



REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I ENERGETIKE
10000 Zagreb, Radnička cesta 80
tel: +385 1 3717 111, faks: +385 1 3717 135

KLASA: UP/I-351-03/17-02/78

URBROJ: 517-03-1-2-19-22

Zagreb, 9. srpnja 2019.

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike na temelju odredbi članka 89. stavaka 1. i 2. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15 i 12/18), a u vezi sa člankom 71. Zakona o izmjeni i dopuni Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 118/18) i članka 21. stavka 1. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), povodom zahtjeva nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, za procjenu utjecaja na okoliš državne ceste DC8, dionica čvor TTTS – čvor Stara Podstrana – čvor Krilo Jasenice – čvor Dugi Rat – most Cetina, s pristupnim cestama, Splitsko-dalmatinska županija, nakon provedenog postupka, donosi

R J E Š E N J E

- I. Namjeravani zahvat – državna cesta DC8, dionica čvor TTTS – čvor Stara Podstrana – čvor Krilo Jasenice – čvor Dugi Rat – most Cetina, s pristupnim cestama, Splitsko-dalmatinska županija, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, temeljem studije o utjecaju na okoliš koju je izradio u rujnu 2017. godine, a dopunio u kolovozu 2018. godine ovlaštenik OIKON d.o.o. iz Zagreba – prihvatljiv je za okoliš i ekološku mrežu uz primjenu zakonom propisanih i ovim rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša i mjera ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže (A) te praćenja stanja okoliša (B).**

A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA I MJERE UBLAŽAVANJA NEGATIVNIH UTJECAJA NA CILJEVE OČUVANJA I CJELOVITOST PODRUČJA EKOLOŠKE MREŽE

A.1. Mjere zaštite tijekom projektiranja i pripreme

Opće mjere zaštite

- A.1.1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazan način na koji su u Glavni projekt ugrađene mjere zaštite okoliša i mjere ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te program praćenja stanja okoliša iz ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša i prirode.
- A.1.2. Izraditi projekt organizacije gradilišta.
- A.1.3. Kada se faze izgradnje definiraju, izraditi redoslijed gradnje u cilju održanja funkcionalnosti sustava odvodnje oborinskih voda.

- A.1.4. Prilikom izrade Glavnog projekta uspostaviti suradnju s nadležnom šumarskom službom. Koristiti Programe gospodarenja šumama u dijelu koji se odnosi na šumsku infrastrukturu te karte požara.
- A.1.5. Kada se faze izgradnje definiraju, odrediti transportne rute.
- A.1.6. Tijekom rješavanja odvodnje oborinskih i kolničkih voda uključiti i zaštitu od erozije postojećih parcela i građevina.
- A.1.7. Površine potrebne za organizaciju građenja planirati unutar koridora prometnice tako da se negativan utjecaj na okoliš i oštećenja površina svedu na najmanju moguću mjeru. Za te potrebe iskoristiti već degradirane površine.
- A.1.8. Razmotriti mogućnost odlaganja građevinskog otpada na najbliže lokacije.
- A.1.9. Razmotriti mogućnost odlaganja viška materijala iz iskopa na najbliže lokacije kamenoloma.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.1.10. Mostove preko stalnih vodotoka (Žrnovnica, Cetina) projektirati na način da elementi mosta (na primjer stupovi, upornjaci) ne zadiru u sam vodotok i riparijsku zonu kako bi se izbjegao utjecaj na vodena i obalna staništa i vrste vezane za ista.
- A.1.11. Radi smanjenja svjetlosnog onečišćenja i mogućeg utjecaja na šišmiše projektirati vanjsku rasvjetu ceste i mosta preko Cetine unutar minimalno potrebnih okvira za funkcionalno korištenje zahvata uz korištenje ekološki prihvatljive rasvjete sa snopom svjetlosti usmjerenim prema tlu, odnosno objektima, s minimalnim rasipanjem u ostalim smjerovima te uz upotrebu tipa lampi s najmanjim utjecajem na noćnu faunu (LED ili natrijeve lampe). Prilikom konačnog odabira tipa lampi konzultirati stručnjaka za faunu kako bi se odabir napravio sukladno rezultatima aktualnih istraživanja.
- A.1.12. Kako bi se zadržala cjelovitost staništa i smanjilo stradavanje malih životinja na cesti (osobito gmazova), prilagoditi propuste vanjske odvodnje ceste na način da se omogući njihovo korištenje od strane malih životinja:
 - propusti trebaju biti pravokutni te minimalnih dimenzija 0,5 x 0,5 m,
 - dno i stjenke prolaza trebaju biti od betona,
 - dno propusta treba biti tako projektirano da omogući postojanje suhog koridora za prolaz životinja i kad ima vode u objektu,
 - stjenke izlaznog kanala propusta izvesti u kombinaciji betona i kamena s nagibom stjenki 30-45° kako bi kanal bio prikladan za životinje,
 - kanale vanjske odvodnje projektirati tako da se onemogući prolazak životinja na cestu i kako bi se usmjerile prema otvoru propusta (usmjeravanje se postiže izvedbom ograde uz rub ceste s površinom oka 2 - 4 cm² te usmjeravanjem životinja sadnjom grmolike vegetacije oko samih otvora).
- A.1.13. U slučaju postave transparentnih barijera za zaštitu od buke i vjetrobrana (burobrana), opremiti iste odgovarajućim naljepnicama u svrhu sprječavanja zalijetanja ptica.

Mjera ublažavanja negativnih utjecaja zahvata na ciljne vrste i staništa područja ekološke mreže

- A.1.14. Za nosive i bočne konstrukcije mosta preko rijeke Cetine predvidjeti osvjetljenje kako bi se smanjila vjerojatnost kolizije ptica noću.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta

- A.1.15. Stabilizaciju i zaštitu pokosa nasipa od erozije planirati sadnjom grmlja i drveća te sjetvom travnih smjesa (koristiti autohtone vrste) .

- A.1.16. Za sve parcele kojima će se presjeći pristupni put planirati preloženi pristupni put, bilo pojedinačni ili sabirni.
- A.1.17. Trase pristupnih cesta planirati na način da što manje doprinose frakciji cjeline kraških polja odnosno područja trajnih višegodišnjih nasada.

Mjere zaštite krajobraza

- A.1.18. U sklopu glavnog projekta ceste izraditi elaborat krajobraznog uređenja za sve elemente predmetne ceste i prostor uz cestu.
- A.1.19. Portale tunela izvesti u oblozi bojom i materijalom što sličnijoj okolnom površinskom pokrovu kako bi se maksimalno uklopili u prirodne datosti prostora.
- A.1.20. Elaboratom krajobraznog uređenja biološku sanaciju pokosa nasipa i usjeka osmisliti na način da se trasa što bolje vizualno uklopi u postojeće osobine okolnog krajobraza:
- duž nožica nasipa predlaže se sadnja zelenog pojasa grmolikog bilja kako bi se u što većoj mjeri smanjila vidljivost trase, naročito na području viših nasipa te na mjestima gdje se trasa približava naseljima (Zminjevača, Strožanac, Donja Podstrana, Gornja Podstrana, Grljevac, Sv. Martin, Mutogras, Bajnice, Jesenice, Dugi Rat, Duće),
 - oblikovanjem i materijalima uređenje prilagoditi krajobraznim karakteristikama područja.
 - utvrditi vrijedne vizure u prostoru, kako bi se pravilnom manipulacijom biljnim materijalom poželjne vizure naglasile, a one nepoželjne sakrile.
- A.1.21. Od biljnih vrsta za uređenje koristiti samo one koje se javljaju u sastavu vegetacijskih zajednica na širem području zahvata.
- A.1.22. Konstrukciju vijadukta i mostova zbog vizualne izloženosti, oblikovno, bojom i materijalom maksimalno uklopiti u postojeći krajobraz; težiti što lakšoj konstrukciji, u vertikalnom pogledu postići što manju visinu vijadukata, a koja je izvediva.
- A.1.23. Smještaj svih zona gradilišta planirati na što manje vizualno izloženim lokacijama i tako da u najmanjoj mogućoj mjeri zahvaćaju okolne šumske površine i poteze visoke vegetacije.
- A.1.24. Barijere za zaštitu od buke oblikovati od materijala koji odgovaraju prirodnim i/ili kulturnim obilježjima okolnog krajobraza, tako da se postigne njihova maksimalna uklopljenost u prostor, odnosno umanjiti njihova upadljivost. Uz njih mjestimično zasaditi vegetaciju u skladu s rješenjima iz Elaborata krajobraznog uređenja.
- A.1.25. Za završnu obradu pokosa nasipa, usjeka i zasjeka zabranjeno je korištenje mlaznog betona.

Mjere zaštite šumskih ekosustava

- A.1.26. Prilikom projektiranja, prometnicu promatrati i kao prepreku oborinskim površinskim vodama i ugraditi sve potrebne elemente koji će osigurati prikupljanje, usmjeravanje i usporavanje te vode.
- A.1.27. Ispuštanje vode koja se prikuplja obodnim kanalima u svrhu zaštite usjeka i nasipa u okolni teren provesti na način da ne dođe do erozivnih procesa, nekontroliranog ispiranja šumskog tla.
- A.1.28. Uspostaviti stalnu suradnju s nadležnom šumarskom službom radi korištenja šumske infrastrukture, planirane ili izgrađene za potrebe izgradnje prilaznih puteva gradilištu. Suradnja se odnosi i na razmjenu podataka vezano za uspostavu dinamike sječe stabala u svrhu zahvata i sječe stabala propisane Programima gospodarenja šumama te zaštitu šuma od požara i definiranju pristupnih puteva gradilišta.
- A.1.29. Ukoliko je određena površina u trasi predmetnog zahvata opožarena izvršiti biološku sanaciju terena (uklanjanje izgorjele vegetacije, sadnja autohtonih ili pionirskih vrstama

drveća i grmlja te zatravljivanje), a po potrebi i tehničkim mjerama (suhozidi, gabioni) sprječiti eroziju šumskog tla, sve u suradnji s nadležnom šumarijom.

Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove i infrastrukturu

- A.1.30. Izraditi projekt privremene regulacije prometa s jasno definiranim točkama prilaza na postojeći cestovni sustav i osiguranjem svih kolizijskih točaka tijekom izvođenja radova.
- A.1.31. Onemogućiti priključivanje pojedinačnih građevinskih čestica na buduću prometnicu, izuzev onih u funkciji prometnice.

Mjera zaštite kulturno-povijesne baštine

- A.1.32. Prije početka radova, a nakon iskolčenja trase, provesti arheološko rekognosciranje duž cijele trase. Rekognosciranje treba obuhvatiti pregled terena u skladu s uvjetima nadležnog konzervatorskog odjela.

Mjere zaštite lovstva

- A.1.33. U suradnji sa stručnom službom lovoovlaštenika razmotriti ustaljene staze i premete divljači kako bi se na vrijeme poduzele sve mjere za sprječavanje šteta koje mogu nastati te utvrdili koridori za kretanje ljudi i mehanizacije tijekom izgradnje. Premjestiti zatečene lovnogospodarske i lovnotehničke objekte (čeke, hranilišta) na druge lokacije ili nadomjestiti novima. Odgovarajućom prometnom signalizacijom i znakovima upozoriti vozače na divljač u prolazu radi smanjenja šteta naletom vozila, u dogovoru s lovoovlaštenicima.
- A.1.34. Ako se ustvrdi činjenica da će se postavljati vanjska zaštitna ograda, visina ograde ne bi smjela biti niža od 2,0 metra.

Mjera zaštite od povećanih razina buke

- A.1.35. Tijekom ishoda posebnih uvjeta gradnje, na osnovi detaljnijih projektnih podloga, izraditi Elaborat zaštite od buke cjelokupne prometnice. Na područjima duž trase na kojima buka predmetnog zahvata prelazi dopuštene razine predvidjeti mjere zaštite od buke.

Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja

- A.1.36. Prilikom izrade projektne dokumentacije planirati postavljanje rasvjete na zahvatu na način da se osigura potrebno osvjetljenje koristeći ekološki prihvatljive svjetiljke.
- A.1.37. Prilikom izrade projektne dokumentacije planirati postavljanje dodatne potrebne rasvjete za vrijeme radova na način da se osigura potrebno osvjetljenje koristeći ekološki prihvatljive svjetiljke te izbjegne nepotrebno rasipanje svjetlosti van radnih površina.

Mjera zaštite od klimatskih promjena

- A.1.38. Kod odabira asfalta i asfaltnog veziva uzeti u obzir očekivano povećanje temperature u budućnosti kako bi se izbjeglo ubrzano oštećivanje – trošenje asfaltnih slojeva prometnice.

Mjera zaštite zraka

- A.1.39. U zoni portala tunela predvidjeti sadnju raslinja uzduž prometnice minimalne dužine 20 m od kombiniranog bilja čime bi se osigurao kontinuitet listova po visini i tijekom godišnjih doba, kako bi se smanjila disperzija onečišćujućih tvari u zraku.

A.2. Mjere zaštite tijekom gradnje

Opće mjere zaštite

- A.2.1. Materijal od iskopa koji neće biti upotrijebljen u graditeljskim aktivnostima odložiti na za to unaprijed predviđenim lokacijama.
- A.2.2. Pri izvođenju zemljanih radova humusni sloj kontrolirano deponirati u radnom pojasu ceste i kasnije iskoristiti za uređenje pokosa i zelenog pojasa ili za potrebe ozelenjivanja, odnosno vratiti humusni sloj kao površinski pokrov kod sanacije površine radnog pojasa uz trasu ceste.
- A.2.3. Degradaciju okolnog tla izbjeći ograničenjem kretanja teške mehanizacije prilikom izgradnje, odnosno korištenjem postojeće mreže puteva, koju nakon završetka građevinskih radova treba sanirati.
- A.2.4. 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.
- A.2.5. U svrhu rješavanja problema viška materijala kad se ne radi o mineralnoj sirovini, zatražiti potencijalna mjesta privremenog deponiranja iskopnog materijala koji se može koristiti kod realizacije drugih zahvata u suradnji s lokalnom upravom.
- A.2.6. Ukoliko će se prilikom izgradnje mostova radovi izvoditi u vodotoku, prije radova mehanizaciju očistiti od mulja, šljunka i vegetacije te oprati vodom pod pritiskom ako je mehanizacija kojom se ulazi u vodotok prethodno korištena na vodotocima i drugim vodenim staništima poznatog rasprostranjenja vodenih invazivnih vrsta.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.2.7. O početku radova na prostoru i u blizini zaštićenih područja i područja ekološke mreže obavijestiti nadležnu javnu ustanovu za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima (izgradnja tunela Rudine; dionica od km 15+900 do kraja trase).
- A.2.8. Prilikom nailaska na speleološki objekt ili neki njegov dio odmah obustaviti radove i bez odgađanja obavijestiti središnje tijelo državne uprave nadležno za poslove zaštite prirode i postupiti prema rješenju nadležnog tijela.
- A.2.9. Pripremne radove na izgradnji zahvata (krčenje vegetacije, čišćenje terena) izvoditi izvan razdoblja gniježdenja ptica i veće aktivnosti drugih životinjskih vrsta, to jest navedene radove planirati u razdoblju između 15. rujna i 15. ožujka kako bi se umanjio negativan utjecaj na faunu.
- A.2.10. U slučaju pojave invazivnih vrsta u građevinskom pojasu kontinuirano ih uklanjati tijekom trajanja izgradnje zahvata.
- A.2.11. Sve površine gradilišta i ostale zone privremenog utjecaja nakon završetka radova sanirati na način da se dovedu u stanje blisko prvobitnom. Za obnovu uklonjenog prirodnog vegetacijskog pokrova koristiti samo autohtone biljne vrste koje se javljaju u sastavu vegetacijskih zajednica prisutnih na širem području zahvata.

