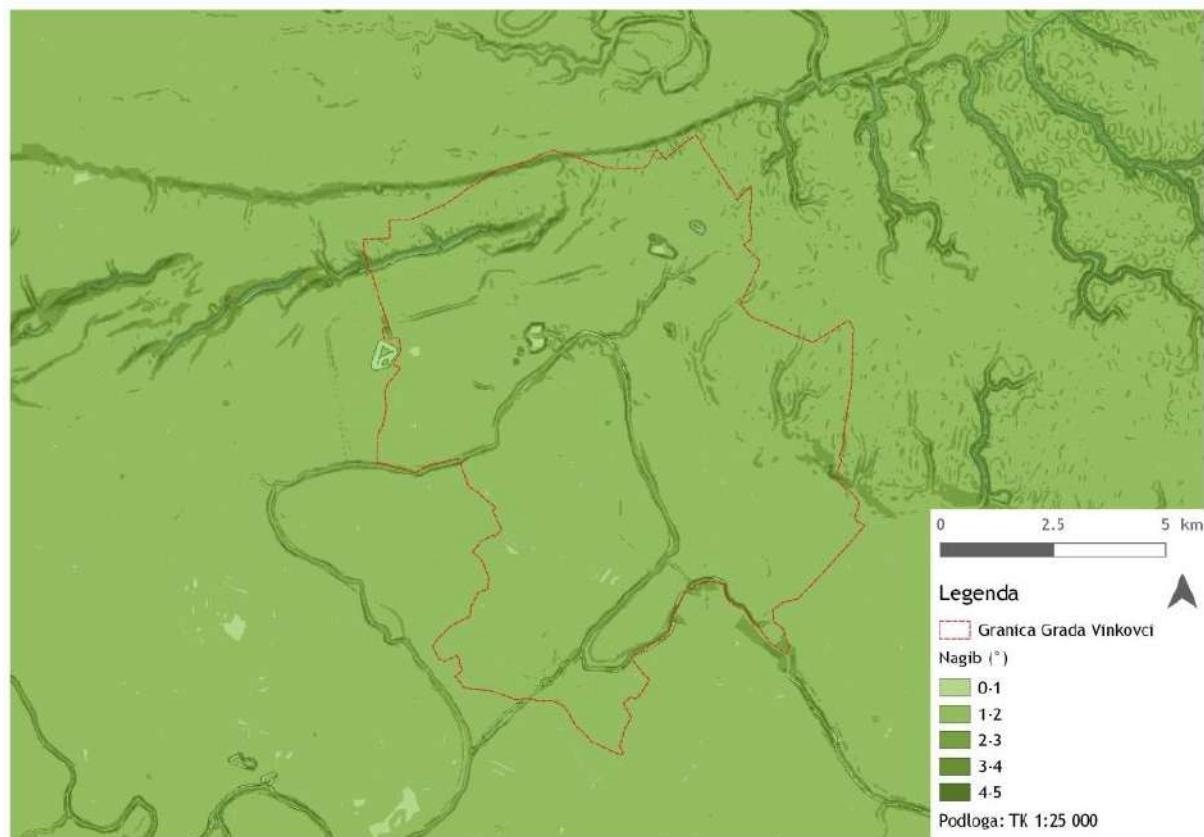
3.9 KRAJOBRAZ

Prema krajobraznoj regionalizaciji Hrvatske s obzirom na prirodna obilježja (Bralić I., 1995), šire područje Grada Vinkovci koji administrativno i teritorijalno pripada Vukovarsko-srijemskoj županiji, nalazi se na istočnom dijelu široko rasprostranjene krajobrazne jedinice *nizinska područja sjeverne Hrvatske*. Fizionomiju ove krajobrazne jedinice odlikuje pretežno agrarni krajobraz s kompleksima visoko fragmentiranih mješovitih hrastovo-grabovih i čistih grabovih šuma te poplavnim područjima fluvijalno-močvarnog karaktera koji tvore glavnu prostornu te krajobraznu kompleksnost i zanimljivost ovog područja. Unutar spomenute krajobrazne jedinice predmetno područje pripada prostranom ravničarskom panonskom prostoru odnosno Biđ-bosutskoj nizini kao dijelu prostorne cjeline Đakovačko-vukovarskog lesnog ravnjaka. Statičan reljef šireg područja Grada Vinkovci karakteriziraju uglavnom male visinske razlike od 80 do 110 m te nagibi do 5° (Slika 3.9-1 i

Slika 3.9-2). Veće nadmorske visine do 110 m prostiru se SZ od grada prema Sl, dok se niže nadmorske visine od 78 do 85 m uglavnom nalaze uz rijeku Bosut. Sjeverno i južno od lesnog ravnjaka prostire se nizinsko područje formirano radom tokova rijeke Vuke koja se, sjeverno od Grada Vinkovaca, ulijeva u Dunav kod Vukovara te rijeke Bosut, južno od grada, koja prolazeći kroz gradsko tkivo teče prema Savi sa svojim najvećim pritocima Biđom, Studvom, Spačvom i Beravom. Kao veća vodena tijela prisutna su umjetna jezera Banja SZ od rijeke Bosut i umjetno jezero Bajer Sl od grada prema putu za Nuštar. Područje je ispresjecano i brojnim kanaliziranim vodotocima koji su u funkciji navodnjavanja poljoprivrednih površina. Veći kanalizirani vodotoci su Dren SZ od grada koji se ulijeva u Bosut i Ervenica koja se prolazeći kroz gradsko tkivo prema Sl ulijeva u rijeku Vuku. U površinskom pokrovu šireg područja Grada Vinkovci osim prevladavajućih poljoprivrednih površina pojavljuju se vlažne livade i pašnjaci te kao nositelji volumena voćnjaci na SZ, nasadi širokolistnog drveća na JI, fragmenti autohtonih mješovitih hrastovo-grabovih i čistih grabovih šuma te poplavnih šuma hrasta lužnjaka idući od JZ prema JI. Potezi visoke vegetacije javljaju se na rubovima parcela poljoprivrednih površina te obrastaju pojedine vodotoke.



Slika 3.9-1. Hipsometrijska karta, Grad Vinkovci



Slika 3.9-2. Karta nagiba, Grad Vinkovci

Antropogene površine na širem području Grada Vinkovaca osim prostorno dominantnih poljoprivrednih zemljišta čine i izgrađene površine gradskog tkiva aglomeracije te mreža prometnih pravaca. Okolna naselja čine Ostrovo i Nuštar na S, potom Borinci i Jarmina na SZ, Bošnjaci, Ivankovo i Gorjani na Z, Rokovci, Andrijaševci na JZ, Mirkovci, Novi i Stari Jankovci na JI i Cerić na SI. Naselja su morfološkom građom integrirana u ovaj ravničarsko-poljoprivredni prostor te su uglavnom zbijenog tipa dok kod nekih prevladava tradicionalni longitudinalni oblik razvijen uz prometnice. Od prometnica se izdvaja nekoliko zrakasto raspoređenih željezničkih koridora koji se križaju u Vinkovcima. Cestovna mreža je također razgranata i povezuje naselja nepravilno raspoređena na ovom području, a uključuje mnoge državne, županijske i lokalne prometnice.

Nosioci identiteta šireg područja Grada jesu prevladavajući kultivirani krajobrazni elementi, odnosno poljoprivredne površine i seoska naselja smještena na zaravnjenom terenu s jednoličnim niskim oblicima površinskog pokrova, što prostor čini izrazito otvorenim i preglednim. No, zbog znatne površine na kojoj se ravan prostire, nije moguće iz ljudske perspektive sagledati prostor u cjelini. Vizure se uglavnom mogu okarakterizirati kao siromašne i nezanimljive, osim onih na rijeku Bosut i gradsko tkivo, te na potezima gdje se na horizontu naziru obrisi šumskih rubova ili poteza visoke vegetacije koji zbog izraženog kontrasta s okolnim plošnim terenom unose raznolikost i dinamičnost.

Obzirom na geomorfološka i prirodna obilježja, način korištenja zemljišta, prostornu organizaciju, uzorce krajobraza i tipologiju naselja, može se tvrditi kako se na širem području Grada Vinkovci izmjenjuju: nizinski, urbano-ruralni, poljoprivredni opći krajobrazni tip te nizinski, šumsko-poljoprivredni opći krajobrazni tip.

1. Nizinski, urbano-ruralni, poljoprivredni opći krajobrazni tip

Reljefna osnova ove cjeline je izduženo brdoliko uzvišenje koje se proteže na nadmorskim visinama od 85 do 106 m, čime se vizualno izdvaja u prevladavajućem nizinskom krajobrazu. Nalazi se u sjevernom dijelu Grada i pruža se smjerom istok-zapad. Poljoprivredne površine, koje prevladavaju u površinskom pokrovu šireg područja Grada, uglavnom čine intenzivno obrađivane oranice koje su unutar administrativnih granica Grada uglavnom različite orientacije i dimenzija. Prostor plošnog mozaika geometriziranih poljoprivrednih površina ispresjecanih mrežom putova i kanala, u vizualnoj je suprotnosti s mjestimičnom pojmom grupacije ili fragmenata visoke, drvenaste i grmolike vegetacije te pokosa kanala. Njihova izmjena unutar jednoličnosti ravnice daje plastičnost, onako kako se nižu na rubovima prostranih poljoprivrednih zemljišta. Karakteristična obilježja sjevernog dijela prostora su prostrani plantažni voćnjaci, vikendice i manji vinograđi te ruralni izgled linearog sela Borinci. Idući prema istoku odnosno gradskom tkivu poljoprivredne površine postaju usitnjene i različito orientirane, dok uz naselje Mirkovci prelaze u voćnjake, time unoseći u prostor nešto veću raznolikost. Sliku upotpunjuje ravna linija ruba šume koja se nadovezuje na ovu cjelinu.

Temeljna ekološka odrednica vodnog sustava područja je rijeka Bosut čija linija krivudavog toka predstavlja kontrast relativno pravilnoj mreži naselja i poljoprivrednih zemljišta. Njene obale su pojednostavljene, te u izravnom kontaktu s kultiviranim sadržajima krajolika. U plošnoj poljodjelskoj strukturi okružja, uz Bosut izdiže se gradska aglomeracija

Vinkovaca kod koje je jasno uočljiv centralitet gradske jezgre i razvoj grada oko nje. Na njenom sjeverozapadnom rubnom dijelu sustav željezničkih kolosijeka zbog svoje prostornosti prevladava u krajobraznoj slici. Sjeveroistočno, te jugozapadno prostrane vodene površine (bajeri) u izravnom su vizualnom kontaktu s dvorištima i obrisima naselja (bez zelenog okvira).

2. Nizinski, šumsko-poljoprivredni opći krajobrazni tip

Ovaj krajobrazni tip predstavljen je tipičnim šumama sjevernohrvatskih nizina koje čine mješovito hrastovo-grabove i čiste grabove šume te poplavne šume hrasta lužnjaka. One poput otoka razbacanih unutar prostranih, geometrijski strukturiranih poljoprivrednih ploha idući prema jugu čine cjelinu sa Spačvanskim šumama. Područje tako karakterizira prirodnost, masiv i zelene boje volumena šume. U prostranu nizinu nadmorskih visina od 81 do 84 m s jedva primjetnim mirkoreljeffom, usječen je tok rijeke Bosut koja idući jugoistočno od grada čini prostorni rub hrastovo-grabovih i čistih grabovih šuma. Trasa državne ceste 55 prateći rijeku Bosut prosijeca šumski kompleks. Potezi šume od ceste uz rijeku Bosut od značaja su za panoramske vrijednosti krajobraza karakterističnog za ovo područje.

Na području Grada Vinkovci Zakonom o zaštiti prirode zaštićeni dijelovi prirode u kategoriji park-šuma je šuma Kunjevci.²⁰

Prema PP Vukovarsko-Srijemske županije potrebno je zaštititi značajnije vrijedne krajobraze, a posebice riječne doline Dunava, Save i Bosuta kao zasebne cjeline. Ovim planom, na prostoru Grada Vinkovaca određena su područja vrijednih cjelina prirodnog i kultiviranog krajobraza koje treba očuvati, a među ostalima to su cjeline prirodnog i kultiviranog krajobraza obala i vodotoka Bosuta (koje obuhvaćaju pojas uz obale, riječne rukavce s izvornim dijelovima krajolika u kojoj treba očuvati vrste vegetacije uz rijeku). Tako se područje Trbušanaca tretira kao osobito vrijedan kultiviran krajobraz, a dio područja šume Vrapčana uz rijeku Bosut kao osobito vrijedan prirodan krajobraz. Također, PP navedena je potreba da se na prostoru Županije u dokumentima prostornog uređenja odrede uvjeti zaštite krajobraza (kao planske kategorije) za:

- osobito vrijedna područja - naselja (Vukovar, **Vinkovce**, Ilok),
- prostorne cjeline - obale rijeke Dunava, Save, **Bosuta**, Spačve, Studve, Vuke i Spačvanske šume;
- konfliktna i ranjiva područja - gdje je zbog međusobnog suprotstavljanja aktivnosti i posebno zbog oštećenja prirode već došlo ili prijeti ugrožavanje trajnosti razvoja (izgradnja duž obala Dunava, Save i **Bosuta**);

²⁰ Prema obavijesti Vukovarsko-srijemske županije, Upravnog odjela za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša, Odsjeka za zaštitu okoliša i prirode KLASA. 363-01/16-04/6, URBROJ: 2196/1-14-01-16-2 od 26.10.2016. godine ukinuta je zaštita za spomenike parkovne arhitekture Park Lenije i park na Trgu bana Josipa Šokčevića u Vinkovcima i to temeljem obavijesti Ministarstva zaštite okoliša i prirode (KLASA: 612-07/15-16/227, URBROJ: 517-07-2-1-1-15-3 od 4.9.2015. godine)

- dijelovi područja Spačvanskih šuma zbog izgrađenih i planiranih infrastrukturnih koridora (autoceste) kao i zbog usklađenja interesa gospodarske eksploatacije šuma i njihove zaštite.

Nadalje, PP Vukovarsko-Srijemske županije planira se u kategoriji zaštićenog krajobraza zaštititi šume Kunjevci, Bazjaš i Golubovac.

Prostornim planom uređenja Grada Vinkovci planiraju se za zaštitu osobito vrijedni predjeli krajobraza u:

- kategoriji osobito vrijednog kultiviranog krajobraza područje Trbušanci (PPŽ);
- kategoriji osobito vrijednog prirodnog krajobraza šume Ljeskovac, Kunjevci, Bazjaš, Golubovac i Vrapčana, te obale Bosuta.

Nadalje, PP uređenja Grada navedeno je kako „treba osigurati očuvanje osobitosti područja očuvanjem osobitosti načina građenja naselja, područja uz naselja s naglašenim kulturnim značenjima krajobraza, područja svojstvenih vizualnih oblika, područja biotopa i područja spontanih prirodnih procesa. Očuvanje raznolikosti krajobraza treba temeljiti na očuvanju šuma i prirodnih oblika vodotoka, a spriječiti građenje na izloženim lokacijama u krajoliku. Riječnu dolinu Bosuta treba zaštititi kao zasebnu cjelinu te ocijeniti uvjete korištenja i građenja u tom prostoru.“

Postojeći problemi

Osnovni problem postojeće zaštite i očuvanja krajobraza, na nacionalnoj, pa tako i na županijskoj razini, predstavlja nedostatak kvalitetne baze podataka o krajobraznim strukturama; nepostojanje identifikacije i klasifikacije krajobraza, te neadekvatno vrednovanje u prostorno-planskom kontekstu; nedostatno informiranje javnosti o zaštiti krajobraza i krajobraznoj raznolikosti; kao i nepostojanje posebnih mehanizama financiranja unutar i izvan redovith sredstava državnog proračuna (prema *Nacionalnom planu djelovanja za okoliš (NN 46/02)*). Nadalje, rascjepkanost nadležnosti, te nedostatna koordinacija između glavnih resora: prostornog planiranja, gradnje, zaštite prirode i okoliša, te kulturne baštine, ne pridonosi cjelovitom sagledavanju pitanja očuvanja krajobraza.

Prema Prostornom planu Vukovarsko-srijemske županije postojeći problemi u prostoru, a koji se odnose na krajobraz, jesu narušavanje cjelovitosti i izvornosti krajobraza pretežito gradnjom. Ovaj problem je osobito vidljiv u okruženju gradova, a i u prirodnim krajobrazima uz obale rijeka i rubove šuma. Tako se na širem području Grada Vinkovci kao konfliktno i ranjivo područje može navesti obalno područje rijeke Bosut gdje se neplanskim izgradnjom posljedično javljaju degradacije krajobraza u smislu promjene krajobraznog karaktera, smanjenja krajobrazne raznolikosti te ekološke funkcije krajobraza. Neplansku izgradnju na području grada osim sekundarnog stanovanja uz rijeku Bosut i šumska područja čini i stambena izgradnja rubnih dijelova naselja koja narušava njihov identitet. U PP Županije navodi se kako je za cijelo područje Županije značajno da su građevinska područja prevelika te da se neracionalno troši vrijedno poljoprivredno zemljište. Nadalje, izgradnjom prometnica i tehničke infrastrukture, općenito širenjem ljudskih djelatnosti (npr. poljoprivreda) u prostoru negativno se utječe na krajobraz

narušavajući njegovu cjelovitost u vidu fragmentacije i smanjenja šumskih površina te formiranje neprirodnih pravocrtnih šumskih rubova te prolaska prometnih koridora uz, ali i kroz zaštićena područja. Za područje Grada Vinkovci ovo se odnosi na prostore Spačvanske šume. Također prisutno je i intenziviranje poljoprivredne proizvodnje odnosno napuštanje tradicionalnog načina obrade poljoprivrednih zemljišta koja se okrupnjavaju.

Mogući razvoj bez provedbe MP

Bez provedbe MP Grada Vinkovci za promet, odnosno izgradnje intermodalnih terminala, mjesa integracije i stajališta, izgradnje željezničke i cestovne infrastrukture te biciklističke i pješačke infrastrukture ne bi došlo do promjena fizičke strukture krajobraza (površinskog pokrova i/ili morfologije terena), a posljedično tome, ni do promjena u izgledu određenog područja. Pri tome se radi o zahvatima koji podrazumijevaju prostorne promjene lokalnog značaja, odnosno nisu od važnosti za promjene krajobraznog karaktera u širem smislu. S druge strane, bez provedbe cestovnih zahvata koji podrazumijevaju povezivanje ruralnih dijelova sa urbanim sredinama ili smanjenje automobilskog prometa u gradskim središtima, izgradnje biciklističkih i pješačkih komunikacija, ne bi došlo do poboljšanja boravišnih kvaliteta u odnosu na postojeće stanje.

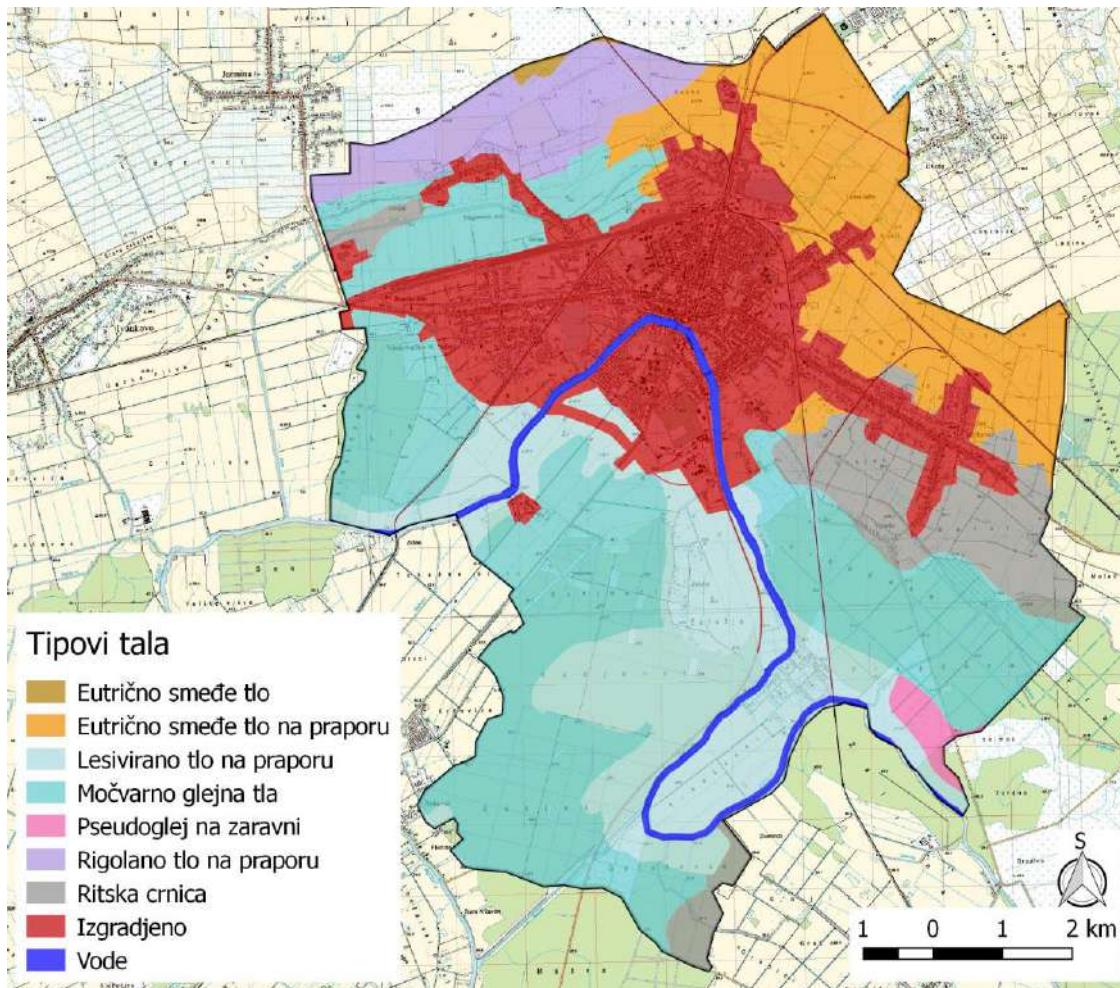
3.10 TLO I POLJOPRIVREDA

Tipovi tala

Dominantni matični supstrat na prostoru Grada je les, dok se pjeskoviti sedimenti javljaju samo mjestimično. Duboke naslage praporu ili lesa koji je eolski sediment nasut u gornjem pleistocenu, dominantni je čimbenik tvorbe tala na ovom području. To su vrlo duboki sedimenti, dobre propusnosti za vodu i povoljnog kapaciteta tla za zrak.

Reljef, kao dominantni čimbenik u redistribuciji vode u prostoru i ovdje igra značajnu ulogu u pedogenezi tla, prije svega svojim mikroreljefom, zbog čega su se na najnižim dijelovima terena pod utjecajem podzemnih voda razvila hidromorfna tla, dok su se na povиšenim dijelovima razvila automorfna tla. Nagib terena pretežno varira od 0-5%, što ukazuje da je istraživano područje ravno do skoro ravno.

Područje karakterizira razmjerno mali broj pedosistemskih jedinica i veliki udio izgrađenih površina. Slika 3.10-1. prikazuje pedološku kartu, odnosna tla na području Grada. Osnovne karakteristike tih tala prikazane su u tablici 3.10-1.



Slika 3.10-1. Pedološka karta Grada Vinkovaca (izrez iz OPKH);

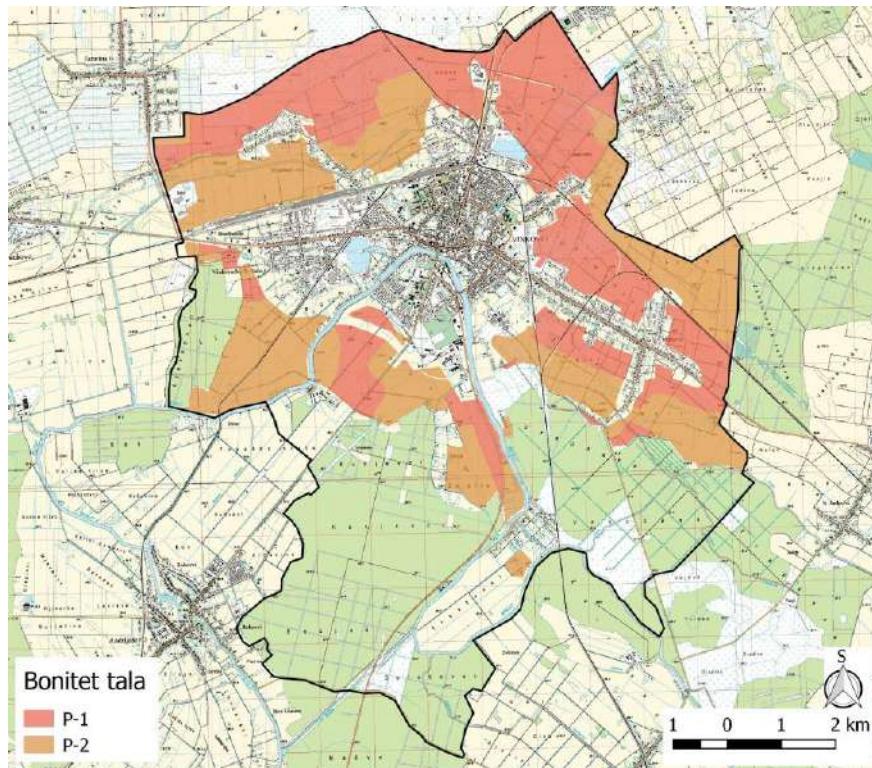
Tablica 3.10-1. Neke karakteristike tala na području Grada Vinkovaca.

Pedokartografska jedinica		Udio %	Površina ha	Matični supstrat	Tekstura površinskog horizonta	Ekološka dubina
Br.	Tipovi tala u kartografskoj jedinici					
1	Eutrično smeđe	50				
	Lesivirano	30				
	Aluvijalno livadno (Semiglej)	10	1.250,20	Les / pijesak	Ilovasta	>100
	Močvarno glejno, hidromeliorirano	10				
2	Eutrično smeđe na praporu	60				
	Černozem na praporu	30	17,56	Les	Ilovasta	50-120
	Lesivirano na praporu	10				
3	Lesivirano na praporu, semiglejno	70				
	Pseudoglej na zaravni	10				
	Močvarno glejno mineralno	10	1.583,62	Les	Ilovasta	70-150
	Pseudoglej-glej	5				
	Eutrično smeđe na praporu	5				
4	Močvarno glejna, djelomično hidromeliorirana	70				
	Aluvijalno livadno	10	1.700,01	Les	Glinasto ilovasta	20-90
	Ritska crnica	10				
	Aluvijalna	10				

	Pseudoglej na zaravni	55					
	Pseudoglej-glej	20					
5	Lesivirano na praporu	10	1.135,48	Les	Glinasto ilovasta	40-70	
	Močvarno glejno	10					
	Ritska crnica	5					
	Rigolano na praporu	60					
6	Sirozem silikatno karbonatni	20	71,29	Les	Ilovasta	50-100	
	Eutrično smeđe na praporu	20					
	Ritska crnica, djelomično hidromeliorirana	55					
7	Močvarno glejno	35	506,98	Les	Glinasto ilovasta	30-80	
	Pseudoglej na zaravni	10					

Pogodnost tala za poljoprivrednu proizvodnju na području Grada Vinkovaca izražena je klasama pogodnosti odnosno bonitetnim kategorijama. Bonitet zemljišta određuje se na temelju podataka o unutrašnjim i vanjskim značajkama tla, reljefu, klimi, te podataka za korekcijske čimbenike, odnosno podataka za stjenovitost, kamenitost, poplave i zasjenjenost. S obzirom na bonitet, zemljišta se razvrstavaju u jednu od četiri kategorije korištenja i zaštite zemljišta: P1-osobito vrijedna obradiva tla, P2-vrijedna obradiva tla, P3-ostala obradiva tla, te PŠ-ostala poljoprivredna tla, šume i šumska zemljišta. Procjena pogodnosti zemljišta izvršena je prema kriterijima i normativima danim u okviru FAO metode procjene zemljišta (FAO 1976) te prema Pravilniku o mjerilima za utvrđivanje osobito vrijednog obradivog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta (NN 151/13).

S obzirom na bonitet, odnosno proizvodnu sposobnost zemljišta, dominantnu kategoriju sačinjavaju osobito vrijedna obradiva tla i vrijedna obradiva tla (**Error! Reference source not found.**).



Slika 3.10-2. Karta pogodnosti tala za poljoprivrednu proizvodnju (Izvor PPU Grada Vinkovaca)

Stanje tla

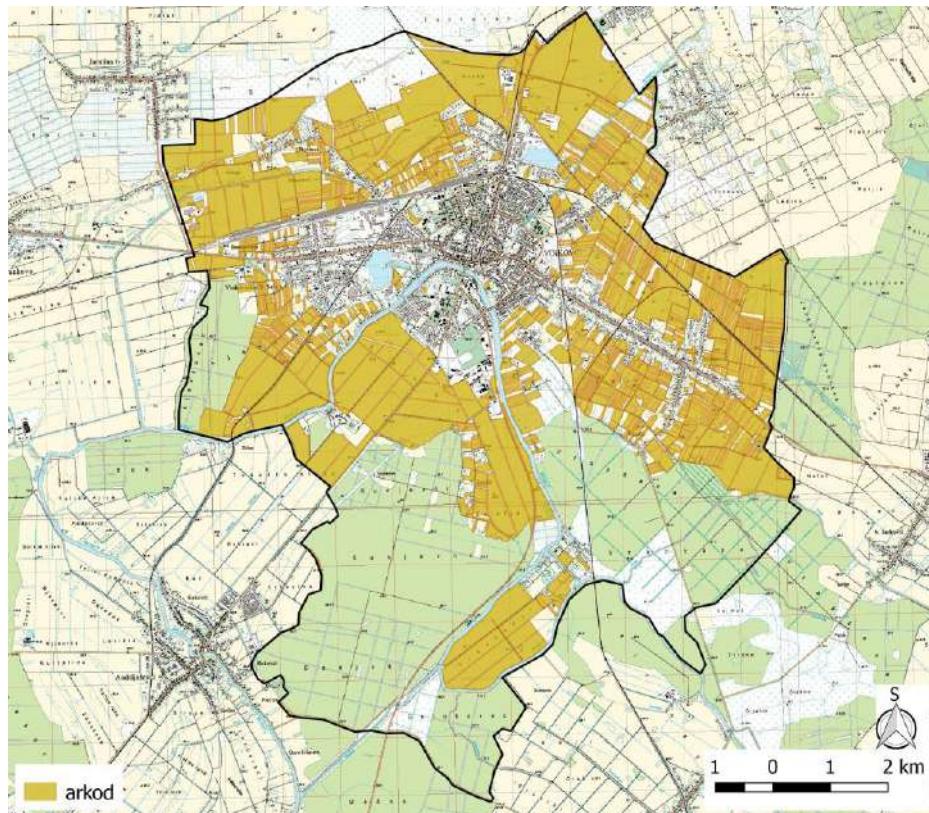
Budući da u Hrvatskoj još uvijek nema uspostavljenog monitoringa tla, odnosno nema praćenja kakvoće tla, o stanju tla, pritiscima na tlo i posljedicama moguće je govoriti samo općenito, i rijetko na osnovu pojedinačnih ispitivanja. Za područje Grada takvih istraživanja nema.

U zadnjem Izvješću o stanju okoliša na području Vukovarsko-srijemske županije i ostalim strateškim dokumentima županije je navedeno da na županijskom području nema sustavnoga praćenja kakvoće tla, što je poseban problem za županiju u kojoj poljoprivreda predstavlja jedan od glavnih razvojnih potencijala. Analize, koje su provedene 2004. godine na preko 4000 ha poljoprivrednih površina pokazuju da je 45% uzoraka prekiselo, a preko 90% slabo humozno. Također, individualna mjerena teških metala u uzorcima prikupljenim uz prometnice pokazala su onečišćenost bakrom, kromom, niklom i kobaltom.

Osnovni izvori onečišćenja tla su sredstva za zaštitu i gnojidbu u poljoprivredi, neuređena odlagališta otpada, prometni koridori, neobrađene otpadne vode naselja i industrije, požari, eksploracija mineralnih sirovina i loše gospodarenje melioracijskim sustavom. Opisano stanje se može preslikati i na Grad Vinkovce.

Poljoprivredna proizvodnja

Prema katastarskim podacima (Informacija o ostvarenjima biljne proizvodnje u 2015. godini <http://www.vusz.hr/info/upravni-odjel-za-poljoprivredu-sumarstvo-i-ruralni-razvoj-1>) na području Grada je 2015. godine bilo ukupno 4.848 ha poljoprivrednog zemljišta od čega su najzastupljenije oranice (4.636 ha). Sve ostale poljoprivredne kategorije (voćnjaci, vinogradi, livade i pašnjaci) zauzimaju razmjerno male površine. Prema Prostornom planu uređenja na području Grada ima ukupno 3.590 ha poljoprivrednog zemljišta osnovne namjene. Ta razlika u podacima je nastala zato što se razmjerno velika površina obradivog zemljišta nalazi unutar građevinskih, poslovnih, infrastrukturnih, rekreacijskih i ostalih zona planiranih prostornima planom. To dokazuju i podaci o površinama upisanima u Arkod (slika 2.9-3). Ukupno je u Arkod upisano 3.411 ha (73,6 %), a veliki dio tih površina se nalazi u neposrednoj blizini naselja. Tako veliki udio poljoprivrednih površina ukazuje na veliki intenzitet poljoprivredne proizvodnje pri čemu najznačajniju ulogu imaju ratarske kulture u intenzivnom uzgoju.



Slika 3.10-3. Površine poljoprivrednog zemljišta upisanog u Arkod (Izvor: APRR)

Poljoprivrednom proizvodnjom se na području Grada bavi se 264 poljoprivredna gospodarstva koja obrađuju površinu od 9.403 ha. Iz tih podataka je vidljivo da poljoprivredna gospodarstva imaju sjedište na području Grada Vinkovaca, a obrađuju poljoprivredne površine i izvan područja Grada što govori o orijentiranosti stanovništva na poljoprivredu općenito. Na području Grada djeluje ukupno 177 poljoprivrednih gospodarstava od čega su najzastupljeniji OPG-i (145), zatim slijede trgovačka društva (14), obrti (12) te zadruge (6). Struktura poljoprivrednih gospodarstava na području Grada prikazana je u tablici 3.10-2.

Tablica 3.10-2. Struktura poljoprivrednih gospodarstava i površina koje ta gospodarstva obrađuju na području Grada Vinkovaca

Vrsta poljoprivrednog gospodarstva	Broj broj	Površina ha	Prosječno (ha)
	%	%	
Obiteljsko	145	81,92	11,02
Trgovačko društvo	14	7,91	89,98
Obrt	12	6,78	30,06
Zadruga	6	3,39	32,01
UKUPNO	177	100,00	19,27

Prema podacima Savjetodavne službe na području Grada Vinkovaca je krajem 2012. godine postojalo 324 farmi na kojima se uzgajalo 812 UG stoke, odnosno 10.326 komada. Od vrsta stoke najzastupljenije su svinje, a zatim slijede ovce i koze, goveda i konji. Što se tiče peradi najveći broj domaćinstava uzgaja perad za osobne potrebe što ukazuje podatak o

prosječno 20 kljunova po domaćinstvu. Struktura stočnog fonda prikazana je u sljedećoj tablici.

Tablica 3.10-3. Struktura stočnog fonda na području Grada Vinkovaca

Vrsta stoke	Broj broj	Broj uzgajivača	Prosječan broj stoke
GOVEDA	431	38	4,31
KONJI	118	17	1,18
OVCE	334	7	3,34
KOZE	24	3	0,24
SVINJE	2126	294	21,26
PERAD	7293	213	72,93

Osim tradicionalne poljoprivredne proizvodnje javlja se sve veći interes za ekološku proizvodnju hrane.

Postojeći problemi

Najveći problem na području Grada Vinkovaca je postojanje velike površine poljoprivrednog zemljišta unutar građevinskih, poslovnih, infrastrukturnih, rekreacijskih i ostalih zona planiranih prostornim planom. Na tim se površinama i dalje odvija poljoprivredna proizvodnja iako je izgledno da će te površine vrlo skoro biti prenamijenjene. Pritom se te površine nalaze na osobito vrijednom i vrijednom obradivom zemljištu (prema PPU Grada) koje je vrlo često hidromeliorirano.

Iako se u poljoprivrednu proizvodnju ulažu značajna sredstva iz agrarnog proračuna, proces prestrukturiranja, razvoja i povećanja poljoprivredne proizvodnje sporo teče, mada se mogu uočiti pomaci ka sjetvi profitabilnijih kultura, voća, povrća, ljekovitog bilja te organiziranoj eko-proizvodnji na većim površinama.

I dalje je prisutan težak plasman i prodaja roba na domaćem tržištu uz niske otkupne cijene osnovnih poljoprivrednih proizvoda izazvani su prije svega liberalizacijom tržišta i slabom kupovnom moći stanovništva. U rješavanju problematike plasmana poljoprivrednih proizvoda potrebno je povezivanje s trgovačkim društvima u području turizma što bi omogućilo plasman poljoprivrednih proizvoda i prerađevina kroz turističku ponudu, te traženje poslovnih partnera van okvira RH koji daju povoljnije uvjete u trženju poljoprivrednih proizvoda.

Klimatski poremećaji (u prosjeku svaka druga godina je sušna ili kišna) donose enormne štete poljoprivredi, ali i otvaraju pitanje navodnjavanja oraničnih površina, kao i efikasno rješavanje protugradne obrane.

Također je neophodno intenzivirati stočarsku proizvodnju (mljeko, meso) kao stratešku granu gospodarstva koja je u ovom trenutku nedostatna za potrebe domaćeg tržišta, ali ujedno i stabilizirati tržište jer oscilacije na njemu izazvane bilo uvozom ili visokim cijenama stočne hrane uvjetuju cikličku proizvodnju mlijeka i mesa, naročito svinjskog.

Dozvola izvoza svinjskog mesa i mesnih prerađevina u zemlje Europske unije mogla bi potaknuti rast svinjogojske proizvodnje i preradu mesa u suhomesnate trajne proizvode, naročito slavonskog kulena i ostalih proizvoda s oznakama izvornosti, zemljopisnog podrijetla ili tradicionalnog ugleda.

Privatizacija se odvija relativno sporo, slobodni uvoz ne potiče konkurentnost, već guši domaću proizvodnju, planovi navodnjavanja relativno su nisko na razini prioriteta (relativno prema npr. cestogradnji), pa u uvjetima oskudnih financijskih sredstava ne dolaze na red za financiranje. Nedostatak financijskih sredstava, odnosno financijske institucije (razvojne banke - agrobanke) koja bi financijski servisirala provedbu navedenih razvojnih mjera / programa, jedna je od osnovnih prepreka njihovom ostvarenju. Zaključno, cijelom sektoru su vrlo potrebne reforme (restrukturiranje, dokapitalizacija, bolja organizacija), ali istovremeno mu nedostaju resursi za njihovu provedbu.

