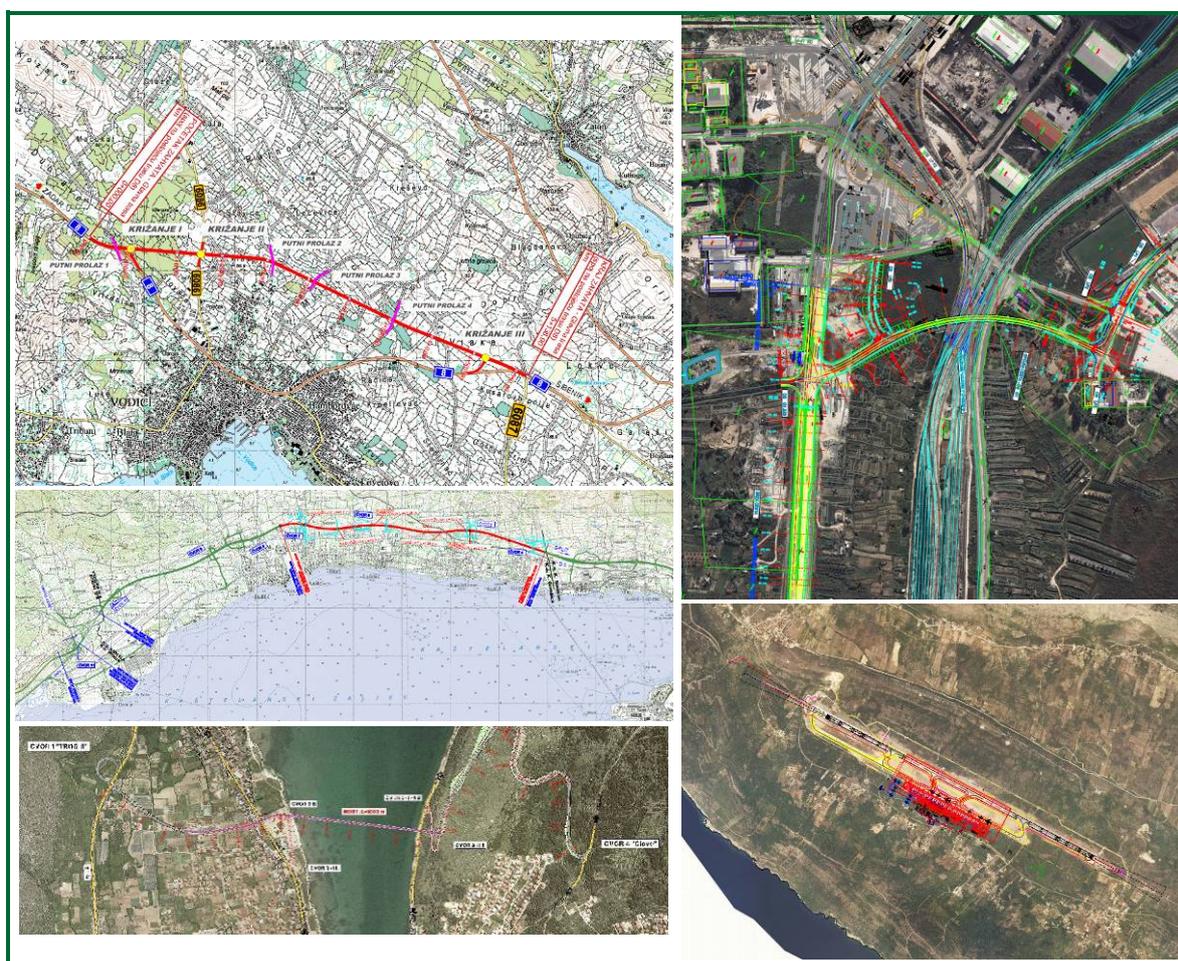


# STRATEŠKA STUDIJA O UTJECAJU NA OKOLIŠ IZMJENA I DOPUNA OPERATIVNOG PROGRAMA PROMET 2007. - 2013.



Zagreb, svibanj 2015.