Mjere ublažavanja negativnih utjecaja zahvata na ciljne vrste i staništa područja ekološke mreže

- A.2.12. Prilikom izgradnje tunela Rudine miniranje provoditi na način da se na minimum svede rizik od štetnog seizmičkog djelovanja miniranja na okolna podzemna staništa i špilju Stražnicu.
- A.2.13. Kako bi se izbjegao utjecaj uznemiravanja i stradavanja ciljnih vrsta ptica područja ekološke mreže (ujedno strogo zaštićenih vrsta), radove koji uključuju korištenje teške

- mehanizacije i/ili miniranje na dionici trase od km 16+900 do kraja trase (km 17+150) (uključujući most preko Cetine) planirati u razdoblju između 1. listopada i 1. veljače.
- A.2.14. Tijekom izgradnje mosta Cetina osigurati primjereno osvjetljenje visoke stacionarne mehanizacije, kako bi bilo vidljivo pticama tijekom noći, s usmjerenim snopom svjetlosti, odnosno minimalnim rasipanjem u ostalim smjerovima.
- A.2.15. Tijekom izgradnje tunela Komorjak i mosta Cetina, poduzeti mjere predostrožnosti i izvoditi radove na način da se izbjegne urušavanje litica kanjona i odron materijala u rijeku Cetinu.
- A.2.16. Radove na izgradnji tunela Rudine planirati u razdoblju između 1. listopada i 1. svibnja (izvan razdoblja formiranja porodiljne kolonije oštrouhog šišmiša (*Myotis blythii*), ciljne vrste područja ekološke mreže HR2001376 Područje oko Stražnice).

Mjere zaštite voda

- A.2.17. Radove na lokacijama prijelaza preko vodotoka, kao i na područjima pojavljivanja bujica i poplava provoditi u vrijeme povoljnih hidroloških uvjeta.
- A.2.18. Kod prijelaza preko vodotoka sanirati dno i bočne strane korita tako da nagibi i širina dna i bočnih strana ostane ista kao i prije početka radova.
- A.2.19. Nakon prethodne analize vodnog režima slivnog područja u kojem se planira zahvat, te nakon izrade koncepta unutarnje i vanjske odvodnje oborinskih voda, planirati izgradnju kontroliranog sustava odvodnje s ispuštanjem pročišćenih otpadnih voda gdje se to pokaže nužnim.
- A.2.20. S obzirom na zahtjevu konfiguraciju terena te postojanje većeg broja bujičnih vodotoka koje prometnica presijeca, planirati sustav vanjske odvodnje prometnice bez štetnih posljedica kako na uzvodni tako i na nizvodni dio slivnog područja.
- A.2.21. Gradilište organizirati izvan poplavnih područja, a u zonama visoke vjerojatnosti od poplavljanja radove izvoditi za vrijeme niskog vodostaja.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta

- A.2.22. Održavati pristupne poljske puteve ukoliko se koriste tijekom gradnje.
- A.2.23. Dodatno pratiti područja pod značajnim utjecajem erozije te pravovremeno reagirati na pojavu klizišta.

Mjere zaštite krajobraza

- A.2.24. Prilikom izgradnje sačuvati što je moguće više prirodne vegetacije na području građevinskog pojasa.
- A.2.25. Višak materijala nastao prilikom zemljanih radova ugraditi u nasipe i pokose, iskoristiti za uređenje površina uz cestu ili u neke druge svrhe, prema projektu organizacije i tehnologije građenja. Eventualni ostatak zemljanog materijala propisno odložiti na za tu svrhu unaprijed određeno mjesto.
- A.2.26. Sve nasipe, zasjeke, usjeke i portale tunela u završnoj obradi izvesti u prirodnome materijalu – kamenu ili ozeleniti autohtonim biljnim vrstama. Upotreba mlaznog betona nije dopuštena.

Mjere zaštite šumskih ekosustava

- A.2.27. Voditi računa o uređenju rubnih dijelova gradilišta, kako bi se spriječilo izvaljivanje stabala na novonastalim rubovima i klizanje terena izvan obuhvata zahvata.
- A.2.28. Urediti rubove vegetacijskog i šumskog pojasa u svrhu sprječavanja daljnje degradacije i erozije tla te podizanja kvalitete ambijenta i ekosustava

- A.2.29. Osobitu pažnju prilikom radova posvetiti rukovanju lakozapaljivim materijalima i alatima s otvorenim plamenom, kao i alatima koji mogu izazvati iskrenje.
- A.2.30. Odmah nakon krčenja šuma i uklanjanja šumske vegetacije izvesti posječenu drvenu masu te uspostaviti i održavati šumski red.
- A.2.31. Prilikom prosijecanja trase i pripreme trase za građevinske radove koristiti postojeće šumske prometnice koje su definirane prilikom pripreme i projektiranja, u dogovoru s nadležnom šumarskom službom te iste nakon izvođenja radova vratiti u prvobitno stanje. U slučaju potrebe za izgradnjom novih privremenih pristupnih prometnica obratiti se nadležnoj šumariji.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

- A.2.32. Provoditi arheološko-konzervatorski nadzor tijekom izvođenja zemljanih radova na dijelovima trase na kojima terenskim pregledom nije utvrđeno postojanje arheoloških lokaliteta. Prema potrebi provesti probna i zaštitna arheološka istraživanja.
- A.2.33. Sve radove u fazi izgradnje obavljati u suradnji s nadležnim konzervatorskim odjelom.
- A.2.34. Ukoliko se tijekom zemljanih radova nađe na predmete i/ili objekte arheološkog značaja izvan postojećih i eventualno novootkrivenih lokaliteta, obustaviti radove i zaštititi nalaze te o navedenom bez odlaganja obavijestiti nadležni konzervatorski odjel Ministarstva kulture, kako bi se poduzele odgovarajuće mjere zaštite nalaza i nalazišta.
- A.2.35. Nastaviti prekinuta arheološka istraživanja koja su djelomično provedena 2009. godine za arheološku zonu Kamen-Blato (Split).
- A.2.36. Osigurati arheološki nadzor za arheološku zonu Veliki Mutogras (Mutogras / Jesenice) te arheološke lokalitete: Sedre (Jesenice); Greben (Jesenice / Dugi Rat); Duge gomile (Dugi Rat / Duće); Mrta-Dubravine (Duće) i Gradišća (Duće).
- A.2.37. Prije izgradnje trase brze ceste provesti probna arheološka istraživanja kojima će se odrediti opseg zaštitnih arheoloških istraživanja, dokumentiranja i konzervacije nalaza i nalazišta arheoloških lokaliteta: Polače (Sita); Stinice (Sv. Martin); Biline (Podstrana-Sv. Martin); Čeline (Podstrana-Mutogras); Gradišća (Krilo); Mrtnik (Jesenice).
- A.2.38. Sustav mjera zaštite u zoni s izravnim utjecajem obuhvaća istraživanje i dokumentiranje etnoloških građevina: Biline (Podstrana-Sv. Martin); Mura (Podstrana-Mutogras); Roskojvica (Duće); Gripice (Duće); Kalašća (Duće); Bajna (Duće).
- A.2.39. Osigurati konzervatorski nadzor u zoni s izravnim i neizravnim utjecajem za: crkvu sv. Ante i Roka (Gornja Podstrana); crkvu Bezgrešnog Začeca BDM (Jesenice); crkvu sv. Roka (Jesenice); crkvu sv. Ante (Zeljovići); crkvu Velike Gospe (Krug); crkvu sv. Ivana (Jesenice); crkvu sv. Marka (Duće); crkvu sv. Ante Padovanskog (Duće); crkvu sv. Petra na Priku (Omiš).
- A.2.40. Sustav mjera zaštite obuhvaća istraživanje i dokumentiranje trase starog puta Mrta – Dubravine (Duće).
- A.2.41. Osigurati konzervatorski nadzor tijekom gradnje ceste za kulturno-povijesno mjesto *Zmijin kamen* (Žminjača).
- A.2.42. Osigurati konzervatorski nadzor u zoni s izravnim utjecajem tijekom gradnje ceste u povijesnim naseljima Gornje Jesenice, Zeljovići i Krug.

Mjere zaštite lovstva

- A.2.43. Odgovarajućom prometnom signalizacijom i znakovima upozoriti vozače na divljač u prolazu radi smanjenja šteta naletom vozila, u dogovoru s lovoovlaštenicima.
- A.2.44. Stradavanje divljači prijaviti lovoovlaštenicima.

Mjere zaštite kvalitete zraka

- A.2.45. Manipulativne površine i transportne putove unutar područja obuhvata te pristupni put u zoni naselja po potrebi polijevati vodom radi smanjenja razine zprašivanja, na osnovi direktnog opažanja.
- A.2.46. Transport materijala obavljati u zatvorenim kamionima.

Mjere zaštite od povećanih razina buke

- A.2.47. Vrijeme izvođenja radova u blizini stambenih objekata uskladiti s propisima o zaštiti od buke. Buka građevinskih radova u naseljenom području, tijekom dnevnog razdoblja (7-19 sati) ne smije prelaziti ekvivalentnu razinu buke od 65 dB(A), dok se u vremenu od 8 do 18 sati dopušta prekoračenje ekvivalentne razine buke za dodatnih 5 dB.
- A.2.48. U posebnim slučajevima dopušteno je prekoračenje dopuštenih razina buke za 10 dB(A), u slučaju ako to zahtijeva tehnološki proces u trajanju do najviše jednu (1) noć, odnosno dva (2) dana tijekom razdoblja od trideset (30) dana.
- A.2.49. Za kretanje teških vozila odabrati putove uz koje ima najmanje potencijalno ugroženih objekata i koji su već opterećeni bukom od prometa.
- A.2.50. Za parkiranje teških vozila odabrati mjesta udaljena od potencijalno ugroženih objekata te gasiti motore zaustavljenih vozila.

Mjera zaštite od nastanka otpada

- A.2.51. Otpad odvojeno skupljati po vrstama, osigurati uvjete privremenog skladištenja i predati ovlaštenom skupljaču.

Mjera zaštite od iznenadnih događaja

- A.2.52. Izraditi Operativni plan za provedbu mjera sprečavanja širenja i uklanjanja iznenadnog onečišćenja voda odnosno tla/zemljišta.

A.3. Mjere zaštite tijekom korištenja

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.3.1. U slučaju pojave i širenje invazivnih biljnih vrsta u održavanom pojasu uz cestu, osigurati njihovo uklanjanje.
- A.3.2. Redovito kontrolirati i održavati propusnost propusta i prijelaza za male životinje i osigurati prohodnost objekata važnih za migraciju divljači (tunel Perun, tunel Rudine, vijadukt Krpotin, vijadukt Pelegrnica) kako bi se osigurali kontinuitet staništa i kretanje životinja.
- A.3.3. Ukoliko se praćenjem stradavanja životinja na cesti tijekom odvijanja prometa utvrde lokacije pojačanog stradavanja predložiti dodatne primjerene mjere zaštite na tim dionicama ceste.
- A.3.4. Uklanjati strvine s područja cestovnog koridora.

Mjere zaštite voda

- A.3.5. Prilikom održavanja prometnice u zimskom razdoblju koristiti ekološki prihvatljiva sredstva radi zaštite voda. Upotrebu sredstava svesti na minimum ispravnim predviđanjem stanja kolnika.
- A.3.6. Redovito održavati građevine vanjske i unutarnje odvodnje prometnice radi njihove trajne funkcionalnosti, kao i postojeće i buduće kanale za prihvat oborinskih voda s površina prometnice kako bi se osigurao nesmetan protok vode.

Mjera zaštite krajobraza

- A.3.7. Redovito održavati površine uz trasu prometnice te površine oko vijadukata, rotora i tunela radi sigurnog odvijanja prometa.

Mjere zaštite divljači i lovstva

- A.3.8. Pratiti učestalost stradavanja divljači od prometa te po potrebi poduzeti dodatne mjere za sprječavanje stradavanja (postavljanjem prizmatičnih ogledalaca, tunelskih propusta i slično).
- A.3.9. Stradavanje divljači prijaviti lovoovlaštenicima.
- A.3.10. Odgovarajućom prometnom signalizacijom i znakovima upozoriti vozače na divljač u prolazu radi smanjenja šteta naletom vozila, u dogovoru s lovoovlaštenicima.
- A.3.11. Održavati prohodnost objekata važnih za migraciju divljači (tunel Perun, tunel Rudine, vijadukt Krpotin, a posebice vijadukt Pelegrnica na stacionaži 7+330)

Mjera zaštite kulturno-povijesne baštine

- A.3.12. Osigurati program praćenja promjena stanja, kao i eventualnog provođenja dodatnih mjera zaštite.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Vode

- B.1. Pratiti kakvoću vode ispuštene iz sustava kontrolirane odvodnje na kontrolnim oknima prije njenog ispuštanja u površinski recipijent ili upojne bunare. Pokazatelji i njihove granične vrijednosti te učestalost praćenja bit će propisani programom praćenja stanja voda u sklopu vodopravnih uvjeta.

Buka

- B.2. Nakon puštanja prometnice u promet, na lokacijama najbližih i buci najizloženijih objekata, provesti kontrolna mjerenja buke nakon izgradnje prometnice kako bi se usporedile s proračunatim razinama buke. Ukoliko mjerenja pokažu da su razine buke veće od dopuštenih dnevnih ili noćnih razina, koje iznose 65 dB(A) danju i 50 dB(A) noću, primijeniti dodatne mjere zaštite od buke kako bi se buka svela na dopuštenu razinu.
- B.3. Daljnja mjerenja buke provoditi kada se sljedećim brojanjem pokaže da je količina prometa veća za 25% u odnosu na onu koja je izbrojana prilikom prethodnih mjerenja. Mjerenja provoditi tijekom razdoblja u kojem prometno opterećenje odgovara prosječnom godišnjem dnevnom prometu (PGDP-u) dionice u trajanju ne kraćem od 72 sata u skladu s uvjetima HRN ISO 1996-1;-2.
- B.4. Ukoliko naknadna mjerenja pokažu da su razine buke veće od dopuštenih dnevnih ili noćnih razina, koje iznose 65 dB(A) danju i 50 dB(A) noću, primijeniti dodatne mjere zaštite od buke kako bi se buka svela na dopuštenu razinu.
- B.5. Učinak dogradnje zaštite od buke provjeriti ponovljenim mjerenjima nakon završetka dogradnje. Detalje mjerenja definirati u okviru Elaborata zaštite od buke.