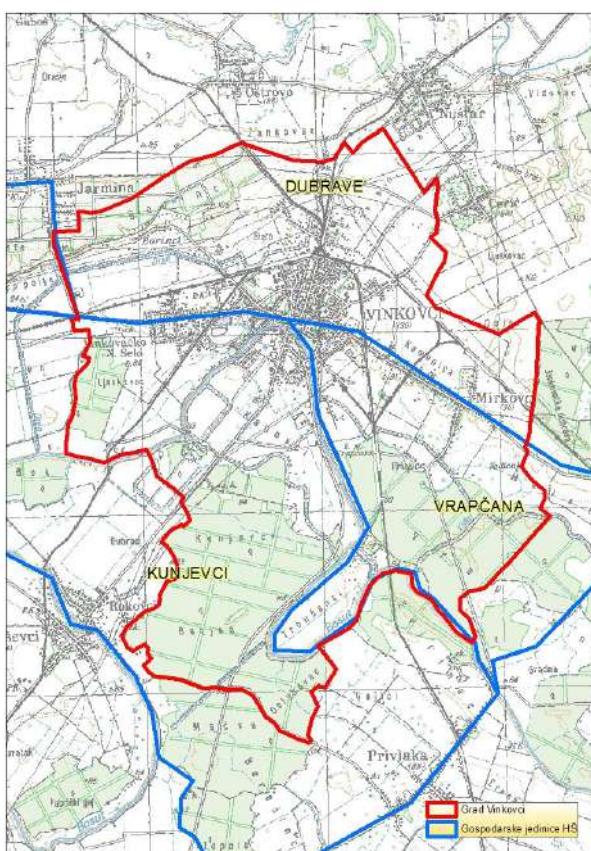
Mogući razvoj bez provedbe Plana

Poljoprivreda je na području Grada značajan prirodni resurs. Stoga je osobito važno zaštiti osobito vrijedno i vrijedno obradivo tlo od prenamjene i onečišćenja. Neprovedbom ovog plana može se očekivati daljnji nastavak pritisaka za trajnu prenamjenu tala i gubitak poljoprivredne proizvodnje. Jednako tako se može očekivati nastavak onečišćenja kojima je izvor promet. Osobito je važno da ukoliko ne dođe do povećanja sigurnosti u prometu kako je to predviđeno ovim planom neće se smanjiti mogućost akcidentnih situacija u kojima dolazi do značajnog onečišćenja tla.

3.11 ŠUMARSTVO I LOVSTVO

3.11.1 Šumarstvo

Promatrajući prostorni položaj Grada Vinkovaca i uspoređujući ga s CORINE pokrovom zemljišta (AZO, 2012), šume i šumsko zemljište zauzimaju približno 30 % površine Grada Vinkovaca (2786 ha od 9392 ha ukupne administrativne površine). Sve šume su u državnom vlasništvu i njima upravlja UŠP Vinkovci, šumarije Vinkovci i Vukovar (Slika 3.11-1.).



Slika 3.11-1. Prostorni raspored gospodarskih jedinica Hrvatskih šuma u odnosu na administrativne granice Grada Vinkovaca

Prostor Grada Vinkovaca se proteže na tri gospodarske jedinice; GJ Kunjevci i GJ Vrapčana (šumarija Vinkovci) i GJ Dubrave (šumarija Vukovar). Međutim, sve šumske površine koje se nalaze na prostoru Grada se nalaze samo u GJ Kunjevci i GJ Vrapčana (južni dio područja Grada). Promatrajući podatke o uređajnim razredima ovih šuma, vidljivo je da uređajni razred hrasta lužnjaka zauzima preko 90 % površine šuma a ostatak čine uređajni razredi poljskog jasena, američkog jasena, običnog graba, običnog bagrema, bijele topole ili neobrasloproizvodnog zemljišta.

Promatrajući dobnu strukturu šuma hrasta lužnjaka, vidljivo je da trećina tih šuma spada u drugi dobni razred (starosti od 21-40 godina) dok je ostatak više-manje podjednako razdijeljen na ostale uređajne razrede (I te III-VII).

Mogući problemi

Šume na području Grada Vinkovaca su prostorno grupirane i dijelovi su većih kompleksa te kao takve predstavljaju stabilnije ekosustave. Međutim, nizinske šume su iznimno osjetljive na promjene u vodnim režimima nadzemnih i podzemnih voda. Ove promjene mogu biti uzrokovane izgradnjom raznih linijskih infrastrukturnih zahvata koji se čak i ne moraju nalaziti u blizini, ali s obzirom na male promjene u nadmorskim visinama tla mogu imati utjecaj na veće područje.

Drugi okolišni problem pri izgradnji svih vrsta linijskih infrastrukturnih zahvata je fragmentacija šumskog područja. Kad je riječ o negativnom utjecaju na šume, prvenstveno se misli na promjenu stanišnih uvjeta na novonastalim rubovima sastojina (veća insolacija, smanjena vlažnost, utjecaj onečišćujućih tvari s prometnika), što može prouzročiti slabiju vitalnost ili čak sušenje dijelova šume u blizini novih prometnika. Također, doći će do izdvajanja šuma i šumskog zemljišta iz šumskogospodarskog područja, odnosno uklanjanja šuma na područjima na kojima trasa prometnice presijeca šumsko područje i to je utjecaj koji je potrebno izbjegći u najvećoj mjeri.

Prilikom planiranja bilo kakvih zahvata u prostoru s aspekta šuma i šumarske djelatnosti, treba ih nastojati pozicionirati što je više moguće van šumskog područja ili preferirati postojeće koridore uz minimalna proširenja koliko je to moguće s obzirom na karakter svakog pojedinog zahvata te tehničke i sigurnosne uvjete. Također, gdje je to moguće, izabrati ili projektirati alternativne pravce koji ne prolaze kroz izdvojene šumske enklave, već poljoprivrednim zemljištem.

Optimizacija javnog prometnog sustava i prijevoza putnika će imati pozitivan učinak na šumarstvo s obzirom da su sve mjere usmjerene na povećano korištenje javnog prijevoza i optimiziranog upravljanja prometnih sustavom što posljedično ima pozitivan utjecaj na šume i šumarstvo u vidu smanjenja onečišćenja voda, zraka i tla. Negativan utjecaj se očituje u zauzimanju šumskih staništa i dodatnoj fragmentaciji šumskih područja izgradnjom novih prometnih pravaca.

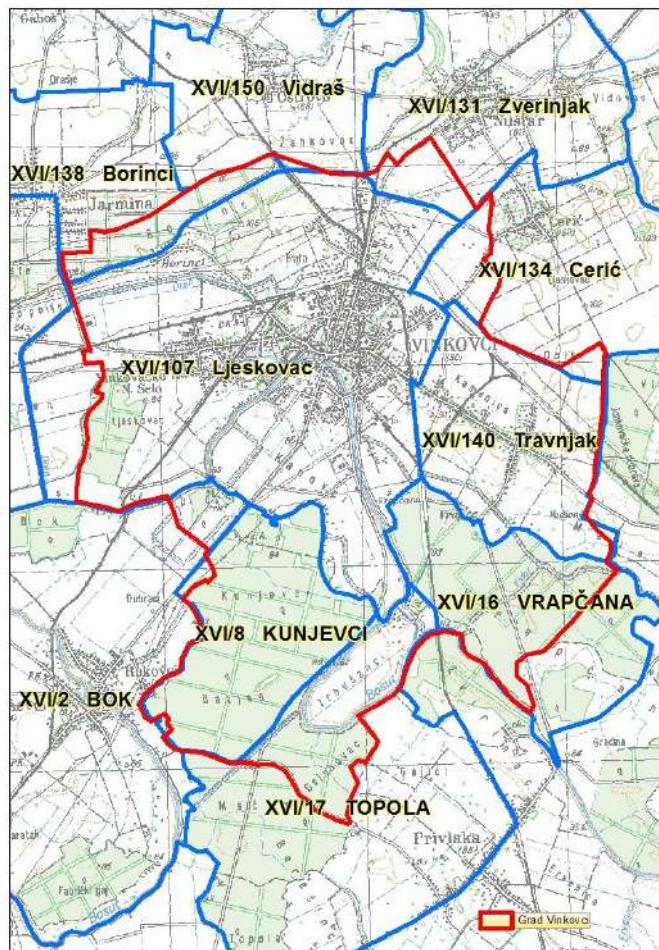
Mogući razvoj bez provedbe Plana

Šumama na području Grada Vinkovaca gospodari se u skladu sa šumsko-gospodarskim planovima, ponajprije šumsko-gospodarskom osnovom područja (plan nacionalne razine) te osnovama gospodarenja gospodarskim jedinicama za šume u državnom vlasništvu.

Iako je razvoj šuma i šumarstva određen prethodno navedenim planovima, osnovama i programima, bez provedbe ovog plana ne bi se prepoznali radni problemi vezani za promet i transport čime se ne bi ostvarili bolji uvjeti za gospodarenje šumama te zaštiti šuma od požara i krađa. Međutim, optimizacijom prometne infrastrukture tj. izgradnjom nove ili proširenjem postojeće doći će do zauzeća prostora i trajne prenamjene zemljišta što znači smanjenje površine pod šumama i šumskim zemljištem u ovoj najmanje zašumljenoj županiji u RH.

3.11.2 Lovstvo

Na području Grada Vinkovaca se nalazi 10 lovišta (dijelom ili cijelom površinom), (Slika 3.11-2).



Slika 3.11-2. Prostorni raspored lovišta u odnosu na administrativne granice Grada Vinkovaca

Pregled njihovog statusa i tipa lovišta je dan u sljedećoj tablici.

Tablica 3.11-1. Vrste i tipovi lovišta na području Grada Vinkovaca

STATUS	TIP	BROJ	IME
državno	Otvoreno lovište	XVI/2	BOK
državno	Ograđeno lovište	XVI/8	KUNJEVCI
državno	Otvoreno lovište	XVI/16	VRAPČANA
državno	Otvoreno lovište	XVI/17	TOPOLA
županijsko	Zajedničko lovište	XVI/107	Ljeskovac
županijsko	Zajedničko lovište	XVI/131	Zverinjak
županijsko	Zajedničko lovište	XVI/134	Cerić
županijsko	Zajedničko lovište	XVI/138	Borinci

županijsko	Zajedničko lovište	XVI/140	Travnjak
županijsko	Zajedničko lovište	XVI/150	Vidraš

S obzirom na karakteristike prostora, uporaba zemljišta, hidrografskih i orografskih prilika, pregled glavnih vrsta je dan u sljedećoj tablici.

Tablica 3.11-2. Glavne vrste u lovištima na području Grada Vinkovaca

BROJ	IME	JELEN OBIČNI	JELEN LOPATAR	SRNA OBIČNA	MUFLON	SVINJA DIVLJA	ZEC OBIČNI	FAZAN	TRCKA ŠKVRŽULJA
XVI/2	BOK			+		+	+	+	+
XVI/8	KUNJEVCI		+	+	+	+			
XVI/16	VRAPČANA			+		+	+	+	
XVI/17	TOPOLA	+		+		+	+	+	+
XVI/107	Ljeskovac			+		+	+	+	+
XVI/131	Zvernjak			+		+	+	+	
XVI/134	Cerić			+		+	+	+	
XVI/138	Borinci					+	+	+	
XVI/140	Travnjak			+		+	+	+	
XVI/150	Vidraš			+		+	+	+	

Mogući problemi

Problemi lovne djelatnosti u odnosu na prostorno planiranje i optimizaciju transporta uglavnom se odnose na moguću fragmentaciju staništa koju mogu prouzročiti određeni linijski infrastrukturni zahvati, točnije veće prometnice (brze ceste i autoceste) te željezničke pruge. Izgradnjom brzih cesta i autocesta, koji su ograđeni objekti, dolazi do trajne fragmentacije staništa te prekidanja ustaljenih migracijskih putova divljači, što se na adekvatan način mora riješiti projektiranjem odgovarajućih prijelaza za divljač na razini procjene utjecaja na okoliš ili posebnim uvjetima u postupku izdavanja lokacijske dozvole u slučaju kada nije obavezna provedba postupka procjene utjecaja na okoliš. Fragmentacija staništa ima izrazito negativan utjecaj na biološku raznolikost i razmjenu genetskog materijala, smanjenje vitalnosti i brojnosti vrsta te povećanje osjetljivosti na vanjske negativne utjecaje, npr. širenje invazivnih vrsta. Ovaj je fenomen naročito izražen na rubnim dijelovima staništa koji nastaju izgradnjom prometnice, a što za posljedicu ima promjenu stanišnih uvjeta i smanjenje bonitetne vrijednosti lovišta, pogotovo u smislu uzinemiravanja i dostupnosti hrane i vode.

Također, izgradnjom prometnica znatno se smanjuje i lovno-produktivna površina, a permanentna rasvjeta i buka vozila stvaraju dodatni negativni učinak na divljač koja se zbog uzinemiravanja povlaci dalje od prometnice, što još više smanjuje površinu uporabljivog biotopa. Iako na ostalim vrstama prometnica (ceste niže kategorije i željezničke pruge) nije toliko izražen utjecaj fragmentacije, budući da životinje lako mogu preći ove objekte, ostaje trajna opasnost od kolizije divljači s vozilima kako na cestama, tako i na željezničkim prugama, iako znatno manjeg intenziteta. Pri tome može doći do šteta na divljači kao i šteta na vozilima, no ovaj je utjecaj manji na području prometnica

gdje prevladava sitna divljač i na kojima vozila razvijaju niže brzine, budući da je zaustavni put vozila adekvatno manji.

Mogući razvoj bez provedbe Master plana

S divljači na području Grada Vinkovaca gospodari se u skladu s lovnogospodarskim osnovama lovišta te šumsko-gospodarskim planovima koji moraju biti međusobno usklađeni. Osnovne planske smjernice razvoja lovstva podrazumijevaju intenzivan razvoj lovnog turizma koji se, zbog svog elitnog karaktera, smatra prioritetnom stavkom razvoja turističkog potencijala kontinentalne Hrvatske.

Pozitivan aspekt ovog Master plana je taj što će se isti planirati učinkovitije povezivanje ruralnih naselja s većim središtima, što će utjecati na povećanje lovnog turizma. Bez provedbe Master plana ne bi bilo moguće usklađivanje interesa i smjernica propisanih Osnovama i Programima razvoja sa ostalim planiranim zahvatima koji mogu imati utjecaj na divljač i lovstvo kao granu gospodarstva.

Međutim, isto tako potrebno je naglasiti da ne provedbom ovog plana neće doći do dodatne fragmentacije staništa izgradnjom linijske prometne infrastrukture.

Pozitivan utjecaj ovog Master plana leži u tome što su sve mjere usmjerene prema zaštiti okoliša, smanjenju onečišćenja, smanjenju teretnog opterećenja i smanjenju rizika od ekscesnih situacija što dugoročno i kumulativno ima pozitivan utjecaj na divljač i lovstvo.

3.12 BUKA

Postojeće stanje

Buka je svaki neželjen zvuk izazvan ljudskom aktivnošću i jedan je od glavnih uzroka smanjenja kvalitete života, posebice u urbanim sredinama gdje je konstantno prisutna i utječe na mnoge aspekte svakodnevnog života. U urbanim sredinama buka prometa ima značajnu ulogu u onečišćenju čovjekova okoliša i ozbiljan je ekološki problem, a njena je pojava vezana uz tehnički napredak, urbanizaciju i povećanje obujma prometa.

Štetni utjecaj buke ima akumulirajući karakter, što znači da se on uočava tek nakon duljeg vremena. Razlikujemo dvije vrste učinaka:

Oštećenje sluha bukom

Kod oštećenja sluha bukom poznati su uzrok i posljedica. Ono je jedino definirano oštećenje zdravlja izazvano bukom u klasičnom smislu. Prema dosadašnjem znanju, oštećenje sluha zdravog uha može nastupiti nakon duže izloženosti buci iznad 85 dB(A). Takvoj su buci izloženi ljudi samo na radnom mjestu. Izvan toga, poznata su oštećenja sluha bukom samo kod ljudi koji imaju neki bučan hobi, kao npr. streljaštvo, a u novije doba to su posjetitelji i radnici u disco klubovima i ugostiteljskim objektima u kojima je predviđeno.

Ekstraauralno djelovanje buke

Pod pojmom "ekstraauralno djelovanje buke" podrazumijevaju se sve reakcije čovjeka na buku izvan slušnog sustava. Ekstraauralno djelovanje karakterizirano je činjenicom da čovjekov organizam reagira na svaki zvučni podražaj i to u različitim područjima, kao što su npr. neuralno, vegetativno, hormonalno ili psihičko. Takav se štetni utjecaj buke manifestira kao loše raspoloženje, razdražljivost, umor, nesanica, glavobolja i gubitak koncentracije, smetnja u komunikaciji, smetnja prilikom odmora, a što sve za posljedicu ima i smanjenu radnu sposobnost.

Rezultati mnogih istraživanja u zemljama Europske zajednice pokazuju da oko 20% ljudi živi i radi u područjima u kojima je razina buke veća od 65 dB(A), a koju znanstvenici i zdravstveni stručnjaci smatraju neprihvatljivom. Dodatno, oko 45% ljudi živi i radi u područjima s razinama buke između 55 i 65 dB(A), koje još uvijek imaju utjecaja na zdravlje ljudi. Od svih izvora buke najveći postotak otpada upravo na buku od prometa, oko 81%. U buci od prometa najveći je udio buke od cestovnog prometa (oko 50%), nakon čega slijedi buka od željezničkog prometa (s oko 18 %) i buka od zračnog prometa (s oko 13%). Iako za našu zemlju nema takvih sistematskih podataka, za očekivati je da nema značajnih razlika u odnosu na zemlje Europske zajednice.

U važećim propisima Republike Hrvatske ne postoji obveza mjerjenja, centralnog prikupljanja i sistematizacije podataka o postojećim razinama buke. Time niti u Gradu Vinkovcima nema sustavnog mjerjenja buke i evaluacije utjecaja buke na zdravlje ljudi.

Važeći Zakon o zaštiti od buke (NN 30/09, 55/13, 153/13, 41/16) i s njim povezan Pravilnik o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova te o načinu izračuna dopuštenih indikatora buke (NN 75/09 i 60/16) propisuje obavezu izrade strateških karata buke i pripadnih akcijskih planova samo za gradove veće od 100.000 stanovnika te za glavne prometnice s više od 3.000.000 vozila godišnje kao i za glavne željezničke pruge s više od 30.000 vlakova godišnje. Tako za Grad Vinkovci nije izrađena karta buke niti pripadni akcijski plan.

Buka se mjeri povremeno u sklopu postupaka vezanih za zadovoljavanje minimalnih tehničkih uvjeta (u pravilu za ugostiteljske objekte u kojima je propisom kojim se uređuju minimalni tehnički uvjeti predviđena glazba), u sklopu tehničkih pregleda novoizgrađenih objekata kako bi se utvrdilo da li je objekt izgrađen sukladno projektnoj dokumentaciji u smislu zaštite od buke te u slučaju pritužbi građana na prekomjernu buku koja se emitira najčešće iz ugostiteljskih i industrijskih (proizvodnih) objekata. Prilikom tih mjerena provode se i mjerena rezidualne buke u koju je, u pravilu, uključena i buka okolnog prometa na toj mikrolokaciji. No, ti podaci nisu objedinjeni i sistematizirani radi uvida u stanje izloženosti buci.

Postojeći problemi

Na prostoru Grada Vinkovaca nema većih i značajnijih industrijskih područja tako da buka od takvih izvora nije značajna i dominantno je vezana uz blizinu prometnica (cestovnih i željezničkih) te blizinu manjih industrijskih objekata. Međutim, emisije buke su neizbjegna popratna pojava vezana uz gospodarski razvoj Grada pa time i razvoj prometne infrastrukture, industrije i komunalnog gospodarstva. Taj očekivani razvoj svakako je praćen povećanim pritiskom prometa na stanje razina buke u prostoru pa time i moguće povećanje izloženosti buci kako u smislu povećanja broja ljudi izloženih prekomjernim i neprihvatljivim razinama buke tako i u smislu povećanja samih razina buke u kritičnim dijelovima prostora Grada Vinkovaca. Razine emisija buke prometa direktno ovise o stanju prometnica, prometne opterećenosti, brzinama s kojima se vozila kreću kao i o stanju vozila koja njima prometuju.

Mogući razvoj bez provedbe Master plana

Neminovno je da bi se u slučaju nerealizacije Master plana razine buke u okolišu promijenile. Dotrajala prometna infrastruktura i preopterećenost iste bi povećale razine buke pogotovo u željezničkom prometu. Provedbom Master plana mogu se očekivati smanjenja buke i time pritisaka na okoliš.

3.13 OTPAD

Županijska skupština Vukovarsko-srijemske županije je 10. srpnja 2008. donijela Plan gospodarenja otpadom Vukovarsko-srijemske županije („Službeni glasnik Vukovarsko-srijemske županije“ br. 11/08) za razdoblje osam godina, odnosno od 2008. do 2015. godine.

U prosincu 2009. godine Vijeće Grada Vinkovaca donijelo je Plan gospodarenja otpadom za razdoblje 2009. do 2017. godine („Službeni glasnik Grada Vinkovaca“ br. 13/09).

Izvješća o provedbi plana gospodarenja otpadom Grada Vinkovci sadrže opisne, finansijske i količinske pokazatelje usporedive s donesenim planom te analizu učinkovitosti provedenih mjera. *Izvješće o izvršenju Plana gospodarenja otpadom za 2015. godinu, vezano za Plan gospodarenja otpadom u gradu Vinkovcima za razdoblje 2009. - 2017. godine*, Sl. gl. 13/09, izrađeno je temeljem članka 174. Zakona o održivom gospodarenju otpadom (NN 94/13).

Prema navedenom Izvješću u 2015. godini prikupljeno je 8.558,27 t komunalnog i glomaznog otpada ili 242,36 kg/stanovnika/god, odnosno 0,66 kg/stanovnika/dan, što je u odnosu na 2014. godinu manje za 22,59 kg/stanovnika/god., odnosno 0,07 kg/stanovnika/dan. Prikupljeno je azbesta 0,5 t i guma 0,52 t.

Također, u 2015. godini sanirana je divlja deponija Cericki put, te je uklonjeno 318,96 t otpada odloženog na nedozvoljen način (bačen u okoliš).

U Vinkovcima se otpad prikuplja organizirano, putem koncesionara Nevkoš d.o.o. Vinkovci (Sl. gl. 3/96 i Ugovor o koncesiji (Grad Vinkovci / Nevkoš d.o.o.), Klasa: UP/I-363-01/11-01/178, Urbroj: 2188/01-02-11-2, od 01. rujna 2011). Koncesija traje do 2021. godine. Otpad se odlaže na odlagalištu Petrovačka dola u Vukovaru, kod ovlaštenog subjekta za deponiranje Komunalac d.o.o. Vukovar.

Vezano za obveze velikog grada utvrđene Zakonom o održivom gospodarenju otpadom, Grad Vinkovci je tijekom 2015. godine riješio: još jedno reciklažno dvorište na način da je uspostavljena mobilna jedinica, zbrinjavanje metala i tekstila. U postupku je uspostave reciklažnog dvorišta za građevinski otpad (trenutno se odlaže na Petrovačkoj doli, a u postupku je rješavanje mobilne jedinice za građevinski otpad na Zalužju) te rješavanje zbrinjavanja otpada koji se odnosi na problematični i biorazgradivi otpad. U postupku je i izrada novog Plana održivog gospodarenja otpadom u gradu Vinkovcima za razdoblje 2016. - 2022. godine, u svrhu usklađenja sa Zakonom o održivom gospodarenju otpadom.

Nastajanje otpada

Izgradnjom prometnih infrastrukturnih objekata, prvenstveno tijekom izvođenja zahvata nastaju različite vrste otpada kao što su građevinski otpad, u manjoj mjeri komunalni, ambalažni i proizvodni opasni otpad od održavanja mehanizacije i vozila (rabljena ulja, masti, nafta i dr.). Ukoliko se sav otpad koji nastaje skladišti na propisan način u odgovarajuće spremnike za različite vrste otpada na prethodno određenim površinama koje sprječavaju da otpadni materijal dospije u okolno tlo i vode ne očekuje se negativan utjecaj od njegovog nastanka. Za sve vrste otpada treba voditi propisanu evidenciju te ga predati ovlaštenim sakupljačima.

Otpadna vozila

S obzirom da sva vozila sadrže tvari štetne za okoliš, poput akumulatora, raznih ulja i tekućina u kočnicama i mjenjaču, koje zbog mogućnosti nekontroliranoga ispusta predstavljaju opasnost za okoliš, otpadna vozila se moraju zbrinjavati u skladu s propisima.

Pravilnikom o gospodarenju otpadnim vozilima (NN 125/15) propisan je način gospodarenja otpadnim vozilima, vrste naknada i iznos naknade koje plaćaju obveznici plaćanja naknada

na otpadna vozila, način i rokovi obračunavanja i plaćanja naknada i zabrana stavljanja na tržište motornih vozila koja sadrže određene opasne tvari.

Otpad s brodova

Otpad u rijekama te s brodova je vrlo ozbiljan problem koji uz nepročišćavanje otpadnih voda izaziva znatnu devastaciju života u rijekama.

U skladu s Europskim sporazumom o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim plovnim putovima (ADN) preventivne mjere zaštite od potencijalnog rizika onečišćenja s brodova uključuju obvezu odvojenog skladištenja, obrade i odlaganja opasnog i neopasnog otpada u lukama te prihvat otpada nastalog eksploracijom plovila. Bilo kakvo ispuštanje s brodova u vodu korištenih ulja ili maziva, kaljužnih ili fekalnih voda strogo se zabranjuje.

Odvozom otpada s lokacije i zbrinjavanjem svih nastalih vrsta otpada u skladu s važećim propisima i najboljom praksom sprječava se onečišćenje okoliša.

Postojeći problemi

16. prosinca 2013. godine, pokrenuta je revizija o učinkovitosti gospodarenja otpadom na području Vukovarsko-srijemske županije, što uključuje i grad Vinkovce. Reviziju je proveo Državni ured za reviziju, Područni ured Osijek, u razdoblju od 17. prosinca 2013. godine do 9. listopada 2014. godine. O reviziji je izrađeno Izvješće o obavljenoj reviziji, KLASA: 041-01/13-10/18, URBROJ: 613-16-14-36, Osijek, 9. listopada 2014. godine.

Na temelju provedenih postupaka revizije i utvrđenih činjenica Državni ured za reviziju, uzimajući u obzir postavljene ciljeve, ocjenjuje da gospodarenje otpadom u Vukovarsko-srijemskoj županiji i jedinicama lokalne samouprave Vukovarsko-srijemske županije nije dovoljno učinkovito te se daju sljedeće preporuke:

- Planirati izgradnju reciklažnih dvorišta za gospodarenje komunalnim i građevinskim otpadom kao prioritetne projekte izgradnje komunalne infrastrukture, pokrenuti aktivnosti izgradnje reciklažnih dvorišta te osigurati prostorni razmještaj reciklažnih dvorišta na način koji omogućava pristupačno korištenje svim stanovnicima područja za koje su uspostavljena reciklažna dvorišta;
- U suradnji s tijelima za upravni i inspekcijski nadzor, uspostaviti učinkovit nadzor nad odlaganjem otpada na području Vukovarsko-srijemske županije kako bi se izbjeglo stvaranje novih divljih odlagališta te poduzeti mjere za sanaciju postojećih divljih odlagališta.

Prema provedenoj reviziji Grad Vinkovci je ispunio obveze predviđene Planom te je u postupku rješavanja mobilne jedinice za građevinski otpad na Zalužju (trenutno se odlaže na Petrovačkoj doli u Vukovaru).

Mogući razvoj bez provedbe Master plana

Jedan od ciljeva Master plana Grada Vinkovci za promet je planiranje prometnog sustava u skladu s potrebama ostalih socioekonomskih sektora među kojima je gospodarenje otpadom. Master plan je stavio naglasak na razvoj i unaprjeđenje prometne infrastrukture

čime se indirektno, kroz veću prometnu protočnost stvaraju osnove i za učinkovito gospodarenje otpadom.

3.14 KULTURNA BAŠTINA

Područje grada Vinkovaca iznimno je bogato kulturno-povijesnom baštinom. Zahvaljujući povoljnom geografskom položaju, geološko-morfološkim, klimatskim i hidrografskim osobinama, naseljavanje ovog prostora počinje već u najranijim razdobljima prapovijesti i gotovo se kontinuirano može pratiti do danas.

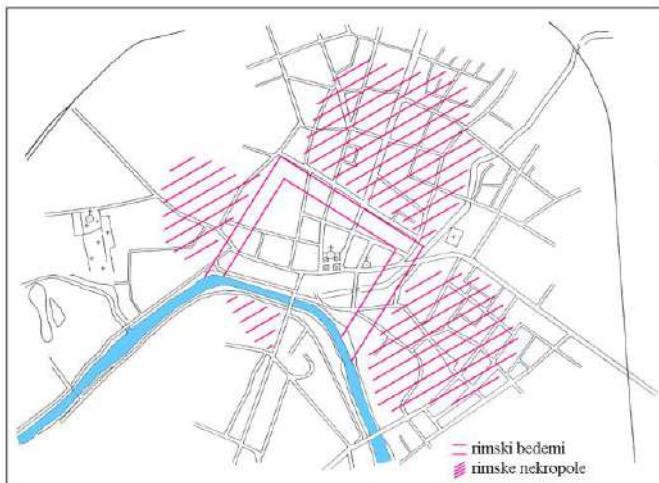
Na širem području grada otkrivena su mnogobrojna naselja, od kojih su najstarija iz vremena starijeg neolitika, kada su tu boravili pripadnici starčevačke kulture. Starčevačku kulturu nasljeđuje druga i za Vinkovce vrlo bitna neolitička kultura, sopotska, jedna od dviju eponimnih kultura s područja Vinkovaca. Nalazište Sopot nalazi se 3 km jugozapadno od Vinkovaca na desnoj, južnoj obali Bosuta. Zahvaljujući povoljnom položaju na tom nalazištu život je trajao gotovo tisuću godina (4250. - 3350. god. pr. Kr.). Na lokalitetu je danas sagrađen arheološki park.

Na podlozi kasne sopotske kulture formirat će se bakreno doba - eneolitik (3350. - 2300. god. pr. Kr.). Na području Vinkovaca izmjenjuju se brojne bakrenodobne kulture (badenska, lasinjska, kostolačka i vučedolska), od kojih se izdvaja vučedolska, koja je Vinkovcima u nasleđe ostavila najstariji indoeuropski kalendar - „Orion“. Početak brončanog doba obilježila je vinkovačka kultura (2300. - 1800. god. pr. Kr.), druga eponimna kultura s područja Vinkovaca, nazvana prema nalazištu tel Tržnica u Vinkovcima. Brončano doba nasljeđuju kulturni kompleksi starijeg željeznog doba (daljska, bosutska i srijemska kultura), kada jačaju naselja na Dirovu briješu i Ervenici.

Od početka 4. st. pr. Kr. počinju se osjećati utjecaji sa sjevera Karpatske kotline koji će u konačnici dovesti do keltskog naseljavanja vinkovačkog prostora čime započinje razdoblje mlađeg željeznog doba - keltsko-latenske kulture (4.-1.st. pr. Kr.). Iz simbioze s domaćim panonskim stanovništvom nastaje plemenska zajednica Skordiska. S keltskim naseljavanjem nastupaju nova, dotad nepoznata tehnološka znanja. Uvođenje lončarskog kola, novih oblika oruđa te pojava novca u znatnoj će mjeri unaprijediti život stanovnika postojećih naselja uz Bosut (Dirov briješ, Tržnica, Ervenica), a utvrđeno naselje na Dirovu briješu postaje upravno i gospodarsko središte. Keltski Vinkovci ubrajaju se među najjača naselja južнопанонског prostora.

Važnost ovog područja prepoznata je i u antici, kada se na tlu današnjih Vinkovaca nalazio rimski grad *Colonia Aurelia Cibalae*, čiji su obrisi i materijalna ostavština danas dobro poznati, zahvaljujući brojnim zaštitnim arheološkim iskopavanjima koja su provedena tijekom posljednjih 50-ak godina. Uz blizinu dunavskog limesa i povezanost s Mursom (Osijek), Cibale predstavljaju važno čvorište na razmeđu putova, te je njihov položaj idealan za opskrbno-komunikacijski centar. Municipalni status grad dobiva za cara Hadrijana (117.-138.), dok za jednoga od careva iz severske dinastije (193.-235.) dobivaju status kolonije - *Colonia Aurelia Cibalae*. Nakon proglašenja kolonijom slijedi faza stabilnog razvoja koja traje do 4. st. Mnoštvo građevina može se datirati upravo u 4. st. Arheološka istraživanja otkrila su postojanje brojnih javnih i privatnih objekata. Pitanje fortifikacijskog sustava Cibala još nije do kraja riješeno. Novija arheološka istraživanja

pokazala su da je grad bio utvrđivan u dva navrata. Uz opkope na pojedinim mjestima pronađeni su i zemljani bedemi, ali pitanje trajanja i datacije ostaje otvoreno kao i mogućnost postojanja zidanih bedema. Prostor obuhvaćen cibalskim bedemima odgovara središnjim dijelovima modernih Vinkovaca. Središnji vinkovački trg leži upravo u središtu nekadašnjih rimskih Cibala.



Slika 3.14-1. Položaj Cibala s bedemima i nekropolama

Razdoblje prosperiteta Cibala prekinut je krajem 4. st. provalama i pljačkaškim pohodima barbarских plemena koja su živjela izvan granica Rimskog Carstva. Ovim događajima započelo je razdoblje Velike seobe naroda. Tijekom nekoliko narednih stoljeća vinkovačkim krajem su prohujala, a dijelom se i nastanila, različita, ponajprije germanska plemena (Goti, Gepidi, Langobardi). Neposredna blizina dunavskog limesa i dobra prometna povezanost, zahvaljujući kojoj je grad nekoć napredovao do rimske kolonije, ubrzale su propast grada.

Osnivanjem velike avarske države - kaganata (567.-796.), nestaje svaki rimski utjecaj, a otvara se put još jednom narodu - Slavenima koji, kao Avarima podčinjen narod, zaposjedaju cijelo područje Panonske nizine. Iz vremena slavenskog doseljenja na užem području grada otkriveno je manje paljevinsko groblje. Razmjeran mir u kojem je živio avarski kaganat sa svojim heterogenim stanovništvom prekinut je ratnim pohodom Franaka krajem 8. stoljeća. Na razvalinama avarskog kaganata Franci su stvorili Donjopanonsku kneževinu u južnoj Panoniji, a koju su Mađari slomili početkom 10. stoljeća.

Doseljavanje Mađara u Panonsku nizinu uvelike će utjecati na povijest vinkovačkog kraja. Tijekom 10. stoljeća u interakciji slavenskog i mađarskog stanovništva razvila se bjelobrdska kultura (10.-12. st.) koja je svoje tragove ostavila širom Slavonije. Doba je to nesmetanih prometnih i gospodarskih veza, nastanka stalnijih i kompaktnejih naselja, poput naselja na Meraji u Vinkovcima iz druge polovine 11. st., koje se formiralo oko crkve svetog Ilike, po kojoj se naselje u izvorima nazivalo Szentillye. U 14. stoljeću u tom su se naselju održavali sajmovi, a izvori iz 15. stoljeća spominju ga kao trgoviste.

Kada se govori o kontinuitetu naselja na području današnjih Vinkovaca, novija istraživanja pokazuju da su postojala dva naselja, Szentillye i Vinkovci, koja su neko vrijeme bila jedno uz drugo. Prvotno srednjovjekovno naselje Szentillye ili Ilinci, prema hrvatskoj inačici

zabilježenoj u doba Osmanlija, raseljeno je, a selo Vinkovci, koje je nastalo krajem 15. st., jača i postaje prostorni i povijesni nasljednik Szentillyea.

Nakon odlaska Osmanlija Vinkovci ulaze u sastav Vojne krajine, što je rezultiralo intenzivnom urbanizacijom. U Vinkovcima se nalazio pukovnijski stožer, zatim sjedište Vinkovačke satnije, konjičke pukovnije i sjedište generala, odnosno zapovjednika Slavonske brigade. Ustrojavanjem vojnokrajiških pukovnija u slavonskom dijelu Vojne krajine 1747. i određivanjem Vinkovaca za sjedište Brodske pješačke pukovnije počinje gradnja tog naselja i njegovo postupno preoblikovanje iz sela u naselje s gradskim obilježjima. Ta obilježja su se između ostalog očitovala u zidanoj baroknoj jezgri s vojnokrajiškim upravnim zgradama, crkvama te kućama obrtnika i trgovaca. Krajem 18. stoljeća Vinkovci dobivaju prepoznatljivu urbanu strukturu.

Ovako bogatu i složenu prapovijest te rana povjesna vremena vinkovačko područje zahvaljuje svom geografskom položaju i topografskim osobinama koje su omogućavale dobru komunikaciju i povoljne životne uvjete već u najranijim počecima ljudskog naseljavanja. O osobitoj povjesnoj važnosti grada Vinkovaca, kao mjesta gdje se savski i dunavski sliv međusobno najviše približavaju, svjedoči raznovrsna i bogata kulturna baština koja se prema osnovnoj podjeli klasificira na materijalnu (nepokretnu i pokretnu) i nematerijalnu baštinu.

Podaci o stanju kulturne baštine na području Grada Vinkovaca temelje se na podacima Ministarstva kulture (Registar kulturnih dobara RH). Broj kulturnih dobara u Registru nije stalan zbog njihova promjenjivog karaktera. Na dan 1. rujna 2016. na području Grada Vinkovaca ukupno je zaštićeno 38 kulturnih dobara (31 na Listi zaštićenih kulturnih dobara i 7 na Listi preventivno zaštićenih kulturnih dobara). Prema vrstama kulturnih dobara 30 su nepokretna kulturna dobra, 7 pokretna kulturna dobra i 1 nematerijalno kulturno dobro. Od 30 nepokretnih kulturnih dobara 27 su pojedinačna kulturna dobra (graditeljska i arheološka baština), 3 su kulturno-povijesne cjeline, dok zaštićenih kulturnih krajolika nema. Po svojoj kulturno-povijesnoj vrijednosti navedena kulturna dobra imaju lokalni i regionalni značaj.

Osim kulturnih dobara upisanih u Registar, velik broj kulturno-povijesnih vrijednosti je evidentiran, te se štiti putem prostornoplanskih odredbi. Prema podacima iz prostorno planske dokumentacije na području Grada Vinkovaca evidentirano je 91 nepokretno kulturno dobro²¹. S obzirom na vrstu, 76 evidentiranih kulturnih dobara pripada graditeljskoj baštini (profane, sakralne i memorijalne građevine), dok 15 evidentiranih kulturnih dobara pripada arheološkoj baštini.

Tablica 3.14-1. Kulturna dobra na području Grada Vinkovaca upisana u Registar kulturnih dobara RH, stanje 09/2016.

Nepokretna kulturna dobra (30)

Podvrsta: kulturno-povijesne cjeline (3)

Z-2262	Vinkovci	Kulturno-povijesna cjelina grada Vinkovaca
Z-4447	Vinkovci	Arheološka zona Vinkovci

²¹ Izmjene i dopune Prostornog plana uređenja Grada Vinkovaca, Vinkovci 2016.

Z-4976 Vinkovci Arheološka zona "Kamenica"

Podvrsta: pojedinačna kulturna dobra (27)

P-4187	Vinkovci	Arheološko nalazište "Trbušanci"
P-4209	Vinkovci	"Kamenica - sjever i jug"
P-4516	Vinkovci	Arheološko nalazište "Ervenica - sjever"
P-4539	Vinkovci	Arheološko nalazište "Jošine - Dionice"
P-4983	Vinkovci	Arheološko nalazište "Zavlače (Borinci - Blato - Vinka)"
P-5410	Vinkovci	Stara bolnica
ROS-0201	Vinkovci	Spomen kosturnica boraca NOR-a
ROS-0202	Vinkovci	Groblje i spomenik palim borcima Jugoslavenske armije
ROS-0203	Vinkovci	Zgrada Vatrogasnog doma, spomen zgrada važna za povijest KPJ-u
Z-1172	Vinkovci	Zgrada Gradskog muzeja (nekad zgrada sjedišta 7. Brodske pukovnije)
Z-1173	Vinkovci	Zgrada Galerije umjetnosti, Duga ulica 3
Z-1174	Vinkovci	Crkva sv. Euzebija i Poliona
Z-1175	Vinkovci	Graditeljski sklop nekadašnje crkve sv. Ilije i Vinka - „Meraja“
Z-4189	Vinkovci	Zgrada suda, Trg bana J. Šokčevića 17
Z-4190	Vinkovci	Kapetanov stan - Zgrada suda, Trg bana J. Šokčevića 17a
Z-4191	Vinkovci	Zgrada Brodske imovne općine, Ulica Kralja Zvonimira 1
Z-4192	Vinkovci	Zgrada Narodnog magazina, Duga ulica 17
Z-4423	Vinkovci	Kip sv. Trojstva
Z-4424	Vinkovci	Zgrada Nove gimnazije, Trg bana J. Šokčevića 1
Z-4425	Vinkovci	Zgrada Stare gimnazije, Trg bana J. Šokčevića 2
Z-4426	Vinkovci	Jankovićeva kuća, Kralja Zvonimira 2
Z-4427	Vinkovci	Župni dvor
Z-4710	Vinkovci	Kuća Gross, Ulica Jurja Dalmatinca 33
Z-4914	Vinkovci	Arheološko nalazište "Sopot"
Z-6078	Vinkovci	Kuća Schlesinger, Kralja Zvonimira 15
Z-6090	Vinkovci	Arheološko nalazište Blato
Z-6347	Vinkovci	Historicistička katnica, Duga 11

Pokretna kulturna dobra (7)

Podvrsta: muzejska građa (4)

ROS-106/79	Vinkovci	Gradski muzej Vinkovci - Arheološka zbirka
ROS-132-1984	Vinkovci	Gradski muzej Vinkovci - muzejska zbirka radnički i NOB pokret
ROS-59/1975	Vinkovci	Gradski muzej Vinkovci - Etnografska zbirka
Z-4441	Vinkovci	Gradski muzej Vinkovci - muzejska građa

Podvrsta: pojedinačna kulturna dobra (1)

Z-1829	Vinkovci	Orgulje u crkvi sv. Euzebija i Poliona
--------	----------	--

Podvrsta: zbirk (2)

P-4984	Vinkovci	Ostava srebrnog posuđa iz Vinkovaca
Z-2511	Vinkovci	Inventar crkve sv. Euzebija i Poliona

Nematerijalna kulturna dobra (1)

Z-3367	Vinkovci	Priprema tradicijskog slavonskog kulena/kulina
--------	----------	--

Mogući razvoj okoliša bez provedbe Master plana

Nepokretna kulturna dobra predstavljaju važnu sastavnicu prostornog identiteta određenog područja. Bez provedbe plana fizički integritet zaštićenih i evidentiranih kulturno-povijesnih vrijednosti na područjima predmetnih projekata neće biti narušen niti ugrožen. Materijalni dokazi arheoloških lokaliteta ostat će sačuvani za buduće naraštaje koji će ih proučavati.

3.15 STANOVNIŠTVO I ZDRAVLJE LJUDI

Prema *Izvješću o stanju okoliša u Republici Hrvatskoj 2014. godine (AZO, 2015)* „sve je više dokaza da kontinuirana izloženost čimbenicima okoliša izravno i neizravno utječe na zdravlje i kvalitetu života. Svjetska zdravstvena organizacija procjenjuje da je više od četvrtine ukupnog bremena bolesti stanovništva izravno ili neizravno uvjetovano čimbenicima okoliša. Veliki dio štetnih utjecaja okoliša moguće je umanjiti ili eliminirati odgovarajućim mjerama održavanja kvalitete okoliša i očuvanja zdravlja.“

Praćenje utjecaja takvih okolišnih čimbenika sastavni je dio sustava analize rizika. U Hrvatskoj je već dugi niz godina ustanovljen sustav praćenja kvalitete zraka, zdravstvene ispravnosti hrane i predmeta opće uporabe te vode za piće, zatim sustav praćenja kakvoće mora za kupanje, odnosno rekreacijskih voda te sustav praćenja učestalosti epidemija određenih zaraznih bolesti i peludnih alergena. Pojavnost bolesti ovisi ne samo o okolišnim čimbenicima (vodi, hrani, zraku i klimatskim promjenama), već i o životnom standardu i navikama, kao i genetskoj varijabilnosti pojedinca.

Prometni sustavi značajan su izvor onečišćenja zraka, posebno emisija stakleničkih plinova i prekomjerne buke. Onečišćenje zraka šteti zdravlju ljudi i okolišu. Prema podacima Europske agencije za okoliš (European Environmental Agency, EEA, <http://www.eea.europa.eu/hr/themes/air/intro>) u Europi su se znatno smanjile emisije brojnih onečišćivača zraka tijekom proteklih desetljeća, što je dovelo do poboljšane kvalitete zraka u cijeloj regiji. Ipak, koncentracije onečišćivača zraka su još uvijek previsoke i problemi kvalitete zraka nisu uklonjeni. Značajan udio europskog stanovništva živi na područjima, pogotovo u gradovima, gdje se prekoračuju standardi kvalitete zraka: onečišćenje ozonom, dušičnim dioksidom i lebdećim česticama ozbiljne su prijetnje zdravlju. Izloženost tijekom najveće koncentracije i dugotrajna izloženost ovim onečišćujućim tvarima ovise o težini utjecaja, od narušavanja respiratornog sustava do prerane smrti. Na primjer, procjenjuje se da sitne lebdeće čestice ($PM_{2,5}$) u zraku skraćuju očekivano trajanje života u Europskoj uniji za više od osam mjeseci. Benzo(a)piren je

kancerogena onečišćujuća tvar koji izaziva sve veću zabrinutost, čije su koncentracije iznad najniže razine utvrđene u cilju zaštite ljudskog zdravlja u nekoliko gradskih područja, naročito u srednjoj i istočnoj Europi. Izloženost visokim koncentracijama ozona može izazvati niz zdravstvenih problema, uključujući probleme s disanjem, pogoršanje stanja kod kroničnih bolesnika s bronhitisom i astmom, smanjiti funkciju pluća i uzrokovati bolesti pluća.

Osjetljivost na buku ovisi o karakteristikama buke (jakost, ritam, sadržaj), individualnim karakteristikama izložene osobe te o duljini, vrsti i režimu izloženosti. Nepovoljan utjecaj buke na zdravlje može biti direktni (nagluhost i gluhoća) ili indirektni te može izazivati umor, smanjenje radne sposobnosti te ometanje koncentracije, odmora i sna a tu su i određene zdravstvene smetnje kao i pogoršan je postojećih. S obzirom da su reakcije na buku individualne, ovisno o razini i frekvenciji buke te o vremenu izloženosti mogu biti od blagih i prolaznih do trajnih oštećenja.

U nastavku je dan kratak osvrt na zdravstvenu ispravnost vode za piće koja je detaljnije obrađena u poglavlju 2.3. *Stanje voda* te podaci o teškim metalima u tkivima životinja i životinjskim proizvodima s obzirom da je promet jedna od izvora iz kojeg teški metali dospijevaju u okoliš (npr. olovu).

Zdravstvena ispravnost vode za piće

Prema podacima Hrvatskog zavoda za javno zdravstvo (HZJZ) o provedenom monitoringu vode za ljudsku potrošnju (iz razvodne mreže) na području RH, u 2014. godini nešto iznad 8% uzorka nije odgovaralo (kemijski i mikrobiološki) zbog jednog ili više pokazatelja po Pravilniku o parametrima sukladnosti i metodama analize vode za ljudsku potrošnju (NN 125/13) (Izvor: Hrvatski znanstveno-statistički ljetopis za 2014. godinu, HZJZ, 2015.). Najčešći uzrok kemijske neispravnosti odnosi se na fizikalna svojstva vode, prisutnost dušikovih soli, željeza ili mangana, te na povećane ukupne količine organske tvari iskazane kao utrošak KMnO₄. Također se pojavljuje problem povišene koncentracije arsena koji je geološki prisutan u nekim dijelovima Istočne Hrvatske. Ova pojavnost nije novost nego je rezultat snižavanje MDK-vrijednosti za pet puta (na 10 µg/L).

Na području Vukovarsko-srijemske županije neispravnih uzorka bilo je 20%.

Prema rezultatima monitoringa izvorišta vode za ljudsku potrošnju za 2014. godinu na području Vukovarsko-srijemske županije bilo je 2,7 neispravnih uzorka po Pravilniku. Najučestaliji razlog neodgovaranju bilo je mikrobiološko onečišćenje sirove vode.

Teški metali u tkivima životinja i životinjskim proizvodima

Čovjekovim djelovanjem povećavaju se prirodno prisutne razine teških metala kao što su kadmij (Cd), olov (Pb), živa (Hg) i arsen (As) u okolišu. Vodene i zračne struje prenose ih na velike udaljenosti od izvora onečišćenja, tako dolaze u tlo i biljke, a prehrambenim lancem i u životinje te čovjeka. Ti elementi u malim količinama mogu biti (otrovni) štetni, a njihovi toksični učinci ovise o unesenoj (dozi) količini u organizam, oksidacijskom stanju i kemijskom obliku.

Diviljač se, kao predstavnik divljeg svijeta šume i njenih rubnih dijelova, smatra pogodnim bioindikatorom eventualne onečišćenosti okoliša navedenim elementima.

Prema podacima Hrvatske agencije za hranu, u izvještajnom se razdoblju (2009. - 2012.) smanjuje udio uzoraka tkiva životinja i njihovih proizvoda kontaminiranih teškim metalima: olovom (Pb), kadmijem (Cd) i živom (Hg). U 2009. godini u 21,7% uzoraka utvrđen je MDK viši od propisanog. U 2010. godini taj se udio smanjio na 9%, u 2011. godini na 2,9%, a 2012. godine 1,9%. Prema rezultatima analiza iz 2011. i 2012. godine, kontaminacija mišićnog tkiva divljači iz ulova teškim metalima u Hrvatskoj niža je od prosjeka EU-27 (3,4%).

4 OKOLIŠNE ZNAČAJKE PODRUČJA NA KOJA PROVEDBA CILJEVA I MJERA PLANA MOŽE ZNAČAJNO UTJECATI

Tablica 4-1. Okolišne značajke područja na koja provedba Strategije može značajno utjecati

Okolišne značajke	
Zrak	Zona Kontinentalna Hrvatska (HR 1) ocjenjena je u 2014. godini kao čista s obzirom na SO ₂ , NO ₂ , benzen, CO, ozon, čestice PM10, B(a)P u PM10 te Pb i Cd u PM10. Zona Kontinentalna Hrvatska nije ocjenjena s obzirom na PM _{2,5} i Ni i As u PM10.
Vode	Na području Grada Vinkovaca, stanje vodnih tijela je loše, mahom zbog previsoke koncentracije fosfora, ali i previsokih koncentracija organske tvari, zbog prošlih i postojećih problema s odvodnjom i pročišćavanjem otpadnih voda, ali i zbog utjecaja poljoprivrede. Također, zastarjeli sustavi vodoopskrbe i odvodnje trebaju rekonstrukciju koja bi ujedno poboljšala stanje voda na području Grada.
Tlo i poljoprivreda	Osobito vrijedno obradivo tlo (P-1) i vrijedno obradivo tlo (P-2) nalaze se u neposrednom okruženju naselja, izgrađenih poslovnih, rekreativskih i infrastrukturnih područja te svaka nova gradnja i/ili proširenje nužno zadiru u te kategorije. Izgradnjom intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza te Izgradnjom i modernizacijom željezničke i cestovne infrastrukture trajno će se prenamijeniti određena površina poljoprivrednog zemljišta iz kategorije P-1 i P-2. S druge pak strane modernizacija, povećanje sigurnosti i svijesti o potrebi korištenja javnog prijevoza i vrsta goriva koje manje onečišćuju okoliš smanjit će se rizik od pojave akidentnih situacija u kojima može doći do onečišćenja tla ali i samo onečišćenje tla koje je do sada uzrokovalo povećanje koncentracija teških metala i drugih opasnih kemikalija u poljoprivrednim tlima u neposrednom okruženju prometnica.
Biološka raznolikost	Izgradnja i proširenje prometnica mogu utjecati na dodatnu nepovezanost staništa i stradavanje životinjskih jedinki. Implementacijom Master plana moguće je definirati mјere kojima će se smanjiti današnji negativni utjecaji prometa u vidu onečišćenja na biološku raznolikost vodenih i vlažnih staništa (uključujući šume i travnjake), uz koje je vezana ugrožena flora i fauna.
Zaštićene prirodne vrijednosti	Provedbom Master plana moguće je smanjiti onečišćenje zraka zbog povećanja učinkovitosti javnog gradskog prijevoza i očuvati šume hrasta lužnjaka.
Krajobrazna raznolikost	Provedba plana općenito može generirati dva tipa utjecaja na značajke krajobraza: (I) utjecaj na fizičku strukturu krajobraza do kojeg dolazi uslijed promjena površinskog pokrova i prirodne morfologije terena prilikom izgradnje zahvata, te (II) utjecaj na izgled i način doživljavanja uslijed prethodno navedenih promjena (promjene krajobraznog karaktera i vizualnih vrijednosti krajobraza). S obzirom na stratešku razinu obrade utjecaja na kojoj nisu definirani pojedini zahvati, niti su poznate njihove konkretne lokacije, tek se načelno može ustvrditi da ovakvi rizici postoje. Tek u slijedećim fazama, tj. pri (1) razradi

Okolišne značajke

	planskih dokumenata, te (2) na još detaljnijoj projektnoj razini, moguće je kroz postupke (1) SPUO, odnosno (2) PUO definirati konkretnije utjecaje i predložiti adekvatne mjere zaštite kojima ih je moguće ublažiti i/ili spriječiti.
Šumarstvo i lovstvo	Negativni utjecaj kroz smanjenje površine pod šumama i dodatna fragmentacija staništa izgradnjom, indirektna degradacija staništa i dostupne hrane i vode kroz pojačani promet ili izvanredne događaje u prometu. Optimizacija javnog prometnog sustava i prijevoza putnika će imati pozitivan učinak na šumarstvo s obzirom da su sve mjere usmjerene na povećano korištenje javnog prijevoza i optimiziranog upravljanja prometnih sustavom što posljedično ima pozitivan utjecaj na šume i šumarstvo u vidu smanjenja onečišćenja voda, zraka i tla.
Kulturno-povjesna baština	Jedno od osnovnih obilježja Grada Vinkovaca predstavlja mnogobrojna i raznovrsna kulturna baština koja je nastala uslijed intenzivnog povjesnog razvoja. Smješteni na jugu Panonske nizine na razmeđi Đakovačkog i Vukovarskog ravnjaka, na mjestu gdje se savski sliv (s rijekama Bosutom i Ervenicom) i dunavski sliv (s rijekom Vukom) međusobno najviše približavaju, Vinkovci su oduvijek bili sjecište komunikacija kojima i mogu zahvaliti dugu naseljenost kroz povijest. Najstariji tragovi ljudske prisutnosti zabilježeni su na lijevoj, višoj obali Bosuta, koja je bila zaštićena od stalnih sezonskih poplava, ovdje uobičajenih sve do prije sedamdesetak godina. O povjesnoj važnosti grada Vinkovaca svjedoči bogata nepokretna kulturna baština - graditeljska i arheološka. Graditeljsku baštinu čine pojedinačne građevine (civilne, vojne, sakralne i memorijalne) i kulturno-povjesne cjeline, dok je arheološka baština zastupljena kopnenim lokalitetima. Najveći je broj kulturno-povjesnih vrijednosti evidentiran, a samo manji dio preventivno je ili trajno zaštićen te upisan u Registra kulturnih dobara Republike Hrvatske. S obzirom na karakter planiranih mjera evidentno je kako zahvati u prostoru mogu imati nepovoljan utjecaj na kulturnu baštinu. Izgradnja prometne infrastrukture u zaštićenoj povjesnoj jezgri i ruralnim naseljima utjecat će na ambijentalne i povjesno-urbanističke vrijednosti. Negativni utjecaji mogu se očekivati i na arheološke lokalitete i zone, koji pripadaju kategoriji kulturne baštine koja je posebno ugrožena izgradnjom prometne infrastrukture.

Pritisci na okoliš

Buka	Provjedbom Master plana očekuje se smanjenje razina buke te smanjenje broja ljudi izloženih povećanim razinama buke, posebno u užim gradskim područjima, pa time i povećanje kvalitete života u naseljenim područjima.
Otpad	Provjedbom plana, prije svega unaprjeđenjem infrastrukture javnog putničkog prometa (mjere CI1-M1, CI1-M2, CI1-M3 i CI1-M6), povećanjem sigurnosti (mjere CI2-M1 i CI2-M2) i poboljšanjem prometa u mirovanju (CI3-M1 i CI3-M2) te zelenog javnog prijevoza (mjera COK1-M1) odnosno izgradnjom prometnih infrastrukturnih objekata nastat će različite vrste otpada (građevinski otpad, u manjoj mjeri komunalni, ambalažni i proizvodni opasni otpad) kojeg je potrebno zbrinuti sukladno zakonskim propisima

5 POSTOJEĆI OKOLIŠNI PROBLEMI VAŽNI ZA PLAN

Tablica 5-1. Postojeći okolišni problemi

Okolišna tema	Postojeći problemi
Zrak	-
Vode	<ul style="list-style-type: none"> - povišene koncentracije fosfata i nitrata svih 6 vodnih tijela na području Grada Vinkovci uslijed ispiranja s poljoprivrednih zemljišta - loše stanje rijeke Bosut s obzirom na BPK5, KPK-Mn i ukupni dušik - koncentracije onečišćujućih tvari u vodotocima upućuju na probleme s odvodnjom (posebice u prethodnim godinama kad su se otpadne vode ispuštale nepročišćene u Bosut) - visoke koncentracije metala kao što su željezo (Fe), mangan (Mn), arsen (As), olovo (Pb) i cink (Zn), često i preko MDK vrijednosti, u grupiranim tijelima podzemnih (DDGIKCPV_23 i DSGIKCPV_29) koje su prirodnoga podrijetla - gotovo čitavo područje Grada Vinkovaca nalazi se na području potencijalno značajnih rizika od poplava, pri čemu se uz područje riječnih tokova i u široj okolini vodotoka Vrapčana nalaze područja velike vjerojatnosti poplavljivanja
Tlo i poljoprivreda	<ul style="list-style-type: none"> - Budući da u Hrvatskoj još uvjek nema uspostavljenog monitoringa tla, odnosno nema praćenja kakvoće tla, o stanju tla, pritiscima na tlo i posljedicama moguće je govoriti samo općenito, i rijetko na osnovu pojedinačnih ispitivanja. Za područje Grada takvih istraživanja nema, ali su na razini županije individualna mjerenja teških metala u uzorcima prikupljenim uz prometnice pokazala onečišćenost bakrom, kromom, niklom i kobaltom. - Poljoprivredne površine su usitnjene, a proces okrupnjavanja ide vrlo sporo. - Najveći problem na području Grada Vinkovaca je postojanje velike površine poljoprivrednog zemljišta unutar građevinskih, poslovnih, infrastrukturnih, rekreacijskih i ostalih zona planiranih prostornima planom. Na tim se površinama i dalje odvija poljoprivredna proizvodnja iako je izgledno da će te površine vrlo skoro biti prenamijenjene. Pritom se te površine nalaze na osobito vrijednom i vrijednom obradivom zemljištu (prema PPU Grada) koje je vrlo često hidromeliorirano.
Biološka raznolikost	<ul style="list-style-type: none"> - neadekvatna regulacija vodnog režima (kanaliziranje vodotoka, vađenje šljunka, melioracijski zahvati, održavanje plovnih putova) - onečišćenje močvarnih i vodenih staništa - uništavanje šuma i promjene u gospodarenju šumama koje uključuju uništavanje starih hrastova i čišćenje rubova šuma, gube se značajna staništa za brojne vrste, od ptica do leptira - fragmentacija staništa zbog intenziviranja poljoprivrede - alohtone invazivne vrste
Zaštićene	<ul style="list-style-type: none"> - alohtone invazivne vrste

Okolišna tema	Postojeći problemi
prirodne vrijednosti	<ul style="list-style-type: none"> - onečišćenje šuma
Krajobrazna raznolikost	<ul style="list-style-type: none"> - promjene krajobraznog karaktera pojedinih područja, - smanjenje krajobrazne raznolikosti i ekološke funkcije krajobraza - fragmentacija i smanjenje šumskih površina te formiranje neprirodnih pravocrtnih rubova u krajobrazu izgradnjom infrastrukturnih koridora, - neprikladna i nekvalitetna gradnja (lokacijski i stilski) gradnja na krajobrazno istaknutim lokacijama
Šumarstvo i lovstvo	<ul style="list-style-type: none"> - Male površine pod šumama na području Grada, šumska područja su okružena intenzivnom poljoprivredom ili urbaniziranim područjima.
Kulturno-povijesna baština	<ul style="list-style-type: none"> - slaba i nedovoljna istraženost, dokumentiranost i valorizacija pojedinih vrsta kulturne baštine - nepostojanje geoportala kulturne baštine onemogućuje kvalitetno planiranje te doprinosi još većoj ugroženosti kulturno-povijesnih vrijednosti - arheološki lokaliteti pripadaju kategoriji kulturne baštine koja je posebno ugrožena izgradnjom prometne infrastrukture. Zadnjih godina taj problem znatno je izraženiji, uslijed prometnih infrastrukturnih radova. Iako su tijekom provedbe ranijih postupaka utjecaja na okoliš evidentirani mnogobrojni arheološki lokaliteti, zbog same prirode arheologije postoji mogućnost pronalaska novih arheoloških lokaliteta koji dosada nisu evidentirani i zaštićeni - graditeljska baština čini drugu skupinu kulturne baštine koja je izložena trajnim utjecajima i pritiscima modernizacije te je zbog svoje materijalne strukture osobito osjetljiva i sklona propadanju. Osim vanjskih čimbenika poput nebrige i neodržavanja, nedostatnih finansijskih sredstava, neriješenih imovinsko-pravnih odnosa, nepoštivanje zakonskih propisa te nedovoljne svijesti o vrijednosti baštine, potencijalnu ugrozu predstavljaju i neodgovarajući građevinski zahvati - posebno je izražen problem kulturnih krajolika koji nisu u dovoljnoj mjeri prepoznati, valorizirani i dokumentirani. U posljednjih nekoliko desetljeća došlo je do izrazite degradacije krajobraznih vrijednosti zbog prekomjerne gradnje i širenja građevinskih zona bez odgovarajuće stručne i prostorno-planerske podrške.
Pritisci na okoliš	Postojeći problemi
Buka	<ul style="list-style-type: none"> - Dotrajala prometna infrastruktura kao i preopterećenost iste, ali i prisutnost sklonosti stanovnika (zbog navika s jedne strane kao i zbog neučinkovitosti javnog prijevoza s druge strane) da javni prijevoz koriste u manjoj mjeri uzrokuju povećane razine buke poglavito unutar naseljenih područja.
Otpad	<ul style="list-style-type: none"> - Gospodarenje građevinskim otpadom na području Grada Vinkovci nije zadovoljavajuće budući da nisu osigurani uvjeti za prihvatanje građevinskog otpada (trenutno se odlaže na Petrovačkoj doli u Vukovaru). - Grad Vinkovci je u postupku rješavanja mobilne jedinice za građevinski otpad na Zalužju.

6 VJEROJATNO ZNAČAJNI UTJECAJI NA OKOLIŠ

6.1 PREGLED UTJECAJA NA SASTAVNICE OKOLIŠA

Tablica 6.1-1. Klasifikacija obilježja utjecaja.

Obilježja utjecaja	Simboli	Značenje
pozitivan	++	značajan pozitivan doprinos poboljšanju stanja sastavnice okoliša
	+	pozitivan doprinos poboljšanju stanja sastavnice okoliša
neutralan	0	nije utvrđen utjecaj/ili utjecaja nema
negativan	0/-	negativan doprinos stanju sastavnice okoliša za koji nisu potrebne mjere zaštite
	-	negativan doprinos stanju sastavnice okoliša koji može biti uklonjen/ublažen mjerama zaštite
	--	značajan negativan doprinos stanju sastavnice okoliša
	?	nije moguće procijeniti utjecaj
	+/-	doprinos stanju sastavnice okoliša može biti i pozitivan i negativan
IZR		izravni
SEK		sekundarni
KUM		kumulativni
SIN		sinergijski
KR, SR, DR		kratkoročni, srednjoročni, dugoročni
ST/PRI		stalan/ privremen

U nastavku je dana analiza utjecaja ciljeva i mjera Master plana Grada Vinkovaca za promet na sastavnice okoliša i pritiske koji se mogu javiti njihovom provedbom. Navedene mjere predstavljaju strateški okvir za daljnji razvoj prometnih koridora i pripadajućih projekata koji su usklađeni s ovim ciljevima i mjerama.

6.2 CILJ CI-1 Unaprjeđenje infrastrukture javnog putničkog prometa

Unaprjeđenje infrastrukture javnog putničkog prometa	
Mjere	
CI1-M1	<p>Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza</p> <p>Utvrđenu mrežu intermodalnih terminala, mesta integracije i stajališta javnog prijevoza modernizirati i izgraditi kako bi se putnicima, uključujući i osobe s teškoćama u kretanju, omogućio jednostavan i brz prelazak sa jednog prijevoznog moda na drugi, na području grada Vinkovaca i njegovih prigradskih naselja</p>
CI1-M2	<p>Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</p> <p>Proširenje prijevozne i propusne moći željezničkih pruga te izgradnja cestovne infrastrukture u funkciji povezivanja ruralnih dijelova sa urbanim sredinama javnim prijevozom. Izgradnja istočne obilaznice (Vinkovci-Mirkovci-Nuštar) u svrhu povezivanja sjevernih i južnih zona Vinkovaca s ostalim tkivom grada te rasterećenje grada Vinkovaca od teretnog prometa cestovnim vozilima.</p>
CI1-M3	<p>Uređenje svih postojećih stajališta JP-a sukladno važećim zakonskim i podzakonskim aktima</p> <p>Stajališta javnog prijevoza moraju zadovoljavati sve projektirane uvjete, te uvjete uređenja u cilju zadovoljavanja svih sigurnosnih uvjeta prilaza i pružanja putničkih informacija u obliku voznih redova te info totema i prikaza</p>
CI1-M4	<p>Uvođenje sustava prigradske željeznice</p> <p>Na cijelom području projekta potrebno je maksimalno iskoristiti željeznički sustav posebice u pogledu javnog gradskog i prigradskog prijevoza. Potrebno je implementirati sustav prigradske željeznice koji će biti integriran sa ostalim prijevoznim modovima (autobus, sustavi javnih bicikala, car sharing sustav) pružajući povezanost svih županijskih područja u razumnom vremenu konkuriranja osobnom vozilu.</p>
CI1-M5	<p>Izgradnja informacijske infrastrukture za upravljanje sustavom i kvalitetno informiranje korisnika</p> <p>Izgradnja potrebnih info "totema" stajališta javnoga prijevoza u cilju pružanja informacija o dolascima vozila javnog prijevoza na stajališta u realnom vremenu, te razvoj web portala te mobilnih web aplikacija za jednostavno i brzo planiranje putovanja koristeći se uslugama javnog prijevoza.</p>
CI1-M6	<p>Prilagodba infrastrukture osobama s posebnim potrebama</p> <p>Postojeća infrastruktura na kolodvorima i stajalištima u cilju povećanja pristupačnosti osobama sa smanjenom mobilnosti trebaju biti prilagođena. Prilagodba na kolodvorima podrazumijeva izgradnju liftova, pokretnih stepenica te toaleta sa pristupom za invalidska kolica. Prilagodba na stajalištima treba ići u smjeru olakšavanja ulaza/izlaz osobama sa s manjom mobilnosti.</p>
CI1-M7	<p>Nabavka i ili prilagodba vozila javnog prijevoza osobama s posebnim potrebama</p> <p>Potrebno je prilikom nabave novih vozila javnog prijevoza (vlakovi i autobusi) voditi računa da su prilagođeni potrebama osoba sa smanjenom mobilnosti, kako bi im se olakšao ulaz/izlaz te osigurala sigurnost prilikom vožnje</p>
CI1-M8	<p>Uvođenje novih kanala prodaje karata</p>

U cijeli sustav javnog prijevoza potrebno je implementirati nove kanale prodaje prijevoznih karata. Primjeri kanala su: automati za karte, Internet kupnja karata, mobilne aplikacije, bezkontaktne kartice i sl. Novi kanali prodaje povećat će dostupnost karata korisnicima te će omogućiti jednostavnije korištenje javnog prijevoza za sve skupine (građani, turisti itd.)

CI1-M9 Implementacija ITS tehnologije na glavnim cestovnim pravcima

ITS rješenja omogućit će lakše upravljanje prometom i prometnim tokovima, lakše prikupljanje informacija o postojećem stanju u prometu. Informacije u stvarnom vremenu prikupljaju se i kontrolnim centrima i mogu biti isporučene korisnicima. Sustav uključuje kontrolu prometa, promjenjivu signalizaciju, sustave detekcije prometnih nesreća, sustave putnih informacija i ostalo.

Okolišne teme	Ocjena	Kratak opis utjecaja
Zrak	+, ST, DR	<p>Poboljšanjem i modernizacijom javnog prometa i izgradnjom intermodalnih terminala, kroz očekivano smanjenje korištenja osobnih vozila, odnosno smanjenja cestovnog prometa koji je značajan izvor emisija onečišćujućih tvari u zrak, sa stanovišta zaštite zraka, može se smanjiti postojeći nepovoljan utjecaj prometa. Povećanjem propusne moći prometnica također će se smanjiti negativan utjecaj na kvalitetu zraka koji je posljedica zagušenosti prometnica.</p> <p>Izgradnjom prigradske željeznice može se očekivati znatno smanjenje emisija onečišćujućih tvari u zrak kao posljedica smanjenja cestovnog prometa, posebno u gradskom središtu.</p> <p>S obzirom na stratešku razinu obrade utjecaja na kojoj nisu definirani pojedini zahvati, niti su poznate njihove konkretne lokacije, tek se načelno može ustvrditi da se izgradnjom cestovne infrastrukture može očekivati određen utjecaj na kvalitetu zraka u neposrednoj blizini samih prometnica.</p> <p>Na lokacijama inetermodalnih terminala moguće je povećanje razina onečišćenosti zraka zbog povećane koncentracije vozila, ali se ne očekuje da će taj utjecaj biti značajan.</p> <p>Utjecaj na kvalitetu zraka će se javiti tijekom izgradnje predviđenih infrastrukturnih zahvata tj. tijekom izvođenja zemljanih i građevinskih radova. Tijekom građevinskih radova rad strojeva i transport materijala treba organizirati tako da ne ometaju život u obližnjim naseljima.</p> <p>Redovnim održavanjem radnih i transportnih vozila, smanjiti negativne utjecaje tijekom izgradnje zahvata.</p>
Klimatske promjene GHG	+, DR	S obzirom da je predviđena izgradnja i modernizacija nove prometne infrastrukture, ulaganje u infrastrukturu morat će se povećati zbog potrebe planiranja i uključivanja predviđenih klimatskih promjena tijekom izgradnje. Održavanja bi potencijalno mogla biti veća zbog pojave klimatskih promjena. U sklopu pojedinih zahvata koji će proizaći iz ovog Master plana mogu se ugraditi i utjecaji očekivanih klimatskih promjena.
Stanje voda	-, DR	Izgradnjom novih prometnica skida se prirodni pokrov terena što povećava ranjivost podzemnih voda, odnosno vodonosnika,

		mogućnosti onečišćenja postaju veće, bilo iznenadnih ili izvanrednih. Na mjestu gdje prethodno nije bilo potencijalnih emisija u vode od strane prometa, one sada postoje. Ovisno o položaju nove prometnice u odnosu na površinska vodna tijela ili vodozaštitne zone, utjecaj može biti jači ili slabiji. U I. zoni zaštite nisu dozvoljeni nikakvi zahvati osim zahvata vezanih za vodoopskrbu, a u II i III zoni obavezno se moraju poštivati odredbe zakonskih propisa i odluka o zaštiti izvorišta o zabranama i ograničenjima.
Biološka raznolikost		Zahvati mogu tijekom izgradnje/rekonstrukcije negativno utjecati u vidu fragmentacije, uzneniranja i degradacije staništa zbog buke i potencijalnog onečišćenja. Navedeni utjecaji su privremeni i kratkoročni. Primjenom odgovarajućih mera, moguće je ih je svesti na prihvatljivu razinu.
Zaštićena područja	+/-, DR	Na području nove gradnje doći će do trajnog zauzeća prostora, što će rezultirati negativnim utjecajem gubitka prirodnog staništa. Prilikom planiranja mesta izgradnje treba izbjegavati zaštićena područja i područja ekološke mreže te njihovu fragmentaciju. No, budući da predloženi zahvati imaju za cilj integraciju javnog prijevoza dugoročno će se smanjiti postojeći negativni utjecaji u vidu smanjenja onečišćenja okoliša te se uz provođenje adekvatnih mera zaštite ovi utjecaji smatraju prihvatljivima.
Krajobraz	+/-, IZR,	Izgradnja intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta (CI1-M1) te željezničke i cestovne infrastrukture (CI1-M2) može direktno utjecati na fizičku strukturu krajobraza odnosno rezultirati promjenom morfologije terena, uklanjanjem površinskog pokrova, usitnjavanjem krajobraznih uzoraka te prosijecanjem novih koridora kroz šumske komplekse. Također izgradnjom novih željezničkih i cestovnih prometnica može doći do promjena u izgledu i načinu doživljavanja područja. Izgradnja intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta kao i izgradnja cestovne infrastrukture u funkciji povezivanja ruralnih dijelova sa urbanim sredinama, može za pozitivnu posljedicu imati unaprjeđenja boravišne kvalitete područja.
Tlo i poljoprivreda	0/- 0/+	Većina zahvata koji su planirani ovim mjerama se nalazi u urbanim i periurbanim prostorima koja su okružena osobito vrijednim (P-1) i vrijednim (P-2) obradivim tlom te može doći do većeg / novog zauzimanja poljoprivrednih površina i trajne prenamjene tih kategorija poljoprivrednog zemljišta to se osobito odnosi na provedbu mera CI-1-M1 i M2. Ostale mjeru M3 - M9 će dovesti do smanjenja rizika od akcidentnih situacija i smanjenja onečišćenja tla opasnim tvarima.
Šumarstvo	-, IZR, ST / +, SEK, KUM	Izgradnjom novih prometnih pravaca ili proširenjem postojećih dolazi do gubitka šumskog staništa, dodatne fragmentacije šumskih područja i otvaranja novih šumske rubova. Praćenjem i prikupljanjem informacija o prometu, omogućit će brže djelovanje u određenim ekscesnim ili inim situacijama koje mogu imati negativan utjecaj na šumarstvo i lovstvo.
Lovstvo	+/-, IZR, SEK, SIN, DR, ST	Izgradnjom novih prometnih pravaca ili proširenjem postojećih dolazi do gubitka lovno-prodiktivnih površina što predstavlja negativni i stalni utjecaj. Pozitivni sekundarni i sinergijski utjecaj bi nastao kroz

		prepostavku da će se povećanim korištenjem gradskog prijevoza umanjiti broj vozila na prometnicama, a time i mogućnost stradavanja divljači.
Otpad	-, KR, PRI	Prilikom unaprjeđenja infrastrukture javnog putničkog prometa (mjere CI1-M1, CI1-M2, CI1-M3 i CI1-M6) tj. tijekom izgradnje nove prometne infrastrukture nastat će različite vrste otpada (građevinski otpad, u manjoj mjeri komunalni, ambalažni i proizvodni opasni otpad). Utjecaj će biti kratkoročan i privremen.
Buka	+, ST, IZR, DR	Tijekom izgradnje može doći do privremenog, kratkotrajnog negativnog utjecaja buke od građevinskih radova u naseljenim područjima u blizini pojedinog zahvata. No izgradnjom i modernizacijom dotrajale i preopterećene infrastrukture javnog prijevoza, kao i poboljšanjem efikasnosti javnog prijevoza može se očekivati smanjenje postojećih razina buke od prometa pogotovo unutar naseljenih područja dok se na lokacijama gdje do sada nije bilo prometne infrastrukture može očekivati povećanje razne buke u okolišu.
Kultурно-povijesna baština	+/-, IZR, SEK, DR	Izgradnja prometne infrastrukture u zaštićenoj povjesnoj cjelini i ruralnim naseljima utjecat će na ambijentalne i povjesno-urbanističke vrijednosti. Negativni utjecaji mogu se očekivati i na arheološke lokalitete i zone, te kulturne krajolike, koji pripadaju kategoriji kulturne baštine koja je posebno ugrožena izgradnjom prometne infrastrukture. Utjecaji mogu biti i pozitivni. Izgradnja novih prometnica može pozitivno utjecati na revitalizaciju nepokretnog kulturnog nasljeđa. Budući da se tijekom postupaka procjena utjecaja na okoliš utvrđuje ugroženost te propisuju mjere zaštite kulturno-povijesnih vrijednosti kako bi se minimalizirao utjecaj na kulturnu baštinu, takva mogućnost svedena je na najmanju mjeru.
Stanovništvo i zdravlje	+, DR, SEK	Poboljšanjem i modernizacijom javnog prometa kroz očekivano smanjenje smanjenja cestovnog prometa, može se smanjiti postojeći nepovoljan utjecaj prometa na kvalitetu zraka i razine buke pa tako i kvalitetu života okolnog stanovništva.
ZAKLJUČAK	<p>Zrak Tijekom građevinskih radova rad strojeva i transport materijala treba organizirati tako da ne ometaju život u obližnjim naseljima. Redovnim održavanjem radnih i transportnih vozila, smanjiti negativne utjecaje tijekom izgradnje zahvata.</p> <p>Vode Izgradnjom novih prometnica skida se prirodni pokrov terena što povećava ranjivost podzemnih voda, odnosno vodonosnika, mogućnosti onečišćenja postaju veće, bilo iznenadnih ili izvanrednih.</p> <p>Planirane zahvate u zonama sanitarne zaštite provoditi strogo u skladu sa zakonskim propisima o zaštiti voda i važećim odlukama o zonama sanitarne zaštite izvorišta.</p> <p>Biološka raznolikost, zaštićena područja, ekološka mreža Na području nove gradnje doći će do trajnog zauzeća prostora, što će rezultirati negativnim utjecajem na gubitak prirodnog staništa. Prilikom planiranja mjesta izgradnje treba izbjegavati zaštićena područja i područja ekološke mreže.</p> <p>Buka U sklopu projektiranja pojedinih zahvata izraditi i projekte zaštite od buke za te</p>	