Bioraznolikost

- B.6. Tijekom odvijanja prometa pratiti učestalost i distribuciju stradavanja životinja od prometa. Praćenje provoditi tijekom jedne godine. Vremensku dinamiku i intenzitet istraživanja uskladiti s razdobljima povećane aktivnosti životinja (osobito gmazova i malih sisavaca).

Na temelju rezultata praćenja i podataka o stradaloj divljači, prema potrebi poduzeti dodatne mjere zaštite (postavljanje dodatnih prometnih znakova, zaštitnih ograda, sadnja zaštitnog pojasa vegetacije i slično). Nakon provedenih mjera zaštite ponoviti praćenje radi provjere njihove učinkovitosti. Rezultate praćenja dostaviti središnjem tijelu državne uprave nadležnom za poslove zaštite prirode.

- II. **Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša i mjera ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te programa praćenja stanja okoliša, kako je to određeno ovim rješenjem.**
- III. **Rezultate praćenja stanja okoliša nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, obvezan je dostavljati Ministarstvu zaštite okoliša i energetike na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podatka u informacijski sustav.**
- IV. **Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, podmiruje sve troškove u ovom postupku procjene utjecaja na okoliš. O troškovima ovog postupka odlučit će se posebnim rješenjem koje prileži u spisu predmeta.**
- V. **Ovo rješenje prestaje važiti ako u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu promijenili uvjeti utvrđeni ovim rješenjem.**
- VI. **Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva zaštite okoliša i energetike.**
- VII. **Sastavni dio ovog Rješenja su sljedeći grafički prilozi:**
 - Prilog 1: Pregledna situacija, M 1 : 25 000
 - Prilog 2: Karta kulturno-povijesne baštine

O b r a z l o ž e n j e

Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, podnio je Ministarstvu zaštite okoliša i energetike (dalje u tekstu: Ministarstvo) 2. listopada 2017. godine zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš državne ceste DC8, dionica čvor TTTS – čvor Stara Podstrana – čvor Krilo Jasenice – čvor Dugi Rat – most Cetina, s pristupnim cestama, Splitsko-dalmatinska županija. U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti i dokazi sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša (dalje u tekstu: Zakon) te članka 8. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (dalje u tekstu: Uredba), kao što su:

- Potvrda Uprave za dozvole državnog značaja Ministarstva graditeljstva i prostornoga uređenja (KLASA: 350-02/17-02/39; URBROJ: 531-06-1-1-1-17-2 od 18. rujna 2017. godine) o usklađenosti planiranog zahvata s prostorno-planskom dokumentacijom.
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I-612-07/14-60/71; URBROJ: 517-07-1-1-2-14-5 od 8. srpnja 2014. godine) da je za planirani zahvat obvezna provedba Glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu.

- Studija o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu Studija) koju je izradio ovlaštenik OIKON d.o.o. kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I 351-02/13-08/84; URBROJ: 517-06-2-1-1-17-10 od 24. listopada 2017. godine, UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-2-2-14-6 od 31. ožujka 2014. godine, UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-1-2-14-8 od 12. rujna 2014. godine, UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-1-1-16-9 od 3. ožujka 2016. godine, UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-1-1-17-10 od 25. siječnja 2017. godine) te rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite prirode (KLASA: UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-4 od 22. studenoga 2013. godine). Voditelj izrade Studije je Željko Koren, dipl.ing.grad.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, sukladno članku 80. stavku 3. Zakona i članku 8. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08), na internetskim stranicama Ministarstva objavljena je 13. prosinca 2017. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš državne ceste DC8, dionica čvor TTTS – čvor Stara Podstrana – čvor Krilo Jasenice – čvor Dugi Rat – most Cetina, s pristupnim cestama, Splitsko-dalmatinska županija (KLASA: UP/I-351-03/17-02/78; URBROJ: 517-03-1-2-18-2 od 5. prosinca 2017. godine).

Stalno Savjetodavno stručno povjerenstvo za ocjenu utjecaja na okoliš za zahvate autoceste i državne ceste (u daljnjem tekstu: Stalno povjerenstvo) imenovano je na temelju članka 77. stavaka 1., 3. i 4. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 110/07) Odlukom KLASA: 351-03/12-04/29; URBROJ: 517-12-2 od 19. travnja 2012. godine te na temelju članka 87. stavka 1., 4. i 5. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18) Odlukom KLASA: 351-03/16-04/136, URBROJ: 517-06-2-1-2-16-3 od 7. ožujka 2016. godine, Odlukom KLASA: 351-03/16-04/1651, URBROJ: 517-06-2-1-1-16-2 od 16. prosinca 2016. godine, Odlukom KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-5 od 15. lipnja 2018. godine i Odlukom KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-19-6 od 12. veljače 2019. godine.

Stalno povjerenstvo održalo je tri sjednice. Na **prvoj sjednici** održanoj 7. veljače 2018. godine u Zagrebu Stalno povjerenstvo je izvršilo uvid u Studiju te nakon rasprave procijenilo da Studija zahtijeva određene dopune sukladno primjedbama članova Stalnog povjerenstva iznesenim na sjednici.

Na drugoj sjednici održanoj 17. i 30. svibnja 2018. godine u Zagrebu Stalno povjerenstvo je zaključilo da je Studija cjelovita i u svojim bitnim elementima stručno utemeljena i izrađena u skladu s propisima te predložilo da se Studija dopuni u skladu s primjedbama članova Stalnog povjerenstva i nakon dorade i suglasnosti članova uputi na javnu raspravu.

Ministarstvo je nakon pozitivnog očitovanja članova Stalnog povjerenstva na doradenu Studiju u skladu s člankom 13. Uredbe 9. srpnja 2018. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/17-02/78; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-8). Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/17-02/78; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-9 od 9. srpnja 2018. godine) povjerena je Upravnom odjelu za komunalne poslove, komunalnu infrastrukturu i zaštitu okoliša Splitsko-dalmatinske županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu sa člankom 162. stavka 2. Zakona u razdoblju od 20. kolovoza do 19. rujna 2018. godine u službenim prostorijama Splitsko-dalmatinske županije u Splitu, Bihacka I/III, Grada Omiša u Omišu, Trg kralja Tomislava 5, Općine Podstrana u Podstrani, Trg dr. Franje Tuđmana 3 te Općine Dugi Rat u Dugom Ratu, Poljička cesta 133. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Slobodna Dalmacija“ na internetskim stranicama i oglasnoj ploči Splitsko-dalmatinske županije te na oglasnim pločama Grada Omiša, Općine Podstrana i Općine Dugi Rat. U okviru javne rasprave održano je 14. rujna 2018. godine s početkom u 11,00 sati javno izlaganje u prostorijama Općine Podstrana, Trg dr. Franje Tuđmana 3 te istoga dana s

početkom u 14,00 sati u prostorijama Općine Dugi Rat, Poljička cesta 133. Prema izvješću Upravnog odjela za komunalne poslove, komunalnu infrastrukturu i zaštitu okoliša Splitsko-dalmatinske županije o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-01/18-01/774; URBROJ: 2181/1-10-18-4 od 3. listopada 2018. godine) u knjige primjedaba izložene na mjestima javnog uvida u službenim prostorijama Splitsko-dalmatinske županije, Grada Omiša i Općine Podstrana nije bilo upisanih primjedbi javnosti i zainteresirane javnosti, dok su u knjigu primjedaba izloženu na mjestu javnog uvida u Općini Dugi Rat upisane primjedbe Marina Zemunika, Marijana Ercegovića, Ante Lučića i Darka Očasića. Koordinator javne rasprave zaprimio je primjedbe Ante Lučića, društva Lavčević d.d. iz Splita, odvjetnika Stjepana Čaljkušića kao punomoćnika Nebojše Kneževića, društva Afrodita d.o.o. iz Splita, grupe od 30 građana iz Krila Jesenica, Tončija Juradina, Radoslava Tomaša, Nikše Tomića, Marija, Danice i Šime Tomića te Domagoja Vukovića. U Ministarstvu zaštite okoliša i energetike zaprimljene su primjedbe Udruge za prirodu, okoliš i održivi razvoj Sunce iz Splita.

S obzirom da je u navedenom razdoblju došlo do tehničkih poteškoća s internetskom stranicom Ministarstva te da dokumentacija nije bila dostupna javnosti na internetskim stranicama Ministarstva tijekom svog vremena trajanja javne rasprave, Ministarstvo je 27. rujna 2018. godine donijelo Odluku o produljenju javne rasprave za 20 dana (KLASA: UP/I-351-03/17-02/78; URBROJ: 517-03-1-2-18-12), a zamolbom za pravnu pomoć (KLASA: UP/I-351-03/17-02/78; URBROJ: 517-03-1-2-18-13 od 27. rujna 2018. godine) povjerilo koordinaciju (osiguranje i provedbu) javne rasprave Upravnom odjelu za komunalne poslove, komunalnu infrastrukturu i zaštitu okoliša Splitsko-dalmatinske županije. Javna rasprava provedena je u trajanju od 20 dana, od 23. listopada do 12. studenoga 2018. godine, u službenim prostorijama Splitsko-dalmatinske županije u Splitu, Bihaćka 1/III, Grada Omiša u Omišu, Trg kralja Tomislava 5, Općine Podstrana u Podstrani, Trg dr. Franje Tuđmana 3 te Općine Dugi Rat u Dugom Ratu, Poljička cesta 133. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Slobodna Dalmacija“, na internetskim stranicama i oglasnoj ploči Splitsko-dalmatinske županije, te na oglasnim pločama Grada Omiša, Općine Podstrana i Općine Dugi Rat. U okviru javne rasprave održano je 9. studenoga 2018. godine s početkom u 11,00 sati javno izlaganje u prostorijama Općine Podstrana, Trg dr. Franje Tuđmana 3 te istoga dana s početkom u 14,00 sati u Dugom Ratu u prostorijama Kino dvorane. Prema izvješću Upravnog odjela za komunalne poslove, komunalnu infrastrukturu i zaštitu okoliša Splitsko-dalmatinske županije o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-01/18-01/999; URBROJ: 2181/1-10-18-4 od 27. studenoga 2018. godine) u knjige primjedaba izložene na mjestima javnog uvida u službenim prostorijama Splitsko-dalmatinske županije i Grada Omiša nije bilo upisanih primjedbi javnosti i zainteresirane javnosti. U knjigu primjedaba izloženu na mjestu javnog uvida u Općini Podstrana upisana je primjedba Lucije Ercegović Lauš, dok su u knjigu primjedaba izloženu na mjestu javnog uvida u Općini Dugi Rat upisane primjedbe Ante Lučića i Miroslava Glavičića. U Općini Podstrana zaprimljena je pisana primjedba Marija, Danice i Šime Tomića, a Upravnom odjelu za komunalne poslove, komunalnu infrastrukturu i zaštitu okoliša Splitsko-dalmatinske županije primjedbe su dostavili Lucija Ercegović Lauš, odvjetnik Stjepan Čaljkušić kao punomoćnik Nebojše Kneževića, grupa od 14 građana iz Krila Jesenica i Tonći Juradin.

Zaprimljene primjedbe su se, u bitnom, odnosile na pitanja u vezi uništenja plaže izgradnjom ceste i uključivanje lokalne uprave; pitanja u vezi zbrinjavanja otpada, ispravke kontradiktornih podataka u Studiji, određivanje lokacije za privremeno skladištenje viška materijala iz iskopa; pitanje u vezi mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja tijekom korištenja zahvata te utjecaj na objekte koji se nalaze u blizini kružnog toka; pitanja u vezi premještanja predložene trase OS 14 - spoj Čvora Stara Podstrana sa postojećom cestom za Gornju Podstranu (ŽC6162) s obzirom da je u koridoru i na trasi planirane prometnice u tijeku izgradnja građevine prema ishodenoj dozvoli; pitanje u vezi ograđivanja planirane prometnice zbog opasnosti od naleta divljih životinja; pitanje u vezi utjecaja planirane prometnice na OPG-ove koji se nalaze na području zahvata i pristup

parcelama koje će biti presječene; pitanja u vezi razina buke koja se očekuje nakon puštanja prometnice u promet, načina smanjenja buke na izlazu iz tunela na DC8 ako prelazi dopuštene granice, tvrdnje da će buka u potpunosti onemogućiti poslovne aktivnosti i utjecati na turističke objekte, način na koji je proveden proračun buke u Studiji te predloženih mjera zaštite od buke, način određivanja dopuštenih razina buke pozivanjem na članak 5. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04); pitanja u vezi informacije o upućivanju Studije na javnu raspravu te roka za provedbu postupka procjene od 4, odnosno 6 mjeseci od dana podnošenja zahtjeva, sudjelovanje javnosti u postupku procjene, te trajanje i uvjeti održavanja javne rasprave; pitanja u vezi naziva Studije koji ne obuhvaća izraz „spojna cesta“, tvrdnja da je Studija rađena isključivo radi trajektne luke i marine za brodove te da se Studija temeljila samo na činjenicama, a ne i na terenskom pregledu; pitanja u vezi potrebe uključenja Sektora za održivo gospodarenje otpadom, planove, programe i informacijski sustav Ministarstva u postupak procjene, bilance zemljanih masa, povećanje prometa zbog transportnih ruta tijekom građenja; pitanja u vezi prolaska trase kroz česticu k.č. 5891 k.o. Jesenice, proširenja lokalne ceste LC67112 na predjelu parcele k.č. 5800/1 k.o. Jesenice, te obeštećenja vlasnika hotela i apartmana kojima će gradnja ceste napraviti štetu; pitanja u vezi procjene utjecaja zahvata na bioraznolikost, stvarnog rasterećenje prometa i ugrozi bioraznolikosti, bespovratnog uništenja područja staništa, tvrdnje da cijela trasa predviđene ceste DC8 prolazi kroz prirodni rezervat i prirodna staništa; pitanja u vezi kumulativnog utjecaja uključujući i trajektnu luku, varijantnih rješenja, prijedloga zamjene trase trasom TTTS-Žrnovnica-Srinjine-Tugare-Omiš, razloga zbog kojih nije obuhvaćen čvor Grljevac; pitanja u vezi krajobraza i tvrdnje o „jedinom preostalom prirodnom rezervatu“; pitanja u vezi utjecaja na kulturno-povijesnu baštinu, te na arheološki lokalitet Gradišća te devastaciju tijekom izgradnje; pitanje u vezi onečišćenja zraka nakon puštanja prometnice u promet; pitanja u vezi utjecaja na podzemne vode, načina odvodnje oborinskih voda, ostavljanja dovoljno kanala ispod ceste radi provlačenja cijevi za vodu; pitanja u vezi gubitka tla i poljoprivrednog zemljišta, te pristupnih puteva parcelama.