	<p>zahvate, a što se mora potvrditi prilikom tehničkih pregleda izgrađenih zahvata.</p> <p>Tijekom izgradnje zahvata kroz postupke PUO odnosno zahtjeve za ocjeni o potrebi PUO propisati mjere zaštite od buke u vidu poštivanja dozvoljenih razina buke tijekom izvođenja građevinskih radova te smanjenja buke na izvoru.</p> <p>Tijekom korištenja zahvata kroz postupke PUO propisati mjere zaštite od buke u vidu smanjenja buke na izvoru kao i primjene aktivne i pasivne zaštite od buke, odnosno ishoditi Rješenje nadležnog tijela (Sanitarne inspekcije Ministarstva zdravljia) kojim se potvrđuje da su odgovarajuće mjere zaštite od buke provedene.</p>
--	--

6.3 CILJ CI-2 Povećanje sigurnosti

Povećanje sigurnosti		
Mjere		
CI2-M1	Izgradnja i uređenje biciklističkih staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima	Uspostava međusobno povezane i funkcionalne mreže biciklističkih staza sa kolodvorima i stajalištima javnog prijevoza. Izgradnja mreže biciklističkih staza omogućiće povećanje i daljnji razvoj biciklističkog prometa što će za posljedicu imati smanjenje prometnih gužvi. Također, biciklistički promet izvrsna je dogradnja sustavu javnog prijevoza.
CI2-M2	Izgradnja pješačkih nogostupa/staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima	Uspostava međusobno povezane i funkcionalne mreže pješačkih nogostupa sa kolodvorima i stajalištima javnog prijevoza na području grada, ali i prigradskih naselja
CI2-M3	Semaforizacija kritičnih raskrižja	Semaforizacija raskrižja radi smirivanja prometa prilikom prolaska kroz raskrižje, ali i utjecanje na režim vožnje.
CI2-M4	Postavljanje naprava za smirivanje prometa	Potrebna ugradnja naprava za smirivanje prometa na područjima velike fluktuacije pješačkih tokova (zdravstvene ustanove, obrazovne ustanove, kulturne ustanove itd.)
CI2-M5	Poboljšanje sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima	Na lokacijama željezničko-cestovnih prijelaza na području grada potrebno je osiguranje prijelaza sa zvučnom, signalnom opremom, polubranicima, te prijelaza za pješake i bicikliste.
Okolišne teme	Ocjena	Kratak opis utjecaja
Zrak	+, ST, SEK, DR	Tijekom same izgradnje može se javiti negativan utjecaj, ali se radi o kratkoročnom utjecaju u neposrednoj blizini pojedinog zahvata koji će se javiti isključivo tijekom same izgradnje. Dugoročno, izgradnjom i uređenjem biciklističkih i pješačkih staza, zbog očekivanog smanjenja korištenja osobnih vozila, smanjit će se negativan utjecaj na kvalitetu zraka tj. emisije iz prometa. Prilikom provedbe semaforizacije kritičnih raskrišća uvesti treptajuće zeleno svjetlo ili semafore s odbrojavanjem sekundi kako bi se smanjila nagla kočenja i zaustavljanja koja su izvor emisija čestica kao posljedica trošenja kočnica i guma.
Klimatske promjene GHG	+, DR	Dugoročno, izgradnjom i uređenjem biciklističkih i pješačkih staza, zbog očekivanog smanjenja korištenja osobnih vozila, smanjit će se emisije stakleničkih plinova iz prometa.
Stanje voda	+/-, DR	Širenje postojeće mreže prometnica i pripadne prometne infrastrukture povećalo bi potencijalni negativan utjecaj na vode te njegov obuhvat. Izgradnjom novih prometnica skida se prirodnii

		<p>pokrov terena što povećava ranjivost podzemnih voda, odnosno vodonosnika, mogućnosti onečišćenja, bilo iznenadnih ili izvanrednih postaju veće. Na mjestu gdje prethodno nije bilo potencijalnih emisija u vode od strane prometa, one sada postoje. Ovisno o položaju nove prometnice u odnosu na površinska vodna tijela ili vodozaštitne zone, utjecaj može biti jači ili slabiji.</p> <p>U I. zoni zaštite nisu dozvoljeni nikakvi zahvati osim zahvata vezanih za vodoopskrbu, a u II i III zoni obavezno se moraju poštivati odredbe zakonskih propisa i odluka o zaštiti izvorišta o zabranama i ograničenjima.</p> <p>S druge strane, izgradnja biciklističkih staza i pješačkih nogostupa dugoročno mogu imati pozitivan utjecaj na smanjenje emisije onečišćujućih tvari u vode radi smanjenog korištenja automobila i javnog prijevoza.</p>
Biološka raznolikost		
Zaštićena područja	+/-, DR, SEK	Tijekom izgradnje mogući su negativni utjecati u vidu uzinemiravanja i degradacije staništa zbog buke i potencijalnog onečišćenja. Navedeni utjecaji su privremeni i kratkoročni te ih je primjenom odgovarajućih mjera, moguće svesti na prihvatljivu razinu. Također će doći do trajnog novog zauzimanja staništa.
Ekološka mreža		Izgradnja biciklističkih staza i pješačkih nogostupa dugoročno će imati pozitivan utjecaj u vidu boljeg povezivanja i bržeg protoka putnika čime će se posledično smanjiti razina buke i pozitivno utjecati na smanjenje uzinemiravanja faune.
Krajobraz	+/-, IZR	Izgradnja biciklističkih (CI2-M1) i pješačkih staza (CI2-M2) može direktno utjecati na promjene fizičke strukture krajobraza uklanjanjem površinskog pokrova i eventualnim promjenama prirodne morfologije terena na području izgradnje. Ovakvi zahvati neće uzrokovati znatne promjene u izgledu i načinu doživljavanja područja budući da se radi o strukturama koje su se tokom vremena integrirale u prostor kao dio urbane/ruralne matrice. Izgradnja spomenutih zahvata može pozitivno utjecati u smislu unaprjeđenja boravišne kvalitete područja.
Tlo i poljoprivreda	0	
Šumarstvo i lovstvo	0	Ove mjere se odnose na visoko urbanizirana područja gdje nema šumskih površina niti divljači, a samim tim ni utjecaja.
Otpad	-, KR, PRI	Tijekom izgradnje biciklističkih staza i pješačkih nogostupa/staza (mjere CI2-M1 i CI2-M2) nastat će različite vrste otpada (građevinski otpad, u manjoj mjeri komunalni, ambalažni i proizvodni opasni otpad). Utjecaj će biti kratkoročan i privremen.
Kultурно-povijesna baština	+/-, IZR, SEK, DR	Izgradnja prometne infrastrukture u zaštićenoj povjesnoj cjelini i ruralnim naseljima utjecat će na ambijentalne i povjesno-urbanističke vrijednosti. Negativni utjecaji mogu se očekivati i na arheološke lokalitete i zone, te kulturne krajolike, koji pripadaju kategoriji kulturne baštine koja je posebno ugrožena izgradnjom prometne infrastrukture. Utjecaji mogu biti i pozitivni. Izgradnja novih biciklističkih i pješačkih staza može pozitivno utjecati na revitalizaciju nepokretnog kulturnog nasljeđa.

		Budući da se prije poduzimanja zahvata u prostoru utvrđuje ugroženost te propisuju mjere zaštite kulturno-povijesnih vrijednosti kako bi se minimalizirao utjecaj na kulturnu baštinu, takva mogućnost svedena je na najmanju mjeru.
Buka	+, ST, SEK, DR	Tijekom izgradnje i uređenja biciklističkih i pješačkih staza može doći do privremenog negativnog utjecaja buke od građevinskih radova u naseljenim područjima u blizini pojedinog zahvata. No, realizacijom navedenih zahvata može se očekivati smanjenje emisija buke i time postojećih razina buke zbog smirivanja prometnih tokova kao i smanjene potrebe korištenja osobnih vozila.
Stanovništvo i zdravlje	+, DR	Dugoročno, izgradnjom i uređenjem biciklističkih i pješačkih staza, zbog očekivanog smanjenja korištenja osobnih vozila mogu se očekivati pozitivni utjecaji na zdravlje stanovništva.
ZAKLJUČAK	<p>Vode Planirane zahvate u zonama sanitарне заštite provoditi strogo u skladu sa zakonskim propisima o zaštiti voda i važećim odlukama o zonama sanitарне zaštite izvorišta.</p> <p>Biološka raznolikost, Zaštićena područja, Ekološka mreža Izbjegavati zaštićena područja i područja s rijetkim i ugroženim staništima.</p>	

6.4 CILJ CI-3 Poboljšanje prometa u mirovanju

Poboljšanje prometa u mirovanju		
Mjere		
Okolišne teme	Ocjena	Kratak opis utjecaja
Zrak	+, ST, SEK, DR	<p>Smanjenjem automobilskog prometa u središtu grada, gdje je otežana disperzija onečišćujućih tvari, može se očekivati poboljšanje kvalitete zraka.</p> <p>Na lokacijama parkirališta mogu se očekivati veće emisije onečišćujućih tvari u zrak zbog veće koncentracije vozila, ali se ovaj utjecaj na kvalitetu zraka može zanemariti.</p>
Klimatske promjene GHG	+, DR	<p>Manja gustoća prometa utjecat će na smanjenje rizika od akcidentnih situacija tijekom ekstremnih vremenskih prilika.</p> <p>Smanjenjem automobilskog prometa u središtu grada, gdje se uslijed stalnih zaustavljanja i otežanog prometovanja javljaju najveće emisije, može se očekivati smanjenje emisija stakleničkih plinova.</p>
Stanje voda	+/-, DR	<p>Smanjenjem automobilskog prometa u gradskim središtima pozitivno će se odraziti s obzirom da će se smanjiti emisije u vode i vjerovatnost akcidentnih situacija.</p> <p>Izgradnjom i uređenjem parkirališta skida se prirodni pokrov terena što povećava ranjivost podzemnih voda, odnosno vodonosnika jer mogućnosti od onečišćenja, bilo iznenadnih ili izvanrednih, postaju veće. Na mjestu gdje prethodno nije bilo potencijalnih emisija u vode od strane prometa, one sada postoje. Ovisno o položaju nove prometnice u odnosu na površinska vodna tijela ili vodozaštitne zone, utjecaj može biti jači ili slabiji.</p> <p>U I. zoni zaštite nisu dozvoljeni nikakvi zahvati osim zahvata vezanih za vodoopskrbu, a u II. i III. zoni obavezno se moraju poštivati odredbe zakonskih propisa i odluka o zaštiti izvorišta o zabranama i ograničenjima.</p>
Biološka raznolikost	+/-, DR	Tijekom izgradnje moguće je negativan utjecaj, uz nemiravanja i degradacije staništa zbog buke i potencijalnog onečišćenja.
Zaštićena područja		Postoji mogućnost trajnog novog zauzimanja rijetkih i ugroženih staništa, koje se treba čim je više moguće smanjiti.
Ekološka mreža		Na projektnoj razini potrebno je propisati mјere zaštite prirode, kao što je očuvanje okolne vegetacije te zatvoreni sustav odvodnje oborinskih voda.

		Kod planiranja predlaže se izbjegavati zaštićena područja i područja ekološke mreže ili ukoliko je zahvat potreban u tim područjima smjestiti ga na način da se izbjegavaju negativni utjecaji na ciljeve očuvanja. Tijekom korištenja parkirališta, utjecaj na navedene sastavnice okoliša je u vidu buke i onečišćenja zraka. No, primjenom modela P&R dugoročno se očekuje manji promet automobilima čime će se smanjiti razina buke i emisija otpadnih tvari u zrak i podzemlje čime će se smanjiti uznenimiravanje faune kao i onečišćenje staništa. Uz primjenu odgovarajućih mjera, moguće je utjecaje svesti na prihvatljivu razinu.
Krajobraz	+/-, IZR	Izgradnja Park&Ride sustava (CI3-M1), koja podrazumijeva izgradnju parkirališta te uređenje parkirališta na lokacijama predloženim mjerom CI3-M2 može direktno utjecati na promjene fizičke strukture krajobraza uklanjanjem površinskog pokrova i eventualnim promjenama prirodne morfologije terena na području izgradnje. Također izgradnja novi prometnih infrastrukturna može utjecati na promjene u izgledu i načinu doživljavanja područja, no s druge strane rasterećenjem prometnog opterećenja u centralnom dijelu grada, unaprijediti će se boravišne kvalitete područja.
Tlo i poljoprivreda	0	
Šumarstvo i lovstvo	0	Ove mjere se odnose na visoko urbanizirana područja gdje nema šumskih površina niti divljači a samim tim ni utjecaja.
Otpad	0/-, KR, PRI	Tijekom izgradnje Park&Ride sustava te uređenja parkirališta nastat će različite vrste otpada (građevinski otpad, u manjoj mjeri komunalni, ambalažni i proizvodni opasni otpad), ali se radi o kratkoročnom utjecaju.
Buka	+, ST, IZR, DR	Implementacija P&R sustava kao i uređenje i izgradnja parkirališnih prostora dovodi nužno i do očekivanog smanjenja automobilskog prometa u gradskom središtu zbog čega neminovno dolazi i do smanjenja broja izvora emisija buke i time poboljšanje kvalitete života u urbanoj sredini.
Kulturno-povijesna baština	+/-, IZR, SEK, DR	Izgradnja prometne infrastrukture u zaštićenoj povijesnoj cjelini i ruralnim naseljima utjecat će na ambijentalne i povijesno-urbanističke vrijednosti. Negativni utjecaji mogu se očekivati i na arheološke lokalitete i zone, te kulturne krajolike, koji pripadaju kategoriji kulturne baštine koja je posebno ugrožena izgradnjom prometne infrastrukture. Utjecaji mogu biti i pozitivni. Nadogradnja sustava javnog prijevoza može pozitivno utjecati na revitalizaciju nepokretnog kulturnog nasljeđa. Budući da se prije poduzimanja zahvata u prostoru utvrđuje ugroženost te propisuju mjere zaštite kulturno-povijesnih vrijednosti kako bi se minimalizirao utjecaj na kulturnu baštinu, takva mogućnost svedena je na najmanju mjeru.
Stanovništvo i zdravlje	+, DR	Smanjenjem automobilskog prometa u središtu grada, gdje je otežana disperzija onečišćujućih tvari, može se očekivati poboljšanje kvalitete zraka te smanjenje emisija u vode i

	vjerojatnost akcidentnih situacija.
ZAKLJUČAK	<p>Vode Planirane zahvate u zonama sanitарне заštite provoditi strogo u skladu sa zakonskim propisima o zaštiti voda i važećim odlukama o zonama sanitарне zaštite izvorišta.</p> <p>Biološka raznolikost, Zaštićena područja, Ekološka mreža Na projektnoj razini potrebno je propisati mjere zaštite prirode, kao što je očuvanje okolne vegetacije te zatvoreni sustav odvodnje oborinskih voda.</p>

6.5 CILJ COR1 Unapređivanje sustava upravljanja podacima

Unapređivanje sustava upravljanja podacima		
Mjere		
COR1-M1	Osnivanje komunalnog pod odsjeka/prometnog ureda	Osnivanje tijela koji će imati zadatak da koordinira, razvija, unaprjeđuje i nadzire sveukupni sustav gradske i prigradske mobilnosti. Također, u suradnji s državnim tijelima (Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture) koordinira strateški razvoj javnog prijevoza na utvrđenom administrativnom području unije. Tijelo se u načelu osniva od strane jedinica lokalne i regionalne samouprave (županije, općine, gradovi), međutim moguća su i javno-privatna partnerstva.
Okolišne teme	Ocjena	Kratak opis utjecaja
Zrak	+	Indirektno, povećanjem nadzora gradske i prigradske mobilnosti koja će rezultirati povećanjem protočnosti gradskog prometa tj. smanjenjem gužvi i zastoja doći će do smanjenja negativnog utjecaja na kvalitetu zraka u naseljenim područjima.
Klimatske promjene GHG	0	
Stanje voda	0	
Biološka raznolikost		
Zaštićena područja	0	
Ekološka mreža		
Krajobraz	0	
Tlo i poljoprivreda	0	
Šumarstvo i lovstvo	+ , ST, SIN	Ovom mjerom će se omogućiti brže i svrshishodnije planiranje koje će imati pozitivan utjecaj u smislu da će se vršiti samo potrebne i usmjerene radnje.
Otpad	0	
Buka	+ , ST, SEK, DR	Unapređenjem upravljačkog sustava kroz osnivanje tijela koji će imati zadatak da koordinira, razvija, unaprjeđuje i nadzire sveukupni sustav gradske i prigradske mobilnosti može se očekivati prvenstveno poboljšanje efikasnosti javnog prijevoza te smanjenja razina buke u naseljenim područjima zbog smanjene potrebe korištenja osobnih vozila.
Kulturno-povijesna baština	0	

Stanovništvo i zdravlje	+ , SEK, DR	Povećanjem nadzora gradske i prigradske mobilnosti koja će rezultirati povećanjem protočnosti gradskog prometa tj. smanjenjem gužvi i zastoja doći će do smanjenja negativnog utjecaja na kvalitetu zraka i smanjenja razina buke što će doprinijeti boljoj kvaliteti življena stanovništva.
ZAKLJUČAK		Ove mjere Plana nemaju negativan utjecaj na okoliš, pa se ne propisuju mјere zaštite okoliša.

6.6 CILJ COR2 Unapređenje javnog putničkog prometa

Unapređenje javnog putničkog prometa		
Mjere		
COR2-M1	Uvođenje zajedničkog tarifnog sustava	<p>Uvođenje zajedničkog tarifnog sustava omogućava korištenje svih prijevoznih modova uključenih u sustav Integriranog Prijevoza Putnika (IPP-a) (željeznička, autobusni prijevoz, car sharing sustav, sustavi javnih bicikala itd...), uz zajedničku tarifu i prijevoznu kartu.</p> <p>Zajednički tarifni sustav omogućuje jednostavno korištenje JP-a, povećava njegovu popularnost što za posljedicu ima smanjeno korištenje automobila, a time i smanjenje prometnih gužvi i olakšava uvođenje ITS rješenja.</p>
COR2-M2	Uvođenje integriranog voznog reda	<p>Potrebna je integracija voznih redova svih modova javnog prijevoza. Osnovu prijevoza čini željeznički sustav i na njega se nadovezuju ostali sustavi. Prilikom integracije potrebno je voditi računa o vremenima potrebnima za promjenu prijevoznog sredstva na intermodalnim terminalima. Na taj se način olakšava korištenje sustava javnog prijevoza te smanjuje ukupno vrijeme putovanja što za korisnika predstavlja jedan od glavnih uvjeta pri odabiru načina prijevoza.</p>
COR2-M3	Uvođenje usluge JGP-a na zahtjev (Ruralne sredine)	<p>U područjima gdje uvođenje konvencionalnog voznog reda nije moguće zbog nedostatne prijevozne potražnje uspostavlja se usluga "poziva na zahtjev".</p> <p>Usluga omogućuje povezanost manjih naselja sa sustavom javnog prijevoza te je integrirana sa ostatkom sustava JGP-a</p>
COR2-M4	Uvođenje taktnog voznog reda	<p>Uvođenje taktnog voznog reda u željezničkom i autobusnom sustavu ukoliko je interval slijedenja dulji od 10 minuta. Potrebno je koristiti intervale od 10, 20, 30 i 60 minuta. Takvi intervali u obliku voznog reda lako su pamtljivi što krajnjim korisnicima omogućuje jednostavnije korištenje javnog gradskog prijevoza.</p>
COR2-M5	Uvođenje car sharing sustava	<p>Car sharing sustav je sustav javnih automobila integriran u sustav javnog prijevoza.</p> <p>Uvođenje sustava provodi se u cilju povećanja mobilnosti unutar grada na održiv i ekološki prihvatljiv način. Sustav može biti osnovan kao gradsko poduzeće ili za njega može biti dana koncesija. Ova mjera rezultirat će smanjenim brojem vozila unutar grada, povećanjem mobilnosti stanovnika Grada Vinkovaca, poštujući ekološku prihvatljivost i održivost.</p>
COR2-M6	Razvoj sustava javnih bicikala	<p>U gradovima u kojima nema sustava javnih bicikala predlaže se uvođenje sustava. Bicikli u ovom sustavu dostupni su svima tijekom cijelog dana i korisnik može ostavljati bicikl na bilo kojem terminalu u gradu. Sustav će pružiti odličnu alternativu automobilu na kraćim udaljenostima (5-7 km) čime se smanjuje motorizirani promet u gradovima. Sustav javnih bicikala trebao bi imati dobro razvijenu mrežu terminala kako bi ga moglo koristiti što više korisnika. U gradovima u kojima ovakav sustav već postoji, potrebno je i dalje razviti sustav (povećanje broja terminala i sl.).</p>
Okolišne teme	Ocjena	Kratak opis utjecaja
Zrak	+, ST, SEK, DR	Promocijom javnog prijevoza kroz koncept integriranog prijevoza putnika korištenjem svih prijevoznih modova (željeznička, autobusni prijevoz, car sharing sustav, sustavi javnih bicikala itd...), uz zajedničku tarifu i prijevoznu kartu može se očekivati smanjenje korištenja osobnih vozila

		tj. smanjenje cestovnog prometa što će imati pozitivan utjecaj na smanjenje onečišćenja zraka iz prometa.
Klimatske promjene GHG	+ , ST, SEK, DR	Promocijom javnog prijevoza kroz koncept integriranog prijevoza putnika korištenjem svih prijevoznih modova (željeznicu, autobusni prijevoz, car sharing sustav, sustavi javnih bicikala itd...), može se očekivati smanjenje korištenja osobnih vozila tj. smanjenje cestovnog prometa pa time i emisija stakleničkih plinova.
Stanje voda	+ , DR	Moguće je smanjenje postojećih negativnih utjecaja na vode zbog češćeg korištenja javnog prijevoza, car sharing sustava i bicikala umjesto većeg broja osobnih vozila.
Biološka raznolikost		Uvođenjem usluge JP-a na zahtjev i car sharing sustava smanjiti će se ukupna količina prometala što će pozitivno utjecati na kvalitetu zraka i razinu buke u neposrednoj blizini prometnica i na smanjenje emisije onečišćivača s prometnicama u okolna zaštićena područja.
Zaštićena područja	+ , DR	Uvođenje integriranog javnog prijevoza putnika dovest će do efikasnijeg i bržeg prijevoza putnika čime će se smanjiti gužve i poboljšati protok putnika, a to će imati pozitivan utjecaj na smanjenje buke, onečišćenja (smanjeni broj osobnih vozila) i kraće zadržavanje putnika u blizini zaštićenih područja.
Ekološka mreža		
Krajobraz	0	
Tlo i poljoprivreda	+	Uspostave učinkovitije usluge javnog prijevoza dovesti će do smanjenja rizika od akcidentnih situacija i smanjenja onečišćenja tla opasnim tvarima.
Šumarstvo i lovstvo	+ , SEK, SIN, DR	Utjecaj na šumarstvo i lovstvo povećanom i olakšanom upotrebom javnog prijevoza je pozitivan, sekundarni, sinergijski i trajni, s obzirom da će se posljedično smanjiti količina vozila na prometnicama, a time i onečišćenje voda, tla i hrane koju koriste biljke i životinje.
Otpad	0	
Buka	+ , ST, SEK, DR	Unapređenjem javnog putničkog prijevoza kroz uvođenje zajedničkog tarifnog sustava, integriranog vozognog reda, taktnog voznog reda, car sharing sustava, usluge "poziva na zahtjev", te razvoj sustava javnih bicikala isti postaje efikasan i učinkovit način prijevoza što sve posljedično smanjenja korištenja osobnih vozila čime dolazi do smanjenja broja izvora buke, pa time i do smanjenja razina buke u urbanoj sredini.
Kulturno-povijesna baština	0	
Stanovništvo i zdravlje	+ , DR	Promocijom javnog prijevoza kroz koncept integriranog prijevoza putnika korištenjem svih prijevoznih modova (željeznicu, autobusni prijevoz, car sharing sustav, sustavi javnih bicikala itd...), može se očekivati smanjenje korištenja osobnih vozila tj. smanjenje cestovnog prometa što će imati pozitivan utjecaj na smanjenje onečišćenja zraka i razina buke iz prometa te samim tim poboljšanje kvalitete života.
ZAKLJUČAK	Ove mjere Plana nemaju negativan utjecaj na okoliš, pa se ne propisuju mjere zaštite okoliša.	

6.7 CILJ COR3 Podizanje svijesti građana o prednostima korištenja Javnog prijevoza

Podizanje svijesti građana o predostima korištenja Javnog prijevoza		
Mjere		
COR3-M1	Edukacije za građane o učinkovitom i sigurnom načinu korištenja JGP-a	
	<p>Osmišljavanje i organizacija edukacije za građane, posebice za ranjive skupine, o načinu korištenja JP-a na učinkovit i siguran način kao i o prednostima javnog prijevoza.</p> <p>Potreba za uključivanje civilnih organizacija i udruga u promocijske aktivnosti javnog prijevoza i prava putnika</p>	
COR3-M2	Organiziranje promotivnih kampanja o prednostima javnog prijevoza	
	<p>Potreba za promocijom prepoznatljivosti imidža javnog prijevoza, pogotovo IPP-a putem raznih medija (plakati, televizija, razne promocije, akcije, radio, novine itd.)</p>	
Okolišne teme	Ocjena	Kratak opis utjecaja
Zrak	+, ST, DR	Edukacija građana dugoročno ima pozitivan utjecaj na kvalitetu zraka kroz smanjeno korištenje osobnih vozila, povećano korištenje javnog prijevoza ili vozila koja koriste alternativna goriva.
Klimatske promjene GHG	0	
Stanje voda	+, DR, SEK	Edukacija građana o prednostima javnog prijevoza mogla bi utjecati na smanjeno korištenje osobnih automobila što bi imalo za posljedicu manje onečišćenje s prometnicama.
Biološka raznolikost	+	Promicanjem korištenja javnog gradskog prijevoza može se povećati broj sudionika u istom te tako smanjiti broj osobnih automobila u prometu pa tako i onečišćenje zraka i tla, kao i buka na staništa i vrste.
Zaštićena područja		
Ekološka mreža		
Krajobraz	0	
Tlo i poljoprivreda	0	
Šumarstvo i lovstvo	+, SEK, SIN, DR	Utjecaj na šumarstvo i lovstvo podizanjem svijesti o pozitivnim učincima korištenja javnog prijevoza je pozitivan, sekundarni, sinergijski i trajni, s obzirom da će se posljedično smanjiti količina vozila na prometnicama, a time i onečišćenje voda, tla i hrane koju koriste biljke i životinje.
Otpad	0	
Buka	+, ST, SEK, DR	Osmišljavanje i organizacija edukacije za građane o načinu korištenja javnog prijevoza na učinkovit i siguran način kao i o predostima javnog prijevoza, uključujući i različite promotivne kampanje, razvija se i potiče smanjenje uporabe osobnih vozila što dovodi do smanjenja razine buke u okolišu.
Kulturno-povijesna baština	0	
Stanovništvo i	+, DR	Edukacija građana dugoročno ima pozitivan utjecaj na kvalitetu zraka i

zdravlje	razine buke kroz smanjeno korištenje osobnih vozila, povećano korištenje javnog prijevoza.
ZAKLJUČAK	Ove mjere Plana nemaju negativan utjecaj na okoliš, pa se ne propisuju mjere zaštite okoliša.

6.8 CILJ COK1 Zeleni javni prijevoz

Zeleni javni prijevoz		
Mjere		
Okolišne teme	Ocjena	Kratak opis utjecaja
Zrak	+, ST, SEK, DR	Tijekom same izgradnje može se javiti negativan utjecaj, ali se radi o kratkoročnom utjecaju u neposrednoj blizini pojedinog zahvata koji će se javiti isključivo tijekom same izgradnje. Dugoročno, modernizacijom voznog parka i korištenjem ekološki prihvatljivih vozila, smanjit će se negativan utjecaj na kvalitetu zraka tj. emisije iz prometa.
Klimatske promjene GHG	+/-, DR	Dugoročno, modernizacijom voznog parka i korištenjem ekološki prihvatljivih vozila, smanjit će se negativan utjecaj tj. emisije stakleničkih plinova iz prometa. Međutim, potrebno je isto tako voditi računa o energetskoj efikasnosti električnih vozila i istovremenoj promociji korištenja obnovljivih izvora za proizvodnju električne energije s obzirom da povećanje potrošnje električne energije može indirektno dovesti do povećanja emisija stakleničkih plinova zbog potrošnje el. energije iz fosilnih goriva.
Stanje voda	+, DR	Nabavka vozila javnog prijevoza koja koriste alternativne izvore energije kao i izgradnja sustava punionica pozitivno će utjecati na rasterećenje cestovnog prometa i smanjenje emisija naftnih derivata s prometnicama u vode. U I. zoni zaštite nisu dozvoljeni nikakvi zahvati osim zahvata vezanih za vodoopskrbu, a u II i III zoni obavezno se moraju poštivati odredbe zakonskih propisa i odluka o zaštiti izvorišta o zabranama i ograničenjima.
Biološka raznolikost	+/-, DR	Tijekom izgradnje mogući su negativni utjecaci u vidu uznemiravanja i degradacije staništa zbog buke i potencijalnog onečišćenja. Navedeni utjecaji su privremeni i kratkoročni te ih je primjenom odgovarajućih mjer, moguće svesti na prihvatljivu razinu.
Zaštićena područja	+/-, DR	Na području nove gradnje doći će do trajnog zauzeća prostora, što će rezultirati negativnim utjecajem gubitka prirodnog staništa. Stoga prilikom planiranja mjesta izgradnje punionica treba izbjegavati lokacije na kojima se nalaze ugrožena staništa i vrste.

Ekološka mreža		Nova vozila na alternativna/kombinirana goriva dugoročno će imati pozitivan utjecaj u vidu smanjenja razine buke i onečišćenja zraka, tla i voda te indirektno pozitivno utjecati i na očuvanje biološke raznolikosti.
Krajobraz	-, IZR	Izgradnja sustava punionica alternativnih goriva (COK1-M1) može direktno utjecati na promjene fizičke strukture krajobraza uklanjanjem površinskog pokrova i eventualnim promjenama prirodne morfologije terena na području izgradnje, dok sami objekti, ovisno o dimenzijama, kao i prostornom kontekstu u koji se smještaju, svojom pojavom mogu utjecati na promjene u izgledu i načinu doživljavanja područja.
Tlo i poljoprivreda	0	
Šumarstvo i lovstvo	+, SEK, KUM, DR	Utjecaj na šumarstvo i lovstvo povećanom upotrebom vozila koje ispuštaju manje ili uopće ne ispuštaju onečišćivače u okoliš je pozitivan, sekundarni, kumulativan i trajni, s obzirom da će se posljedično smanjiti onečišćenje voda, tla i hrane koju koriste biljke i životinje.
Otpad	-, KR, PRI	Tijekom izgradnje punionica na biodizel, plin i punionice na električnu energiju (mjera COK1-M1) nastat će različite vrste otpada (građevinski otpad, u manjoj mjeri komunalni, ambalažni i proizvodni opasni otpad) te se radi o kratkoročnom utjecaju.
Buka	+, ST, IZR, DR	Tijekom izgradnje sustava punionica alternativnih goriva može doći do privremenog negativnog utjecaja buke od građevinskih radova u najbližim naseljenim područjima. No modernizacijom voznog parka javnog prijevoza može se očekivati smanjenje razina buke pogotovo unutar naseljenih područja budući da nova vozila, a posebno ona na električni pogon, emitiraju niže razine buke
Kulturno-povijesna baština	+, KUM, DR, ST	Smanjivanjem utjecaja prometnog sustava na okoliš povećali bi se pozitivni utjecaji na kulturnu baštinu, prvenstveno graditeljsku. Onečišćenje zraka i efekt „kiselih kiša“ mogu utjecati na promjenu spomeničkih svojstva kulturnih dobara.
Stanovništvo i zdravlje	+, ST, SEK, DR	Dugoročno, izgradnjom i uređenjem biciklističkih i pješačkih staza, zbog očekivanog smanjenja korištenja osobnih vozila, smanjit će se negativan utjecaj na kvalitetu zraka, razine buke i onečišćenje voda s prometnicama čime će se poboljšati kvaliteta života stanovništva.
ZAKLJUČAK	<p>Vode Planirane zahvate u zonama sanitarne zaštite provoditi strogo u skladu sa zakonskim propisima o zaštiti voda i važećim odlukama o zonama sanitarne zaštite izvorišta.</p> <p>Biološka raznolikost, zaštićena područja, ekološka mreža Prilikom planiranja mjesta izgradnje punionica treba izbjegavati lokacije na kojima se nalaze rijetka i ugrožena staništa i vrste.</p>	

6.9 CILJ COS1 Unapređivanje sustava upravljanja podacima

Unapređivanje sustava upravljanja podacima		
Mjere		
Okolišne teme	Ocjena	Kratak opis utjecaja
Zrak	+, ST, DR	Unaprjeđenjem kvalitete javnog prijevoza može se očekivati smanjenje korištenja osobnih vozila tj. smanjenje cestovnog prometa što će imati pozitivan utjecaj na smanjenje onečišćenja zraka iz prometa.
Klimatske promjene GHG	+	Unapređivanje sustava upravljanja podacima pozitivno će se odraziti na prilagodbu klimatskim promjenama u pogledu jačanja svjesnosti o njihovom utjecaju i posljedičnim postupcima u svrhu smanjenja njihovog utjecaja na promet i prometnu infrastrukturu.
Stanje voda	+, DR, SEK	Eliminiranjem nesigurnih mesta smanjuje se vjerovatnost nesreća, pa tako i iznenadnih onečišćenja voda. Nova vozila s manjim emisijama znače i manje potencijalnih nesreća i kvarova s istjecanjem onečišćujućih tvari u vode. U sustav prikupljanja podataka potrebno je uvesti podatke koji mogu biti relevantni za očuvanje voda (npr. broj pročistača/separatora na prometnicama, lokacije zatvorenih sustava odvodnje, podaci o održavanju prometne infrastrukture koja je bitna za očuvanje voda).
Biološka raznolikost	+, DR, SEK	Planirano prikupljanje podataka dat će točniji pregled stanja na prometnicama, dovesti do eliminiranja nesigurnih točaka i smanjiti vjerovatnost akcidenata te tako posredno doprinijeti boljem očuvanju biološke raznolikosti.
Zaštićena područja		
Ekološka mreža		
Krajobraz	0	
Tlo i poljoprivreda	0	
Šumarstvo i lovstvo	+, ST, KUM	Ovom mjerom će se omogućiti brže i svršishodnije planiranje koje će imati pozitivan utjecaj u smislu da će se vršiti samo potrebne i usmjerene radnje.
Otpad	0	
Buka	+, ST, SEK, DR	Unaprjeđenjem sustava upravljanja podacima kontinuiranim prikupljanjem prometnih podataka, kreiranjem baze prometnih podataka te

		definiranjem minimalnih kriterija mobilnosti građana povećava se efikasnost učinkovitog javnog prijevoza koji time građanima postaje prihvatljiviji pa se može očekivati, zbog smanjene potrebe korištenja osobnih vozila, smanjenje razina buke u naseljenim područjima.
Kultурно-povijesna baština	0	
Stanovništvo i zdravlje	+, ST, SEK, DR	Dugoročno, unaprjeđenjem kvalitete javnog prijevoza može se očekivati smanjenje korištenja osobnih vozila tj. smanjenje cestovnog prometa te će se smanjiti negativan utjecaj na kvalitetu zraka, razine buke i onečišćenje voda s prometnicama čime će se poboljšati kvaliteta života stanovništva.
ZAKLJUČAK	Vode	U sustav prikupljanja podataka potrebno je uvesti podatke koji mogu biti relevantni za očuvanje voda.

6.10 CILJ COS2 Unapređenje javnog putničkog prometa

Unapređenje javnog putničkog prometa		
Mjere		
Okolišne teme	Ocjena	Kratak opis utjecaja
Zrak	+, ST, SEK, DR	Unaprjeđenjem kvalitete javnog prijevoza kroz pružanje kvalitetnije usluge može se očekivati smanjenje korištenja osobnih vozila tj. smanjenje cestovnog prometa što će imati pozitivan utjecaj na smanjenje onečišćenja zraka iz prometa.
Klimatske promjene GHG	0	
Stanje voda	0	
Biološka raznolikost		
Zaštićena područja	0	
Ekološka mreža		
Krajobraz	0	
Tlo i poljoprivreda	0	
Šumarstvo i lovstvo	0	
Otpad	0	
Buka	+ , ST, SEK, DR	Kroz edukaciju zaposlenika javnih prijevoznika o ekonomičnoj i sigurnoj vožnji te o komunikaciji s putnicima povećat će se kvaliteta usluge što će dovesti do građanima prihvatljivog korištenja javnog prijevoza pa se može očekivati, zbog smanjene potrebe korištenja osobnih vozila, smanjenje razina buke u naseljenim područjima.
Kulturna baština	0	
Stanovništvo i zdravlje	+ , ST, DR	Unaprjeđenjem kvalitete javnog prijevoza kroz pružanje kvalitetnije usluge može se očekivati smanjenje cestovnog prometa što će imati pozitivan utjecaj na smanjenje onečišćenja zraka i razine buke.

ZAKLJUČAK

Ove mjere Plana nemaju negativan utjecaj na okoliš, pa se ne propisuju mjere zaštite okoliša.

6.11 CILJ COS3 Povećanje sigurnosti građana u javnom prijevozu

Povećanje sigurnosti građana u javnom prijevozu		
Mjere		
Okolišne teme	Ocjena	Kratak opis utjecaja
Zrak	+, ST, SEK, DR	<p>Unaprjeđenjem kvalitete javnog prijevoza može se očekivati smanjenje korištenja osobnih vozila tj. smanjenje cestovnog prometa što će imati pozitivan utjecaj na smanjenje onečišćenja zraka iz prometa.</p> <p>Nabavkom novih vozila javnog prijevoza koja zadovoljavaju najviše sigurnosne standarde, a ujedno i ekološke imat će za posljedicu smanjenje emisija onečišćujućih tvari u zrak.</p>
Klimatske promjene GHG	+, ST, DR	<p>Nabavkom novih vozila javnog prijevoza koja zadovoljavaju najviše sigurnosne standarde, a ujedno i ekološke imat će za posljedicu smanjenje emisija stakleničkih plinova</p>
Stanje voda	+	<p>Održavanje voznog parka i edukacija osoblja o najvišim normama sigurnosti vozila i infrastrukture indirektno doprinose boljem stanju okoliša tako što smanjuju broj kvarova i akcidentnih situacija s negativnim posljedicama za površinske i podzemne vode.</p>
Biološka raznolikost	0	
Zaštićena područja		
Ekološka mreža	0	
Krajobraz		
Tlo i poljoprivreda	0	
Šumarstvo i lovstvo		
Otpad	0	
Buka		
		<p>Nabavkom novih vozila kao i održavanjem čitavog voznog parka će se smanjiti razine buke u okolišu budući da nova i održavana vozila, osim zadovoljavanja visokih sigurnosnih standarda, emitiraju i niže razine buke.</p> <p>Održavanje voznog parka kao i poboljšavanje uvjeta na prometnicama i njihovo kvalitetno održavanje utjecati će na smanjenje emisija buke.</p>

Kulturna baština	0	
Stanovništvo i zdravlje	+, ST, SEK, DR	
ZAKLJUČAK	Ove mjere Plana nemaju negativan utjecaj na okoliš, pa se ne propisuju mjere zaštite okoliša.	