Stalno povjerenstvo je na trećoj sjednici održanoj 4. travnja 2019. godine u Zagrebu razmotrilo odgovore na zaprimljene primjedbe s javne rasprave, a koje je pripremio nositelj zahvata. Odgovori na primjedbe s javne rasprave, koje je Povjerenstvo nakon predmetne rasprave prihvatilo, u bitnom su sljedeći:

- Primjedba vezana za uništenje plaže izgradnjom ceste se djelomično prihvaća, te će se u daljnjim fazama razrade projektne dokumentacije, odabrati tehnička rješenja koja minimalno utječu na područje zahvata. Također, lokalna uprava sudjeluje u postupku ishoda lokacijske dozvole kroz posebne uvjete, odnosno u postupku ishoda građevinske dozvole kroz suglasnost na projektnu dokumentaciju.
- Primjedbe vezane za zbrinjavanje otpada, ispravke kontradiktornih podataka u Studiji, određivanje lokacije za privremeno skladištenje viška materijala iz iskopa se djelomično prihvaćaju. Predložene su mjere postupanja s građevinskim otpadom i viškom materijala iz iskopa, a određivanje lokacija za privremeno skladištenje viška materijala iz iskopa je u nadležnosti jedinica lokalne i regionalne samouprave. U vezi kontradiktornosti u tekstu Studije, ispravljen je tekst da tijekom izvođenja zemljanih radova, u svrhu pripreme terena za gradnju, materijal iz iskopa, prema dostupnim podacima, ne predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova.
- Primjedba vezana za mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja tijekom korištenja zahvata se prihvaća. Predložena je mjera koja propisuje korištenje ekološki prihvatljive rasvjete sa snopom svjetlosti usmjerenim prema tlu što obuhvaća svu rasvjetu na planiranoj dionici, pa tako i na kružnim tokovima. Također predložene su mjere tijekom projektiranja koje se odnose na obvezu korištenja ekološki prihvatljive rasvjete tijekom izgradnje.

- Primjedba vezana uz premještanje predložene trase OS 14, spoj Čvora Stara Podstrana sa postojećom cestom za Gornju Podstranu (ŽC 6162) se prihvaća. Izgradnja OS 14 je nužna zbog povezivanja naseljenih područja sjeverno-južno od planirane brze ceste, a cesta se izmješta prema primjedbi glede prolaska planirane OS 14 preko navedenih parcela.
- Primjedba vezana za ograđivanje planirane ceste zbog opasnosti od naleta divljih životinja se djelomično prihvaća. Predmetna prometnica je projektirana kao četvertračna brza cesta sa dva odvojena kolnika na dijelu od čvora TTTS do čvora Krilo Jesenice, a na ostatku kao dvotračna cesta. Prema Zakonu o javnim cestama zaštitna ograda se planira na dijelu gdje je cesta četvertračna s dva kolnika. Na dijelovima trase gdje je predviđen jedan kolnik zaštitna ograda će se postaviti ako se ne ugrožava sigurnost prometa. U vezi propusnosti ceste i utjecaja na bioraznolikost, isto je detaljno opisano u Studiji, te su navedene i potrebne tehničke karakteristike propusta. Osim toga, propisana je i mjera zaštite kako bi se propusti vanjske odvodnje ujedno koristili i kao prolazi za male životinje. Stradavanje većih sisavaca se ne očekuje i nije procijenjeno kao značajan negativan utjecaj na biološku raznolikost, međutim ograđena cesta može imati utjecaj u smislu fragmentacije staništa. U sklopu programa praćenja stanja okoliša predloženo je praćenje učestalosti i distribucije stradavanja životinja od prometa te provjera učinkovitosti predloženih mjera zaštite.
- Primjedba vezana za utjecaj planirane prometnice na OPG-ove koji se nalaze na području zahvata i pristup parcelama koje će biti presječene se djelomično prihvaća. Prema projektnom rješenju, planirano je da će se na mjestima gdje je presječen pristupni put, izgraditi prolaz, te prijelazi za životinje. U daljnjoj razradi projektne dokumentacije, uspostaviti će se i suradnja s lovoovlaštenicima radi utvrđivanja točne pozicije prijelaza za životinje. Svi postojeći pristupni putevi koje će planirana prometnica presjeći, bit će preloženi novim pojedinačnim ili sabirnim putevima. Osim toga, predložene su mjere obveznog održavanje puteva tijekom gradnje i njihovo saniranje nakon završetka gradnje, te planiranje pristupnih puteva.
- Primjedbe vezane za razinu buke koja se očekuje nakon puštanja prometnice u promet, način smanjenja buke na izlazu iz tunela na DC8 ako prelazi dopuštene granice, tvrdnju da će buka u potpunosti onemogućiti poslovne aktivnosti i utjecati na turističke objekte, način na koji je proveden proračun buke u Studiji te predloženih mjera zaštite od buke, način određivanja dopuštenih razina buke pozivanjem na članak 5. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04) se ne prihvaćaju. Proračun širenja buke pokazao je da će u blizini tunela na DC8 razine buke u okolnim naseljima biti unutar gore navedenim Pravilnikom dopuštenih vrijednosti bez potrebe za primjenu zaštite od buke. Zbog velikih nagiba terena, male brzine kretanja vozila na spojnim cestama, posebno u dijelu prolaska kroz građevinska područja naselja, emisije buke na spojnim cestama bit će značajno manje u odnosu na emisije buke sa same brze ceste i državne ceste DC8. Proračunom buke utvrđeno je da su primjenom mjera zaštite od buke, razine buke svedene unutar dopuštenih granica određenih gore navedenim Pravilnikom. Pozivanje na članak 5. predmetnog Pravilnika u vezi postojeće razine buke i povećanja za najviše 1 dB(A) nije primjenjivo u predmetnom slučaju, nego odredba istog Pravilnika koja u članku 7. propisuje da za novoizgrađene građevine prometne infrastrukture razina buke na granici planiranog koridora prometnice ne smije prelaziti ekvivalentnu razinu buke od 65 dB(A) danju, odnosno 50 dB(A) noću.
- Primjedbe vezane za informaciju o upućivanju Studije na javnu raspravu te roka za provedbu postupka procjene od 4, odnosno 6 mjeseci od dana podnošenja zahtjeva, sudjelovanje javnosti u postupku procjene, te trajanje i uvjeti održavanja javne rasprave se ne prihvaćaju. Naime, informiranje i sudjelovanje javnosti i zainteresirane javnosti u predmetnom postupku

procjene, provedeno je u cijelosti sukladno odredbama Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15 i 12/18), Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17) te Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08). Vezano za rok koji je propisan za provedbu postupka procjene utjecaja zahvata na okoliš, isti se odnosi na uredno podnijeti zahtjev, što je u predmetnom slučaju vrijeme donošenja odluke o upućivanju Studije na javnu raspravu. S obzirom na nepredviđene okolnosti tijekom javne rasprave koje su se odnosile na tehničke probleme na službenim stranicama Ministarstva, te ponavljanje javne rasprave, rok za provedbu postupka procjene se morao produžiti. Ministarstvo je koordinaciju (osiguranje i provedbu) javne rasprave povjerilo Upravnom odjelu za komunalne poslove, komunalnu infrastrukturu i zaštitu okoliša Splitsko-dalmatinske županije.

- Primjedbe vezane za naziv Studije koji ne obuhvaća izraz „spojna cesta“, tvrduju da je Studija rađena isključivo radi trajektne luke i marine za brodove te da se Studija temeljila samo na činjenicama, a ne i na terenskom pregledu se ne prihvaćaju. Naime, bez obzira što u nazivu Studije nije naveden izraz „spojna cesta“, iste su obuhvaćene u Studiji. Nadalje, Studiju je izradio tim stručnjaka raznih struka koji su po potrebi obišli lokaciju zahvata, te ovisno o području koje pokrivaju prikupili podatke potrebne za izradu Studije. Predmet postupka procjene i sadržaj Studije odgovara isključivo zahvatu dijela DC8, dionica čvor TTTS - čvor Stara Podstrana - čvor Krilo Jesenice – čvor Dugi Rat - most Cetina, duljine 17+150 km. Trajektna luka i marina za brodove nisu predmet postupka procjene niti su obrađeni Studijom.
- Primjedbe vezane za potrebu uključenja Sektora za održivo gospodarenje otpadom, planove, programe i informacijski sustav Ministarstva u postupak procjene, bilance zemljanih masa, te povećanje prometa zbog transportnih ruta tijekom građenja se ne prihvaćaju. Sastav i broj članova povjerenstva određen je Odlukom o imenovanju Stalnog Povjerenstva za procjenu utjecaja ovakvih zahvata na okoliš. Pitanje postupanja s otpadom regulirano je propisima o održivom gospodarenju otpadom te se u provedenom postupku procjene nije pojavila problematika s otpadom koju bi trebalo dodatno urediti. Bilanciranje zemljanih masa je provedeno u okviru izrade projektnih podloga na razini detaljnosti idejnog rješenja, dok će se detaljniji proračuni provesti u daljnjoj fazi projektiranja. U vezi prometnog opterećenja tijekom građenja, uz pretpostavku dodatnih 89 kamiona dnevno zapremine 10 m³, promet bi se povećao za 0,8 %, što ne predstavlja značajno povećanje. U slučaju korištenja kamiona zapremine veće od 10 m³, prometno opterećenje bi bilo još manje značajno. Pored toga, dio prijevoza će se nakon nekog vremena, odvijati i po planiranoj prometnici te će ukupno gledano, dodatno prometno opterećenje tijekom izgradnje biti zanemarivo.
- Primjedbe vezane za prolazak trase kroz česticu k.č. 5891 k.o. Jesenice, proširenje lokalne ceste LC67112 na predjelu parcele k.č. 5800/1 k.o. Jesenice te obeštećenja vlasnika hotela i apartmana kojima će gradnja ceste napraviti štetu se ne prihvaćaju. Naime, čestica k.č. 5891 k.o. Jesenice i k.č. 5800/1 k.o. Jesenice ne nalaze se u koridoru planiranog zahvata. Izmještanje lokalne ceste LC67112 počinje oko 350 m nakon navedenih čestica te iste nisu pod utjecajem planiranog zahvata, odnosno predviđenim projektnim rješenjem ne prelazi se preko navedenih katastarskih čestica. Što se tiče materijalnih šteta koje mogu nastati realizacijom zahvata, nositelj zahvata ili izvođač radova su nadležni za odgovarajuće obeštećenje.
- Primjedbe vezane za procjenu utjecaja zahvata na bioraznolikosti, stvarnog rasterećenja prometa i ugroze bioraznolikosti, bespovratnog uništenja područja staništa, tvrduju da cijela trasa predviđene ceste DC8 prolazi kroz prirodni rezervat i prirodna staništa se ne prihvaćaju.

Stručna procjena razmjera utjecaja i prijedlog mjera zaštite biološke raznolikosti, te mjera ublažavanja utjecaja zahvata na ekološku mrežu napravljeni su u skladu s propisima. Analizirani su kumulativni utjecaji zahvata na ekološku mrežu u sklopu Glavne ocjene u smislu doprinosa zahvata utjecajima gubitka, degradacije i fragmentacije staništa s postojećom DC8 te je ocijenjeno da zahvat neće značajno doprinijeti kumulativnim utjecajima uz primjenu predloženih mjera zaštite biološke raznolikosti i mjera ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu. Tvrdnja da se radi o jedinom preostalom prirodnom rezervatu nije točna jer jedino područje zaštićeno prema Zakonu o zaštiti prirode kroz koji prolazi trasa predmetnog zahvata je Značajni krajobraz Kanjon rijeke Cetine, u duljini od oko 1,2 km. Nadalje, gubitak lovnoproduktivnih površina je oko 114 ha pa s obzirom na ukupnu površinu lovnoproduktivnih površina na prostoru predmetnog lovišta, izvedbom planiranog zahvata neće se narušiti matični fond lovišta niti se zahvatom ugrožava stabilnost populacije. Predmetni zahvat dovest će do izravnog utjecaja na oko 1,78 % prirodnih i poluprirodnih staništa na području Splitsko-dalmatinske županije te je stoga i utjecaj na bioraznolikost uz primjenu predloženih mjera zaštite okoliša i ekološke mreže procijenjen kao mali i prihvatljiv.

- Primjedbe vezane za kumulativni utjecaj uključujući i trajektnu luku, varijantna rješenja, prijedlog zamjene trase trasom TTTS-Žrnovnica-Srinjine-Tugare-Omiš, razloga zbog kojih nije obuhvaćen čvor Grljevac se ne prihvaćaju. Studija je sagledala kumulativne utjecaje predmetnog zahvata s postojećim i planiranim zahvatima na razini informacija dostupnih iz prostornih planova. Trajektna luka nije predmet postupka procjene niti je obrađena Studijom. U vezi varijantnih rješenja, u Studiji su prikazane dvije varijante, razlika tih varijanti je tehničke prirode, dok je utjecaj na okoliš približno jednak za obje varijante zahvata. Nositelj zahvata razmotrio je varijantna rješenja u studiji izvedivosti, od kojih je jedna bila i postojeća županijska cesta kroz Tugare i Srinjine. Međutim, tom studijom utvrđeno je da je varijanta zahvata obrađena Studijom, prometno, okolišno i ekonomski najprihvatljivija. Pored toga, predmetna varijanta zahvata sukladna je dokumentima prostornog uređenja, što je također uvjet za pokretanje postupka procjene. Lokacija čvora Grljevac određena je dokumentima prostornog uređenja i njegova izgradnja predviđena je u kasnijoj fazi.
- Primjedbe vezane za krajobraz i tvrdnju o „jedinom preostalom prirodnom rezervatu“ se ne prihvaćaju. Tvrdnja o „jedinom preostalom prirodnom rezervatu“ nije točna jer jedino područje zaštićeno prema Zakonu o zaštiti prirode kroz koji prolazi trasa predmetnog zahvata je Značajni krajobraz Kanjon rijeke Cetine, u duljini od oko 1,2 km. Na navedenoj dionici predviđena je gradnja 3 tunela (tunel Ljut 1, Ljut 2, Komorjak) ukupne duljine oko 900 m, čime će postojeći vegetacijski pokrov ostati očuvan na oko $\frac{3}{4}$ trase kroz Značajni krajobraz. Pored toga, predviđena je izrada Elaborata krajobraznog uređenja kojim će se potencijalni utjecaji na krajobraz dodatno smanjiti.
- Primjedbe vezane za utjecaj na kulturno-povijesnu baštinu, te na arheološki lokalitet Gradišća i potencijalnu devastaciju tijekom izgradnje se ne prihvaćaju. Stručne podloge vezano za sve zaštićene i evidentirane lokacije kulturno-povijesne baštine uzete su u obzir i bile su jedna od podloga za izradu projektnog rješenja. Osobita pažnja posvećena je arheološkom lokalitetu Gradišća (AL 5) koje se nalazi u neposrednoj blizini trase te koje dosad nije zaštićeno kao kulturno dobro RH niti je evidentirano prostorno planskom dokumentacijom općine Dugi Rat. Predloženim mjerama zaštite propisano je da se svi radovi u fazi izgradnje imaju obavljati u suradnji s nadležnim konzervatorskim odjelom. Idejno rješenje izrađeno je u skladu s prostornim planovima koji predviđaju koridor prometnice na južnim padinama brda Perun i Mošnica. Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine predložene

su u skladu s odgovarajućim propisima iz ovog područja, detaljniji uvjeti zaštite kulturno-povijesne baštine propisat će se tijekom ishoda daljnjih dozvola za realizaciju zahvata, a odnose se na sve faze realizacije zahvata (tijekom pripreme, izgradnje i korištenja), te se ne očekuje značajan utjecaj planiranog zahvata na kulturno-povijesnu baštinu.

- Primjedbe vezane za onečišćenje zraka nakon puštanja prometnice u promet se ne prihvaćaju. Postojeća kvaliteta zraka sagledana je kroz Studiju na temelju dostupnih podataka te ocijenjena na temelju Uredbe o određivanju zona i aglomeracija prema razinama onečišćenosti zraka na teritoriju Republike Hrvatske („Narodne novine“, broj 1/14). S obzirom na provedene numeričke proračune na strani sigurnosti (konzervativne pretpostavke navedene u Studiji), povećane koncentracije očekuju se uglavnom uz rub ceste te se do udaljenosti od 50 m u prosjeku smanjuju na 40 – 50% vrijednosti. Vrijednosti na najbližim stambenim objektima nisu prekoračile granične vrijednosti prema gore navedenoj Uredbi te mjerenja nisu propisana. Tijekom građenja očekuju se povremeni utjecaji na kvalitetu zraka, međutim uz pridržavanje propisanih mjera zaštite zraka te uzimajući u obzir da se radi o utjecaju koji prestaje nakon dovršetka izgradnje, procijenjeno je da će utjecaj na zrak biti prihvatljiv.
- Primjedbe vezane za utjecaj na podzemne vode, način odvodnje oborinskih voda, ostavljanje dovoljno kanala ispod ceste radi provlačenja cijevi za vodu se ne prihvaćaju. Povremeni bujični tokovi koje trasa ceste presijeca su evidentirani i opisani u Studiji te je na tim mjestima predviđena izvedba vijadukta ili propusta. Sve postojeće infrastrukturne instalacije, građevine kao i njihovi legalni priključci će se rekonstruirati na način da se očuva funkcionalnost, sve prema posebnim uvjetima javnopravnih tijela. Oborinska odvodnja obrađena je na razini detaljnosti idejnog rješenja i bit će detaljnije projektirana u višoj fazi izrade projektne dokumentacije.
- Primjedbe vezane za gubitak tla i poljoprivrednog zemljišta te pristupnih puteva parcelama se ne prihvaćaju. Očekivani gubitak, odnosno prenamjena i oštećivanje tla iznosi oko 120 ha. Najintenzivnijem onečišćenju bit će izložene poljoprivredne površine uz samu trasu buduće prometnice, zbog čega će neminovno doći do pada vrijednosti zemljišta pored prometnice, a vjerojatno i do znatnog smanjenja korištenja proizvodnog potencijala u takvom području. Uvidom u kartografske iskaze bonitetnog vrednovanja zemljišta, trasa zahvata zahvaća većim dijelom P3 odnosno ostalo obradivo poljoprivredno zemljište. U području zahvata, oko 24,44 ha čini područje koje se koristi za poljoprivrednu namjenu, oko 5.77 ha čini prevladavajuće mozaične površine pod maslinicima, dok je dio površina pogodan za poljoprivrednu proizvodnju prepušten sukcesiji. Prema propisima o poljoprivrednom zemljištu, prioritetno se štite od prenamjene bonitetno najvrijednija poljoprivredna zemljišta P1 i P2. S obzirom da planiranim zahvatom nije predviđena prenamjena takvih površina, zaštita tradicijski i proizvodno vrijednog područja poljoprivredne namjene, provest će se krajobraznim mjerama, odnosno gdje je to moguće planirat će se pristupne ceste na način da se što manje doprinese frakciji cjeline kraških polja odnosno područja trajnih višegodišnjih nasada.

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

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Postojeća državna cesta DC8 na dijelu od Stobreča do Omiša jedina je cestovna poveznica južnih priobalnih naselja i grada Omiša*

sa Splitom kao glavnim središtem Splitsko-dalmatinske županije. Radi se o prometnici smještenoj blizu morske obale koja prolazi kroz naselja Stobreč, Grljevac, Sv. Martin, Krilo, Sumpetar, Dugi Rat i Omiš i opterećenoj brojnim križanjima u razini koja su uglavnom nepravilne geometrije i bez dodatnih trakova za lijeve i desne skretače. Tlocrtni elementi su neujednačeni, preglednost je nedovoljna, a cestom se odvija i jak međugradski i prigradski javni autobusni promet bez autobusnih ugibališta i pješačkih staza. Odvijanje tranzitnog i lokalnog prometa te njihova kolizija posebice u vršnim opterećenjima i za vrijeme turističke sezone dovodi do velikih zastoja. Sve prethodno navedeno uzrokuje nisku propusnu moć, ugrožava prometnu sigurnost te onemogućuje urbani i turistički razvoj naselja kroz koja prolazi.

Uzimajući u obzir izgrađenost (stambeni i gospodarski objekti) užeg pojasa prometnice, na istoj nije moguće realizirati neophodne zahvate rekonstrukcije te je potrebna izgradnja prometnice u novom koridoru sjeverno od priobalnih naselja koja će preuzeti tranzitni i dio lokalnog prometa te tako rasteretiti postojeću državnu cestu.

Predmetni zahvat obuhvaća izgradnju nove prometnice dužine oko 17,15 km te četiri čvora sa spojnim cestama ukupne dužine oko 7 km kojima se ista povezuje s postojećom cestovnom mrežom:

- čvor „TTTS“ u km oko 0+175,
- čvor „Stara Podstrana“ u km oko 5+200,
- čvor „Krilo Jesenice“ u km oko 8+100 i
- čvor „Dugi Rat“ u km oko 13+860.

Nakon završetka radova, novoizgrađena cesta kategorizirat će se kao državna cesta DC8, a postojeća državna cesta DC8 prekategoriizirat će se u nižu kategoriju. Cijeli projekt pod nazivom „Nova multimodalna platforma splitske aglomeracije Solin – Stobreč – Dugi Rat – Omiš“ uključuje i dionicu brze ceste od čvora Mravinci do čvora TTTS (dužine oko 2,6 km).

Trasa započinje na čvoru „TTTS“ (oko km 0+175) te se do čvora „Krilo Jesenice“ vodi kao četvorotračna cesta kojoj su kolnici odvojeni zelenim pojasom, a u nastavku prema Omišu kao dvotračna jednokolnička cesta. Dionicu od čvora „Dugi Rat“ (oko km 13+860) do mosta „Cetina“ karakterizira izrazito nepovoljna konfiguracija terena te se brza cesta vodi preko niza vijadukata i tunela do mosta „Cetina“ koji završava oko km 17+150 i predstavlja kraj zahvata.

Obuhvat zahvata predviđen je 50-75 m obostrano od osi nove državne ceste te 25-50 m od osi spojnih i ostalih cesta. Unutar ovog obuhvata predviđeni su građevinski radovi koji obuhvaćaju izgradnju trupa ceste, objekata, svih dijelova odvodnje, novih instalacija i ostalih dijelova ceste. Svi čvorovi i cestovni objekti nalaze se unutar koridora zahvata.

Novoizgrađena dionica zadovoljavat će prometno-tehničke uvjete za računsku brzinu od 80 km/h te će svi elementi ceste biti usklađeni s odredbama Pravilnika o osnovnim uvjetima kojima javne ceste izvan naselja i njihovi elementi moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti prometa („Narodne novine“, broj 110/01).

Slobodni profil za trasu ceste je 4,80 m, a za prolaze 4,50 m. Nagibi pokosa usjeka ovise o geološkoj podlozi te je predviđen nagib pokosa usjeka 5:1 i 1:1, uz primjenu raznih načina osiguranja pokosa. Nasipi su položeni s nagibom 1:1,5. Zahvatom se ne planira izvedba pratećih uslužnih objekata.

Trasa prometnice u svom početnom dijelu prelazi preko vodotoka Žrnovnica, a u završnom dijelu preko rijeke Cetine. Zahvat presijeca niz bujičnih vodotoka povremenog karaktera koji nisu vodna tijela te ih se u ovoj fazi izrade projektne dokumentacije nije moglo identificirati. Međutim, preko tih površinskih voda moguće je utjecaj na priobalne vode.

Trasa prometnice nalazi se izvan vodozaštitnog područja izvorišta vode za ljudsku potrošnju. Izvorišta najbliža planiranom zahvatu su izvorište Žrnovnica i izvorište Studenci. Planirana prometnica će biti smještena niže od njih na udaljenosti od oko 3 km.

Područje prostornog obuhvata predmetnog zahvata regulirano je sljedećim dokumentima prostornog uređenja: Prostornim planom Splitsko-dalmatinske županije („Službeni glasnik Splitsko-dalmatinske županije“, broj 1/03, 8/04, 5/05, 5/06, 13/07, 9/13 i 147/15), Prostornim planom uređenja Grada Splita („Službeni glasnik Grada Splita“, broj 31/05), Generalnim urbanističkim planom Grada Splita („Službeni glasnik Grada Splita“, broj 1/06, 15/07, 3/08, 3/12, 32/13, 52/13, 41/14 i 55/14 - pročišćeni tekst), Prostornim planom uređenja Grada Omiša („Službeni glasnik Grada Omiša“, broj 4/07, 8/10, 3/13, 2/14, 7/14, 5/15, 10/15, 15/15, 7/16 i 9/16), Prostornim planom uređenja Općine Podstrana („Službeni glasnik Općine Podstrana“, broj 3/06, 8/08, 3/11, 12/17 i 14/17-pročišćeni tekst) i Prostornim planom uređenja Općine Dugi rat („Službeni glasnik“ – Službeno glasilo Općine Dugi Rat, broj 2/09, 9/09, 2/10, 10/14, 3/15, 7/16, 11/17 - pročišćeni tekst i grafika i 7/18).

Inženjerskogeološke pojave u naslagama fliša su erozija, klizanje i odroni terena te abrazija uz morsku obalu. Odroni u flišnim naslagama mogu se dogoditi kod zasijecanja i usijecanja u padinu. S obzirom na geološke odnose u području zahvata, može doći do destabilizacije terena, no uzimajući u obzir da će se prema geotehničkim istražnim radovima primijeniti odgovarajuća tehnička rješenja, pretpostavlja se da neće doći do negativnih utjecaja tijekom izgradnje.

Klizanje terena se uglavnom manifestira na strmim padinama u blizini navlačnih kontakata gdje se akumuliraju deluvijalni kvartarni materijali. Na tim padinama dolazi do povremenog klizanja deluvijalnog nevezanog materijala po naslagama fliša potpomognuto cirkulacijom vode na kontaktu naslaga fliša i pokrovnih kvartarnih naslaga. Odroni u flišnim naslagama mogu se dogoditi kod zasijecanja i usijecanja u padinu, što slojevite naslage fliša čini nestabilnim, naročito ako su slojevi nagnuti u smjeru padine, a nagib padine je strmiji od nagiba slojeva. **Erozija** se uglavnom manifestira u neuređenim koritima povremenih bujičnih potoka, čija su korita uglavnom formirana po tektonski predisponiranim pukotinama i rasjedima. Oborinske vode uglavnom erodiraju laporovite članove fliša i eluvijalne naslage - laporoviti prah, dok su karbonatni članovi fliša dosta otporniji na eroziju. Stoga se nerijetko oni manifestiraju na terenu kao pozitivni reljef, to jest oni strše u odnosu na okolni teren. Abrazija je zastupljena uz morsku obalu, a manifestira se podlokavanjem naslaga fliša i njihovim obrušavanjem u more.

S obzirom na to da je trasa planirane prometnice smještena izvan zona sanitarne zaštite izvorišta i na nižim kotama terena mogućnost negativnog utjecaja u smislu njihovog onečišćenja nije značajna.

Površinska **vodna tijela** koja su pod direktnim utjecajem zahvata su vodno tijelo Žrnovnica (JKRN0046_001 Žrnovnica) i Cetina (JKRN0002_001 Cetina) čije ukupno stanje je umjereno odnosno loše zbog ranijih hidromorfoloških promjena.

Kako trasa prelazi mostovima preko površinskih vodotoka Žrnovnica i Cetina postoji mogućnost negativnog utjecaja na stanje tih površinskih voda, posebice u akcidentnim situacijama (izlijevanje goriva ili izlijevanje/istresanje drugih tvari opasnih za vode koje mogu putem oborina ili na drugi način dospjeti u te površinske vodotoke i negativno utjecati na kemijsko stanje). Postoje i potencijalni negativni utjecaji na hidromorfološko stanje tih vodnih tijela koji nisu značajni odnosno točkastog su karaktera tako da neće pogoršati ukupno hidromorfološko stanje tih vodnih tijela, uz provedbu odgovarajućih mjera.

Međutim, s obzirom na konfiguraciju terena kojim prometnica prolazi, činjenicu da planirani zahvat presijeca niz bujičnih vodotoka povremenog karaktera, da je područje ispod planirane prometnice izgrađeno te da zahvat predstavlja linijsku prepreku prirodnom otjecanju slivnih voda postoji potencijalan negativan utjecaj u smislu poremećaja prirodnog površinskog otjecanja. Također, treba uzeti u obzir i mogućnost onečišćenja priobalnih voda, posebice u akcidentnim situacijama, putem povremenih bujičnih vodotoka koje trasa prometnice presijeca.

Stoga je potrebno planirati odgovarajuće mjere zaštite za vrijeme izgradnje i tijekom uporabe kako bi se identificirani negativni utjecaji ovoga zahvata sveli na najmanju moguću mjeru.

Jedna od mjera za sprječavanje ili ublažavanje negativnih utjecaja na stanje površinskih voda može biti izgradnja kontroliranog sustava odvodnje oborinskih onečišćenih voda s kolnika prometnice s ispuštanjem u odgovarajuće recipijente nakon pročišćavanja na separatoru ili drugim uređajima. S obzirom na nepovoljnu konfiguraciju terena, posebnu pažnju treba posvetiti konceptu rješavanja vanjske odvodnje oborinskih voda. U daljnjim fazama pripreme projektne dokumentacije odlučit će se o potrebi izvedbe kontroliranog sustava odvodnje cijelom dužinom prometnice ili samo djelomično. Isto tako, nakon identifikacije povremenih bujičnih vodotoka koje planirani zahvat presijeca donijet će se konačna odluka o načinu ispuštanja (upojni bunari ili odvođenje u površinske recipijente).

Glavni očekivani negativni utjecaji na tlo vezani su uz razdoblje izgradnje planiranog zahvata, kada će doći do privremene i trajne (na području pretpostavljenog radnog pojasa 40 m) prenamjene odnosno do trajnog narušavanja zemljišnog pokrova i gubitka proizvodnje na tom zemljištu.

Uzimajući u obzir strukturu korištenja zemljišta izrađenu fotointerpretacijom digitalne ortofoto snimke te Google satelitskih snimaka prema Corine metodologiji, očekivani gubitak, odnosno prenamjena i oštećivanje zemljišta iznosi 119,90 ha. Najveći udio u pretpostavljenom radnom pojasu zauzimat će pedokartografska jedinica 2-Antropogena tla flišnih i krških sinklinala i koluvija, ukupno 88,87 ha, odnosno 74,12 % površine radnog pojasa. S obzirom na bonitet, odnosno proizvodnu sposobnost zemljišta, na području pretpostavljenog radnog pojasa najvećim će dijelom biti utjecaja na kategoriju P3–ostala obradiva zemljišta, to jest na 106,88 ha, odnosno 95,69 %.