6.12 Infrastrukturni projekti

Master plan Grada Vinkovaca za promet predvidio je nekoliko scenarija prometnog razvoja.

Scenariji su razrađeni za razdoblje od 2016.-2027. Scenarij 2016. predstavlja scenarij „ne čini ništa“, scenarij za 2020. godinu predstavlja „umjereni“ scenarij i scenarij za 2027. godinu predstavlja „učini sve“ scenarij. U scenarije su uvrštene mjere, kratkoročne za „umjereni“ scenarij te srednjoročne i dugoročne za „učini sve“ scenarij te planirani infrastrukturni zahvati.

- Trasa brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)
- Trase južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca
- Rekonstrukcija i modernizacija željezničkog čvora Vinkovci i trasa željezničkih pruga koje se u njemu sastaju
- Razvijati sustave javnog prijevoza i integrirani promet
- Poboljšanje i izgradnja nogostupa
- Rekonstrukcija i izgradnja biciklističke mreže
- Sanacija semaforizacije
- Rekonstrukcija željezničko-cestovnih prijelaza
- Planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava
- Izgradnje intermodalnog putničkog i teretnog terminala Vinkovci

S obzirom da su navedene mjere već obrađene u prethodnim poglavljima, u nastavku je dana analiza utjecaja zahvata koji prethodno nisu obrađeni - izgradnja zaobilaznica i višenamjenskog kanala Dunav-Sava.

<i>Infrastrukturni projekti</i>		
<i>Okolišne teme</i>	<i>Ocjena</i>	<i>Kratak opis utjecaja</i>
Zrak	-/+ , ST, DR	<p>Izgradnja novih cestovnih pravaca ima negativan utjecaj na kvalitetu zraka u neposrednoj blizini prometnice, s obzirom da se radi o novom izvoru onečišćenja kojeg prije nije bilo. No, poboljšanje postojeće infrastrukture izgradnjom obilaznica izvan naselja povoljno utječe na smanjenje onečišćenja u samim naseljima kroz smanjenje gužvi, zastoja i čekanja što je uzrok najvećim cestovnim emisijama.</p> <p>Utjecaj na kvalitetu zraka će se javiti tijekom izgradnje predviđenih infrastrukturnih zahvata tj. tijekom izvođenja zemljanih i građevinskih radova. Tijekom građevinskih radova rad strojeva i transport materijala treba organizirati tako da ne ometaju život u obližnjim naseljima.</p> <p>Redovnim održavanjem radnih i transportnih vozila, smanjiti negativne utjecaje tijekom izgradnje zahvata.</p>
Klimatske promjene	-/+	Izgradnja novih cestovnih pravaca i povećanje cestovnog prometa dovest

GHG		će do povećanja emisija stakleničkih plinova. Međutim, izgradnja obilaznica izvan naselja povoljno utječe na smanjenje emisija iz prometa u samim naseljima kroz smanjenje gužvi, zastoja i čekanja gdje se javljaju najveće emisije te kroz skraćenje vremena putovanja.
Stanje voda	-, DR	Izgradnjom novih prometnica skida se prirodni pokrov terena što povećava ranjivost podzemnih voda, odnosno vodonosnika, mogućnosti onečišćenja postaju veće, bilo iznenadnih ili izvanrednih. Na mjestu gdje prethodno nije bilo potencijalnih emisija u vode od strane prometa, one sada postoje. Ovisno o položaju nove prometnice u odnosu na površinska vodna tijela ili vodozaštitne zone, utjecaj može biti jači ili slabiji. Trasa brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca) i trase južne zaobilaznice Vinkovaca krajnjim dijelom ulaze na područje III. zone zaštite izvorišta („Kanovci“-Vinkovci, i „Park“-Nuštar). U III. zoni obavezno se moraju poštivati odredbe zakonskih propisa i odluka o zaštiti izvorišta o zabranama i ograničenjima.
Biološka raznolikost	-	Izgradnjom brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja te južne i sjeverne zaobilaznice doći će do zauzeća i degradacije staništa, povećanja prometa, buke, onečišćenja kao i fragmentacije staništa, no trase se nalaze na antropogeno nastalim staništima te se ne očekuju značajni negativni utjecaji na biološku raznolikost. Južni dio brze ceste Vinkovci-Županja prolazi kroz šumsko područje koje je dio Spačvanskog bazena te se negativni utjecaji na ta područja ne mogu se isključiti i bit će potrebno procijeniti stvarni rizik na razini zahvata.
Zaštićena područja	0/-	Sjeverni dio brze ceste Osijek-Vukovar prolazi blizu Spomenika parkovne arhitekture Nuštar - Park oko dvorca (izvan granica Grada Vinkovaca). Izgradnjom brze ceste doći će do povećanja prometa, te posljedično i do povećanja buke i onečišćenja. Bit će potrebno na razini zahvata procijeniti mogućnost negativnih utjecaja na ovo zaštićeno područje.
Krajobraz	-, IZR, DR	Izgradnjom novih cestovnih pravaca doći će do direktnog utjecaja na fizičku strukturu krajobraza odnosno do promjene morfologije terena, uklanjanja površinskog pokrova, usitnjavanja krajobraznih uzoraka te prosijecanja novih koridora kroz šumske komplekse. Tijekom izgradnje zahvata, građevinski radovi znatno će izmijeniti izgled područja, no budući da je ovaj utjecaj privremenog karaktera može se smatrati zanemarivim uz obavezno provođenje studijom predloženih mjera. Izgradnja novih cestovnih pravaca posljedično će dovesti do promjena krajobraznog karaktera i načina doživljavanja promatranoj područja.
		Planirana nova trasa brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja, položena je područjem koje se PP Grada Vinkovci planira zaštititi kao osobito vrijedni predio kultiviranog krajobraza - područje Trbušanac; te kao osobito vrijedni predjeli prirodnog krajobraza koji uključuju šume Ljeskovac, Kunjevci, Bazjaš, Golubovac i Vrapčana, te obale Bosuta. Također trasa prolazi rubnim područjem koje je PP Grada Vinkovci svrstano u kategoriju park šuma, te je posebno istaknuta potreba zaštite upravo, ovog područja kao kompleksa Spačvanskih šuma, zbog izgrađenih i planiranih infrastrukturnih koridora. Nadalje PP Vukovarsko-srijemske županije, planskim mjerama štite se cjeline krajolika Spačvanskih šuma (šuma Kunjevci, Bazjaš i Golubovac predložena su za zaštitu u kategoriji zaštićenog krajobraza) te cjeline krajolika rijeke Bosut.

		<p>Brza cesta planirana je unutar koridora već postojeće trase samo manjim dijelom u području Spačvanski šuma, stoga će njenom izgradnjom doći do usitnjavanja poljoprivrednih površina, uklanjanja površinskog pokrova, prosijecanja šumskog kompleksa, promjene načina korištenja zemljišta u području izgradnje te posljedično promjene u načinu doživljavanja krajobraza. Budući da su mozaici poljoprivrednih uzoraka široko rasprostranjene krajobrazne strukture bez osobitih vizualnih i ambijentalnih vrijednosti, u sjevernom dijelu trase neće doći do znatnih nepoželjnih utjecaja na krajobraz. No, do znatnih negativnih utjecaja doći će u području šumskih kompleksa i u obalnom području Bosuta.</p> <p>Trase planirane južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca biti će položene mozaicima poljoprivrednih površina bez osobitih vizualnih i ambijentalnih vrijednosti te široke rasprostranjenosti. Stoga izgradnjom ovih prometnica neće doći do znatnih nepoželjnih utjecaja na krajobraz.</p>
Tlo i poljoprivreda	-, IZR, PRI	Svaka izgradnja i rekonstrukcija u fazi izgradnje dovodi do privremene/trajne prenamjene i degradacije tla i njegovog pokrova, te može dovesti do povećanja rizika od erozije, onečišćenja tla tijekom gradnje i tijekom akcidentnih situacija. U ovom slučaju će do prenamjene doći uglavnom na osobito vrijednom (P1) i vrijednom obradivom zemljištu (P2). Većina tih situacija može se izbjegići pridržavanjem propisa i pažljivim planiranjem zahvata u fazi izrade projektne dokumentacije.
Šumarstvo i lovstvo	-, IZR, ST; +/-SEK, KUM	Južna i sjeverna obilaznica ne prolaze kroz šumsko područje već samo rubno, ali s obzirom na nizinsko područje infrastrukturni objekt može imati utjecaj na okolne šume u vidu promjene režima nadzemnih i podzemnih voda. Istočna obilaznica će imati izravan i stalni utjecaj s obzirom da prolazi kroz šumsko područje nizinskih šuma koje su jako osjetljive na promjene vodnih režima. Stoga je potrebno izgraditi dovoljno propusta da bi voda mogla slobodno cirkulirati, a dubine kanala uz prometnicu ne smiju biti dublje od postojećih (šumskih) kanala. Moguć je sekundarni i kumulativni utjecaj sa planiranim višenamjenskim kanala Dunav-Sava, stoga je pri izradu studije utjecaja na okoliš za istočnu obilaznicu potrebno posebnu pažnju posvetiti toj sinergiji. Povećana mreža infrastrukture može imati negativni utjecaj na divljač u vidu povećane mogućnosti stradavanja na prometnicama kao i u vidu gubitka korisnog staništa, tj lovnoproduktivnih površina.
Otpad	-, KR, PRI	Tijekom izgradnje novih cestovnih pravaca nastat će različite vrste otpada (građevinski otpad, u manjoj mjeri komunalni, ambalažni i proizvodni opasni otpad). Utjecaj će biti kratkoročan i privremen.
Buka	-/+, ST, IZR, DR	<p>Tijekom izgradnje novih cestovnih pravaca (obilaznica oko Grada Vinkovaca) može doći do privremenog, kratkotrajnog negativnog utjecaja buke od građevinskih radova u naseljenim područjima u blizini zahvata.</p> <p>Na prostorima na kojima ranije nije bilo ceste očekuje se povećanje razina buke u blizini navedenih prometnica. No, budući da će značajan obim prometa (posebno tranzitni promet i promet teretnih vozila) biti usmjeravan obilaznicama to će ukupno doći do smanjenja buke u naseljenim dijelovima Grada Vinkovaca.</p> <p>U sklopu izrade projektne dokumentacije pojedinih zahvata izraditi i projekte zaštite od buke, a sukladnost izvedenog stanja s projektom provjeriti mjerjenjima.</p>

		<p>Kroz postupke procjene utjecaja na okoliš za predmetne zahvate potrebno je analizirati mogući utjecaj buke i predložiti mjere zaštite od buke u vidu poštivanja dozvoljenih razina buke tijekom izvođenja građevinskih radova te smanjenja utjecaja bukom na okoliš.</p> <p>Kroz postupke procjene utjecaja na okoliš za predmetne zahvate potrebno je propisati mjere zaštite od buke tijekom korištenja zahvata, a u smislu smanjenja buke na izvoru (npr. zidovi za zaštitu od buke) kao i primjene aktivne i pasivne zaštite od buke.</p>
Kulturna baština	-, IZR, DR	<p>Trase zaobilaznica nalaze se na području gdje su evidentirani mnogobrojni arheološki lokaliteti koji su izravno ugroženi planiranim zahvatima. Radi se o područjima grada Vinkovaca na kojem su već od ranije poznata brojna arheološka nalazišta, prije svega na osnovi prikupljenih površinskih i slučajnih nalaza te provedenih manjih zaštitnih istraživanja. Procjenjuje se da će zahvati uzrokovati negativne promjene stanja arheoloških lokaliteta (direktna fizička ugroženost). Zbog toga je ova kategorija kulturne baštine izravno ugrožena planiranim zahvatima. Stoga je neophodno poduzeti odgovarajuće mjere zaštite kako bi se ublažili negativni utjecaji.</p>
Stanovništvo i zdravlje	-/+,	<p>Izgradnja novih cestovnih pravaca ima negativan utjecaj na kvalitetu zraka i razine buke u neposrednoj blizini prometnice, s obzirom da se radi o novom izvoru onečišćenja kojeg prije nije bilo. No, poboljšanje postojeće infrastrukture izgradnjom obilaznica izvan naselja povoljno utječe na smanjenje onečišćenja u samim naseljima kroz smanjenje gužvi, zastoja i čekanja što je uzrok najvećim cestovnim emisijama. Isto tako, budući da će značajan obim prometa (posebno tranzitni promet i promet teretnih vozila) biti usmjeravan obilaznicama to će ukupno doći do smanjenja buke u naseljenim dijelovima Grada Vinkovaca. S obzirom da trase brze ceste i trase južne zaobilaznice Vinkovaca krajnjim dijelom ulaze na područje III. zone zaštite izvorišta („Kanovci“-Vinkovci, i „Park“-Nuštar), uz poštivanje odredbe zakonskih propisa i odluka o zaštiti izvorišta o zabranama i ograničenjima ne očekuje se utjecaj na kvalitetu vode za piće.</p>
ZAKLJUČAK		Ove mjere mogu imati negativan utjecaj na okoliš, pa su propisane odgovarajuće mjere zaštite okoliša.

Infrastrukturni projekti

- Višenamjenski kanal Dunav-Sava

Okolišne teme	Ocjena	Kratak opis utjecaja
Zrak	- / +, ST, DR	<p>Povećanje prometa unutarnjim vodama dovest će do povećanja emisija onečišćujućih tvari u zrak iz brodova s motorima s unutarnjim sagorijevanjem.</p> <p>S druge strane, razvojem i povećanja obima prijevoza tereta unutarnjim vodama može se očekivati smanjenje cestovnog teretnog prometa koji predstavlja najnepovoljniji oblik prometa s obzirom na emisije onečišćujućih tvari u zrak.</p> <p>Kroz postupak procjene utjecaja na okoliš potrebno je analizirati navedene utjecaje i predložiti mjere zaštite i smanjenja utjecaja na kvalitetu zraka, posebno kod manipulacije s rasutim teretom.</p>
Klimatske promjene GHG	-/+ , DR	<p>Povećanje prometa unutarnjim vodama dovest će do povećanja emisija stakleničkih plinova u zrak iz brodova s motorima s unutarnjim sagorijevanjem.</p> <p>S druge strane, razvojem i povećanja obima prijevoza tereta unutarnjim vodama može se očekivati smanjenje cestovnog teretnog prometa koji predstavlja najnepovoljniji oblik prometa s obzirom na emisije onečišćujućih tvari u zrak.</p>
Stanje voda	-	<p>Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava može negativno utjecati na hidromorfološke značajke vodotoka tako što će se doći do zadiranja u korito rijeka.</p> <p>Povećanje prometa unutarnjim vodama dovest će do povećanja emisija onečišćujućih tvari u vode što može negativno utjecati na fizikalno-kemijsko i ekološko stanje rijeka i živi svijet rijeka.</p> <p>Brodovi plovidbom stvaraju valove koji podižu sediment čime se smanjuje svjetlost potrebna za rast biljaka i algi te vidljivost za faunu potrebna prilikom prehranjivanja ili izbjegavanja predatora.</p> <p>Manjim dijelom kanal prolazi i kroz III. zonu sanitarne zaštite izvorišta Ekonomija-Mirkovci.</p> <p>Za planirani zahvat potrebno je provesti postupak procjene utjecaja na okoliš u sklopu kojeg se trebaju detaljno analizirati utjecaji i predložiti adekvatne mjere zaštite.</p>
Biološka raznolikost	--(?)	<p>Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava može direktno utjecati na riječna staništa Save i Dunava te na područje Spačvanskog bazena zbog degradacije vodenih i močvarnih staništa, hidromorfoloških promjena riječnog toka, promjene kvalitete vode, kontinuiranog uznemiravanje vrsta, širenja invazivnih vrsta i akcidentnih situacija. Na riječna staništa i bioraznolikost vezanu za riječna staništa mogući su značajno negativni učinci. K tome, mogući su i kumulativni utjecaji zbog razvoja plovnih putova gdje će doći do hidroloških i hidrogeoloških promjena u okolnom području mogući su negativni utjecaji i na</p>

	+	poplavna područja uz Savu i Dunav. Zbog prepostavljenog dizanja razine podzemne vode na području Spačvanskog bazena mogući su pozitivni utjecaji na ciljeve očuvanja vezane za poplavne šume.
Zaštićena područja	0/-	Obuhvat kanala ne prolazi područjem utjecaja na zaštićena područja na području Grada, te se ne očekuju negativni utjecaji na zaštićena područja. Postoji mogućnost utjecaja na Nuštar - Park oko dvorca (izvan granica Grada Vinkovaca), te će na razini zahvata biti potrebo odrediti detaljniji utjecaj.
Krajobraz	-, ST, DR	Uslijed izgradnje višenamjenskog kanala Dunav-Sava doći će do izravnih i trajnih promjena fizičke strukture krajobraza uklanjanjem prirodne vegetacije i promjenom prirodne morfologije vodotoka. To će tijekom korištenja zahvata rezultirati promjenama u izgledu i načinu doživljavanja krajobraza, odnosno promjenama krajobraznog karaktera i posljedično načina doživljavanja promatranog krajobraza. Vizualni utjecaj se najviše očituje iz užeg područja, a ponajprije ovisi o topografiji prostora i vizualnoj izloženosti prostora zahvata. Utjecaj će biti veći u krajobrazima koje odlikuje netaknuta izvorna prirodnost.
Tlo i poljoprivreda	-/+, IZR/SEK, PRI/DR	Svako zadiranje u vodene tokove osobito velike regulacije rijeka i izgradnja kanala značajno utječe na promjene vodnog režima u bližem, ali i širem okruženju samih zahvata. Stoga je potrebno na projektnoj razini istražiti i koristiti rješenja koja će najmanje utjecati na tlo i poljoprivredno zemljište. S obzirom da se radi o višenamjenskom sustavu moguće je očekivati i pozitivan utjecaj u smislu uspostavljanja sustava za navodnjavanje čime bi se unaprijedila poljoprivredna proizvodnja.
Šumarstvo i lovstvo	?/ -/+, IZR/SEK, ST/DR	Unaprjeđenje vodnih putova i izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava su zahvati na velikim površinama u nizinskim područjima gdje postoji opasnost od velikih i izraženih utjecaja na okolne šume zbog promjena u vodnim režimima podzemnih i nadzemnih voda koje mogu biti pozitivne i negativne. Stoga je potrebno provesti (i nastaviti postojeća) temeljita istraživanja u smislu utvrđivanja postojećeg stanja, utvrditi optimalna i rubna stanja te dubine kanala i vodnih putova planirati u skladu s tim, a nakon dovršenja projekata intenzivno pratiti zdravstveno stanje i stabilnost šumskih površina. Također su mogući kumulativni utjecaji s planiranim infrastrukturnim objektima na ovom području, stoga je potrebno temeljito proučiti mogući utjecaj te sinergije i donijeti mјere koje je minimaliziraju. Utjecaj na lovstvo tj. divljač može biti pozitivan u vidu dovođenja potrebne vode u sušnim mjesecima, ali i negativan u vidu prekidanja određenih migratornih putova te mogućeg onečišćenja vode (i posljedično, okolne vegetacije) prometom brodova.
Otpad	-, DR, ST	Povećanjem prometa unutarnjim vodama povećat će se količina raznog opasnog i neopasnog otpada. Također, gospodarenje otpadom s plovila odnosi se na prihvat i

		<p>rukovanje brodskim akumuliranim otpadom i ostacima brodskog tereta. Otpad s plovila čini komunalni otpad, razne vrste zauljenih voda, motorna ulja, zauljeni adsorbensi, emulzije, otpadne boje i lakovi te razne vrste opasnog i neopasnog tehnološkog otpada. Način, količina prikupljanja i transport otpada s plovila ovisi o kategoriji otpada, zahtijevanoj dinamici i lokaciji preuzimanja otpada.</p>
Buka	- , ST, IZR, DR	<p>Tijekom izgradnje kanala Dunav-Sava može doći do privremenog, kratkotrajnog negativnog utjecaja buke od građevinskih radova u naseljenim područjima u blizini zahvata.</p> <p>Rad buduće luke podrazumijeva i povećanja prometa pristupnim cestama i prugama radi opsluživanja luke što ukupno može dovesti do povećanja razina buke u naseljenim prostorima u neposrednoj okolini luke.</p> <p>Kroz postupak procjene utjecaja na okoliš potrebno je analizirati mogući utjecaj buke i predložiti mjere zaštite od buke u vidu poštivanja dozvoljenih razina buke tijekom izvođenja građevinskih radova te smanjenja utjecaja bukom na okoliš.</p> <p>Kroz postupak procjene utjecaja na okoliš potrebno je propisati mjere zaštite od buke tijekom korištenja zahvata, posebno tijekom rada buduće luke (pristaništa), a u smislu smanjenja buke na izvoru kao i primjene aktivne i pasivne zaštite od buke.</p>
Kulturna baština	- , IZR, DR	<p>Trasa višenamjenskog kanala Dunav-Sava prolazi područjem na kojem su evidentirani mnogobrojni arheološki lokaliteti koji su izravno ugroženi planiranim zahvatom (ukupno je evidentirano 11 arheoloških zona i lokaliteta na području Grada Vinkovaca).</p> <p>Procjenjuje se da će zahvat uzrokovati negativne promjene stanja arheoloških lokaliteta (direktna fizička ugroženost). Zbog toga je ova kategorija kulturne baštine izravno ugrožena planiranim zahvatom. Stoga je neophodno poduzeti odgovarajuće mjere zaštite kako bi se ublažili negativni utjecaji.</p>
Stanovništvo i zdravlje	- / +	<p>Povećanje prometa unutarnjim vodama dovest će do povećanja emisija onečišćujućih tvari u zrak iz brodova s motorima s unutarnjim sagorijevanjem te razine buke u naseljenim područjima uz sam kanal.</p> <p>S druge strane, razvojem i povećanja obima prijevoza tereta unutarnjim vodama može se очekivati smanjenje cestovnog teretnog prometa koji predstavlja najnepovoljniji oblik prometa s obzirom na emisije onečišćujućih tvari u zrak.</p> <p>Manjim dijelom kanal prolazi i kroz III. zonu sanitарне zaštite izvorišta Ekonomija-Mirkovci, ali se uz strogo pridržavanje zakonskih propisa i odluka o zaštiti izvorišta o zabranama i ograničenjima ne очekuje se utjecaj na kvalitetu vode za piće.</p>
ZAKLJUČAK	Ove mjere mogu imati negativan utjecaj na okoliš, pa su propisane odgovarajuće mjere zaštite okoliša.	

7 PREKOGRANIČNI UTJECAJ

Grad Vinkovci nije smješten u graničnom području te se navedeni ciljevi i mjere prvenstveno odnose na samo gradsko područje Grada i najbližih okolnih naselja. Provedbom ciljeva Master plana za promet ne očekuju se prekogranični utjecaji.

8 MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA I PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

8.1 Mjere zaštite okoliša

U nastavku je dan prijedlog mjera zaštite okoliša vezano za pojedine mjere za realizaciju ciljeva prometnog razvoja prometa Grada Vinkovaca definiranih ovim Master planom.

Mogući utjecaji na okoliš	Prijedlog mjera za ublažavanje utjecaja na okoliš
Kvaliteta zraka	
<i>CI1-M1 Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza</i>	
<i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Tijekom građevinskih radova rad strojeva i transport materijala treba organizirati tako da ne ometaju život u obližnjim naseljima. - Redovnim održavanjem radnih i transportnih vozila, smanjiti negativne utjecaje tijekom izgradnje zahvata.
<i>Infrastrukturni zahvati:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Trasa brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)</i> • <i>Trase južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca</i> • <i>Planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava</i> 	
<i>CI2-M3 Semaforizacija kritičnih raskrižja</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Prilikom provedbe semaforizacije kritičnih raskršća uvesti treptajuće zeleno svjetlo ili semafore s odbrojavanjem sekundi kako bi se smanjila nagla kočenja i zaustavljanja koja su izvor emisija čestica kao posljedica trošenja kočnica i guma.
Stanje voda	
<i>CI1-M1 Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Na području izgradnje cestovne infrastrukture koja prolazi kroz zone sanitарне zaštite treba čitavom dužinom uvesti sustav zatvorene odvodnje oborinske vode te osigurati potpunu vodonepropusnost te nepropusnost i fleksibilnost
<i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke</i>	

<i>i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i>	svakog spoja.
<i>CI2-M1 Izgradnja i uređenje biciklističkih staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima.</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Prilikom uređenja stajališta planirati sustav sanitarnih čvorova i kanalizacije u skladu s važećim propisima. - Planirane zahvate u zonama sanitarne zaštite provoditi strogo u skladu sa zakonskim propisima o zaštiti voda i važećim odlukama o zonama sanitarne zaštite izvorišta.
<i>CI2-M2 Izgradnja pješačkih nogostupa/staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima.</i>	
<i>CI3-M1 Izgradnja Park&Ride sustava.</i>	
<i>COS1-M2 Kreiranje baze podataka bitnih za razvoj JP-a</i>	<ul style="list-style-type: none"> - U bazu podataka uključiti: <ul style="list-style-type: none"> • broj pročistača/separatora na prometnicama • popis prometnica sa zatvorenim odnosno otvorenim sustavom odvodnje oborinskih voda • podatke o fizikalno-kemijskim čimbenicima stanja vodotoka.
<i>Infrastrukturni zahvati:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Trasa brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)</i> • <i>Trase južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Planirane zahvate u zonama sanitarne zaštite provoditi strogo u skladu sa zakonskim propisima o zaštiti voda i važećim odlukama o zonama sanitarne zaštite izvorišta.
<i>Infrastrukturni zahvati:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - U sklopu postupka procjene utjecaja na okoliš detaljno analizirati utjecaje i predložiti adekvatne mjere zaštite.
Biološka raznolikost	
<i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i>	
<i>COK1-M1 Proširenje i izgradnja sustava punionica alternativnih goriva</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Gdje je moguće gradnju planirati izvan područja rijetkih i ugroženih staništa.
<i>CI2-M1 Izgradnja i uređenje biciklističkih staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Prilikom uređenja stajališta planirati sustav sanitarnih čvorova i kanalizacije u skladu s važećim propisima.
<i>CI3-M1 Izgradnja Park&Ride sustava</i>	
<i>COS1-M1 Kontinuirano prikupljanje podataka o mobilnosti i funkcioniranju sustava</i>	<ul style="list-style-type: none"> - U bazu podataka uključiti: <ul style="list-style-type: none"> • popis prometnica sa zatvorenim odnosno otvorenim sustavom odvodnje oborinskih voda • podatke o fizikalno-kemijskim čimbenicima stanja vodotoka • podatke o broju i vrsti stradalih životinjskih jedinki.
<i>Infrastrukturni zahvati</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Procijeniti na razini zahvata mogućnost negativnih utjecaja na šumska staništa

	<p>izgradnjom brze ceste Vinkovci-Županja.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Za višenamjenski kanal Dunav-Sava potrebno je provesti postupak procjene utjecaja na okoliš u sklopu kojeg se trebaju detaljno analizirati utjecaji i predložiti adekvatne mjere zaštite.
Zaštićena područja	
<i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i>	
<i>COK1-M1 Proširenje i izgradnja sustava punionica alternativnih goriva</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Gdje je moguće gradnju planirati izvan zaštićenih područja prirode. - Na projektnoj razini potrebno je propisati mjere zaštite prirode. - Prilikom uređenja stajališta planirati sustav sanitarnih čvorova i kanalizacije u skladu s važećim propisima.
<i>CI2-M1 Izgradnja i uređenje biciklističkih staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima</i>	
<i>CI3-M1 Izgradnja Park&Ride sustava</i>	
<i>COS1-M1 Kontinuirano prikupljanje podataka o mobilnosti i funkciranju sustava</i>	<ul style="list-style-type: none"> - U bazu podataka uključiti popis prometnica sa zatvorenim odnosno otvorenim sustavom odvodnje oborinskih voda
<i>Infrastrukturni projekti</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Na razini zahvata procijeniti mogućnost negativnih utjecaja na Nuštar-Park oko dvorca.
Krajobraz	
<i>CI1-M1 Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Prilikom odabira lokacije za intermodalni terminal izbjegavati vrlo vrijedne i vrijedne krajobrazne strukture i uzorce. - Izraditi projekt krajobraznog uređenja kojim se trebaju osmislati rješenja za sanaciju područja zahvaćenih građevinskim radovima, odnosno za maksimalno vizualno uklapanje zahvata u okolini prostora.
<i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Trase planiranih prometnica položiti tako da se u što većoj mjeri izbjegne prosijecanje šuma i šumskih enklava, da se izbjegnu vrlo vrijedni krajobrazni uzorci i strukture i/ili da se u najvećoj mogućoj mjeri odmaknu od najbližih naselja uz koje prolaze ukoliko uz naselje nisu već prisutni prometni koridori. - Izraditi projekt krajobraznog uređenja kojim se trebaju osmislati rješenja za sanaciju područja zahvaćenih građevinskim radovima, odnosno za maksimalno vizualno uklapanje zahvata u okolini prostora.
<i>CI2-M1 Izgradnja i uređenje biciklističkih staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Nakon izgradnje planiranih zahvata izvršiti sanaciju prostora zahvaćenog radovima.

terminalima	
<i>CI2-M2 Izgradnja pješačkih nogostupa/staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Nakon izgradnje planiranih zahvata izvršiti sanaciju prostora zahvaćenog radovima.
<i>CI3-M1 Izgradnja Park&Ride sustava</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Prilikom odabira lokacije izbjegavati vrlo vrijedne i vrijedne krajobrazne strukture i uzorke. - Izraditi projekt krajobraznog uređenja kojim se trebaju osmislti rješenja za sanaciju područja zahvaćenih građevinskim radovima, odnosno za maksimalno vizualno uklapanje zahvata u okolini prostora.
<i>CI3-M2 Uređenje parkirališta</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Izraditi projekt krajobraznog uređenja kojim se trebaju osmislti rješenja za sanaciju područja zahvaćenih građevinskim radovima, odnosno za maksimalno vizualno uklapanje zahvata u okolini prostora.
<i>COK1-M1 Proširenje i izgradnja sustava punionica alternativnih goriva</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Prilikom odabira lokacije punionica izbjegavati vrlo vrijedne i vrijedne krajobrazne strukture i uzorke. - Izraditi projekt krajobraznog uređenja kojim se trebaju osmislti rješenja za sanaciju područja zahvaćenih građevinskim radovima, odnosno za maksimalno vizualno uklapanje zahvata u okolini prostora.
Infrastrukturni zahvati: <ul style="list-style-type: none"> • <i>Trasa brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)</i> • <i>Trase južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Trase planiranih prometnica položiti tako da se u što većoj mjeri izbjegne prosijecanje šuma i šumskih enklaava, da se izbjegnu vrlo vrijedni krajobrazni uzorci i strukture. - Izraditi projekt krajobraznog uređenja kojim se trebaju osmislti rješenja za sanaciju područja zahvaćenih građevinskim radovima, odnosno za maksimalno vizualno uklapanje zahvata u okolini prostora.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Izraditi projekt krajobraznog uređenja vodnog puta kojim se trebaju osmislti rješenja za sanaciju obala rijeka zahvaćenih građevinskim radovima. - Nakon izgradnje planiranog zahvata izvršiti sanaciju prostora zahvaćenog radovima prema projektu krajobraznog uređenja
Šumarstvo i lovstvo	
<i>CI1-M1 Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Kako bi se smanjio gubitak šumskih staništa, fragmentacija šumskog staništa kao i povećano stradavanje divljači uslijed veće gustoće infrastrukturnih objekata izbjegavati izgradnju novih infrastrukturnih pravaca kroz šumska područja.
<i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za</i>	

<i>odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Prilikom radova pridržavati se svih mjera zaštite šuma od požara
<i>Infrastrukturni zahvati:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Trasa brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)</i> • <i>Trase južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca</i> • <i>Planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Kako bi se smanjio gubitak šumskih staništa, fragmentacija šumskog staništa kao i povećano stradavanje divljači uslijed veće gustoće infrastrukturnih objekata izbjegavati izgradnju novih infrastrukturnih pravaca kroz šumska područja. - Prilikom radova pridržavati se svih mjera zaštite šuma od požara - Izgraditi dovoljan broj propusta za nesmetano cirkuliranje površinske vode - Dubina kanala uz prometnice ne smije biti veća od dubine okolnih, šumskih kanala - Nastaviti praćenje zdravstvenog stanja okolnog šumskog područja i podzemnih voda na području buduće trase VKDS
Buka	
<i>CI1-M1 Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza</i>	<ul style="list-style-type: none"> - U sklopu izrade projektne dokumentacije pojedinih zahvata izraditi i projekte zaštite od buke, a sukladnost izvedenog stanja s projektom provjeriti mjerjenjima.
<i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Kroz postupke PUO odnosno Zahtjeve za ocjeni o potrebi PUO propisati mjere zaštite od buke u vidu poštivanja dozvoljenih razina buke tijekom izvođenja građevinskih radova.
<i>CI1-M4 Uvođenje sustava prigradske željeznice</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Kroz postupke PUO odnosno Zahtjeve za ocjeni o potrebi PUO propisati mjere zaštite od buke tijekom korištenja zahvata, a u smislu smanjenja buke na izvoru kao i primjene aktivne i pasivne zaštite od buke.
<i>Infrastrukturni zahvati:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Trasa brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)</i> • <i>Trase južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca</i> • <i>Planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Na početku korištenja zahvata ishoditi Rješenje nadležnog tijela (Sanitarne inspekcije Ministarstva zdravlja) kojim se potvrđuje da su provedene odgovarajuće mjere zaštite od buke.
Otpad	
<i>CI1-M1 Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Tijekom izgradnje sav otpad razvrstati na mjestu nastanka, odvojeno skupljati po vrstama, osigurati uvjete skladištenja i predati ovlaštenom skupljaču.
<i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i>	<ul style="list-style-type: none"> - U slučaju da tijekom izvođenja radova nastane višak iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu obavijestiti nadležno tijelo, rudarsku inspekciju, jedinicu područne (regionalne) samouprave i jedinicu lokalne samouprave.
<i>CI1-M3 Uređenje svih postojećih stajališta JP-a sukladno važećim zakonskim i podzakonskim aktima</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Višak materijala iz iskopa nastao prilikom

CI1-M6 Prilagodba infrastrukture osobama s posebnim potrebama

CI2-M1 Izgradnja i uređenje biciklističkih staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima

CI2-M2 Izgradnja pješačkih nogostupa/ staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima

CI3-M1 Izgradnja Park&Ride sustava

CI3-M2 Uređenje parkirališta

COK1-M1 Proširenje i izgradnja sustava punionica alternativnih goriva

Infrastrukturni zahvati:

- *Trasa brze ceste Osijek-Vukovar / Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)*
- *Trase južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca*
- *Planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava*

Kulturno-povijesna baština

CI-1 Unaprjeđenje infrastrukture javnog putničkog prometa

Infrastrukturni zahvati:

- *Trasa brze ceste Osijek- Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)*
- *Trase južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca*
- *Planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava*

građenja građevina predstavlja mineralnu sirovину i Investitor je dužan staviti ga na raspolaganje Republici Hrvatskoj koja odlučuje o postupanju s tim iskopom.

- Prije poduzimanja zahvata u prostoru potrebno je izraditi konzervatorski elaborat u kojem će se analizirati i ocijeniti utjecaj na sve vrste kulturnih dobara te odrediti detaljne mјere zaštite.

8.2 Praćenje stanja okoliša

Mjere:

- CI1-M1: Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mјesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza;
- CI1-M2: Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta;
- CI1-M4: Uvođenje sustava prigradske željeznice
- Infrastrukturni zahvati

Buka

1. Kod zahvata koji podliježu procjeni utjecaja na okoliš kroz sam postupak procjene utjecaja zahvata na okoliš propisati praćenje razine buke. Uz objekte naseljenih područja najbliže zahvatu potrebno je izvršiti kontrolna mjerena buke zajedno s brojanjem prometa nakon izgradnje, a u sklopu tehničkih pregleda i/ili postupaka za ishođenje Rješenja nadležnog tijela (Sanitarne inspekcije Ministarstva zdravlja) kojim se potvrđuje da su provedene odgovarajuće mjere zaštite od buke. Sljedeća mjerena buke provoditi kada se sljedećim brojanjem pokaže da je količina prometa veća za 25 % u odnosu na onu koja je izbrojana prilikom prethodnih mjerena. Za pojedino mjerena potrebno je izvršiti mjerena na strani koja je najviše izložena buci s nove prometnice. Mjerena je potrebno provesti u reprezentativnom vremenskom trenutku, u trajanju 24 sata i to posebno za dan, posebno za večer i posebno za noć. Ovi vremenski intervali su definirani Zakonom o zaštiti od buke (NN 30/09, NN 55/13, NN 153/13, NN 41/16).
2. Ukoliko mjerena pokažu da su razine buke veće od Pravilnikom (NN 145/04) dopuštenih dnevnih i/ili noćnih razina, potrebno je primijeniti mjere zaštite od buke kako bi se one svele na prihvatljive razine.

Program praćenja je u skladu s čl. 3., 4. i 5. Zakona o zaštiti od buke (NN 30/09, NN 55/13, NN 153/13, NN 41/16) te čl. 7. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave (NN 145/04).

9 VARIJANTNA RJEŠENJA I OPIS PROVEDENE PROCJENE UTJECAJA NA OKOLIŠ

Master plan grada Vinkovaca za promet nije predvidio varijantna rješenja s obzirom da su osnovni ciljevi i polazišta Master plana stvaranje **osnovnih smjernica** za budući razvoj gradskog prometa te stvaranje **strateškog okvira** za izradu ekonomsko financijskih dokumenata i tehničke dokumentacije koji će osigurati provedbu projekta za razvoj inteligentnog, održivog i integriranog sustava javnog prijevoza.

Master plan ne razmatra varijantna rješenja za ostvarivanje svojih ciljeva. Međutim, u slučajevima kada Plan poboljšava stanje okoliša ili smanjuje postojeće negativne trendove u okolišu, uobičajeno je kao varijantu analizirati stanje okoliša bez donošenja Plana. Ovakva analiza provedena je i u ovoj strateškoj studiji u poglavlju 3. Podaci o postojećem stanju okoliša i mogući razvoj okoliša bez provedbe Plana.

10 OCJENA PRIHVATLJIVOSTI PLANA ZA EKOLOŠKU MREŽU

Temeljem zahtjeva Grada Vinkovaca, Ministarstvo zaštite okoliša i prirode provelo je postupak prethodne ocjene prihvatljivosti Master plana Grada Vinkovaca za promet za ekološku mrežu kojom je isključena mogućnost značajnih negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te je 4. travnja 2016. donijelo Rješenje (Klasa: UPI/I 612-07/16-71/174, Ur. br.: 517-07-2-1-16-2) o prihvatljivosti Master plana Grada Vinkovaca za promet za ekološku mrežu. Navedeno Rješenje dano je u uvodnom dijelu studije.

11 SAŽETAK

11.1 Kratki pregled glavnih ciljeva Plana

Sveopći cilj Master plana je da se na području grada Vinkovaca zadovolji potrebe građanki i građana grada Vinkovaca i drugih korisnika za kvalitetnom mobilnošću u gradskom i prigradskom prostoru.

Specifični su ciljevi su utvrđeni prema strateškim dokumentima na europskoj i nacionalnoj razini, stručnoj literaturi te razmatrajući i primjere dobre prakse u gradovima slične veličine.

Svaki cilj je mjerljiv i ima indikatore uspješnosti. Svakom cilju pridružene su:

- mјere koje bi trebale dovesti do njegovog ostvarenja i
- indikatori koji služe za praćenje i vrednovanje ostvarenja postavljenih ciljeva

Posebni ciljevi izrade Master plana jesu:

- stvaranje temelja za održivi razvoj prometnog sektora na području grada i okolice
- osiguranje integriranog pristupa prometnom planiranju baziranim na metodologiji sukladnoj Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske
- identifikacija potreba lokalne mobilnosti usklađenih s potrebama višeg reda identificiranim u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske
- stvaranje prikladnog alata za planiranje, neovisno o izvorima financiranja investicija
- analiza i prijedlozi razvojnih mјera u područjima organizacije, operativnosti, funkcionalnosti i infrastrukture,
- identifikacija stvarnih potreba razvoja prometnog sustava na području obuhvata koje će podržati socio-ekonomski razvoj područja,
- planiranje prometnog sustava u skladu s potrebama drugih socio-ekonomskih sektora,
- identifikacija koraka potrebnih za daljnji razvoj definiranih mјera

Navedeni ciljevi su sažeti kroz tri glavna cilja u području infrastrukture:

Cilj 1: Unaprjeđenje infrastrukture javnog putničkog prometa

Opis: Cilj unaprjeđenja infrastrukture javnog putničkog prometa obuhvaća izgradnju i modernizaciju nužne prometne infrastrukture u cilju povezivanja urbanih dijelova grada sa prigradskim naseljima. Također, mora se voditi računa da gospodarske zone (Poslovna zona Jošine), turističke zone i objekti (Pikov stan) budu adekvatno povezane cestovnom infrastrukturom, te popraćene pješačko biciklističkim stazama.

Cilj 2: Povećanje sigurnosti

Opis: Cilj povećanja sigurnosti sadrži u sebi sve elemente održivog razvijenja prometnog sustava s glavnom zadaćom: učiniti sustav sigurnim i spremnim za korištenje svim dobnim skupinama stanovništva a posebice djeci i starijoj populaciji Grada i njegovih prigradskih naselja.

Cilj 3: Poboljšanje prometa u mirovanju

Opis: Promet u mirovanju je važan sastavni dio prometnog sustava koji je u stanju utjecati na provedbu strategije i mijenjanja svijesti građana pri korištenju načela održive mobilnosti. Decentralizacijom prometa u mirovanju, daje se direktni poticaj korištenju javnog prijevoza putnika, biciklističkog individualnog prometa i sl. Također, pojačavanjem kapaciteta parkirnih površina na mjestima integracije prometa, npr. željeznički kolodvor, učinak može biti isti.

Navedeni cilj je sažet kroz jedan glavni cilj a u području organizacije:

Cilj 4: Podizanje svijesti građana o prednostima korištenja Javnog prijevoza

Opis: Ovaj strateški cilj je jedna od okosnica za uspješnu provedbu strategije. Naime korak prema održivoj mobilnosti je upravo mijenjanje svijesti građana i mijenjanje njihovih navika.

Navedeni cilj je sažet kroz jedan glavni cilj, a u području okoliša:

Zeleni javni prijevoz

Opis: Ovaj cilj je u cijelosti u skladu s europskim direktivama. Podrazumijeva korak dalje u tehnološkom napretku ali i u mijenjanju svijesti građana. Njegova zadaća je pridonijeti održivom prometnom sustavu.

Navedeni ciljevi su sažeti kroz tri glavna cilja u ostalim područjima:

Unapređivanje sustava upravljanja podacima

Opis: Sustav integriranog prijevoza putnika zahtjeva međusobnu suradnju većeg broja prijevoznika što zahtjeva određenu količinu podataka o svakom prijevozniku sistematiziranu u obliku baza podataka. U postojećem sustavu podaci se ne prikupljaju sustavno i ne postoje unificirane baze podataka o prijevoznicima što je nužno promijeniti kako bi se olakšalo uvođenje sustava integriranog prijevoza putnika. Osim informacija i prijevoznicima nužno je započeti i provoditi sustavno prikupljanje podataka o broju putnika u sustavu javnog prijevoza kao i sve ostale informacije relevantne za kreiranje dobre usluge.

Unapređenje javnog putničkog prometa

Opis: Kako bi prijevoznici u sustavu integriranog javnog prijevoza svojim korisnicima pružili najkvalitetniju uslugu te pravovremenu i kvalitetnu informaciju, biti će potrebno raditi

kontinuirane edukacije zaposlenika, kako bi se prvenstveno oni upoznali sa novim uslugama. Sustav integriranog prijevoza biti će na svim strateškim i organizacijskim razinama gospodaren od strane prometnog ureda/prometne uprave.

Povećanje sigurnosti građana u javnom prijevozu

Opis: Ovaj cilj je jedan od najvažnijih ciljeva kako bi se postigla provedba strategije. Naime, izbor prijevoznog sredstva uvelike ovisi o percepciji sigurnosti korisnika.

11.2 Pregled stanja okoliša i mogućih utjecaja Plana

Promet

Prema prikupljenim podacima na području obuhvata Grada Vinkovci, broj cestovnih vozila (osobnih) čini najveći postotak u ukupnom udjelu prometa. Udio javnog prijevoza je na niskim razinama što nije u skladu sa načelima urbane održive mobilnosti. Bez obzira što je grad Vinkovci jedno od najvećih željezničkih čvorista na mreži Hrvatskih željeznica, željeznička grana prometa se također koristi u niskom udjelu. Razlog neadekvatnog korištenja javnog prijevoza i željeznice je osim slabo razvijene svijesti o mobilnosti, također i neusklađeno razvijen sustav javnog prijevoza. Kroz razvoj prometa nastoji se prometni sustav dovesti na višu razinu što će u konačnici korisnicima i svim sudionicima osigurani brz, siguran, učinkovit i okolišu prihvatljiv prijevoz ljudi uz visoku razinu mobilnosti sa pozitivnim utjecajem na razvoj gospodarstva i društva općenito.

Kvaliteta zraka

Na području Grada Vinkovaca i Vukovarsko-srijemske županije ne prati se kvaliteta zraka.

Prema posljednjem *Godišnjem izvješću o praćenju kvalitete zraka na području Republike Hrvatske za 2014. godinu*, provedena je ocjena onečišćenosti (sukladnosti) zone Kontinentalna Hrvatska (HR 1) u 2014. godini.

U zoni Kontinentalna Hrvatska HR 1 koncentracije SO₂, NO₂, PM10, CO, benzen Pb i Cd u PM₁₀ i B(a)P u PM10 bile su niže od propisanih graničnih vrijednosti odnosno ciljnih vrijednosti za prizemni ozon. Zona Kontinentalna Hrvatska (HR 1) nije ocjenjena s obzirom na PM_{2,5} i Ni i As u PM₁₀.

Na području Grada Vinkovaca ne provodi se praćenje kvalitete zraka. S obzirom da Grad Vinkovci nema velikih industrijskih područja, može se pretpostaviti da najveće emisije onečišćujućih tvari, kao i u svim većim gradovima, dolaze iz prometa, malih ložišta kućanstava i izgaranja goriva u industriji i uslužnim djelatnostima.

Master plan prometnog razvoja Grada Vinkovaca je stavio naglasak na razvoj i unaprjeđenje javnog prometa, posebno zelenog javnog prometa kao i na razvoj prigradske željeznice, znatno povoljnijeg oblika prometa s obzirom na emisije onečišćujućih tvari u zrak, čime se može znatno utjecati na smanjenje emisija onečišćujućih tvari u zrak iz prometa, prvenstveno cestovnog.

Stanje voda

Svih 6 vodnih tijela na području Grada Vinkovci nalazi se u lošem ukupnom stanju, prvenstveno zbog povišenih koncentracija ukupnog fosfora. Rijeka Bosut koja prolazi samim gradom Vinkovci u lošem je stanju i s obzirom na BPK_5 , KPK-Mn i ukupni dušik. Koncentracije onečišćujućih tvari u vodotocima upućuju na probleme s odvodnjom (posebice u prethodnim godinama kad su se otpadne vode ispuštale nepročišćene u Bosut) te ispiranjem poljoprivrednih zemljišta (fosfatna i nitratna gnojiva).

U grupiranim tijelima podzemnih voda na području istočne Slavonije (DDGIKCPV_23 i DSGIKCPV_29), koja se nalaze i na području Grada Vinkovci, određeni parametri kao što su željezo (Fe), mangan (Mn), arsen (As), olovo (Pb) i cink (Zn), pojavljuju se u visokim koncentracijama (često i preko MDK vrijednosti) koje su prirodnoga podrijetla.

Gotovo čitavo područje Grada Vinkovci nalazi se na području ugroženom od poplava, pri čemu se uz područje riječnih tokova nalaze područja velike vjerovatnosti poplavljivanja. Osim toga, nizinsko područje Vrapčana, između i u široj okolini vodotoka Vrapčana i Vidor također ulazi u područje velike vjerovatnosti opasnosti od poplava. Gotovo čitavo područje Grada Vinkovci nalazi se na području potencijalno značajnih rizika od poplava.

Bioraznolikost

Na području Grada Vinkovaca prevladavaju intenzivno obrađivane oranice oko gradske stambene površine, a na jugu se nalaze mješovite, čiste i poplavne šume. Na manjim površinama nalaze se i vlažne livade. Rijeka Bosut teče sredinom Grada i pripada srednjim i donjim tokovima sporih vodotoka, a iz nje se napajaju kanali za navodnjavanje.

Izgradnja i proširenje prometnica mogu utjecati na dodatnu nepovezanost staništa i stradavanje životinjskih jedinki. Implementacijom Master plana moguće je definirati mjere kojima će se smanjiti današnji negativni utjecaji prometa u vidu onečišćenja na biološku raznolikost vodenih i vlažnih staništa (uključujući i šume i travnjake), uz koje je vezana ugrožena flora i fauna.

Krajobraz

Područje Grada Vinkovci nalazi se na istočnom dijelu široko rasprostranjene krajobrazne jedinice *nizinska područja sjeverne Hrvatske* koju odlikuje pretežno agrarni krajobraz s kompleksima visoko fragmentiranih mješovitih hrastovo-grabovih i čistih grabovih šuma te poplavnim područjima fluvijalno-močvarnog karaktera. Obzirom na geomorfološka i prirodna obilježja, način korištenja zemljišta, prostornu organizaciju, uzorke krajobraza i tipologiju naselja. Na širem području Grada izmjenjuju nizinski, urbano-ruralni, poljoprivredni opći krajobrazni tip te nizinski, šumsko-poljoprivredni opći krajobrazni tip.

Kao postojeće probleme vezane uz krajobraz odnosno osnovne razvojne pritiske u širem području Grada moguće je izdvojiti narušavanje cjelovitosti i izvornosti krajobraza te njegove ekološke funkcije izgrađenim i planiranim krupnim infrastrukturnim zahvatima (prometnice, dalekovodi i sl.) te neplanskim i neprikladnom izgradnjom.

Nepoželjan utjecaj izgradnje planiranih zahvata na krajobraz načelno se očituje u promjenama fizičke strukture krajobraza (površinskog pokrova i/ili morfologije terena), a posljedično tome i promjenama u izgledu i načinu doživljavanja područja. Pri tome se značaj navedenih utjecaja razlikuje ovisno o karakteristikama samih zahvata, te o

karakteru i vrijednostima prostora odnosno o vizualnim i ambijentalnim vrijednostima krajobraznih područja na kojima su zahvati predviđeni, kao i vizualnoj izloženosti planiranih lokacija. S obzirom da je za planirane zahvate, na strateškoj razini detaljnosti obrade utjecaja, utvrđeno da zahvati neće uzrokovati nepoželjne utjecaje na krajobraz koji se primjenom mjera zaštite na projektnoj razini ne bi mogli ublažiti, planirani zahvati mogu se smatrati prihvatljivima. Iznimka je planirana prometnica brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca) koja prolazi kroz vrijedne krajobrazne strukture, a može se smatrati uvjetno prihvatljivom ako se pri projektiranju položajno modificira unutar planskog koridora na način da se izbjegne prosijecanje šuma. Osim toga, za pojedine slučajeve poput cestovnih zahvata koji podrazumijevaju povezivanja ruralnih dijelova sa urbanim sredinama ili smanjenje automobilskog prometa u gradskim središtima, izgradnje biciklističkih i pješačkih komunikacija, doći će do poboljšanja boravišnih kvaliteta u odnosu na postojeće stanje.

Tlo i poljoprivreda

Na području Grada Vinkovaca s obzirom na bonitet tala, odnosno proizvodnu sposobnost zemljišta, dominantnu kategoriju sačinjavaju osobito vrijedna obradiva tla i vrijedna obradiva tla.

Na području Grada je 2015. godine bilo ukupno 4.848 ha poljoprivrednog zemljišta od čega su najzastupljenije oranice (4.636 ha). Sve ostale poljoprivredne kategorije (voćnjaci, vinogradi, livade i pašnjaci) zauzimaju razmjerno male površine.

Na području Grada djeluje ukupno 177 poljoprivrednih gospodarstava od čega su najzastupljeniji OPG-i (145), zatim slijede trgovačka društva (14), obrti (12) te zadruge (6) koji zajedno obrađuju 3.411 ha poljoprivrednog zemljišta upisanog u Arkod. Ostalo poljoprivredno zemljište obrađuju domaćinstva za osobne potrebe.

Najveći problem na području Grada Vinkovaca je postojanje velike površine poljoprivrednog zemljišta unutar građevinskih, poslovnih, infrastrukturnih, rekreacijskih i ostalih zona planiranih prostornima planom. Na tim se površinama i dalje odvija poljoprivredna proizvodnja iako je izgledno da će te površine vrlo skoro biti prenamijenjene. Pritom se te površine nalaze na osobito vrijednom i vrijednom obradivom zemljištu (prema PPU Grada) koje je vrlo često hidromeliorirano.

U zadnjem Izvješću o stanju okoliša na području Vukovarsko-srijemske županije i ostalim strateškim dokumentima županije je navedeno da na županijskom području nema sustavnoga praćenja kakvoće tla, što je poseban problem za županiju u kojoj poljoprivreda predstavlja jedan od glavnih razvojnih potencijala. Analize, koje su provedene 2004. godine na preko 4000 ha poljoprivrednih površina pokazuju da je 45% uzoraka prekiselo, a preko 90% slabo humozno. Također, individualna mjerenja teških metala u uzorcima prikupljenim uz prometnice pokazala su onečišćenost bakrom, kromom, niklom i kobaltom.

Osnovni izvori onečišćenja tla su sredstva za zaštitu i gnojidbu u poljoprivredi, neuređena odlagališta otpada, prometni koridori, neobrađene otpadne vode naselja i industrije, požari, eksploatacija mineralnih sirovina i loše gospodarenje melioracijskim sustavom. Opisano stanje se može preslikati i na Grad Vinkovce.

Poljoprivreda je na području Grada značajan prirodni resurs. Stoga je osobito važno zaštititi osobito vrijedno i vrijedno obradivo tlo od prenamjene i onečišćenja. Neprovedbom ovog plana može se očekivati daljnji nastavak pritisaka za trajnu prenamjenu tala i gubitak poljoprivredne proizvodnje. Jednako tako se može očekivati nastavak onečišćenja kojima je izvor promet. Osobito je važno da ukoliko ne dođe do povećanja sigurnosti u prometu kako je to predviđeno ovim planom neće se smanjiti mogućost akcidentnih situacija u kojima dolazi do značajnog onečišćenja tla.

Šumarstvo

Promatrajući prostorni položaj Grada Vinkovaca i uspoređujući ga s CORINE pokrovom zemljišta (AZO, 2012), šume i šumsko zemljište zauzimaju približno 30 % površine Grada Vinkovaca (2786 ha od 9392 ha ukupne administrativne površine). Sve šume su u državnom vlasništvu posjedništvu i njima upravlja UŠP Vinkovci, šumarije Vinkovci i Vukovar.

Promatrajući podatke o uređajnim razredima ovih šuma, vidljivo je da uređajni razred hrasta lužnjaka zauzima preko 90 % površine šuma a ostatak čine uređajni razredi poljskog jasena, američkog jasena, običnog graba, običnog bagrema, bijele topole ili neobrasloproizvodnog zemljišta.

Promatrajući dobnu strukturu šuma hrasta lužnjaka, vidljivo je da trećina tih šuma spada u drugi dobni razred (starosti od 21-40 godina) dok je ostatak više-manje podjednako razdijeljen na ostale uređajne razrede (I te III-VII).

Šume na području Grada Vinkovaca su prostorno grupirane i dijelovi su većih kompleksa te kao takve predstavljaju stabilnije ekosustave. Međutim, nizinske šume su iznimno osjetljive na promjene u vodnim režimima nadzemnih i podzemnih voda. Ove promjene mogu biti uzrokovane izgradnjom raznih linijskih infrastrukturnih zahvata koji se čak i ne moraju nalaziti u blizini, ali s obzirom na male promjene u nadmorskim visinama tla mogu imati utjecaj na veće područje.

Drugi okolišni problem pri izgradnji svih vrsta linijskih infrastrukturnih zahvata je fragmentacija šumskog područja. Također, doći će do izdvajanja šuma i šumskog zemljišta iz šumskogospodarskog područja.

Prilikom planiranja bilo kakvih zahvata u prostoru s aspekta šuma i šumarske djelatnosti, treba ih nastojati pozicionirati što je više moguće van šumskog područja ili preferirati postojeće koridore uz minimalna proširenja koliko je to moguće s obzirom na karakter svakog pojedinog zahvata te tehničke i sigurnosne uvjete. Također, gdje je to moguće, izabrati ili projektirati alternativne pravce koji ne prolaze kroz izdvojene šumske enklave, već poljoprivrednim zemljištem.

Optimizacija javnog prometnog sustava i prijevoza putnika će imati pozitivan učinak na šumarstvo s obzirom da su sve mjere usmjerene na povećano korištenje javnog prijevoza i optimiziranog upravljanja prometnih sustavom što posljedično ima pozitivan utjecaj na šume i šumarstvo u vidu smanjenja onečišćenja voda, zraka i tla. Negativan utjecaj se očituje u zauzimanju šumskih staništa i dodatnoj fragmentaciji šumskih područja izgradnjom novih prometnih pravaca.

Lovstvo

Na području Grada Vinkovaca se nalazi 10 lovišta (dijelom ili cijelom površinom).

Problemi lovne djelatnosti u odnosu na prostorno planiranje i optimizaciju transporta uglavnom se odnose na moguću fragmentaciju staništa i gubitak lovnoproduktivnih površina koju mogu prouzročiti određeni linijski infrastrukturni zahvati, točnije veće prometnice (brze ceste i autoseste) te željezničke pruge. Također, ograđeni infrastrukturni objekti i veći kanali mogu utjecati na prekidanje migratornih puteva krupne divljači.

Pozitivan utjecaj ovog Master plana leži u tome što su sve mjere usmjerene prema zaštiti okoliša, smanjenju onečišćenja, smanjenju prometnog opterećenja i smanjenju rizika od ekscesnih situacija što dugoročno i kumulativno ima pozitivan utjecaj na divljač i lovstvo.

Buka

Na prostoru Grada Vinkovaca nema većih i značajnijih industrijskih područja tako da buka od takvih izvora nije značajna. Dominantni i učestali izvori buke na području Grada Vinkovaca su cestovni i željeznički promet, ugostiteljski sadržaji te mjestimično manji industrijski objekti. Emisije buke su neizbjegna popratna pojava vezana uz gospodarski razvoj Grada pa time i razvoj prometne infrastrukture, industrije i komunalnog gospodarstva. Taj očekivani razvoj svakako je praćen povećanim pritiskom prometa na stanje razina buke u prostoru pa time i moguće povećanje izloženosti buci kako u smislu povećanja broja ljudi izloženih prekomjernim i neprihvatljivim razinama buke tako i u smislu povećanja samih razina buke u kritičnim dijelovima prostora Grada Vinkovaca. Emisijske razine buke prometa direktno ovise o stanju prometnica, prometne opterećenosti, brzinama s kojima se vozila kreću kao i o stanju vozila koja njima prometuju.

U važećim propisima Republike Hrvatske ne postoji obveza mjerena, centralnog prikupljanja i sistematizacije podataka o postojećim razinama buke. Time niti u Gradu Vinkovcima nema sustavnog mjerena buke i evaluacije utjecaja buke na zdravlje ljudi.

Važeći Zakon o zaštiti od buke (NN 30/09, 55/13, 153/13, 41/16) i s njim povezan Pravilnik o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova te o načinu izračuna dopuštenih indikatora buke (NN 75/09 i 60/16) propisuje obavezu izrade strateških karata buke i pripadnih akcijskih planova samo za gradove veće od 100.000 stanovnika te za glavne prometnice s više od 3.000.000 vozila godišnje kao i za glavne željezničke pruge s više od 30.000 vlakova godišnje. Tako za Grad Vinkovci kao ni za cestovne i željezničke prometnice na području grada nije izrađena karta buke niti pripadni akcijski planovi.

Buka se mjeri povremeno u sklopu postupaka vezanih za zadovoljavanje minimalnih tehničkih uvjeta (u pravilu za ugostiteljske objekte u kojima je propisom kojim se uređuju minimalni tehnički uvjeti predviđena glazba), u sklopu tehničkih pregleda novoizgrađenih objekata kako bi se utvrdilo da li je objekt izgrađen sukladno projektnoj dokumentaciji u smislu zaštite od buke te u slučaju pritužbi građana na prekomjernu buku koja se emitira najčešće iz ugostiteljskih i industrijskih (proizvodnih) objekata. Prilikom tih mjerena provode se i mjerena rezidualne buke u koju je, u pravilu, uključena i buka okolnog prometa na toj mikrolokaciji. No, ti podaci nisu objedinjeni i sistematizirani radi uvida u stanje izloženosti buci.

Neminovno je da bi se u slučaju nerealizacije Master plana razine buke u okolišu promijenile. Dotrajala prometna infrastruktura i preopterećenost iste kao i očekivano povećanje obujma prometa i istovremeno neučinkoviti javni prijevoz povećali bi razine buke pogotovo u željezničkom prometu. Provedbom Master plana mogu se očekivati značajna smanjenja razina buke i time pritisaka buke na okoliš.

Otpad

U prosincu 2009. godine Vijeće Grada Vinkovaca donijelo je Plan gospodarenja otpadom za razdoblje 2009. do 2017. godine („Službeni glasnik Grada Vinkovaca“ br. 13/09).

U Vinkovcima se otpad prikuplja organizirano, putem koncesionara Nevkoš d.o.o. Vinkovci, a odlaže na odlagalištu Petrovačka dola u Vukovaru, kod ovlaštenog subjekta za deponiranje Komunalac d.o.o. Vukovar.

Grad Vinkovci u postupku je uspostave reciklažnog dvorišta za građevinski otpad na Zalužju te rješavanje zbrinjavanja otpada koji se odnosi na problematični i biorazgradivi otpad. U postupku je i izrada novog Plana održivog gospodarenja otpadom u gradu Vinkovcima za razdoblje 2016. - 2022. godine, u svrhu usklađenja sa Zakonom o održivom gospodarenju otpadom.

Izgradnjom prometnih infrastrukturnih objekata, prvenstveno tijekom izvođenja zahvata nastaju različite vrste otpada kao što su građevinski otpad, u manjoj mjeri komunalni, ambalažni i proizvodni opasni otpad od održavanja mehanizacije i vozila (rabljena ulja, masti, nafta, i dr.). Ukoliko se sav otpad koji nastaje skladišti na propisan način u odgovarajuće spremnike za različite vrste otpada na prethodno određenim površinama koje sprječavaju da otpadni materijal dospije u okolno tlo i vode ne očekuje se negativan utjecaj od njegovog nastanka. Za sve vrste otpada treba voditi propisanu evidenciju te ga predati ovlaštenim sakupljačima.

Kulturno-povijesna baština

Područje Grada Vinkovaca iznimno je bogato kulturno-povijesnom baštinom. Zahvaljujući povoljnom zemljopisnom položaju, topografskim i klimatskim osobinama, naseljavanje ovog prostora počinje već u najranijim razdobljima prapovijesti i gotovo se kontinuirano može pratiti kroz sva prapovijesna i povijesna razdoblja do danas.

Na prostoru Grada Vinkovaca utvrđeno je 38 trajno i preventivno zaštićenih kulturnih dobara. Najveći broj kulturno-povijesnih vrijednosti je evidentiran prostorno planskom dokumentacijom. Ponajviše arheološka baština o čemu svjedoči velika gustoća arheoloških nalazišta na vinkovačkom području.

S obzirom na karakter planiranih mjera evidentno je kako zahvati u prostoru mogu imati nepovoljan utjecaj na kulturnu baštinu. Izgradnja prometne infrastrukture rezultirat će zahvatima koji će u značajnoj mjeri ili opsegu ugroziti zaštićena kulturna dobra i evidentirane kulturno-povijesne vrijednosti. Negativni utjecaji mogu se očekivati i na arheološke lokalitete i zone, koji pripadaju kategoriji kulturne baštine koja je posebno ugrožena izgradnjom prometne infrastrukture. Kako se ne određuju lokacije pojedinačnih zahvata, detaljnija evaluacija utjecaja na kulturnu baštinu moći će se provesti u okviru provedbe pojedinačnih postupaka Procjene utjecaja zahvata na okoliš.

11.3 Ocjena prihvatljivosti Plana za ekološku mrežu

Temeljem zahtjeva Grada Vinkovaca, Ministarstvo zaštite okoliša i prirode provelo je postupak prethodne ocjene prihvatljivosti Master plana Grada Vinkovaca za promet za ekološku mrežu kojom je isključena mogućnost značajnih negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te je 4. travnja 2016. donijelo Rješenje (Klasa: UPI/I 612-07/16-71/174, Ur. br.: 517-07-2-1-16-2) o prihvatljivosti Master plana Grada Vinkovaca za promet za ekološku mrežu. Navedeno Rješenje dano je u uvodnom dijelu studije.

11.4 Mjere zaštite okoliša

Mogući utjecaji na okoliš	Prijedlog mjera za ublažavanje utjecaja na okoliš
Kvaliteta zraka	
<p><i>CI1-M1 Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza</i></p> <p><i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i></p> <p><i>Infrastrukturni zahvati:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Trasa brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)</i> • <i>Trase južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca</i> • <i>Planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Tijekom građevinskih radova rad strojeva i transport materijala treba organizirati tako da ne ometaju život u obližnjim naseljima. - Redovnim održavanjem radnih i transportnih vozila, smanjiti negativne utjecaje tijekom izgradnje zahvata.
<i>CI2-M3 Semaforizacija kritičnih raskrižja</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Prilikom provedbe semaforizacije kritičnih raskršća uvesti treptajuće zeleno svjetlo ili semafore s odbrojavanjem sekundi kako bi se smanjila nagla kočenja i zaustavljanja koja su izvor emisija čestica kao posljedica trošenja kočnica i guma.
Stanje voda	
<p><i>CI1-M1 Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza</i></p> <p><i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Na području izgradnje cestovne infrastrukture koja prolazi kroz zone sanitарне zaštite treba čitavom dužinom uvesti sustav zatvorene odvodnje oborinske vode te osigurati potpunu vodonepropusnost te nepropusnost i fleksibilnost

<i>i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i>	svakog spoja.
<i>CI2-M1 Izgradnja i uređenje biciklističkih staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima.</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Prilikom uređenja stajališta planirati sustav sanitarnih čvorova i kanalizacije u skladu s važećim propisima. - Planirane zahvate u zonama sanitarne zaštite provoditi strogo u skladu sa zakonskim propisima o zaštiti voda i važećim odlukama o zonama sanitarne zaštite izvorišta.
<i>CI2-M2 Izgradnja pješačkih nogostupa/staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima.</i>	
<i>CI3-M1 Izgradnja Park&Ride sustava.</i>	
<i>COS1-M2 Kreiranje baze podataka bitnih za razvoj JP-a</i>	<ul style="list-style-type: none"> - U bazu podataka uključiti: <ul style="list-style-type: none"> • broj pročistača/separatora na prometnicama • popis prometnica sa zatvorenim odnosno otvorenim sustavom odvodnje oborinskih voda • podatke o fizikalno-kemijskim čimbenicima stanja vodotoka.
<i>Infrastrukturni zahvati:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Trasa brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)</i> • <i>Trase južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Planirane zahvate u zonama sanitarne zaštite provoditi strogo u skladu sa zakonskim propisima o zaštiti voda i važećim odlukama o zonama sanitarne zaštite izvorišta.
<i>Infrastrukturni zahvati:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - U sklopu postupka procjene utjecaja na okoliš detaljno analizirati utjecaje i predložiti adekvatne mjere zaštite.
Biološka raznolikost	
<i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i>	
<i>COK1-M1 Proširenje i izgradnja sustava punionica alternativnih goriva</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Gdje je moguće gradnju planirati izvan područja rijetkih i ugroženih staništa.
<i>CI2-M1 Izgradnja i uređenje biciklističkih staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Prilikom uređenja stajališta planirati sustav sanitarnih čvorova i kanalizacije u skladu s važećim propisima.
<i>CI3-M1 Izgradnja Park&Ride sustava</i>	
<i>COS1-M1 Kontinuirano prikupljanje podataka o mobilnosti i funkcioniranju sustava</i>	<ul style="list-style-type: none"> - U bazu podataka uključiti: <ul style="list-style-type: none"> • popis prometnica sa zatvorenim odnosno otvorenim sustavom odvodnje oborinskih voda • podatke o fizikalno-kemijskim čimbenicima stanja vodotoka • podatke o broju i vrsti stradalih životinjskih jedinki.
<i>Infrastrukturni zahvati</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Procijeniti na razini zahvata mogućnost negativnih utjecaja na šumska staništa

	<p>izgradnjom brze ceste Vinkovci-Županja.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Za višenamjenski kanal Dunav-Sava potrebno je provesti postupak procjene utjecaja na okoliš u sklopu kojeg se trebaju detaljno analizirati utjecaji i predložiti adekvatne mjere zaštite.
Zaštićena područja	
<i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i>	
<i>COK1-M1 Proširenje i izgradnja sustava punionica alternativnih goriva</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Gdje je moguće gradnju planirati izvan zaštićenih područja prirode. - Na projektnoj razini potrebno je propisati mjere zaštite prirode. - Prilikom uređenja stajališta planirati sustav sanitarnih čvorova i kanalizacije u skladu s važećim propisima.
<i>CI2-M1 Izgradnja i uređenje biciklističkih staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima</i>	
<i>CI3-M1 Izgradnja Park&Ride sustava</i>	
<i>COS1-M1 Kontinuirano prikupljanje podataka o mobilnosti i funkciranju sustava</i>	<ul style="list-style-type: none"> - U bazu podataka uključiti popis prometnica sa zatvorenim odnosno otvorenim sustavom odvodnje oborinskih voda
<i>Infrastrukturni projekti</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Na razini zahvata procijeniti mogućnost negativnih utjecaja na Nuštar-Park oko dvorca.
Krajobraz	
<i>CI1-M1 Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Prilikom odabira lokacije za intermodalni terminal izbjegavati vrlo vrijedne i vrijedne krajobrazne strukture i uzorce. - Izraditi projekt krajobraznog uređenja kojim se trebaju osmislati rješenja za sanaciju područja zahvaćenih građevinskim radovima, odnosno za maksimalno vizualno uklapanje zahvata u okolini prostora.
<i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Trase planiranih prometnica položiti tako da se u što većoj mjeri izbjegne prosijecanje šuma i šumskih enklava, da se izbjegnu vrlo vrijedni krajobrazni uzorci i strukture i/ili da se u najvećoj mogućoj mjeri odmaknu od najbližih naselja uz koje prolaze ukoliko uz naselje nisu već prisutni prometni koridori. - Izraditi projekt krajobraznog uređenja kojim se trebaju osmislati rješenja za sanaciju područja zahvaćenih građevinskim radovima, odnosno za maksimalno vizualno uklapanje zahvata u okolini prostora.
<i>CI2-M1 Izgradnja i uređenje biciklističkih staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Nakon izgradnje planiranih zahvata izvršiti sanaciju prostora zahvaćenog radovima.

terminalima	
<i>CI2-M2 Izgradnja pješačkih nogostupa/staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Nakon izgradnje planiranih zahvata izvršiti sanaciju prostora zahvaćenog radovima.
<i>CI3-M1 Izgradnja Park&Ride sustava</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Prilikom odabira lokacije izbjegavati vrlo vrijedne i vrijedne krajobrazne strukture i uzorke. - Izraditi projekt krajobraznog uređenja kojim se trebaju osmislti rješenja za sanaciju područja zahvaćenih građevinskim radovima, odnosno za maksimalno vizualno uklapanje zahvata u okolini prostora.
<i>CI3-M2 Uređenje parkirališta</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Izraditi projekt krajobraznog uređenja kojim se trebaju osmislti rješenja za sanaciju područja zahvaćenih građevinskim radovima, odnosno za maksimalno vizualno uklapanje zahvata u okolini prostora.
<i>COK1-M1 Proširenje i izgradnja sustava punionica alternativnih goriva</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Prilikom odabira lokacije punionica izbjegavati vrlo vrijedne i vrijedne krajobrazne strukture i uzorke. - Izraditi projekt krajobraznog uređenja kojim se trebaju osmislti rješenja za sanaciju područja zahvaćenih građevinskim radovima, odnosno za maksimalno vizualno uklapanje zahvata u okolini prostora.
Infrastrukturni zahvati: <ul style="list-style-type: none"> • <i>Trasa brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)</i> • <i>Trase južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Trase planiranih prometnica položiti tako da se u što većoj mjeri izbjegne prosijecanje šuma i šumskih enklaava, da se izbjegnu vrlo vrijedni krajobrazni uzorci i strukture. - Izraditi projekt krajobraznog uređenja kojim se trebaju osmislti rješenja za sanaciju područja zahvaćenih građevinskim radovima, odnosno za maksimalno vizualno uklapanje zahvata u okolini prostora.
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Izgradnja višenamjenskog kanala Dunav-Sava</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Izraditi projekt krajobraznog uređenja vodnog puta kojim se trebaju osmislti rješenja za sanaciju obala rijeka zahvaćenih građevinskim radovima. - Nakon izgradnje planiranog zahvata izvršiti sanaciju prostora zahvaćenog radovima prema projektu krajobraznog uređenja

Šumarstvo i lovstvo

<i>CI1-M1 Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Kako bi se smanjio gubitak šumskih staništa, fragmentacija šumskog staništa kao i povećano stradavanje divljači uslijed veće gustoće infrastrukturnih objekata izbjegavati izgradnju novih infrastrukturnih pravaca kroz šumska područja.
<i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za</i>	

<i>odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Prilikom radova pridržavati se svih mjera zaštite šuma od požara
<i>Infrastrukturni zahvati:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Trasa brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)</i> • <i>Trase južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca</i> • <i>Planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Kako bi se smanjio gubitak šumskih staništa, fragmentacija šumskog staništa kao i povećano stradavanje divljači uslijed veće gustoće infrastrukturnih objekata izbjegavati izgradnju novih infrastrukturnih pravaca kroz šumska područja. - Prilikom radova pridržavati se svih mjera zaštite šuma od požara - Izgraditi dovoljan broj propusta za nesmetano cirkuliranje površinske vode - Dubina kanala uz prometnice ne smije biti veća od dubine okolnih, šumskih kanala - Nastaviti praćenje zdravstvenog stanja okolnog šumskog područja i podzemnih voda na području buduće trase VKDS
Buka	
<i>CI1-M1 Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza</i>	<ul style="list-style-type: none"> - U sklopu izrade projektne dokumentacije pojedinih zahvata izraditi i projekte zaštite od buke, a sukladnost izvedenog stanja s projektom provjeriti mjerjenjima.
<i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Kroz postupke PUO odnosno Zahtjeve za ocjeni o potrebi PUO propisati mjere zaštite od buke u vidu poštivanja dozvoljenih razina buke tijekom izvođenja građevinskih radova.
<i>CI1-M4 Uvođenje sustava prigradske željeznice</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Kroz postupke PUO odnosno Zahtjeve za ocjeni o potrebi PUO propisati mjere zaštite od buke tijekom korištenja zahvata, a u smislu smanjenja buke na izvoru kao i primjene aktivne i pasivne zaštite od buke.
<i>Infrastrukturni zahvati:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Trasa brze ceste Osijek-Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)</i> • <i>Trase južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca</i> • <i>Planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Na početku korištenja zahvata ishoditi Rješenje nadležnog tijela (Sanitarne inspekcije Ministarstva zdravlja) kojim se potvrđuje da su provedene odgovarajuće mjere zaštite od buke.
Otpad	
<i>CI1-M1 Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Tijekom izgradnje sav otpad razvrstati na mjestu nastanka, odvojeno skupljati po vrstama, osigurati uvjete skladištenja i predati ovlaštenom skupljaču.
<i>CI1-M2 Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta</i>	<ul style="list-style-type: none"> - U slučaju da tijekom izvođenja radova nastane višak iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu obavijestiti nadležno tijelo, rudarsku inspekciiju, jedinicu područne (regionalne) samouprave i jedinicu lokalne samouprave.
<i>CI1-M3 Uređenje svih postojećih stajališta JP-a sukladno važećim zakonskim i podzakonskim aktima</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Višak materijala iz iskopa nastao prilikom

CI1-M6 Prilagodba infrastrukture osobama s posebnim potrebama

CI2-M1 Izgradnja i uređenje biciklističkih staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima

CI2-M2 Izgradnja pješačkih nogostupa/ staza koja povezuju kućanstva sa stajalištima JP-a, kolodvorima i intermodalnim terminalima

CI3-M1 Izgradnja Park&Ride sustava

CI3-M2 Uređenje parkirališta

COK1-M1 Proširenje i izgradnja sustava punionica alternativnih goriva

Infrastrukturni zahvati:

- *Trasa brze ceste Osijek-Vukovar / Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)*
- *Trase južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca*
- *Planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava*

Kulturno-povijesna baština

CI-1 Unaprjeđenje infrastrukture javnog putničkog prometa

Infrastrukturni zahvati:

- *Trasa brze ceste Osijek- Vukovar/Vinkovci-Županja (istočna zaobilaznica Vinkovaca)*
- *Trase južne i sjeverne zaobilaznice Vinkovaca*
- *Planirani višenamjenski kanal Dunav-Sava*

građenja građevina predstavlja mineralnu sirovину i Investitor je dužan staviti ga na raspolaganje Republici Hrvatskoj koja odlučuje o postupanju s tim iskopom.

- Prije poduzimanja zahvata u prostoru potrebno je izraditi konzervatorski elaborat u kojem će se analizirati i ocijeniti utjecaj na sve vrste kulturnih dobara te odrediti detaljne mјere zaštite.