Ukupna poljoprivredna površina (intenzivna te ona u zarastanju) koja će biti obuhvaćena trajnom ili privremenom prenamjenom, odnosno degradacijom iznosi 24,44 ha. Prema Arkod dostupnim podacima, na području zauzeća pretpostavljenog radnog pojasa, upisanih poljoprivrednih parcela je 5,77 ha, najvećim dijelom maslinika (70,84 %).

Utjecaj na tlo tijekom korištenja prometnice značajno je manji nego prilikom pripreme terena i građevinskih radova. Površine na kojima nije došlo do trajne prenamjene, nakon završetka radova saniranjem će se vratiti u prvobitno stanje. Prilikom korištenja obilaznice doći će do emisije štetnih tvari na poljoprivrednim površinama, pri čemu poseban značaj na poljoprivrednu proizvodnju imaju teški metali koji su povezani s procesima izgaranja, trošenjem guma i kočnica te korozijom. U zoni utjecaja prisutna je i opasnost od štetnih tekućih tvari, osobito uz samu trasu prometnice. Poseban utjecaj na proizvodnu vrijednost tla predstavlja zimsko održavanje prometnice odnosno primjena soli za odleđivanje kolnika (poglavito NaCl) koja može djelovati na povećan unos Na-iona u adsorpcijskom kompleksu tla. Najintenzivnijem onečišćenju bit će izložene poljoprivredne površine uz samu trasu buduće prometnice, zbog čega će neminovno doći do pada vrijednosti zemljišta pored prometnice, a vjerojatno i do znatnog smanjenja korištenja proizvodnog potencijala tla u takvom području. Do onečišćenja tla tijekom korištenja prometnice može doći u slučaju akcidentnih situacija prilikom prijevoza opasnih tvari, što se može spriječiti primjenom plana intervencija za slučaj akcidentnih situacija koji je u skladu s propisima i pravilima vezanim uz sigurnost na prometnicama. Stvarna velika opasnost od erozije uslijed velikih količina oborina prisutna je na području pretpostavljenog radnog pojasa od mjesta Gornja Podstrana pa sve do krajnjeg južnog dijela radnog pojasa, točnije grada Omiša, zahvaćajući 76,03 ha površine ili 63,40 % površine pretpostavljenog radnog pojasa izuzev većih naselja.

Utjecaji na šume i šumarstvo predmetnog zahvata ponajprije se očituju u trajnom gubitku površina šuma i šumskih zemljišta u ukupnoj površini od oko 36 hektara i vrijednošću općekorisnih funkcija šuma od 7.367.240 bodova. Uzimajući u obzir promatrano područje, koridor i sve zahvate predmetnog zahvata, utvrđeno je da je stupanj ugroženosti od šumskog požara vrlo velika i velika

te samo na jednom manjem dijelu na kraju zahvata umjerena. Na jednom dijelu trasa prolazi kroz opožareni dio šumskog ekosustava. Zahvaljujući tehničkim rješenjima odvodnje oborinskih i površinskih voda s prometnice i okolnog terena zahvat će pozitivno utjecati na sprječavanje erozije šumskog tla na površinama na nižim nadmorskim visinama odnosno niže od prometnice. Ostali negativni utjecaji koji se mogu pojaviti tijekom radova uključuju zahvaćanje površina većih od planirane, požare uzrokovane nesavjesnim rukovanjem lakozapaljivim materijalima i alatima koji mogu izazvati iskrenje, oštećivanje rubova šumskih sastojina teškom mehanizacijom, otvaranje novih šumskih rubova u područjima radnog pojasa te pojavu šumskih štetnika i bolesti drveća uslijed ostavljene posječene drvne mase.

Negativne utjecaje tijekom korištenja prometnice predstavljaju povećana opasnost od požara uslijed povećanja opsega prometa te akcidentne situacije koje rezultiraju onečišćenjem okoliša. Međutim, zbog linijske prirode projekta, utjecaj se smatra prihvatljivim uz poštivanje propisanih mjera zaštite.

Utjecaji na **bioraznolikost** mogući su na području građevinskog pojasa i vezani su uz izgradnju kolnika i pratećih objekata (tuneli, vijadukti, mostovi, nasipi, usjeci, sustav odvodnje) te odvijanje prometa. Tijekom izgradnje će doći do gubitka i promjene kvalitete prirodnih staništa duž trase, većinom površina pod široko rasprostranjenim kamenjarskim pašnjacima, bušicama, sastojinama brnistre, šuma i šikara medunca te makija crnike. Utjecaj je prihvatljiv uz primjenu mjera koje se odnose na planiranje zahvata i pažljivo izvođenje radova. Kako bi se spriječilo naseljavanje i širenje invazivnih ili ruderalnih biljnih vrsta duž građevinskog pojasa potrebno je pratiti njihovu pojavu te ih trajno uklanjati. Utjecaj na ugrožene i strogo zaštićene biljne i životinjske vrste tijekom izgradnje posljedica je gubitka i promjene kvalitete njihovih staništa. S obzirom na to da je trajni gubitak staništa uz primjenu mjera zaštite okoliša prihvatljiv, zahvat neće utjecati na održivost populacija ugroženih i strogo zaštićenih vrsta na širem području zahvata. Mogući utjecaj tijekom izgradnje na prisutne životinjske vrste tijekom izgradnje odnosi se na uznemiravanje bukom, oštećivanje gnijezda i životinjskih nastambi tijekom krčenja vegetacije i kretanja mehanizacije. Navedeni utjecaj može se ublažiti izvođenjem radova u periodu manje aktivnosti životinja. Šire područje zahvata nalazi se na krškom području te je tijekom izgradnje moguć utjecaj na podzemna staništa. Primjenom mjera zaštite okoliša te poštivanjem odredbi propisa o zaštiti prirode vezanih uz zaštitu speleoloških objekata, rizik od negativnog utjecaja na podzemna staništa je prihvatljiv. Kao posljedica korištenja i održavanja ceste, mogući su utjecaji na okolna staništa i floru zbog lokalnog onečišćenja tla, ali su isti ograničeni na uski pojas uz cestu i prihvatljivi. Uz primjenu predloženih mjera vezano uz planiranje tipa rasvjete, utjecaj porasta svjetlosnog onečišćenja tijekom odvijanja prometa je prihvatljiv za prisutne životinjske vrste. Cesta može stvarati poteškoće u kretanju životinja (osobito za male životinje) Utjecaj fragmentacije staništa i stradavanja životinja je prihvatljiv s obzirom na projektom predviđen veći broj cestovnih propusta, vijadukata i tunela koji omogućuju prolazak životinja te uz primjenu propisanih mjera zaštite okoliša. Planirana trasa prolazi zaštićenim područjem Značajni krajobraz Kanjon rijeke Cetine dionicom duljine oko 1,2 km duž koje je predviđena gradnja tri tunela (u ukupnoj duljini 900 m) te uz primjenu mjera zaštite okoliša izgradnjom zahvata neće doći do umanjenja prirodnih vrijednosti koje se štite na području značajnog krajobraza.

Glavnom ocjenom zaključeno je da je zahvat prihvatljiv za **ekološku mrežu** uz primjenu mjera ublažavanja štetnih posljedica zahvata na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te provedbu programa praćenja stanja. Mogući štetni utjecaji zahvata na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže vezani su uz izgradnju tunela Rudine (u blizini područja HR2001376 Područje oko Stražnice) te tunela Komorjak i mosta Cetina (na prostoru područja ekološka mreže HR1000029 Cetina i HR2000929 Rijeka Cetina – kanjonski dio). Pri izgradnji tunela Komorjak i mosta Cetina može doći do vrlo malog i prihvatljivog gubitka stjenovitih staništa povoljnih za petrofilne ciljane vrste ptica područja HR1000029 Cetina te ciljnog staništa (8210

Karbonatne stijene s hazmofitskom vegetacijom) područja ekološke mreže HR2000929 Rijeka Cetina – kanjonski dio. Utjecaj na ciljne vrste ptica prihvatljiv je uz primjenu mjera ublažavanja štetnih utjecaja na ekološku mrežu i mjera zaštite biološke raznolikosti. Pažljivim planiranjem i izvođenjem radova uz primjenu propisanih mjera izbjeći će se mogući nepovoljni učinci izgradnje tunela Rudine na ciljnu vrstu oštrouhog šišmiša (*Myotis blythii*) i špilju Stražnicu te na ciljne vrste i staništa rijeke Cetine i njenog ušća. S obzirom na izvedene i planirane zahvate na širem području, izgradnja i korištenje zahvata uz primjenu mjera ublažavanja štetnih utjecaja na ekološku mrežu i mjere zaštite okoliša neće imati značajan kumulativan utjecaj na ciljne vrste i staništa područja ekološke mreže.

Sukladno Zakonu o lovstvu, zahvat se nalazi na području lovišta XVII/142 - Podmosorje ukupne površine 10 667 ha. Gubitak lovnoproduktivnih površina u kojem su glavne vrste **divljači** divlja svinja (*Sus scrofa* L.), zec obični (*Lepus europaeus* Pall.), fazan (*Phasianus cholchicus* L.), jarebica kamenjarka grivna (*Alectoris graeca* Meissn.) i trčka skvržulja (*Perdix perdix* L.) iznosit će 114 ha. Od sporednih i trajno zaštićenih vrsta divljači na ovom području obitavaju jazavac, divlja mačka, kuna, lisica, šljuka, šojka kreštalica i druge.

Tijekom izvođenja radova bit će prisutan privremeni negativan utjecaj na divljač povezan s bukom i kretanjem teških strojeva i vozila te ljudi što će izazvati uznemiravanje i migraciju divljači, pogotovo u vrijeme reproduktivnog ciklusa.

Izgradnjom pojedinih objekata na trasi utjecaj fragmentacije će se umanjiti jer će izgrađeni objekti omogućiti neometan prolazak divljači s jedne na drugu stranu ceste. To se odnosi na tunel Perun, tunel Rudine, vijadukt Krpotin te posebice na vijadukt Pelegrnica koji je smješten daleko od naselja. Zahvaljujući svojem smještaju na polovici trase predmetne prometnice, u stacionaži km 7+330, vijadukt Pelegrnica predstavlja važno mjesto gdje divljač može neometano prelaziti cestu, osobito u slučaju postavljanja vanjske zaštitne ograde. Potencijalna opasnost od stradavanja životinja bit će smanjena na najmanju moguću mjeru postavljanjem vanjske zaštitne ograde na lokacijama određenim temeljem rezultata praćenja stradavanja. Uz poštivanje propisanih mjera, stabilnost populacije i brojnost jedinki divljači neće biti ugrožena.

Tijekom korištenja zahvata doći će do izravnih i trajnih promjena u vizualnoj percepciji **krajobraza**. Do promjene u doživljaju krajobrazne slike doći će na područjima gdje je trasa vizualno izložena, pri čemu vizualna izloženost ovisi o nizu čimbenika, kao što su topografija terena, udaljenost promatrača, visoka vegetacija i postojeći objekti te osobine predmetnog zahvata. Trasa je nevidljiva ako prolazi u obliku tunela, vizualno zaklonjena ako prolazi u obliku usjeka te vidljiva ako prolazi u obliku zasjeka te naročito vidljiva u obliku vijadukata i mosta. Što je zadiranje u fizičku strukturu reljefa veće i što su dimenzije samih objekata veće, to će vidljivost trase biti veća (usjeci, nasipi). Osim navedenih izravnih utjecaja, mogući su i oni neizravni, odnosno promjene koje će se očitovati kroz duže vremensko razdoblje, a koje će nastati kao posljedica korištenja predmetnog zahvata.

S obzirom na tehničke karakteristike predmetnog zahvata (usjeci i nasipi) i krajobraznu vrijednost područja kroz koja prolazi, planirana prometnica imat će umjeren do značajan utjecaj na krajobrazne karakteristike tih područja. Međutim, uz poštivanje propisanih mjera utjecaj se smatra prihvatljivim.

Negativni utjecaji tijekom izgradnje vezani za sigurnost **prometa** su neizbježni, međutim oni će se svesti na minimum pravilnom organizacijom gradilišta i Projektom privremene regulacije prometa. Na dijelovima gdje brza cesta presijeca postojeće cestovne prijelaze moguće su akcidentne situacije, odnosno sudari gradilišnih i civilnih vozila do kojih može doći zbog nepoštivanja prometno-zakonske regulative, što posljedično može dovesti do smanjenja ili ugrožavanja sigurnosti prometa. Potencijalni negativni utjecaji na organizaciju prostora tijekom izgradnje mogući su zbog pojačane frekvencije vanjskog transporta materijala i tehnike (prateće službe) te pojačanog

prometovanja kamiona, bagera, buldožera i drugih vozila koja će usporavati promet. Također, postoji opasnost od ispadanja materijala koji se prevozi što može otežati uvjete na cesti.

Nova prometnica bitno će utjecati na poboljšanje odvijanja prometa unutar Splitsko-dalmatinske županije te će se njezinom izgradnjom ostvariti preduvjeti za razvoj tog područja, što znači i gospodarski napredak, a samim time i otvaranje novih radnih mjesta. Pozitivni utjecaji na promet očitovat će se prvenstveno kroz povećanje sigurnosti jer će se promet izmjestiti van postojećih naselja te će se povećati brzine prometovanja i propusna i prijevozna moć cestovne mreže. Negativni utjecaji buduće prometnice na stanovništvo ponajprije su povezani s povećanom razinom buke i onečišćenja zraka, ali neće doći do prekoračenja zakonski propisanih vrijednosti.

Tijekom pripreme i projektiranja zahvata ne očekuje se emitiranje **onečišćujućih tvari** i njihov negativan utjecaj na obližnje naseljeno područje. Trenutne emisije motora s unutrašnjim izgaranjem uglavnom se sastoje od koncentracija različitih plinova, lebdećih čestica, čađe i sumpora. Očekivanim tehnološkim napretkom u skoroj budućnosti doći će do smanjenja emisija, a time i do smanjenja pritiska na okoliš iz prometa.

Tijekom izgradnje buduće prometnice doći će do neposrednih emisija **stakleničkih plinova** uslijed korištenja građevinskih strojeva i opreme, kao i do posrednog utjecaja u vidu klimatskih promjena uslijed proizvodnje materijala potrebnog za izvedbu zahvata. Ove emisije ne smatraju se značajnima te nisu računate. U kumulativnom smislu ne očekuje se značajan utjecaj s obzirom na to da se emisije stakleničkih plinova u okolnom području zahvata neće bitno promijeniti. Pretežni dio očekivanog prometa preko predmetne trase za posljedicu će imati smanjenje prometa na postojećoj Jadranskoj magistrali (DC8) na dijelu od Splita do Omiša.

Najznačajniji **klimatski čimbenici** koji utječu na cestovnu infrastrukturu su srednja temperatura i oborina te ekstremne vrijednosti ovih parametara. Dugotrajne ekstremne temperature imaju značajan negativan utjecaj na degradaciju kolničke površine. Značajan utjecaj na ceste zbog promjene u količini oborina očekuje se tamo gdje prosječna godišnja količina oborina poraste za više od 100 mm/dan (Nemry and Demirel 2012). Utjecaj zahvata na globalno zagrijavanje je zanemariv, kao i utjecaj na promjenu ostalih klimatskih parametara: oborina, vjetrova, ekstremnih vremenskih pojava.