11.5 Opis predviđenih mјera praćenja

Mjere:

- CI1-M1: Izgradnja i modernizacija intermodalnih terminala, mјesta integracije i stajališta u sustavu javnog gradskog prijevoza;
- CI1-M2: Izgradnja i modernizacija željezničke i cestovne, infrastrukture koja služi za odvijanje javnog prijevoza putnika i tereta;
- CI1-M4: Uvođenje sustava prigradske željeznice
- Infrastrukturni zahvati

Buka

1. Kod zahvata koji podliježu procjeni utjecaja na okoliš kroz sam postupak procjene utjecaja zahvata na okoliš propisati praćenje razine buke. Uz objekte naseljenih područja najbliže zahvatu potrebno je izvršiti kontrolna mjerena buke zajedno s brojanjem prometa nakon izgradnje, a u sklopu tehničkih pregleda i/ili postupaka za ishođenje Rješenja nadležnog tijela (Sanitarne inspekcije Ministarstva zdravlja) kojim se potvrđuje da su provedene odgovarajuće mjere zaštite od buke.
Sljedeća mjerena buke provoditi kada se sljedećim brojanjem pokaže da je količina prometa veća za 25 % u odnosu na onu koja je izbrojana prilikom prethodnih mjerena. Za pojedino mjerena potrebno je izvršiti mjerena na strani koja je najviše izložena buci s nove prometnice. Mjerena je potrebno provesti u reprezentativnom vremenskom trenutku, u trajanju 24 sata i to posebno za dan, posebno za večer i posebno za noć. Ovi vremenski intervali su definirani Zakonom o zaštiti od buke (NN 30/09, NN 55/13, NN 153/13, NN 41/16).
2. Ukoliko mjerena pokažu da su razine buke veće od Pravilnikom (NN 145/04) dopuštenih dnevnih i/ili noćnih razina, potrebno je primijeniti mjere zaštite od buke kako bi se one svele na prihvatljive razine.

11.6 Kratak prikaz razmotrenih varijantnih rješenja Plana i opis provedene procjene, uključujući i poteškoće pri prikupljanju potrebnih podataka

Master plan grada Vinkovaca za promet nije predvidio varijantna rješenja s obzirom da su osnovni ciljevi i polazišta Master plana stvaranje **osnovnih smjernica** za budući razvoj gradskog prometa te stvaranje **strateškog okvira** za izradu ekonomsko financijskih dokumenata i tehničke dokumentacije koji će osigurati provedbu projekta za razvoj inteligentnog, održivog i integriranog sustava javnog prijevoza.

Master plan ne razmatra varijantna rješenja za ostvarivanje svojih ciljeva. Međutim, u slučajevima kada Plan poboljšava stanje okoliša ili smanjuje postojeće negativne trendove u okolišu, uobičajeno je kao varijantu analizirati stanje okoliša bez donošenja Plana. Ovakva analiza provedena je i u ovoj strateškoj studiji u poglavljiju 3. Podaci o postojećem stanju okoliša i mogući razvoj okoliša bez provedbe Plana.

12 JAVNA RASPRAVA

Javna rasprava o prijedlogu Master plana Grada Vinkovaca za promet i Stratešku studiju o utjecaju na okoliš Master plana Grada Vinkovaca za promet održana je u razdoblju od 14. studenog do 13. prosinca 2016. godine u prostorijama Grada Vinkovaca. Javno izlaganje održano je 1. prosinca 2016. godine.

Očitovanje izrađivača strateške studije na očitovanja, mišljenja, prijedloge i primjedbe na studiju dana su u zasebnom dokumentu, a usvojene primjedbe unesene odgovarajuće u ovu završnu verziju dokumenta.

13 POPIS PROPISA I LITERATURE

13.1 Propisi

Zrak

- Zakon o zaštiti zraka (NN 130/11, 47/14)
- Uredba o određivanju zona i aglomeracija prema razinama onečišćenosti zraka na teritoriju Republike Hrvatske (NN 01/14).
- Uredba o razinama onečišćujućih tvari u zraku (NN 117/12).

Vode

- Zakon o vodama (NN 153/09, 130/11, 56/13 i 14/14)
- Plan upravljanja vodnim područjima, za razdoblje 2013.-2015., Dodatak I. Analiza značajki Vodnog područja rijeke Dunav, Zagreb, 2013. (NN 82/13)
- Uredba o standardu kakvoće voda (NN 73/13, 151/14, 78/15)
- Pravilnik o granicama područja podslivova, malih slivova i sektora (NN 97/10, 31/13)

Bioraznolikost

- Direktiva Vijeća 79/409/EEZ; 2009/147/EC („Direktiva o pticama“)
- Direktiva Vijeća 92/43/EEZ („Direktiva o staništima“)
- Konvencija o zaštiti europskih divljih vrsta i prirodnih staništa („Bernska konvencija“), smjernice za IPA-područja i NATURA 2000 (<http://www.dzzp.hr/projekti.htm>)
- Zakon o potvrđivanju Konvencije o zaštiti europskih divljih vrsta i prirodnih staništa (Bernska konvencija) (NN 06/00)

- Uredba o ekološkoj mreži (NN 124/13, 105/15)
- Uredba o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (NN 61/14)
- Pravilnik o popisu stanišnih tipova, karti staništa te ugroženim i rijetkim stanišnim tipovima (NN 88/14)
- Pravilnik o ocjeni prihvatljivosti za ekološku mrežu (NN 146/14)
- Pravilnik o strogo zaštićenim vrstama (NN 144/13)

Krajobraz

- Prostorni plan Vukovarsko-srijemske županije (Službeni vjesnik Vukovarsko-srijemske županije br. 7/02, 12/05)
- Prostorni plan uređenja Grada Vinkovci (Službeni vjesnik Vukovarsko-srijemske županije br. 07/04 i Nacrt konačnog prijedloga Plana iz 2016. godine)

Šumarstvo i lovstvo

- Zakon o šumama (NN 140/05, 82/06, 129/08, 80/10, 124/10, 25/12, 68/12, 148/13, 94/14)
- Pravilnik o uređivanju šuma (NN 79/15)
- Pravilnik o zaštiti šuma od požara (NN 33/14)
- Zakon o lovstvu (NN 140/05., 75/09. i 14/14.)

Otpad

- Zakon o održivom gospodarenju otpadom (NN 94/13)
- Pravilnik o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova (NN 79/14)
- Plan gospodarenja otpadom Vukovarsko-srijemske županije („Službeni glasnik Vukovarsko-srijemske županije“ br. 11/08)
- Plan gospodarenja otpadom u Gradu Vinkovcima za razdoblje 2009. do 2017. godine („Službeni glasnik Grada Vinkovaca“ br. 13/09)

Buka

- Zakon o zaštiti od buke (NN 30/09, 55/13, 153/13 i 41/16)
- Pravilnik o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova (NN 75/09)
- Pravilnik o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave (NN 145/04)
- Directive 2002/49/EC of European Parliament and of the Council relating to the assessment and management of environmental noise, Official Journal of the European Communities, L 189/12, 2002.

Kulturna baština

- Zakon o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara (NN 69/99, 151/03, 157/03, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14, 98/15)
- Pravilnik o arheološkim istraživanjima (NN 102/10)
- Pravilnik o obliku, sadržaju i načinu vođenja Registra kulturnih dobara Republike Hrvatske (NN 89/11, 130/13)
- Europska konvencija o zaštiti arheološkog nasljedstva Europe (London 1969.)
- Konvencija o zaštiti svjetske kulturne i prirodne baštine (Pariz, 1972.)
- Strategija zaštite, očuvanja i održivog gospodarskog korištenja kulturne baštine Republike Hrvatske za razdoblje 2011.-2015., Ministarstvo kulture, srpanj, 2011

13.2 Literatura

Promet

- Generalni urbanistički plan Grada Vinkovaca (Službeni glasnik Grada Vinkovaca br. 06/06)
- Prostorni plan uređenja grada Vinkovaca (Službeni glasnik Grada Vinkovaca br. 07/04 i Nacrt konačnog prijedloga Plana iz 2016. godine)
- Izmjene i dopune Prostornog plana uređenja Grada Vinkovaca, Prijedlog plana, Sažetak za javnost, Grad Vinkovci, prosinac 2015.

Zrak

- Godišnje izvješće o praćenju kvalitete zraka na području Republike Hrvatske za 2014. godinu, HAOP, listopad 2015.
- Izvješće o proračunu emisija onečišćujućih tvari u zrak na području Republike Hrvatske 2015. (1990. - 2013.), AZO, ožujak 2015
- Baza podataka Registar onečišćavanja okoliša

Klimatske promjene

- Plan zaštite zraka, ozonskog sloja i ublažavanje klimatskih promjena u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2013. do 2017. godine, Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Zagreb, studeni 2013.
- Nemry F., Demirel H., Impact of Climate Change on Transport: A focus on road and rail transport infrastructures, JRC Scientific and Policy Reports, Joint Research Centre, 2012
- Baker C., Climate change and the railways, University of Birmingham, 2010
(Dostupno na:

https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/wp5/Workshop_PPP_05_Baker.pdf)

- EPA: Climate Change,Impacts (Dostupno na:
<https://www3.epa.gov/climatechange/>)
- Boyle J., Cunningham M., Dekens J., Climate Change Adaptation and Canadian Infrastructure, A review of the literature, IISD report, 2013
- Climate change has both positive and negative implications on rail transport, syke, Aalto University, YTK, Finnish Met. Institute (Dostupno na: <https://ilmasto-opas.fi/en/ilmastonmuutos/vaikutukset/-/artikkeli/ae2068f4-7cd3-49bd-8f6f-1e1c83eb35e2/raideliikenne.html>)
- Klima i klimatske promjene, Državni hidrometeorološki zavod (Dostupno na: http://klima.hr/klima.php?id=klimatske_promjene)
- Šesto nacionalno izvješće Republike Hrvatske prema Okvirnoj konvenciji Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC), državni hidrometeorološki zavod, listopad 2013. (Dostupno na: http://klima.hr/razno/publikacije/NIKP6_DHMZ.pdf)

Geologija

- Brkić, M., Galović, I., Buzaljko, R. (1989): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, List Vinkovci L34-98. Geološki zavod, Zagreb; Geoinženjering, Sarajevo (1979-1985); Savezni geološki Institut, Beograd.
- Galović, I., Brkić, M., Buzaljko, R. (1989): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, Tumač za List Vinkovci L34-98. Geološki zavod, Zagreb (1987), Geoinženjering - Institut za Geologiju, Sarajevo (1979); Savezni geološki Institut, Beograd, 49 str.
- HGI (2009): Tumač Geološke karte Republike Hrvatske 1:300 000. Hrvatski geološki institut, Zagreb, 141 str.

Vode

- Ekološka studija rijeke Bosut na području Grada Vinkovaca, Sveučilište u Zagrebu, Veterinarski fakultet, Zavod za biologiju i patologiju riba i pčela, Zagreb 1999.
- Pregled stanja vodnih tijela na području Grada Vinkovci, ožujak 2016., dostavljeno na temelju Zahtjeva za pristup informacijama
- Odluka o zonama sanitарне заštite izvorišta „Kanovci“-Vinkovci, Vukovarsko-srijemska županija, Vinkovci, srpanj 2007.
- Izmjene i dopune Prostornog plana uređenja Grada Vinkovaca, Prijedlog plana, Sažetak za javnost, Grad Vinkovci, prosinac 2015.

Bioraznolikost

- Antolović J., E. Flajšman, A. Frković, M. Grgurev, M. Grubešić, D. Hamidović, D. Holcer, I. Pavlinić, N. Tvrtković i M. Vuković (2006): Crvena knjiga sisavaca Hrvatske. Ministarstvo kulture, Državni zavod za zaštitu prirode, Zagreb.
- Antonić O., Kušan V., Jelaska S., Bukovec D., Križan J., Bakran-Petricioli T., Gottstein-Matočec S., Pernar R., Hećimović Ž., Janeković I., Grgurić Z., Hatić D.,

Major Z., Mrvoš D., Peternel H., Petricioli D. i Tkalčec S. (2005): Kartiranje staništa Republike Hrvatske (2000.-2004.), Drypis, 1.

- Belančić A., Bogdanović T., Franković M., Ljuština M., Mihoković N., Vitas B. (2008): Crvena knjiga vretenaca Hrvatske, Ministarstvo kulture, Državni zavod za zaštitu prirode, Zagreb.
- Državni zavod za zaštitu prirode (2014): Analiza stanja prirode u Republici Hrvatskoj za razdoblje 2008.-2012., Zagreb.
- Jelić, D., Kuljerić, M., Koren, T., Treer, D., Šalamon, D., Lončar, M., Podnar-Lešić, M., Janev Hutinec, B., Bogdanović, T., Mekinić, S. i Jelić, K. (2012): Crvena knjiga vodozemaca i gmazova Hrvatske. Ministarstvo za zaštite okoliša i prirode, Državni zavod za zaštitu prirode, Zagreb.
- Mrakovčić M., Brigić A., Buj I., Ćaletska M., Mustafić P. i Zanella D. (2006): Crvena knjiga slatkovodnih riba Hrvatske. Ministarstvo kulture, Državni zavod za zaštitu prirode, Zagreb.
- Nikolić T. i Topić, J. (ur.) (2005): Crvena knjiga vaskularne flore Hrvatske. Ministarstvo kulture, Državni zavod za zaštitu prirode, Zagreb.
- Šašić, M., Mihoci, I. i Kučinić, M. (2013): Crveni popis danjih leptira Hrvatske. Državni zavod za zaštitu prirode, Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Zagreb.
- Topić J., Ilijanić Lj., Tvrtković N., Nikolić T. (2006): Staništa - Priručnik za inventarizaciju, kartiranje i praćenje stanja. Državni zavod za zaštitu prirode, Zagreb.
- Tutiš V., Kralj J., Radović D., Ćiković D., Barišić S. (ur.) (2013): Crvena knjiga ptica Hrvatske. Ministarstvo za zaštite okoliša i prirode, Državni zavod za zaštitu prirode, Zagreb.

Podaci s interneta

- Biportal (<http://www.iszp.hr/gis/>)
- Geoportal Državne geodetske uprave (2016) (<http://geoportal.dgu.hr/>), Državna geodetska uprava.
- Nacionalna klasifikacija staništa Republike Hrvatske (2014) (IV. verzija). http://www.dzzp.hr/dokumenti_upload/20150629/dzzp201506291802510.doc
- Nikolić T. (ur.) (2014a): Flora Croatica baza podataka. On-line (<http://hirc.botanic.hr/fcd>). Botanički zavod, Prirodoslovno-matematički fakultet, Sveučilište u Zagrebu.
- Nikolić T. (ur.) (2014b): Flora Croatica baza podataka - Crvena knjiga on-line 2006. (<http://hirc.botanic.hr/fcd/crvenaknjiga>). Botanički zavod, Prirodoslovno-matematički fakultet, Sveučilište u Zagrebu.

Krajobraz

- Krajolik, Sadržajna i metodska podloga Krajobrazne osnove Hrvatske; Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja (Zavod za prostorno planiranje) i Agronomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu (Zavod za ukrasno bilje i krajobraznu arhitekturu); Zagreb, 1999.

Tlo i poljoprivreda

- (Informacija o ostvarenjima biljne proizvodnje u 2015. godini <http://www.vusz.hr/info/upravni-odjel-za-poljoprivredu-sumarstvo-i-ruralni-razvoj-1>)

Šumarstvo i lovstvo

- Mustapić, Z., i sur., Lovstvo, Hrvatski lovački savez, Zagreb, 2004.
- Rauš, Đ., I. Trinajstić, J. Vukelić i J. Medvedović: 1992: Biljni svijet hrvatskih šuma. U: Rauš, Đ.: Šume u Hrvatskoj. Šumarski fakultet zagreb i Hrvatske šume Zagreb,
- Vukelić, J., S. Mikac, D. Baričević, D. Bakšić i R. Rosavec: 2008: Šumska staništa i šumske zajednice u Hrvatskoj - Nacionalna ekološka mreža, Državni zavod za zaštitu prirode, Zagreb,

Otpad

- Izvješće o izvršenju Plana gospodarenja otpadom za 2015. godinu u okviru Plana gospodarenja otpadom u Gradu Vinkovcima za razdoblje 2009. do 2017. godine (Službeni glasnik Grada Vinkovci, br. 03/16)
- Gospodarenje otpadom na području Vukovarsko-srijemske županije, Izvješće o obavljenoj reviziji: Državni ured za Reviziju, Područni ured Osijek, Osijek, listopad 2014.

Buka

- F. Alton Everest,: The Master Handbook of Acoustics, Mc Grow-Hill, New York, 2001.

14 PRILOZI

Opći prilozi

Rješenje o suglasnosti za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša

Odluka o provođenju postupka strateške procjene utjecaja Master plana Grada Vinkovaca za promet na okoliš

Odluka o sadržaju strateške studije utjecaja Master plana Grada Vinkovaca za promet na okoliš

Rješenje o prihvatljivosti Master plana Grada Vinkovaca za promet za ekološku mrežu



REPUBLIKA HRVATSKA

MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I PRIRODE

10000 Zagreb, Ulica Republike Austrije 14
Tel: 01/ 3717 111 fax: 01/ 3717 149

KLASA: UP/I 351-02/13-08/84

URBROJ: 517-06-2-2-13-2

Zagreb, 9. listopada 2013.

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode na temelju odredbe članka 40. stavka 2. i u svezi s odredbom članka 269. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13) te članka 22. stavka 1. Pravilnika o uvjetima za izdavanje suglasnosti pravnim osobama za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 57/10), povodom zahtjeva tvrtke OIKON d.o.o., sa sjedištem u Zagrebu, Trg senjskih uskoka 1-2, zastupanog po osobi ovlaštenoj za zastupanje sukladno zakonu, radi izdavanja suglasnosti za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša, donosi

RJEŠENJE

- I. Tvrcki OIKON d.o.o., sa sjedištem u Zagrebu, Trg senjskih uskoka 1-2, izdaje se suglasnost za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša:
 1. Izrada studija o značajnom utjecaju strategije, plana ili programa na okoliš (u dalnjem tekstu: strateška studija) uključujući i dokumentaciju potrebnu za ocjenu o potrebi strateške procjene te dokumentaciju za određivanje sadržaja strateške studije;
 2. Izrada studija o utjecaju zahvata na okoliš, uključujući i dokumentaciju za provedbu postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš te dokumentacije za određivanje sadržaja studije o utjecaju na okoliš;
 3. Izrada dokumentacije vezano za postupak izdavanja okolišne dozvole uključujući izradu Temeljnog izvješća;
 4. Izrada programa zaštite okoliša;
 5. Izrada izvješća o stanju okoliša;
 6. Izrada izvješća o sigurnosti;
 7. Izrada elaborata o zaštiti okoliša koji se odnose na zahvate za koje nije propisana obveza procjene utjecaja na okoliš;
 8. Izrada sanacijskih elaborata, programa i sanacijskih izvješća;
 9. Procjena šteta nastalih u okolišu uključujući i prijeteće opasnosti;
 10. Praćenje stanja okoliša;
 11. Obavljanje stručnih poslova za potrebe Registra onečišćavanja okoliša;
 12. Izrada podloga za ishođenje znaka zaštite okoliša »Prijatelj okoliša«.
- II. Suglasnost iz točke I. ove izreke prestaje važiti u roku od godine dana od dana stupanja na snagu propisa iz članka 40. stavka 12. Zakona o zaštiti okoliša.
- III. Ovo rješenje upisuje se u očeviđnik izdanih suglasnosti za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša koji vodi Ministarstvo zaštite okoliša i prirode.

IV. Uz ovo rješenje prileži popis zaposlenika ovlaštenika: voditelja stručnih poslova u zaštiti okoliša i stručnjaka slijedom kojih su ispunjeni propisani uvjeti glede zaposlenih stručnjaka za izdavanje suglasnosti iz točke I. ove izreke.

O b r a z l o ž e n j e

OIKON d.o.o. iz Zagreba (u dalnjem tekstu: ovlaštenik) podnio je 2. kolovoza 2013. godine ovom Ministarstvu zahtjev za izdavanje suglasnosti za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša: Izrada studija o značajnom utjecaju strategije, plana ili programa na okoliš (u dalnjem tekstu: strateška studija) uključujući i dokumentaciju potrebnu za ocjenu o potrebi strateške procjene te dokumentaciju za određivanje sadržaja strateške studije; Izrada studija o utjecaju zahvata na okoliš, uključujući i dokumentaciju za provedbu postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš te dokumentacije za određivanje sadržaja studije o utjecaju na okoliš; Izrada dokumentacije vezano za postupak izdavanja okolišne dozvole uključujući izradu Temeljnog izvješća; Izrada programa zaštite okoliša; Izrada izvješća o stanju okoliša; Izrada izvješća o sigurnosti; Izrada elaborata o zaštiti okoliša koji se odnose na zahvate za koje nije propisana obveza procjene utjecaja na okoliš; Izrada sanacijskih elaborata, programa i sanacijskih izvješća; Procjena šteta nastalih u okolišu uključujući i prijeteće opasnosti; Praćenje stanja okoliša; Obavljanje stručnih poslova za potrebe Registra onečišćavanja okoliša; Obavljanje stručnih poslova za potrebe sustava upravljanja okolišem i neovisnog ocjenjivanja; Izrada podloga za ishodenje znaka zaštite okoliša »Prijatelj okoliša«.

Ovlaštenik je uz zahtjev za izdavanje suglasnosti priložio odgovarajuće dokaze prema zahtjevima propisanim odredbama članka 5. i 20. Pravilnika o uvjetima za izdavanje suglasnosti pravnim osobama za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (u dalnjem tekstu: Pravilnik), koji je donesen temeljem Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 110/07), a odgovarajuće se primjenjuje u predmetnom postupku slijedom odredbe članka 271. stavka 2. točke 21. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13) kojom je ostavljen na snazi u dijelu u kojem nije suprotan tom Zakonu.

Ovlaštenik je naveo činjenice i podnio dokaze na podlozi kojih se moglo utvrditi pravo stanje stvari a također i iz razloga jer su sve činjenice bitne za donošenje odluke o zahtjevu ovlaštenika poznate ovom tijelu (ovlaštenik je za iste poslove ovlašten prema ranije važećem Zakonu o zaštiti okoliša rješenjima ovoga Ministarstva: KLASA: UP/I-351-02/10-08/133, URBROJ: 531-14-1-1-06-10-2, od 5. listopada 2010. i URBROJ: 517-12-5 od 7. svibnja 2012.; KLASA: UP/I-351-02/10-08/197, URBROJ: 531-14-1-1-06-10-2 od 2.11.2010.; KLASA: UP/I-351-02/10-08/110, URBROJ: 531-14-1-1-06-10-2 od 29. rujna 2010.).

U postupku je obavljen uvid u zahtjev i priloženu dokumentaciju te je utvrđeno da su ispunjeni svi propisani uvjeti i da je zahtjev osnovan.

Slijedom naprijed navedenog, zbog odgovarajuće primjene Pravilnika, ovu suglasnost potrebno je uskladiti s odredbama propisa iz članka 40. stavka 3. Zakona o zaštiti okoliša, nakon njegova donošenja. Stoga se suglasnost izdaje s rokom važnosti kako stoji u točci II. izreke ovoga rješenja. Točka III. izreke ovoga rješenja utemeljena je na odredbi članka 40. stavka 9. Zakona o zaštiti okoliša. Točka IV. izreke ovoga rješenja temelji se na naprijed izloženim utvrđenom činjeničnom stanju.

Temeljem svega naprijed navedenoga valjalo je riješiti kao u izreci ovoga rješenja.

UPUTA O PRAVНОM LIJEKU:

Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnog suda u Zagrebu, Avenija Dubrovnik 6 i 8, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom суду neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom, odnosno dostavlja elektronički.

Upravna pristojba za zahtjev i ovo Rješenje propisno je naplaćena državnim biljezima u ukupnom iznosu od 70,00 kuna prema Tar. br. 1. i 2. Tarife upravnih pristojbi, Zakona o upravnim pristojbama („Narodne novine“, brojevi 8/96, 77/96, 95/97, 131/97, 68/98, 66/99, 145/99, 30/00, 116/00, 163/03, 17/04, 110/04, 141/04, 150/05, 153/05, 129/06, 117/07, 25/08, 60/08, 20/10, 69/10, 49/11, 126/11, 112/12 i 19/13).

Privitak: Popis zaposlenika kao u točki IV. izreke rješenja.



Dostaviti:

1. OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, **R s povratnicom!**
2. Uprava za inspekcijske poslove, ovdje
3. Očeviđnik, ovdje
4. Spis predmeta, ovdje

PO PIS

**zaposlenika ovlaštenika: OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb slijedom kojih je ovlaštenik ispunio propisane uvjete za izdavanje suglasnosti za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša sukladno rješenju Ministarstva
KLASA: UP/I 351-02/13-08/84, URBROJ: 517-06-2-2-2-13-2, od 9. listopada 2013.**

STRUČNI POSLOVI ZAŠTITE OKOLIŠA		VODITELJI STRUČNIH POSLOVA	ZAPOSLENI STRUČNJACI
1. Izrada studija o značajnom utjecaju strategije, plana ili programa na okoliš (u dalnjem tekstu: strateška studija) uključujući i dokumentaciju potrebnu za ocjenu o potrebi strateške procjene te dokumentaciju za određivanje sadržaja strateške studije	X	dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Daniela Klaić Jančijev, dipl.ing.biol. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol.
2. Izrada studija o utjecaju zahvata na okoliš, uključujući i dokumentaciju za provedbu postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš te dokumentacije za određivanje sadržaja studije o utjecaju na okoliš	X	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Daniela Klaić Jančijev, dipl.ing.biol. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Vanja Satinović, dipl.ing.grad.
3. Izrada dokumentacije vezano za postupak izdavanja okolišne dozvole uključujući izradu Temeljnog izvješća	X	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Željko Koren, dipl.ing.grad. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
4. Izrada programa zaštite okoliša	X	dr.sc.Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Daniela Klaić Jančijev, dipl.ing.biol. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.grad. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
5. Izrada izvješća o stanju okoliša	X	dr.sc.Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Daniela Klaić Jančijev, dipl.ing.biol. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.grad. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
6. Izrada izvješća o sigurnosti	X	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Željko Koren, dipl.ing.grad. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.

7. Izrada elaborata o zaštiti okoliša koji se odnose na zahvate za koje nije propisana obveza procjene utjecaja na okoliš	X	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Daniela Klaić Jančijev, dipl.ing.biol. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol., Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Vanja Satinović, dipl.ing.grad.
8. Izrada sanacijskih elaborata, programa i sanacijskih izvješća	X	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Daniela Klaić Jančijev, dipl.ing.biol. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol.
9. Procjena šteta nastalih u okolišu uključujući i prijeteće opasnosti	X	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. dr.sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Daniela Klaić Jančijev, dipl.ing.biol. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
10. Praćenje stanja okoliša	X	dr.sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Daniela Klaić Jančijev, dipl.ing.biol. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.	Marija Bajica, dipl.ing.mat. Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Vanja Satinović, dipl.ing.grad.
11. Obavljanje stručnih poslova za potrebe Registra onečiščavanja okoliša	X	Marija Bajica, dipl.ing.mat. dr.sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum.
12. Izrada podloga za ishodenje znaka zaštite okoliša »Prijatelj okoliša«.	X	dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Daniela Klaić Jančijev, dipl.ing.biol. Željko Koren, dipl.ing.grad., dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.	Marija Bajica, dipl.ing.mat. Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.grad.



REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I PRIRODE

10000 Zagreb, Ulica Republike Austrije 14
Tel: 01/ 3717 111 fax: 01/ 3717 149

KLASA: UP/I 351-02/13-08/84

URBROJ: 517-06-2-2-14-4

Zagreb, 18. travnja 2014.

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, rješavajući povodom zahtjeva tvrtke OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, zastupane po osobi ovlaštenoj u skladu sa zakonom, radi utvrđivanja izmjene popisa zaposlenika ovlaštenika, u odnosu na podatke utvrđene u rješenju Ministarstva zaštite okoliša i prirode (KLASA: UP/I 351-02/13-08/84; URBROJ: 517-06-2-2-13-2) od 9. listopada 2013. godine temeljem odredbe članka 96. stavka 1. Zakona o općem upravnom postupku („Narodne novine“, broj 47/09), donosi:

RJEŠENJE

- I. Utvrđuje se da je u tvrtki OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, nastupila promjena zaposlenih stručnjaka za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša u odnosu na zaposlenike temeljem kojih je ovlaštenik ishodio suglasnost za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I 351-02/13-08/84; URBROJ: 517-06-2-2-13-2) od 9. listopada 2013.
- II. Utvrđuje se da su u tvrtki OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, iz točke I. ove izreke zaposleni voditelji stručnih poslova zaštite okoliša Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj., Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj., dr. sc. Tomi Haramina, Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol., dipl.ing.fiz., Željko Koren, dipl.ing.građ., dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum., dr.sc. Zrinka Mesić, Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol., Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj., dr. sc. Božica Šorgić, doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
- III. Utvrđuje se da su u tvrtki OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, iz točke I. ove izreke zaposleni stručnjaci Marija Bajica, dipl.ing.mat., Bojana Borić, dipl.ing.met., univ.spec.oecoing., Zoran Grgurić, dipl.ing.šum., Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum., Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing.
- IV. Utvrđuje se da u tvrtki OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, iz točke I. ove izreke nije zaposlena Daniela Klaić Jančijev, dipl.ing.biol.
- V. Popis zaposlenika ovlaštenika priložen rješenjima iz točke I. izreke zamjenjuje se novim popisom koji je sastavni dio ovog rješenja.
- VI. Ovo rješenje sastavni je dio rješenja iz točke I. izreke ovoga rješenja.

O b r a z l o ž e n j e

Tvrtka OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb (u dalnjem tekstu: ovlaštenik), podnijela je 11. ožujka 2014. zahtjev za izmjenom podataka u Rješenju (KLASA: UP/I 351-02/13-08/84; URBROJ: 517-06-2-2-2-14-2) izdanom po Ministarstvu zaštite okoliša i prirode dana 9. listopada 2013. godine, a vezano za popis zaposlenika ovlaštenika koji prileži uz navedeno rješenje. Promjena se odnosi na voditelja stručnih poslova zaštite okoliša Fanicu Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. i stručnjake Vanju Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing. i Bojanu Borić, dipl.ing.met., univ.spec.oecoing. Daniela Klaić Jančijev, dipl.ing.biolog., nije zaposlenik ovlaštenika.

U proведенom postupku Ministarstvo zaštite okoliša i prirode izvršilo je uvid u zahtjev za promjenom podataka, podatke i dokumente dostavljene uz zahtjev, a osobito u preslike naslovnih stranica stručnih podloga i elaborata zaštite okoliša te diplome i radne knjižice navedenog voditelja i stručnjaka, te službenu evidenciju ovog Ministarstva i utvrdilo da su navodi iz zahtjeva utemeljeni.

Slijedom naprijed navedenoga, utvrđeno je kao u točkama I., II., III. i IV. izreke ovoga rješenja.

S obzirom da se pravomoćno i izvršno rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I 351-02/13-08/84; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-2) od 9. listopada 2013., u svom sadržaju ne može mijenjati, ovo rješenje kojim su utvrđene gore navedene promjene priložit će se spisu predmeta navedene suglasnosti za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša.

Upravna pristojba na zahtjev i ovo rješenje propisno je naplaćena državnim biljezima u ukupnom iznosu od 70,00 kuna prema Tar. br. 1. i 2. Tarife upravnih pristojbi, Zakona o upravnim pristojbama („Narodne novine“, brojevi 8/96, 77/96, 95/97, 131/97, 68/98, 66/99, 145/99, 116/00, 163/03, 17/04, 110/04, 141/04, 150/05, 153/05, 129/06, 117/07, 25/08, 30/09, 20/10, 69/10, 49/11, 126/11, 112/12 i 19/13).

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnog судa u Zagrebu, Avenija Dubrovnik 6 i 8, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom судu neposredno u pisanim obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom, odnosno dostavlja elektronički.



DOSTAVITI:

1. OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, (R!, s povratnicom)
2. Uprava za inspekcijske poslove, ovdje
3. Evidencija, ovdje
4. Pismohrana u predmetu, ovdje

P O P I S

**zaposlenika ovlaštenika: OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb slijedom kojih je ovlaštenik ispunio propisane uvjete za izdavanje suglasnosti
za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša sukladno rješenju Ministarstva
KLASA: UP/I 351-02/13-08/84, URBROJ: 517-06-2-2-2-13-4, od 18. travnja 2014.**

<i>STRUČNI POSLOVI ZAŠTITE OKOLIŠA</i>	<i>VODITELJI STRUČNIH POSLOVA</i>	<i>ZAPOSLENI STRUČNJACI</i>	
1. Izrada studija o značajnom utjecaju strategije, plana ili programa na okoliš (u dalnjem tekstu: strateška studija) uključujući i dokumentaciju potrebnu za ocjenu o potrebi strateške procjene te dokumentaciju za određivanje sadržaja strateške studije	X	dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing.
2. Izrada studija o utjecaju zahvata na okoliš, uključujući i dokumentaciju za provedbu postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš te dokumentacije za određivanje sadržaja studije o utjecaju na okoliš	X	dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing.
3. Izrada dokumentacije vezano za postupak izdavanja okolišne dozvole uključujući izradu Temeljnog izvješća	X	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Bojana Borić, dipl.ing.met. dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Željko Koren, dipl.ing.građ. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
4. Izrada programa zaštite okoliša	X	dr.sc.Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
5. Izrada izvješća o stanju okoliša	X	dr.sc.Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
6. Izrada izvješća o sigurnosti	X	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Željko Koren, dipl.ing.građ. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.

7. Izrada elaborata o zaštiti okoliša koji se odnose na zahvate za koje nije propisana obveza procjene utjecaja na okoliš	X	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biolog., Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Vanja Satinović, dipl.ing.grad., univ.spec.oecoing.
8. Izrada sanacijskih elaborata, programa i sanacijskih izvješća	X	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biolog. Vanja Satinović, dipl.ing.grad., univ.spec.oecoing.
9. Procjena šteta nastalih u okolišu uključujući i prijeteće opasnosti	X	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. dr.sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
10. Praćenje stanja okoliša	X	dr.sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biolog. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.	Marija Bajica, dipl.ing.mat. Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Vanja Satinović, dipl.ing.grad., univ.spec.oecoing.
11. Obavljanje stručnih poslova za potrebe Registra onečišćavanja okoliša	X	Marija Bajica, dipl.ing.mat. dr.sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum.
12. Izrada podloga za ishodenje znaka zaštite okoliša »Prijatelj okoliša«.	X	dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Željko Koren, dipl.ing.grad., dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.	Marija Bajica, dipl.ing.mat. Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biolog. Vanja Satinović, dipl.ing.grad., univ.spec.oecoing.



REPUBLIKA HRVATSKA

MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I PRIRODE

10000 Zagreb, Ulica Republike Austrije 14
Tel: 01/ 3717 111 fax: 01/ 3717 149

KLASA: UP/I 351-02/13-08/84

URBROJ: 517-06-2-1-2-14-6

Zagreb, 2. listopada 2014.

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, rješavajući povodom zahtjeva tvrtke OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, zastupane po osobi ovlaštenoj u skladu sa zakonom, radi utvrđivanja izmjene popisa zaposlenika ovlaštenika, u odnosu na podatke utvrđene u rješenjima Ministarstva zaštite okoliša i prirode (KLASA: UP/I 351-02/13-08/84; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-2 od 9. listopada 2013. i KLASA: UP/I 351-02/13-08/84; URBROJ: 517-06-2-2-2-14-4 od 18. travnja 2014.) temeljem odredbe članka 96. stavka 1. Zakona o općem upravnom postupku („Narodne novine“, broj 47/09), donosi:

RJEŠENJE

- I. Utvrđuje se da je u tvrtki OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, nastupila promjena zaposlenih stručnjaka za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša u odnosu na zaposlenike temeljem kojih je ovlaštenik ishodio suglasnost za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I 351-02/13-08/84; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-2 od 9. listopada 2013.).
- II. Utvrđuje se da je u tvrtki OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, iz točke I. ove izreke uz postojeće voditelje stručnih poslova zaštite okoliša zaposlena i Višnja Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.
- III. Utvrđuje se da je u tvrtki OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, iz točke I. ove izreke uz postojeće stručnjake zaposlena i Ines Horvat, dipl.ing.arh.
- IV. Popis zaposlenika ovlaštenika priložen rješenjima iz točke I. izreke zamjenjuje se novim popisom koji je sastavni dio ovog rješenja.
- V. Ovo rješenje sastavni je dio rješenja iz točke I. izreke ovoga rješenja.

Obratljivo

Tvrtka OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb (u dalnjem tekstu: ovlaštenik), podnijela je 7. kolovoza 2014. zahtjev za izmjenom podataka u Rješenjima (KLASA: UP/I 351-02/13-08/84; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-2 od 9. listopada 2013. i KLASA: UP/I 351-02/13-08/84; URBROJ: 517-06-2-2-2-14-4 od 18. travnja 2014.) izdanim po Ministarstvu zaštite okoliša i prirode, a vezano za popis zaposlenika ovlaštenika koji prileži uz navedena rješenja. Promjena se odnosi na voditelja stručnih poslova zaštite okoliša Višnju Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj, i stručnjaka Ines Horvat, dipl.ing.arh.

U provedenom postupku Ministarstvo zaštite okoliša i prirode izvršilo je uvid u zahtjev za promjenom podataka, podatke i dokumente dostavljene uz zahtjev, a osobito u popis stručnih podloga, diplome i radne knjižice navedenih stručnjaka, te službenu evidenciju ovog Ministarstva i utvrdilo da su navodi iz zahtjeva utemeljeni.

Slijedom naprijed navedenoga, utvrđeno je kao u točkama I. II., III. I IV. izreke ovoga rješenja.

S obzirom da se pravomoćno i izvršno rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I 351-02/13-08/84; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-2) od 9. listopada 2013., u svom sadržaju ne može mijenjati, ovo rješenje kojim su utvrđene gore navedene promjene priložit će se spisu predmeta navedene suglasnosti za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša.

Upravna pristojba na zahtjev i ovo rješenje propisno je naplaćena državnim biljezima u ukupnom iznosu od 70,00 kuna prema Tar. br. 1. i 2. Tarife upravnih pristojbi, Zakona o upravnim pristojbama („Narodne novine“, brojevi 8/96, 77/96, 95/97, 131/97, 68/98, 66/99, 145/99, 116/00, 163/03, 17/04, 110/04, 141/04, 150/05, 153/05, 129/06, 117/07, 25/08, 30/09, 20/10, 69/10, 49/11, 126/11, 112/12, 19/13, 80/13, 40/14, 69/14, 87/14, 94/14).

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnog судa u Zagrebu, Avenija Dubrovnik 6 i 8, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom судu neposredno u pisnom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom, odnosno dostavlja elektronički.