Za vrijeme izgradnje zahvata doći će do emitiranja dodatne **buke** u okoliš kao posljedice građevinskih radova. Ova buka je privremena i uz poštivanje tehnološke discipline ne očekuje se njen negativan utjecaj na okolna naseljena područja. Proračunom je ustanovljeno da će trasa prometnice prolaziti na takvoj udaljenosti od dvanaest najbližih naselja da će biti potrebno provesti mjere zaštite kako razine buke ne bi prekoračivale dopuštene vrijednosti koje iznose 50 dB(A) noću, odnosno 65 dB(A) danju.

Tijekom pripremnih i građevinskih radova, transporta i rada mehanizacije te tijekom svakodnevnog korištenja i redovitog održavanja prometnice doći će do nastanka određenih vrsta neopasnog i opasnog **otpada**. Osiguranjem odvojenog prikupljanja otpada, njegovim pravovremenim zbrinjavanjem putem ovlaštene osobe te uz poštivanje svih propisanih mjera ne očekuju se negativni utjecaj otpada na okoliš.

Višak materijala iz iskopa, koji prema dostupnim podacima ne predstavlja mineralnu sirovinu, odložit će na lokaciji koju odrediti jedinica lokalne odnosno područne (regionalne) samouprave.

U prostornom razmještaju trasa ceste ne zadire u izgrađene dijelove povijesnih naselja. Eventualno neuočeni lokaliteti zbog neprohodnosti terena rekognoscirat će se pregledom nakon iskolčenja trase. U zoni s izravnim utjecajem evidentirane su dvije arheološke zone te jedanaest lokaliteta. Učestali arheološki tragovi kao i smještaj znatnog broja arheoloških nalazišta u užoj zoni s izravnim utjecajem ovu kategoriju kulturne baštine čine naročito ugroženom.

Kulturno-povijesne cjeline kao i sakralne građevine smještene su u zoni izravnog i neizravnog utjecaja. Međutim, s obzirom na to da su iste smještene na dovoljnoj udaljenosti od trase ceste, procjenjuje se da neće biti ugrožene tijekom izvođenja radova. Također, procjenjuje se da će etnološka baština biti izložena mogućoj devastaciji te da će dio trase infrastrukturne povijesne građevine (stare ceste) neminovno biti izložen devastaciji tijekom izgradnje ceste. Tijekom korištenja zahvata ne očekuju se negativni utjecaji na kulturno-povijesnu baštinu.

Na pojedinim lokacijama duž trase planira se postavljanje rasvjete koja može imati negativne učinke u slučaju postavljanja ekološki neprihvatljive rasvjete, nepravilne montaže i neodgovarajućeg dizajna. Međutim, uz pridržavanje propisa i projektiranje rasvjete u skladu s propisanim mjerama zaštite negativni utjecaji svjetlosnog onečišćenja mogu se značajno ublažiti ili u potpunosti ukloniti.

*Tijekom izgradnje i korištenja zahvata mogući su **nekontrolirani događaji** s negativnim utjecajem na okoliš uzrokovanim prometnim nesrećama i njihovim posljedicama koje se ogledaju kroz izlivanje nafte i naftnih derivata te drugih opasnih tvari koje se mogu prevoziti cestovnim vozilima, a izrazito su opasne po zdravlje ljudi i okoliš. Najizraženiji utjecaj na biološku raznolikost u slučaju nekontroliranog događaja predstavlja požar širokih razmjera, čije posljedice mogu biti dugotrajne i znatnog prostornog dosega. Međutim, uzimajući u obzir relativno nisku učestalost nezgoda i nastanka požara kojima je uzrok izgradnja zahvata ili odvijanje prometa, rizik od nekontroliranog događaja ocijenjen je prihvatljivim, uz pretpostavku projektiranja, građenja, održavanja ceste i cestovnih objekata uz primjenu svih potrebnih mjera predostrožnosti te dobre inženjerske prakse.*

Kod određivanja mjera (A), što ih nositelj zahvata mora poduzimati, Ministarstvo se pridržavalo i načela predostrožnosti navedenih u članku 10. Zakona, koji nalaže da se razmotre i primjene mjere koje doprinose smanjivanju onečišćenja okoliša utvrđene propisima i odgovarajućim aktom.

- **Opća mjera zaštite A.1.1.** propisana je u skladu s člankom 69. stavkom 2. točkom 9. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13, 20/17 i 39/19), člankom 40. stavkom 2. točkom 2. i člankom 89.a Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18). Ostale mjere temelje se na Zakonu o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13, 73/17 i 14/19), Pravilniku o gospodarenju građevnim otpadom („Narodne novine“, broj 38/08), Pravilniku o građevnom otpadu i otpadu koji sadrži azbest („Narodne novine“, broj 69/16), Zakonu o vodama („Narodne novine“, broj 153/09, 130/1, 56/13, 14/14 i 46/18) i Zakonu o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19).
- Mjere zaštite **bioraznolikosti** temelje se na člancima 4., 5., 6., 7., 19. stavku 2., 52. stavcima 1., 2. i 3., 58., 101. i 102. Zakona o zaštiti prirode te člancima 2., 4., 7. i 11. Zakona o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19).
- Mjere ublažavanja negativnih utjecaja zahvata na ciljne vrste i staništa područja **ekološke mreže** temelje se na članku 33. Zakona o zaštiti prirode.
- Mjere zaštite **voda** utvrđene su na temelju odredbi Zakona o vodama, Pravilnika o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 80/13, 43/14, 27/15, 3/16) i Pravilnika o tehničkim zahtjevima za građevine odvodnje otpadnih voda, kao i rokovima obvezne kontrole ispravnosti građevina odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda („Narodne novine“, broj 3/11).
- Mjere zaštite **tla i poljoprivrednog zemljišta** temelje se na Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o šumama („Narodne novine“, broj 68/18, 115/18), Zakonu o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 39/13, i 48/15 i 20/18), Pravilniku o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 9/14) i Pravilniku o postupanju s viškom

iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova („Narodne novine“, broj 79/14).

- Mjere zaštite **krajobrasa** temelje se na člancima 4. i 7. Zakona o zaštiti prirode, članku 69. Zakona o gradnji, članku 49. Zakona o poslovima i djelatnostima prostornog uređenja i gradnje („Narodne novine“, broj 78/15, 118/18), Zakonu o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14).
- Mjere zaštite **šumskih ekosustava** temelje se na Zakonu o šumama, Pravilniku o doznaci stabala, obilježavanju drvnih sortimenata, popratnici i šumskom redu („Narodne novine“, broj 17/15 i 57/17) i Pravilniku o zaštiti šuma od požara („Narodne novine“, broj 33/14).
- Mjere zaštite **prostora** u odnosu na prometne tokove i infrastrukturu temelje se na Zakonu o cestama, Zakonu o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 89/14 i 92/14 64/15, 108/17) i Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama („Narodne novine“, broj 33/05, 64/05, 155/05 i 14/11 i 25/15).
- Mjere zaštite **kulturno-povijesne baštine** temelje se na Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 69/99, 151/03, 157/03, 100/04, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14, 98/15, 44/17, 90/18).
- Mjere zaštite **divljači i lovstva** temelje se na članku 51. stavku 5., članku 52. stavku 1., članku 53., članku 56. stavku 4. i članku 58. Zakona o lovstvu („Narodne novine“, broj 99/18, 32/19), Zakonu o cestama, Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama i Pravilniku o stručnoj službi za provedbu lovnogospodarske osnove („Narodne novine“, broj 63/06, 101/10 i 44/17).
- Mjere zaštite od povećanih razina **buke** temelje se na člancima 3., 4. i 5. Zakona o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16) te čl. 17. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04).
- Mjere zaštite od **svjetlosnog onečišćenja** temelje se na člancima 18. i 19. Zakona o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 114/11 i 14/19).
- Mjere zaštite od **nastanka otpada** temelje se na Zakonu o održivom gospodarenju otpadom i Pravilniku o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova („Narodne novine“, broj 79/14).
- Mjere zaštite od **klimatskih promjena** temelje se na Zakonom o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 130/11, 47/14, 61/17, 118/18).
- Mjere zaštite **kvalitete zraka** temelje se na članku 37. Zakona o zaštiti zraka i dosadašnjem inženjerskom iskustvu.
- Mjere zaštite od **iznenadnih događaja** temelje se na Uredbi o sprječavanju velikih nesreća koje uključuju opasne tvari („Narodne novine“, broj 114/08, 44/14, 31/17 i 45/17), Zakonu o vodama i Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11).

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

- Program **praćenja kakvoće vode** temelji se na Zakonu o vodama, Pravilniku o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda i Uredbi o standardu kakvoće voda („Narodne novine“, broj 73/13, 151/14, 78/15 i 61/16).

- Program **praćenja razina buke** temelji se na člancima 2. i 3. Zakona o zaštiti od buke te članku 2. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi borave i rade.
- Program **praćenja stanja bioraznolikosti** temelji se na Zakonu o zaštiti prirode.

Sukladno članku 21. stavku 2. Uredbe, prije donošenja rješenja nacrt rješenja je stavljen na uvid javnosti na internetskim stranicama Ministarstva u trajanju od 8 dana s datumom objave 10. lipnja 2019. godine i na njega nisu dostavljene primjedbe.

Obveza nositelja zahvata pod točkom II. ovog Rješenja proizlazi iz odredbe članka 10. stavka 3. Zakona o zaštiti okoliša, kojim je utvrđeno da se radi izbjegavanja rizika i opasnosti po okoliš pri planiranju i izvođenju zahvata moraju primjenjivati utvrđene mjere zaštite okoliša i mjere ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te program praćenja stanja okoliša.

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

Prema odredbi članka 85. stavka 5. Zakona nositelj zahvata podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja zahvata na okoliš (točka IV. ovog rješenja).

Rok važenja ovog rješenja propisan je u skladu s člankom 92. stavkom 1. Zakona, dok je mogućnost produženja važenja ovog rješenja propisana u skladu s člankom 92. stavkom 4. Zakona (točka V. ovog rješenja).

Obveza objave ovog rješenja na internetskim stranicama Ministarstva utvrđena je člankom 91. stavkom 2. Zakona (točka VI. ovog rješenja).

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnom sudu u Splitu, Put Supavla 1, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom sudu neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom odnosno dostavlja elektronički.

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

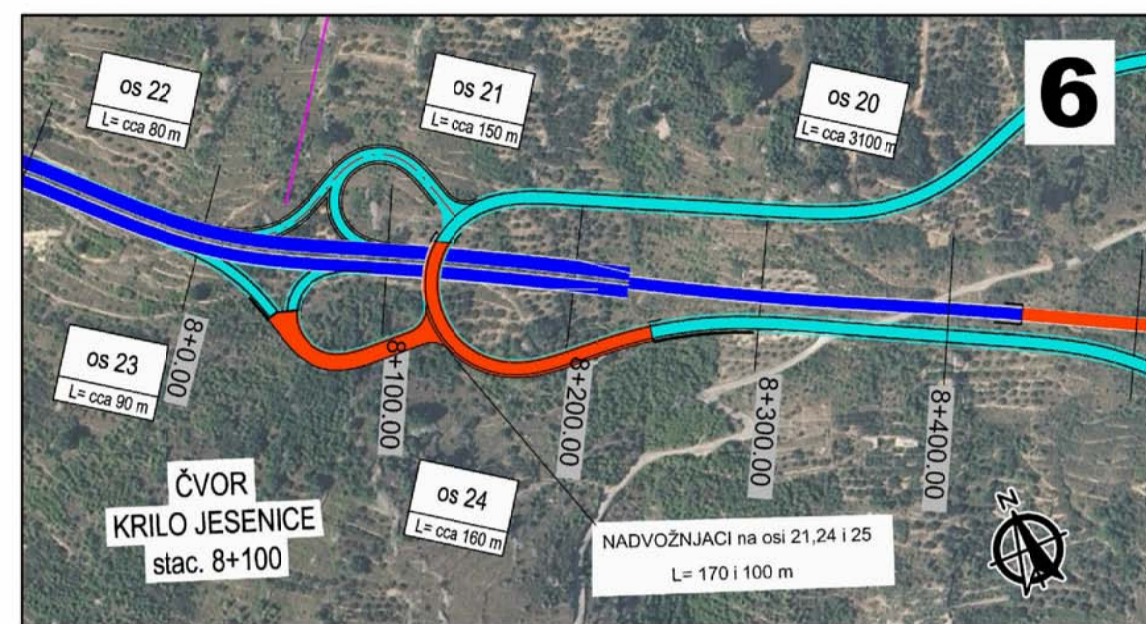
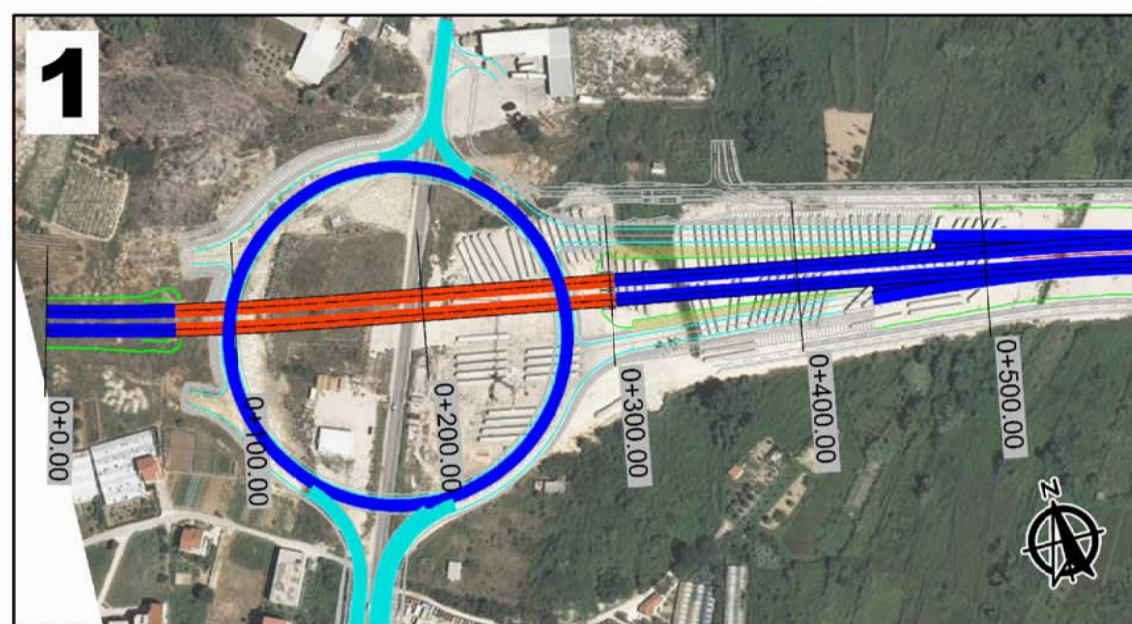


DOSTAVITI:

1. HRVATSKE CESTE d.o.o., Vončinina 3, 10000 Zagreb (**R!, s povratnicom**)

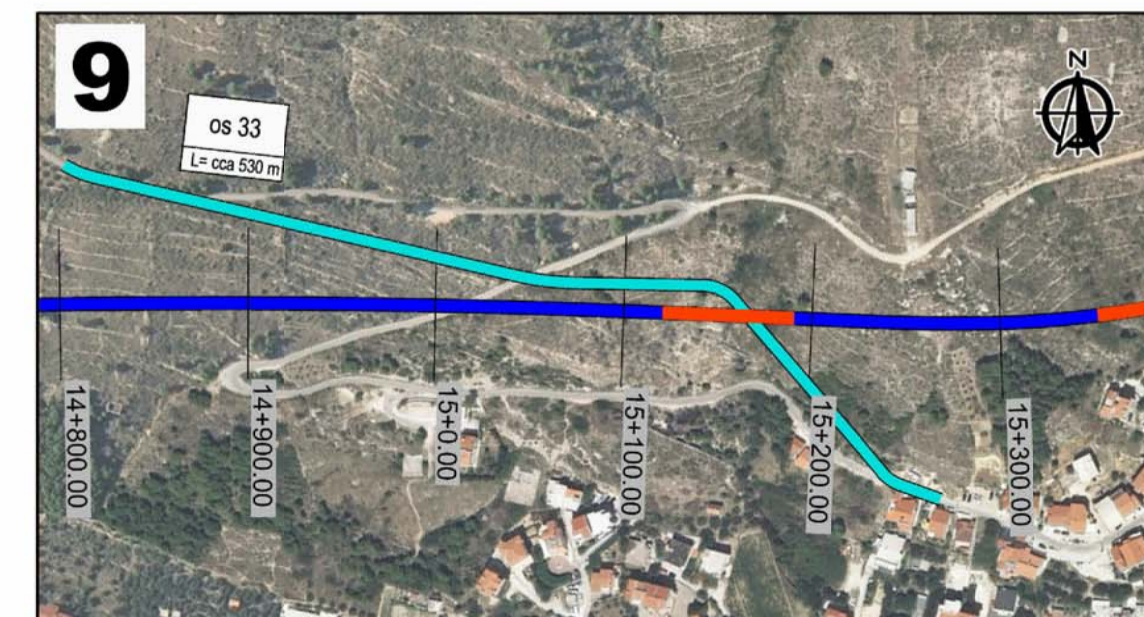
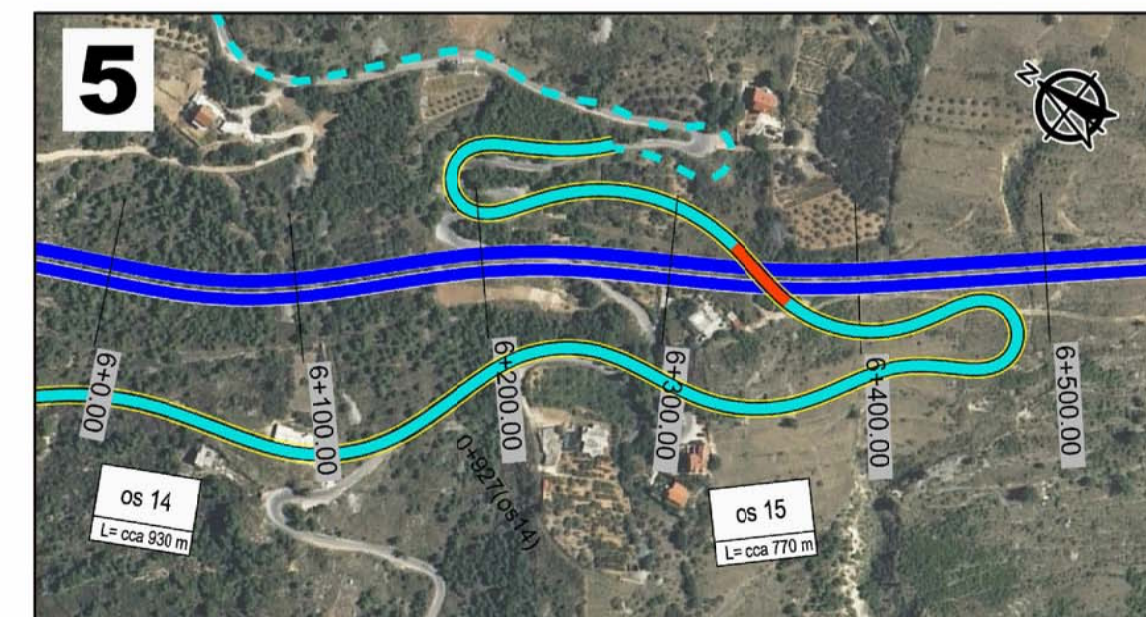
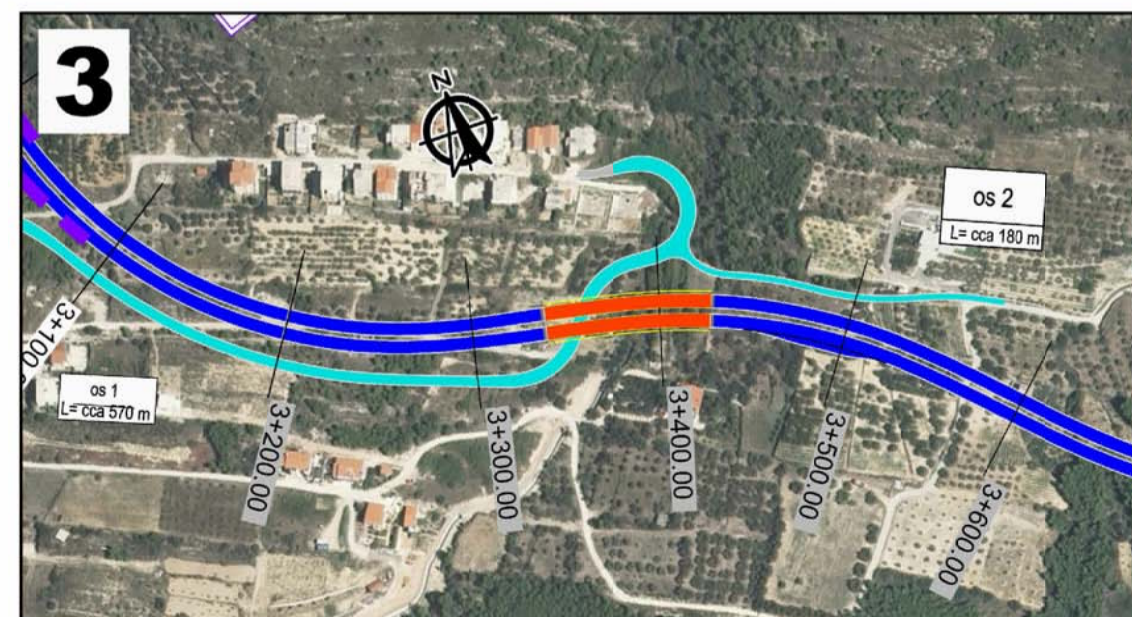
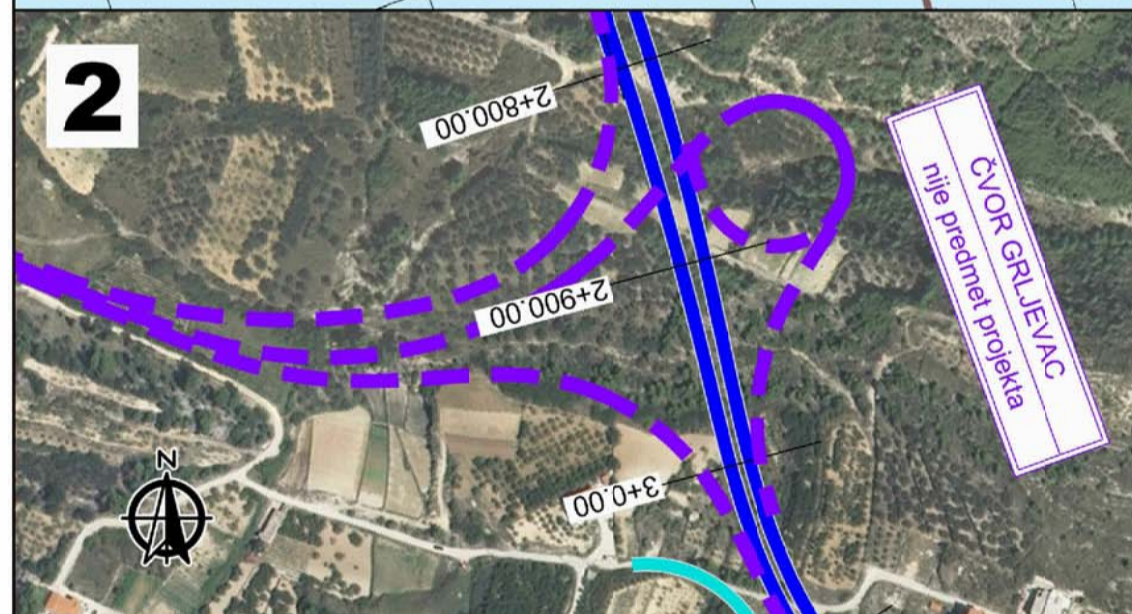
NA ZNANJE:

1. Državni inspektorat, Inspekcija zaštite okoliša, Šubićeva 29, 10000 Zagreb

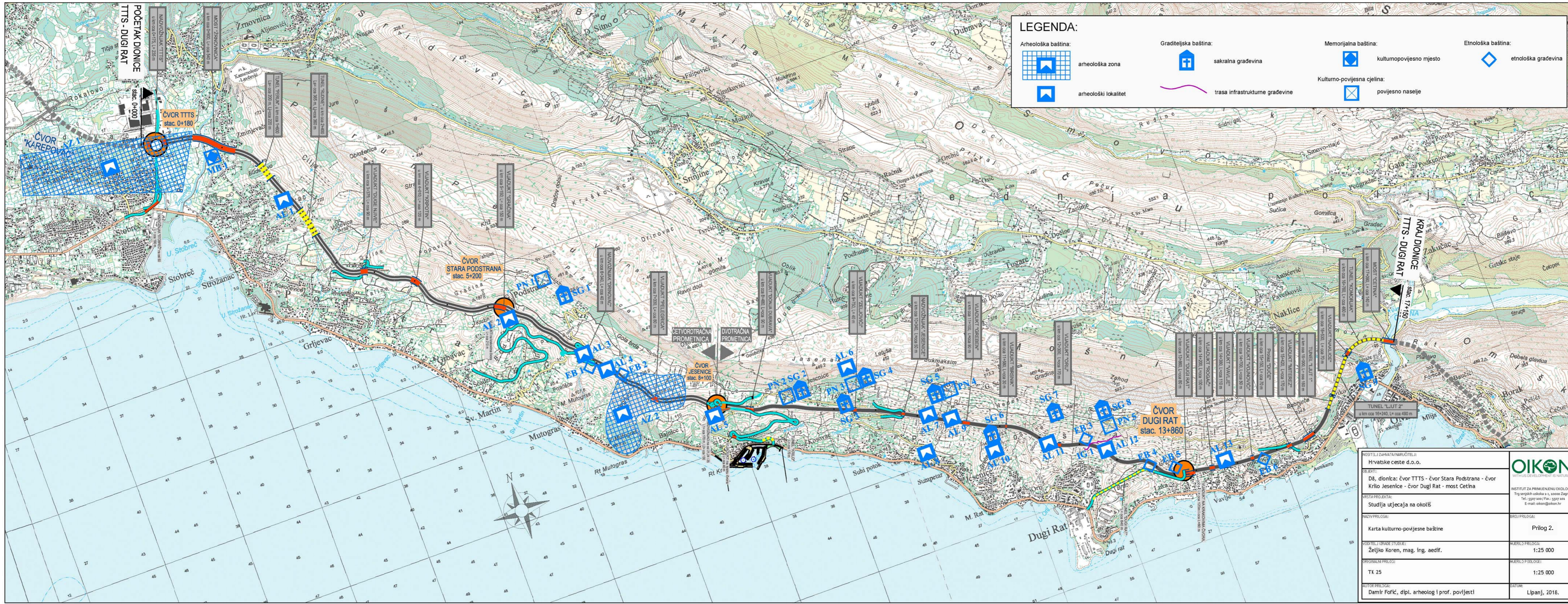


LEGENDA:

- ▬▬▬ Brza cesta - četvortračna
- ▬▬ Brza cesta - dvotračna
- ▬▬▬ Spojne i ostale nove ceste
- Čvorovi
- ▬▬▬ Vijadukti i mostovi
- ▬▬▬▬▬▬ Tuneli
- SPA - Područje očuvanja značajno za ptice
- pSCI - Područje očuvanja značajno za vrste i staništa



KODIŠTAJ ZAPRATA/NAPRUTOŠTELJ: Hrvatske ceste d.o.o.		
OBJEKT: D8, dionica: Čvor TTTS - Čvor Stara Podstrana - Čvor Krilo Jesenice - Čvor Dugi Rat - most Cetina		
VRSTA PROJEKTA: Studija utjecaja na okoliš		INSTITUT ZA PRIMJENJENU EKOLOGIJU Trg slobodna ulica 12, 10000 Zagreb Tel: +385 (0)1 4621 000 E-mail: oikon@oikon.hr
NAZIV PRILOGA: Pregledna situacija		BROJ PRILOGA: Prilog 1.
POSREĐIVAČ IZDAŠE STUDIJA: Željko Koren, mag. ing. aedif.		MJERILNO MASTRO: 1:25 000
OSNOVNI PRILOGI: TK 25 / DOF		MJERILNO PODROŠJE: 1:25 000
AUTOR PRILOGA: Nataša Obrnić, mag.ing.aedif., mag.ing.geoling.		DATUM: Lipanj, 2018.



LEGENDA:

Arheološka baština:	Graditeljska baština:	Memorijalna baština:	Etnološka baština:
arheološka zona	sakralna građevina	kulturnopovijesno mjesto	etnološka građevina
arheološki lokalitet	trasa infrastrukturne građevine	Kulturno-povijesna cjelina:	
		povijesno naselje	

NOSITELJ ZAHVATA/NARUČITELJ: Hrvatske ceste d.o.o.		OIKON WITH US DEVELOPMENT IS NATURAL INSTITUT ZA PRIMJENJENU EKOLOGIJU Trg senjskih uskoka 3-1, 10000 Zagreb Tel.: 5597 300 / Fax.: 5597 305 E-mail: oikon@oikon.hr
OBJEKT: D8, dionica: čvor TTTS - čvor Stara Podstrana - čvor Krilo Jesenice - čvor Dugi Rat - most Cetina		
VRSTA PROJEKTA: Studija utjecaja na okoliš		
NAZIV PRILOGA: Karta kulturno-povijesne baštine		BROJ PRILOGA: Prilog 2.
VOĐITELJ IZRADE STUDIJE: Željko Koren, mag. ing. aedif.		MJERILNO PRILOGA: 1:25 000
ORIGINALNI PRILOGI: TK 25		MJERILNO PODLOGE: 1:25 000
AUTOR PRILOGA: Damir Fofić, dipl. arheolog i prof. povijesti		DATUM: Lipanj, 2018.