DOSTAVITI:

1. OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, (**R!, s povratnicom!**)
2. Uprava za inspekcijske poslove, ovdje
3. Evidencija, ovdje
4. Pismohrana u predmetu, ovdje

POPIS

**zaposlenika ovlaštenika: OIKON d.o.o. Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb slijedom kojih je ovlaštenik ispunio propisane uvjete za izdavanje suglasnosti
za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša sukladno rješenju Ministarstva
KLASA: UP/I 351-02/13-08/34, URBROJ: 517-06-2-1-2-13-6, od 2. listopada 2014.**

STRUČNI POSLOVI ZAŠTITE OKOLIŠA	VODITELJI STRUČNIH POSLOVA	ZAPOSLENI STRUČNJACI	
1. Izrada studija o značajnom utjecaju strategije, plana ili programa na okoliš (u dalnjem tekstu: strateška studija) uključujući i dokumentaciju potrebu za ocjenu o potrebi strateške procjene te dokumentaciju za određivanje sadržaja strateške studije	X	dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing. Ines Horvat, dipl.ing.arh. Višnja Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.
2. Izrada studija o utjecaju zahvata na okoliš, uključujući i dokumentaciju za provedbu postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš te dokumentacije za određivanje sadržaja studije o utjecaju na okoliš	X	dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. Višnja Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.	Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing. Ines Horvat, dipl.ing.arh.
3. Izrada dokumentacije vezano za postupak izdavanja okolišne dozvole uključujući izradu Temeljnog izvješća	X	dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Bojana Borić, dipl.ing.met. dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Željko Koren, dipl.ing.građ. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
4. Izrada programa zaštite okoliša	X	dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr. sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. Višnja Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh. Ines Horvat, dipl.ing.arh.
5. Izrada izvješća o stanju okoliša	X	dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr. sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. Višnja Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh. Ines Horvat, dipl.ing.arh.

6. Izrada izvješća o sigurnosti	X	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Željko Koren, dipl.ing.građ. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh. Višnja Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.
7. Izrada elaborata o zaštiti okoliša koji se odnose na zahvate za koje nije propisana obveza procjene utjecaja na okoliš	X	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Medeja Pistornik, dipl.ing.biol., Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. Višnja Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.	Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing. Ines Horvat, dipl.ing.arh.
8. Izrada sanacijskih elaborata, programa i sanacijskih izvješća	X	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh. Višnja Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Medeja Pistornik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing. Ines Horvat, dipl.ing.arh.
9. Procjena šteta nastalih u okolišu uključujući i prijeteće opasnosti	X	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. dr.sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh. Višnja Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.
10. Praćenje stanja okoliša	X	dr.sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Medeja Pistornik, dipl.ing.biol. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.	Marija Bajica, dipl.ing.mat. Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing. Višnja Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.
11. Obavljanje stručnih poslova za potrebe Registra onečišćavanja okoliša	X	Marija Bajica, dipl.ing.mat. dr.sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum.

12. Izrada podloga za ishodenje znaka zaštite okoliša »Prijatelj okoliša«	X	dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Željko Koren, dipl.ing.grad., dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh. Višnja Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.	Marija Bajica, dipl.ing.mat. Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Medeja Pistornik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.grad., univ.spec.oecolog. Ines Horvat, dipl.ing.arh.
---	---	--	--



REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I PRIRODE

10000 Zagreb, Radnička cesta 80
Tel: 01 / 3717 111 fax: 01 / 3717 149

KLASA: UP/I 351-02/13-08/84

URBROJ: 517-06-2-1-1-16-7

Zagreb, 22. veljače 2016.

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, rješavajući povodom zahtjeva tvrtke OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, zastupane po osobi ovlaštenoj u skladu sa zakonom, radi utvrđivanja izmjene popisa zaposlenika ovlaštenika, u odnosu na podatke utvrđene u rješenju Ministarstva zaštite okoliša i prirode (KLASA: UP/I 351-02/13-08/84; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-2 od 9. listopada 2013.) temeljem odredbe članka 96. stavka 1. Zakona o općem upravnom postupku („Narodne novine“, broj 47/09), donosi:

RJEŠENJE

- I. Utvrđuje se da je u tvrtki OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, nastupila promjena zaposlenih stručnjaka za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša u odnosu na zaposlenike temeljem kojih je ovlaštenik ishodio suglasnost za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I 351-02/13-08/84; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-2 od 9. listopada 2013.).
- II. Utvrđuje se da u tvrtki OIKON d.o.o. iz točke I. ove izreke, više nisu zaposleni Zoran Grgurić, dipl.ing.šum., dr.sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz., Fanica Kljaković Gašpić, dipl.ing.biol., Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum., Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. i Višnja Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.
- III. Popis zaposlenika ovlaštenika priložen rješenjima iz točke I. izreke zamjenjuje se novim popisom koji je sastavni dio ovog rješenja.
- IV. Ovo rješenje sastavni je dio rješenja iz točke I. izreke ovoga rješenja.

Obrázloženje

Tvrtka OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb (u dalnjem tekstu: ovlaštenik), podnijela je zahtjev za izmjenom podataka u Rješenju (KLASA: UP/I 351-02/13-08/84; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-2 od 9. listopada 2013.) izdanom po Ministarstvu zaštite okoliša i prirode, a vezano za popis zaposlenika ovlaštenika koji prileži uz navedeno rješenje. Promjene se odnose na voditelje i stručnjake kako je navedeno u točci II.

U provedenom postupku Ministarstvo zaštite okoliša i prirode izvršilo je uvid u zahtjev za promjenom podataka, podatke i dokumente dostavljene uz zahtjev, a osobito u popis stručnih podloga, diplome i potvrde Hrvatskog zavoda za mirovinsko osiguranje navedenih stručnjaka, te službenu evidenciju ovog Ministarstva i utvrdilo da su navodi iz zahtjeva utemeljeni.

Slijedom navedenoga, utvrđeno je kao u točkama od I. do IV. izreke ovoga rješenja.

S obzirom da se pravomoćno i izvršno rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I 351-02/13-08/84; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-2 od 9. listopada 2013.) u svom sadržaju ne može mijenjati, ovo rješenje kojim su utvrđene gore navedene promjene priložit će se spisu predmeta navedene suglasnosti za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša.

Upravna pristojba na zahtjev i ovo rješenje propisno je naplaćena državnim biljezima u ukupnom iznosu od 70,00 kuna prema Tar. br. 1. i 2. Tarife upravnih pristojbi, Zakona o upravnim pristojbama („Narodne novine“, brojevi 8/96, 77/96, 131/97, 68/98, 66/99, 145/99, 30/00, 116/00, 163/03, 17/04, 110/04, 141/04, 150/05, 153/05, 129/06, 117/07, 60/08, 20/10, 69/10, 126/11, 112/12, 19/13, 80/13, 40/14, 69/14, 87/14 i 94/14).

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnog suda u Zagrebu, Avenija Dubrovnik 6, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom sudu neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom, odnosno dostavlja elektronički.



DOSTAVITI:

1. OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, (**R!, s povratnicom!**)
2. Uprava za inspekcijske poslove, ovdje
3. Evidencija, ovdje
4. Pismohrana u predmetu, ovdje

P O P I S

zaposlenika ovlaštenika: OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb slijedom kojih je ovlaštenik ispunio propisane uvjete za izdavanje suglasnosti

za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša sukladno rješenju Ministarstva

**KLASA: UP/I 351-02/13-08/84, URBROJ: 517-06-2-2-2-13-2, od 9. listopada 2013. i
izmjeni rješenja URBROJ: 517-06-2-1-1-16-7 od 22. veljače 2016.**

STRUČNI POSLOVI ZAŠTITE OKOLIŠA	VODITELJI STRUČNIH POSLOVA	ZAPOSLENI STRUČNJACI
1. Izrada studija o značajnom utjecaju strategije, plana ili programa na okoliš (u dalnjem tekstu: strateška studija) uključujući i dokumentaciju potrebnu za ocjenu o potrebi strateške procjene te dokumentaciju za određivanje sadržaja strateške studije	X Željko Koren, dipl.ing.građ. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing. Ines Horvat, dipl.ing.arh.
2. Izrada studija o utjecaju zahvata na okoliš, uključujući i dokumentaciju za provedbu postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš te dokumentacije za određivanje sadržaja studije o utjecaju na okoliš	X Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing. Ines Horvat, dipl.ing.arh.
3. Izrada dokumentacije vezano za postupak izdavanja okolišne dozvole uključujući izradu Temeljnog izvješća	X Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Bojana Borić, dipl.ing.met. Željko Koren, dipl.ing.građ. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
4. Izrada programa zaštite okoliša	X Željko Koren, dipl.ing.građ. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh. Ines Horvat, dipl.ing.arh.
5. Izrada izvješća o stanju okoliša	X voditelji navedeni pod točkom 4.	stručnjaci navedeni pod točkom 4.
6. Izrada izvješća o sigurnosti	X Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Željko Koren, dipl.ing.građ. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
7. Izrada elaborata o zaštiti okoliša koji se odnose na zahvate za koje nije propisana obveza procjene utjecaja na okoliš	X Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol., dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing. Ines Horvat, dipl.ing.arh.

8. Izrada sanacijskih elaborata, programa i sanacijskih izvješća	X	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoining. Ines Horvat, dipl.ing.arh.
9. Procjena šteta nastalih u okolišu uključujući i prijeteće opasnosti	X	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
10. Praćenje stanja okoliša	X	Željko Koren, dipl.ing.građ. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.	Marija Bajica, dipl.ing.mat. Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoining.
11. Obavljanje stručnih poslova za potrebe Registra onečišćavanja okoliša	X	Marija Bajica, dipl.ing.mat. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.	Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Željko Koren, dipl.ing.građ. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol.
12. Izrada podloga za ishodjenje znaka zaštite okoliša »Prijatelj okoliša«.	X	Željko Koren, dipl.ing.građ., dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.	Marija Bajica, dipl.ing.mat. Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoining. Ines Horvat, dipl.ing.arh.



GRADONAČELNIK
KLASA: 340-01/15-01/04
UR. BROJ: 2188/01-02-16-35
Vinkovci, 08. travnja 2016. godine

Temeljem članka 66. stavak 3. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“ broj 80/13. i 78/15.) i članka 4. stavak 3. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš („Narodne novine“ broj 64/08.) Gradonačelnik Grada Vinkovaca donosi

**Odluku
o pokretanju postupka strateške
procjene utjecaja na okoliš Master plana grada Vinkovaca za promet**

I.

Pokreće se postupak strateške procjene utjecaja na okoliš Master plana grada Vinkovaca za promet (u dalnjem tekstu: Master plan).

Stratešku procjenu utjecaja na okoliš iz prethodnog stavka temeljem članka 11. Odluke o ustrojstvu upravnih odjela i ustrojstvenih jedinica Grada Vinkovaca („Službeni glasnik“ Grada Vinkovaca broj 9/13. i 9/14.) provodi Upravni odjel komunalnog gospodarstva i uređenja grada, nadležan za područje prometa (u dalnjem tekstu: Upravni odjel), dok je izradivač Master plana zajednica ponuditelja GEKOM – Geofizikalno i ekološko modeliranje d.o.o. i OIKON d.o.o. - Institut za primjenjenu ekologiju.

II.

Razlozi za pristupanje postupku izrade Master plana su sljedeći:

- nepostojanje strateškog dokumenta iz područja prometa u Vinkovcima, što predstavlja prepreku održivom razvoju i povećanju mobilnosti,

- analiziranje potreba i opravdanosti planiranih projekata za modernizaciju i rekonstrukciju postojeće infrastrukture te mjera za razvoj transparentnog sustava na području provedbe,
- stvaranje rješenja za podizanje kvalitete usluge i povećanja korištenja javnog putničkog prijevoza na području grada Vinkovaca i
- uvođenje bržeg, čistijeg i efikasnijeg javnog prijevoza koji je nužan za razvoj grada, kao i njegovom modernizacijom neposredno će se omogućiti daljnji razvoj gospodarstva.

Ciljevi i programska polazišta za izradu Master plana su:

- upotpunjavanje praznine između Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske i parcijalnih prometnih rješenja nižih razina,
- stvaranje osnovnih smjernica za budući razvoj gradskog prometa u Vinkovcima,
- omogućavanje razvoja intermodalnog prometa, povećanje mobilnosti i energetske učinkovitosti te uklanjanje socijalnih i ekonomskih isključivosti,
- postavljanje temelja za prometni razvoj grada Vinkovaca,
- analiza mogućnosti poboljšanja prometne povezanosti te analiza i predlaganje rješenja za poboljšanje gradskog prijevoza i njegovo usklađivanje sa međugradskim prometnim linijama (autobusne linije, željezničke linije, promet osobnih i teretnih vozila, itd.), a sve u svrhu održivog razvoja prometnog sustava na području grada Vinkovaca s ostatkom funkcionalne regije Istočna Hrvatska,
- poticanje pripreme projekata koji doprinose strateškim prometnim ciljevima Republike Hrvatske i teže ostvarenju bolje kvalitete života njezinih građana sukladno Operativnom programu „Promet“ 2007. – 2013. godine te Operativnom programu „Konkurentnost i kohezija“ (2014. - 2020.),
- stvaranje strateškog okvira za izradu ekonomsko financijskih dokumenata i tehničke dokumentacije koji će osigurati provedbu projekta za razvoj inteligentnog, održivog i integriranog sustava javnog prijevoza sa niskom razinom CO₂ i poboljšanom gradskom i regionalnom mobilnošću.

Prostorni obuhvat Master plana je administrativno područje grada Vinkovaca

III.

Rješenjem Ministarstva zaštite okoliša i prirode (KLASA: UP/I 612-07/16-71/174, UBROJ: 517-07-2-1-16-2) od 04. travnja 2016. godine, Master plan je prihvatljiv za ekološku mrežu zbog čega u okviru strateške procjene utjecaja na okoliš nije potrebno provoditi glavnu ocjenu Master plana za ekološku mrežu.

IV.

Radnje koje će se provesti u postupku strateške procjene utjecaja na okoliš, provode se sukladno odredbama Zakona o zaštiti okoliša, Uredbi o strateškoj procjeni

utjecaja plana i programa na okoliš i odredbama posebnog propisa, redoslijedom provedbe radnji kako je određeno u Prilogu I., koji je sastavni dio ove Odluke.

V.

U postupku strateške procjene, prema ovoj Odluci sudjelovat će tijela navedena u Prilogu II., koji je sastavni dio ove Odluke.

VI.

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja i biti će objavljena na internetskoj stranici Grada Vinkovaca u trajanju od 30 dana, sukladno Zakonu o zaštiti okoliša, Uredbi o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“ broj 64/08) i Uredbi o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš.



PRILOG I.

Redoslijed radnji koje će se provesti u postupku strateške procjene utjecaja na okoliš:

1. Upravni odjel komunalnog gospodarstva i uređenja grada Vinkovaca, sukladno članku 5. stavak 1. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš, u roku od osam dana od dana donošenja ove Odluke, započinje postupak strateške procjene.
2. U svrhu određivanja sadržaja strateške studije Upravni odjel pribavlja mišljenja tijela i/ili osoba određenih posebnim propisom za pojedine sastavnice okoliša i opterećenja na okoliš, tijela jedinica lokalne, odnosno područne (regionalne) samouprave i drugih tijela, dostavljanjem zahtjeva za davanje mišljenja koji sadrži Odluku o započinjanju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš Master plana. Mišljenja se dostavljaju u roku od 30 dana.
3. U svrhu usuglašavanja mišljenja o sadržaju strateške studije i utvrđivanja konačnog sadržaja strateške studije, u tijeku pribavljanja mišljenja o sadržaju i razini obuhvata podataka koji se moraju obraditi u strateškoj studiji, Upravni odjel će s tijelima koja su dostavila mišljenja o sadržaju strateške studije provesti raspravu u okviru postupka prethodne rasprave iz zakona kojim se uređuje prostorno uređenje. Ove radnje provode se sukladno odredbama članaka 6. – 9. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš.
4. O postupku određivanja sadržaja strateške studije Upravni odjel informira javnost objavom informacije o izradi strateške studije i načinu sudjelovanja javnosti, na internetskoj stranici Grada Vinkovaca, sukladno odredbama članaka 5., 6. i 12. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša.
5. Nakon pribavljenih mišljenja tijela iz točke 2. ovog priloga i provedene prethodne rasprave iz točke 3. ovog priloga, Upravni odjel donosi odluku o sadržaju strateške studije. Odluka se objavljuje na internetskoj stranici Grada Vinkovaca sukladno člancima 5. i 6. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša.
6. Upravni odjel u roku od osam dana od primitka strateške studije od ovlaštenika dostavlja stratešku studiju i Prijedlog nacrtu Master plana na uvid i raspravu povjerenstvu za stratešku procjenu, kojeg imenuje pročelnik Upravnog odjela, sukladno članku 72. stavak 2. Zakona o zaštiti okoliša. Rad povjerenstva propisan je odredbama Pravilnika o povjerenstvu za stratešku procjenu („Narodne novine“ broj 70/08.). O rezultatima strateške studije u odnosu na Prijedlog nacrtu Master plana povjerenstvo donosi mišljenje.
7. Nakon što razmotri mišljenje povjerenstva Upravni odjel donosi odluku o upućivanju strateške studije Prijedloga nacrtu Master plana na javnu raspravu.
8. Postupak informiranja i sudjelovanja javnosti u postupku strateške procjene iz ovog Zaključka, temeljem članka 67. stavak 3. Zakona o zaštiti okoliša, provodi se sukladno Zakonu o prostornom uređenju.

9. Istodobno s upućivanjem na javnu raspravu, Upravni odjel stratešku studiju i Nacrt Master plana dostavlja na mišljenje tijelima koja su sudjelovala u davanju mišljenja u postupku određivanja sadržaja strateške studije iz točke 2. ovog priloga.
10. Ukoliko povjerenstvo ocjeni da bi Master plan mogao prilikom provedbe značajno utjecati na okoliš i/ili zdravlje ljudi druge države, Upravni odjel će o toj ocjeni obavijestiti Ministarstvo zaštite okoliša i prirode u svrhu postupaka prema drugoj državi. O postupku u svezi mogućeg prekograničnog utjecaja Master plana te o postupku sudjelovanja vezano za stratešku procjenu u drugoj državi javnost će bit informirana sukladno članku 5. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša.
11. Prije upućivanja Prijedloga Master plana vijeću Grada Vinkovaca na donošenje, Upravni odjel će pribaviti mišljenje Ministarstva zaštite okoliša i prirode o provedenoj strateškoj procjeni u skladu s člankom 71. stavak 1. Zakona o zaštiti okoliša.
12. Nakon donošenja Master plana Upravni odjel izrađuje izvješće o provedenoj strateškoj procjeni.
13. Izvješće o provedenoj strateškoj procjeni i doneseni Master plan objavljuje se na internetskoj stranici Grada Vinkovaca.

PRILOG II.

Popis tijela određenih posebnim propisima od kojih će se u postupku strateške procjene utjecaja na okoliš Master plana biti zatražena mišljenja:

- Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Uprava za zaštitu prirode
- Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Uprava za procjenu utjecaja na okoliš i održivo gospodarenje otpadom
- Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Uprava za klimatske aktivnosti, održivi razvoj i zaštitu tla, zraka i mora
- Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Uprava za prometnu infrastrukturu i fondove EU, Sektor za fondove EU
- Uprava za ceste Vukovarsko-srijemske županije
- Zavod za javno-zdravstvo Vukovarsko-srijemske županije
- Zavod za prostorno uređenje Vukovarsko-srijemske županije
- Hrvatske šume, Podružnica Vinkovci
- Hrvatske vode, Ispostava Vinkovci
- Upravni odjel za poljoprivredu, šumarstvo i ruralni razvoj Vukovarsko-srijemske županije
- Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša, Vukovarsko-srijemske županije
- Upravni odjel za turizam i kulturu, Vukovarsko-srijemska županije
- Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Grada Vinkovaca
- Upravni odjel gospodarstva Grada Vinkovaca
- Upravni odjel za kulturu i turizam Grada Vinkovaca
- Vinkovački vodovod i kanalizacija d.o.o.
- Polet d.o.o.
- Agencija za razvoj i investicije grada Vinkovaca Via d.o.o.
- OIKON d.o.o. - Institut za primjenjenu ekologiju
- Općina Nuštar
- Općina Stari Jankovci
- Općina Privlaka
- Općina Ivankovo
- Općina Jarmina
- Općina Andrijaševci

***Obrazloženje Odluke
o pokretanju postupka strateške
procjene utjecaja na okoliš Master plana grada Vinkovaca za promet***

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture u cilju ispunjenja ciljeva Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2030. objavilo je poziv TR.1.2.14 „Priprema projekata iz područja integriranog prometa i održive regionalne/urbane mobilnosti“ za financiranje projekata izrade Master planova funkcionalnih regija/županija/gradova. Grad Vinkovci prijavio je projekt „Master plan grada Vinkovaca za promet i relativna Strateška procjena utjecaja Master plana na okoliš“ (u dalnjem tekstu Master plan) koji je odabran za sufinanciranje temeljem navedenog poziva.

Grad Vinkovci sklopio je 13. svibnja 2015. godine Ugovor s Ministarstvom pomorstva prometa i infrastrukture, o dodjeli bespovratnih sredstava za gore navedeni projekt ukupne vrijednost 504.443,00 kn. Rok završetka projekta je 30.09.2016. godine.

Cilj projekta je izrada Master plana grada Vinkovaca za promet u svrhu osiguranja održivog prometnog razvoja Vinkovaca u skladu s europskim i nacionalnim strategijama. Postojeće strateške podloge na razini grada ne valoriziraju na primjereno način prometni razvoj pa nije moguća konkretizacija infrastrukturnih i operativnih projekata. Projektom će se analizirati postojeći podataci, odrediti glavni prometni problemi i izraditi Master plan na temelju prikupljenih podataka. Master plan će postaviti sveobuhvatni okvir dugoročnog razvoja integriranog prometnog sustava sa specifikacijom potrebnog usklađenog razvoja dokumentacijske podloge i provedbenih kapaciteta. Izradom Master plana rješiti će se problem nepostojanja adekvatnih strateških dokumenata u sektoru prometa na razini grada te će se detaljnom i stručnom analizom odrediti prioriteti, ciljevi i mjere, kroz koje će se definirati projekti koji će se u budućnosti prijavljivati (biciklističke staze i putovi, ekološka prometna rješenja, uska grla zbog nedostatka obilaznica, javni prijevoz i dr.).

Projekt doprinosi održivom razvoju jer će grad Vinkovci izradom Master plana dobiti dugoročni planski dokument čija je svrha održivi razvoj prometne infrastrukture, koji će uspostaviti okvir i specificirati ključne elemente prometnog razvijenja grada Vinkovaca i njegovog okruženja te postaviti ciljeve i viziju razvijenog prometnog sustava na lokalnoj i regionalnoj razini.

Kroz stratešku procjenu utjecaja na okoliš procijeniti će se koliki utjecaj na okoliš mogu imati planirane aktivnosti kao i mjere kojima će se smanjiti utjecaj razvojnih aktivnosti na okoliš. Strateškom procjenom stvoriti će se osnova za promicanje održivog razvijanja kroz objedinjavanje uvjeta za zaštitu okoliša u planove i programe na području grada Vinkovaca. Time će se omogućiti da se mjerodavne odluke o prihvaćanju plana i programa donose uz poznavanje mogućih značajnijih utjecaja koje bi Master plan svojom provedbom mogao imati na okoliš, a nositeljima zahvata će se pružiti okviri djelovanja i dati mogućnost uključivanja bitnih elemenata zaštite okoliša u donošenje odluka.

Master plan grada Vinkovaca za promet i Strateška procjena utjecaja Master plana na okoliš strateški su dokumenti koji će predstavljati osnovu za sve buduće prometne projekte i povećati vjerojatnost njihovog financiranja iz EU fondova i drugih finansijskih izvora. Zbog toga Master plan mora biti utemeljen u politikama i strateškim dokumentima Europske unije i Republike Hrvatske.

Temeljem članka 63. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“ broj 80/13. i 78/15), Grad Vinkovci provest će postupak strateške procjene utjecaja Master plana na okoliš, koji, sukladno članku 4. stavak 3. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš („Narodne novine“ broj 64/08., u dalnjem tekstu: Uredba) započinje donošenjem odluke gradonačelnika, čiji sadržaj je propisan člankom 4. Uredbe.

Postupak strateške procjene provodi Upravni odjel komunalnog gospodarstva i uređenja grada Vinkovaca, tijelo nadležno za promet.

GRAD VINKOVCI
Upravni odjel komunalnog gospodarstva i
uređenja Grada Vinkovaca



**Upravni odjel komunalnog
gospodarstva i uređenja grada**

KLASA: 340-01/15-01/14

URBROJ: 2188/01-08-16-39

Vinkovci, 17. lipnja 2016. godine

Upravni odjel komunalnog gospodarstva i uređenja grada Vinkovaca, temeljem članka 68. stavak 3. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“ broj 80/13., 153/13. i 78/15.) i članka 9. stavka 2. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja i plana i programa na okoliš („Narodne novine“ broj 64/08.), donosi

**ODLUKU
o sadržaju strateške procjene utjecaja na okoliš
Master plana grada Vinkovaca za promet**

I.

Ovom Odlukom određuje se sadržaj strateške procjene utjecaja na okoliš Master plana grada Vinkovaca za promet, a nakon provedenog postupka sukladno članku 7. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš.

II.

Programska polazišta, obuhvat i ciljevi Master plana grada Vinkovaca za promet

- upotpunjavanje praznine između Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske i parcijalnih prometnih rješenja nižih razina,
- stvaranje osnovnih smjernica za budući razvoj gradskog prometa u Vinkovcima,
- omogućavanje razvoja intermodalnog prometa, povećanje mobilnosti i energetske učinkovitosti te uklanjanje socijalnih i ekonomskih isključivosti,
- postavljanje temelja za prometni razvoj grada Vinkovaca,

- analiza mogućnosti poboljšanja prometne povezanosti te analiza i predlaganje rješenja za poboljšanje gradskog prijevoza i njegovo usklađivanje sa međugradskim prometnim linijama (autobusne linije, željezničke linije, promet osobnih i teretnih vozila, itd.), a sve u svrhu održivog razvoja prometnog sustava na području grada Vinkovaca s ostatkom funkcionalne regije Istočna Hrvatska,
- poticanje pripreme projekata koji doprinose strateškim prometnim ciljevima Republike Hrvatske i teže ostvarenju bolje kvalitete života njezinih građana sukladno Operativnom programu „Promet“ 2007. – 2013. godine te Operativnom programu „Konkurentnost i kohezija“ (2014. - 2020.),
- stvaranje strateškog okvira za izradu ekonomsko finansijskih dokumenata i tehničke dokumentacije koji će osigurati provedbu projekta za razvoj inteligentnog, održivog i integriranog sustava javnog prijevoza sa niskom razinom CO₂ i poboljšanom gradskom i regionalnom mobilnošću.

Prostorni obuhvat Master plana je administrativno područje grada Vinkovaca

III.

Sadržaj strateške procjene utjecaja na okoliš Master plana grada Vinkovaca za promet će sadržavati slijedeća poglavlja:

- kratki pregled sadržaja i glavnih ciljeva Master plana i odnosa s drugim odgovarajućim planovima i programima;
- podatke o postojećem stanju okoliša i mogući razvoj okoliša bez provedbe Master plana;
- postojeće okolišne probleme koji su važni za Master plan, posebno uključujući one koji se odnose na područja posebnog ekološkog značaja, primjerice područja određena u skladu s posebnim propisima o zaštiti prirode,
- ciljeve zaštite okoliša uspostavljene po zaključivanju međunarodnih ugovora i sporazuma, koji se odnose na Master plan te način na koji su ti ciljevi i druga pitanja zaštite okoliša uzeti u obzir tijekom izrade Master plana;
- vjerojatno značajne utjecaje (sekundarne, kumulativne, sinergijske, kratkoročne, srednjoročne i dugoročne, stalne i povremene, pozitivne i negativne) na okoliš, uključujući biološku raznolikost, zaštićena područja temeljem Zakona o zaštiti prirode, ljude, biljni i životinjski svijet, tlo, vodu, zrak, klimu, materijalnu imovinu, kulturno-povijesnu baštinu, krajobraz, uzimajući u obzir njihove međuodnose;
- procjenu utjecaja na klimatske promjene (emisije stakleničkih plinova)
- procjenu utjecaja klimatskih promjena na Master plan te moguće mjere prilagodbe klimatskim promjenama
- mjere zaštite okoliša uključujući mjere sprječavanja, smanjenja, ublažavanja i kompenzacije nepovoljnih utjecaja provedbe Master plana na okoliš
- kratki prikaz razloga za odabir razmotrenih varijantnih rješenja, obrazloženje najprihvatljivijeg varijantnog rješenja Master plana na okoliš i opis provedene procjene, uključujući i poteškoće (primjerice tehničke nedostatke ili nedostatke znanja i iskustva) pri prikupljanju potrebnih podataka;

- opis predviđenih mjera praćenja.

IV.

Rješenjem Ministarstva zaštite okoliša i prirode (KLASA: UP/I 612-07/16-71/174, UBROJ: 517-07-2-1-16-2) od 04. travnja 2016. godine, Master plan je prihvatljiv za ekološku mrežu zbog čega u okviru strateške procjene utjecaja na okoliš nije potrebno provoditi glavnu ocjenu Master plana za ekološku mrežu.

V.

Popis tijela i/ili osoba određenih posebnim propisima, koja su sudjelovala u postupku određivanja sadržaja Strateške studije utjecaja na okoliš Master plana:

- Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Uprava za zaštitu prirode
- Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Uprava za procjenu utjecaja na okoliš i održivo gospodarenje otpadom
- Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Uprava za klimatske aktivnosti, održivi razvoj i zaštitu tla, zraka i mora
- Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Uprava za prometnu infrastrukturu i fondove EU, Sektor za fondove EU
- Uprava za ceste Vukovarsko-srijemske županije
- Zavod za javno-zdravstvo Vukovarsko-srijemske županije
- Zavod za prostorno uređenje Vukovarsko-srijemske županije
- Hrvatske šume, Podružnica Vinkovci
- Hrvatske vode, Ispostava Vinkovci
- Upravni odjel za poljoprivredu, šumarstvo i ruralni razvoj Vukovarsko-srijemske županije
- Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša, Vukovarsko-srijemske županije
- Upravni odjel za turizam i kulturu, Vukovarsko-srijemska županija
- Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Grada Vinkovaca
- Upravni odjel gospodarstva Grada Vinkovaca
- Upravni odjel za kulturu i turizam Grada Vinkovaca
- Vinkovački vodovod i kanalizacija d.o.o.
- Polet d.o.o.
- Agencija za razvoj i investicije grada Vinkovaca Via d.o.o.
- OIKON d.o.o. - Institut za primjenjenu ekologiju
- Općina Nuštar
- Općina Stari Jankovci
- Općina Privlaka
- Općina Ivankovo
- Općina Jarmina

- Općina Andrijaševci

U svrhu informiranja javnosti, informacija o provedbi postupka određivanja sadržaja Strateške studije objavljena je na internetskim stranicama Grada Vinkovaca, a rasprava o sadržaju Strateške studije održana je 05. svibnja 2016. godine. Rok za dostavu mišljenja o sadržaju Strateške studije bio je 30 dana, do 13. svibnja 2016. godine.

Traženo mišljenje su dostavili: Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Uprava za klimatske aktivnosti, održivi razvoj i zaštitu zraka, tla i mora (KLASA: 351-01/16-02/242, URBROJ: 517-06-1-1-16-2), Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Uprava za zaštitu prirode (KLASA: 612-07/16-58/102, URBROJ: 517-07-2-1-16-2), Zavod za prostorno uređenje Vukovarsko-srijemske županije Vinkovci (KLASA: 351-03/16-01/01, URBROJ: 2196/1-10-06-16-2), Ministarstvo zaštite okoliša i prirode (KLASA: 351-03/16-04/430, URBROJ: 517-06-2-1-2-16-2), Zavod za javno zdravstvo Vukovarsko-srijemske županije, Općina Andrijaševci (KLASA: 340-01/16-01/02, URBROJ: 2188/02-01-16-2), Upravni odjel za poljoprivrednu, šumarstvo i ruralni razvoj Vukovarsko-srijemske županije (KLASA: 351-01/16-01/03, URBROJ: 2196/1-07-16-1), Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Vukovarsko-srijemske županije (KLASA: 351-03/16-02/20, URBROJ: 2196/1-14-01-16-3) i Hrvatske šume (URBROJ: VK-06-16-438/02)

VI.

Osnovni podaci o Izrađivaču strateške procjene utjecaja na okoliš Master plana grada Vinkovaca za promet:

Izrađivač Masterplana je GEKOM – Geofizikalno i ekološko modeliranje d.o.o., Zagreb (vodeći član zajednice ponuditelja), a izrađivač strateške studije utjecaja Masterplana na okoliš je OIKON d.o.o. – Institut za primijenjenu ekologiju, koji posjeduje suglasnost za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša – izradu studija o značajnom utjecaju plana i programa na okoliš sukladno Zakonu o zaštiti okoliša („Narodne novine“ br. 80/13, 153/13, 75/15).

VII.

Informiranje javnosti:

Ova odluka biti će objavljena na internetskoj stranici Grada Vinkovaca u trajanju od 30 dana, sukladno Zakonu o zaštiti okoliša, Uredbi o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“ broj 64/08) i Uredbi o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš.





REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I PRIRODE
10000 Zagreb, Radnička cesta 80
Tel: 01 / 3717 111 fax: 01 / 4866 100

Uprava za zaštitu prirode
KLASA: UP/I 612-07/16-71/174
URBROJ: 517-07-2-1-16-2
Zagreb, 4. travnja 2016.

VUKOVARSKO-SRIJEMSKA ŽUPANIJA
2188-01 GRAD VINKOVCI

Primljenio:	11. 04. 16	
Klasif. ozn.	360-01/15-01/04	
Uradž. br.	Pril.	Vrijed.
z. j. o. u.		

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode temeljem članka 48. stavka 5. vezano uz članak 26. stavak 2. i članak 46. Zakona o zaštiti prirode (Narodne novine, broj 80/2013) te članak 10. Zakona o općem upravnom postupku (Narodne novine, broj 47/2009), povodom zahtjeva nositelja izrade plana Grada Vinkovaca, Bana Jelačića 1, Vinkovci, za prethodnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu Master plana grada Vinkovaca za promet, nakon provedenog postupka, donosi

RJEŠENJE

Master plan grada Vinkovaca za promet, nositelja izrade plana Grada Vinkovaca, Bana Jelačića 1, Vinkovci, prihvatljiv je za ekološku mrežu.

Obrázloženje

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Uprava za zaštitu prirode, zaprimila je 1. travnja 2016. g. od Hrvatske agencije za okoliš i prirodu, u nadležno postupanje zahtjev Vukovarsko-srijemske županije, Upravnog odjela za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša (KLASA: UP/I-612-07/16-06/11, URBROJ: 2196/1-14-01-16-2 od 07. ožujka 2016. god.) kojim se traži mišljenje o mogućem značajnom negativnom utjecaju Master plana grada Vinkovaca za promet (dalje u tekstu: Master plan), nositelja izrade plana Grada Vinkovaca, Bana Jelačića 1, Vinkovci, na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže. U zahtjevu su u bitnom navedeni podaci sukladno odredbama članka 48. stavka 2. Zakona o zaštiti prirode (Narodne novine, broj 80/2013) (dalje u tekstu: Zakon).

U provedbi postupka ovo Ministarstvo je razmotrilo predmetni zahtjev, polazišta, ciljeve i obuhvat Master plana, podatke o ekološkoj mreži (područja ekološke mreže, ciljne vrste i stanišne tipove) te je utvrdilo slijedeće.

Master plan je dugoročni planski dokument čija je svrha održivi razvoj prometne infrastrukture, koji uspostavlja okvir i specificira ključne elemente prometnog razvitka grada Vinkovaca i njegova okruženja te postavlja ciljeve razvitka integriranog prometnog sudstava na lokalnoj i regionalnoj razini. Obuhvat Master plana čini administrativno područje Grada sa osrtom na šire područje s ciljem definiranja tranzitnih putovanja kroz područje obuhvata Master plana.

Prema Uredbi o ekološkoj mreži (Narodne novine, broj 124/2013, 105/2015) na području Grada Vinkovci, odnosno na području obuhvata Master plana dijelom se nalaze područja ekološke mreže – Područje očuvanja značajno za vrste i stanišne tipove (POVS) – HR2001414 Spačvanski bazen i Područje očuvanja značajno za ptice (POP) – HR1000006 Spačvanski bazen.

Razmatrajući predmetni zahtjev, a nakon provedene analize ovo Ministarstvo nalazi da je predmetni Master plan dokument općenitog karaktera s nedostatnom razinom definiranosti planiranih zahvata (prostorni smještaj istih). U obuhvat područja Master plana nalaze se manji dijelovi područja ekološke

mreže – POVS HR2001414 Spačvanski bazen i POP HR1000006 Spačvanski bazen. Granica oba područja ekološke mreže prostorno se podudara i obuhvaća prostor šumskog kompleksa. Master planom nisu planirane aktivnosti/zahvati razvoja prometne infrastrukture unutar navedenih područja ekološke mreže te je ocijenjeno da se može isključiti mogućnost značajnih negativnih utjecaja Master plana na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te je stoga riješeno kao u izreci. Primjenjujući načelo učinkovitosti i ekonomičnosti postupka sukladno odredbama članka 10. Zakona o općem upravnom postupku, ovo Ministarstvo nije zatražilo mišljenje Hrvatske agencije za okoliš i prirodu o mogućnosti značajnih negativnih utjecaja Master plana na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže.

Sukladno odredbama članka 26. stavka 2. Zakona o zaštiti prirode za strategije, planove i programe, za koje je posebnim propisom kojim se uređuje zaštita okoliša određena obveza strateške procjene, Prethodna ocjena obavlja se prije pokretanja postupka strateške procjene utjecaja strategije, plana i programa na okoliš.

Člankom 46. Zakona o zaštiti prirode propisano je da za strategije, planove i programe za koje je posebnim propisom kojim se uređuje zaštita okoliša određena obveza strateške procjene ili ocjene o potrebi strateške procjene, Ocjenu prihvatljivosti provodi Ministarstvo u skladu s člankom 26. Zakona.

Ako Ministarstvo isključi mogućnost značajnih negativnih utjecaja strategije, plana i programa na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže, sukladno odredbama članka 48. stavka 5. Zakona o zaštiti prirode donosi rješenje da je strategija, plan ili program prihvatljiv za ekološku mrežu.

U skladu s odredbama članka 51. stavka 3. Zakona o zaštiti prirode ovo Rješenje objavljuje se na internetskoj stranici Ministarstva.

Podnositelj zahtjeva oslobođen je plaćanja upravne pristojbe temeljem članka 6. stavka 1. Zakona o upravnim pristojbama (Narodne novine, br. 8/96, 77/96, 95/97, 131/97, 68/98, 66/99, 145/99, 30/2000, 116/2000, 163/2003, 17/2004, 110/2004, 141/2004, 150/2005, 153/2005, 129/2006, 117/2007, 25/2008, 60/2008, 20/2010, 69/2010, 126/2011, 112/2012, 19/2013, 80/2013, 40/2014, 69/2014, 87/2014 i 94/2014).

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU

Ovo je Rješenje izvršno u upravnom postupku te se protiv njega ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor pred upravnim sudom na području kojeg tužitelj ima prebivalište, odnosno sjedište. Upravni spor pokreće se tužbom koja se podnosi u roku od 30 dana od dana dostave ovog Rješenja. Tužba se predaje nadležnom upravnom суду neposredno u pisanim obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom, odnosno dostavlja elektronički.



Dostaviti:

- ① Grad Vinkovci, Bana Jelačića 1, 32100 Vinkovci (R s povratnicom),
2. Vukovarsko-srijemska županija, Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša, Županijska 9, 32000 Vukovar (R s povratnicom),
3. U spis predmeta, ovdje.