INVESTITOR	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	
NARUČITELJ	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	
IZVRŠITELJ	Oikon d.o.o. Institut za primijenjenu ekologiju Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb	
VRSTA DOKUMENTACIJE	Strateška procjena utjecaja na okoliš Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007. - 2013.	
BROJ UGOVORA	986-15 (Klasa: 406-01/15-01/32 Urbroj: 530-02-2-1-15-2 i Klasa: 406-01/15-01/32 Urbroj: 530-02-2-1-15-6)	
VODITELJ PROJEKTA	dr. sc. Božica Šorgić, mag. chem.	
ČLANOVI STRUČNOG TIMA  OIKON d.o.o.	dr. sc. Božica Šorgić, mag. chem.	Vođenje izrade, uvodni dio, nastajanje otpada
	Jasmina Šargač, mag. biol.	Površinske i podzemne vode
	Ines Horvat, mag. ing. arch.	Prostorno-planska dokumentacija
	Fanica Kljaković-Gašpić, mag. biol.	More
	dr. sc. Tomi Haramina, mag. phys. et geophys.	Klimatske promjene, vodna tijela
	Sunčana Rapić, mag. prosp. arch.	Krajobrazna raznolikost
	Željko Koren, dipl. ing. građ.	Kontrola kvalitete



VANJSKI SURADNICI	Stjepan Gojak, mag. ing. silv.	Tlo, poljoprivreda
	Ivan Grubišić, mag. ing. silv.	Gospodarenje šumama i lovstvo
	Goran Gašparac, mag.phys. et geophys.	Klima, Utjecaj na kvalitetu zraka
	Tanja Tudor, mag.phys. et geophys.	Utjecaj na povećanje razine buka
	dr. sc. Una Vidović, mag. ing. arch.	Promet, Emisije stakleničkih plinova
	Damir Fofić, dipl. arh. i prof. pov.	Kulturno-povijesna baština
	Željko Čučković, univ. specc. inf.	Grafička obrada
	Mirjana Žiljak, mag. oecol. et prot. nat.	Biološka raznolikost, Zaštićena područja
	dr. sc. Hrvoje Peternel, mag. biol.	
	dr. sc. Kristina Pikelj	Geologija
DIREKTOR	Dr. sc. Oleg AntoniĆ, mag. ing. silv.	



## **Opći prilozi**

Izvadak iz sudskog registra - OIKON d.o.o.

Rješenje o suglasnosti za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša

Izmjena odluke o provođenju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš za Izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013.

Odluka o provođenju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš za Izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013.

Odluka o sadržaju strateške studije za izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013.

Rješenje o prihvatljivosti za ekološku mrežu Izmjene i dopune OP Promet 2007.-2013.

SUBJEKT UPISA

MBS:

080183498

OIB:

63588853294

TVRTKA:

12 OIKON d.o.o. - Institut za primijenjenu ekologiju

11 OIKON d.o.o.

SJEDIŠTE/ADRESA:

10 Zagreb (Grad Zagreb)  
Trg senjskih uskoka 1-2

PRAVNI OBLIK:

1 društvo s ograničenom odgovornošću

PREDMET POSLOVANJA:

- 1 02 - ŠUMARSTVO, SJEČA DRVA I USLUGE POVEZANE S NJIMA
- 1 22.1 - Izdavačka djelatnost
- 1 71 - IZNAJMLJIVANJE STROJEVA I OPREME, BEZ RUKOVATELJA I PREDMETA ZA OSOBNU UPORABU I KUĆANSTVO
- 1 72 - RAČUNALNE I SRODNE DJELATNOSTI
- 1 \* - Kupnja i prodaja robe
- 1 \* - Obavljanje trgovačkog poslovanja i posredovanja na domaćem i stranom tržištu
- 1 \* - Zastupanje inozemnih tvrtki
- 1 \* - Usluge istraživanja, te pružanja i korištenja znanja i informacija u gospodarstvu
- 1 \* - Izrada studija utjecaja na okoliš i ekološka istraživanja, mjerenja i opažanja, izrada projekata sanitarne kontrole i kontrole zagađivanja, te geološke i istražne djelatnosti i izrada geodetskih elaborata i podloga
- 1 \* - Izrada planova hortikulturnog uređanja, i izvođenje radova na uređenju okoliša
- 2 01 - POLJOPRIVREDA, LOV I USLUGE POVEZANE S NJIMA
- 2 92.72 - Ostale rekreacijske djelatnosti, d. n.
- 2 \* - građenje, projektiranje i nadzor nad građenjem
- 2 \* - iznajmljivanje zračnih prijevoznih sredstava s posadom
- 2 \* - izrada i revizija lovno-gospodarskih osnova, te programa zaštite i uzgoja divljači
- 2 \* - stručni poslovi zaštite okoliša
- 3 33 - Proizvodnja medicinskih, preciznih i optičkih instrumenata te satova
- 3 73.1 - Istraživanje i eksperimentalni razvoj u prirodnim, tehničkim i tehnološkim znanostima
- 3 74.13 - Istraživanje tržišta i ispitivanje javnoga

SUBJEKT UPISA

PREDMET POSLOVANJA:

- mnijenja
- 3 74.14 - Savjetovanje u vezi s poslovanjem i upravljanjem
  - 3 \* - izvođenje investicijskih radova u inozemstvu i ustupanje investicijskih radova stranoj osobi u Republici Hrvatskoj
  - 3 \* - javni i cestovni prijevoz putnika i tereta u domaćem i međunarodnom prometu
  - 3 \* - obavljanje poslova stručnog obrazovanja radi stjecanja znanja i usavršavanja u provođenju zaštite okoliša
  - 3 \* - izrada tehničke dokumentacije za istraživanje vadenja i preradu kamena i mineralnih sirovina
  - 4 \* - Poslovi iz područja hidrografske djelatnosti kao što su hidrografska izmjera mora, marinska geodezija i snimanja objekata u priobalju, moru, morskom dnu i podmorju
  - 4 \* - Stručni poslovi zaštite prirode
  - 4 \* - Stručni poslovi zaštite zraka uključujući i praćenje kakvoće zraka te emisija u zraku
  - 4 \* - Stručni poslovi zaštite od buke
  - 4 \* - Pružanje usluga izrade detaljnih planova uređenja i stručnih podloga za izdavanje lokacijskih dozvola
  - 16 \* - energetska certificiranje, energetska pregled zgrade i redoviti pregled sustava grijanja i sustava hlađenja ili klimatizacije u zgradi

OSNIVAČI/ČLANOVI DRUŠTVA:

- 13 Oleg Antičić, OIB: 47183041463  
Zagreb, Remete 32  
9 - član društva
- 13 Dalibor Hatić, OIB: 30413316747  
Zagreb, Prekratova 20  
9 - član društva
- 13 GEONATURA GRUPA društvo s ograničenom odgovornošću za savjetovanje i upravljanje, pod MBS: 080532178, upisan kod: Trgovački sud u Zagrebu, OIB: 10553373369  
Zagreb, Trg Senjskih uskoka 1-2  
9 - član društva

OSOBE OVLAŠTENE ZA ZASTUPANJE:

- 7 Zdravko Špirić, OIB: 39730903405  
Zagreb, Biankinijeva 21  
7 - prokurist
- 11 Željko Koren, OIB: 26011255807



SUBJEKT UPISA

OSOBE OVLAŠTENE ZA ZASTUPANJE:

- Crikvenica, Gorica braće Cvetić 16
- 11 - prokurist
- 15 Oleg Antičić, OIB: 47183041463  
Zagreb, Remete 32
- 15 - direktor
- 15 - zastupa društvo pojedinačno i samostalno od 24.09.2014.  
godine
- 15 Dalibor Hatić, OIB: 30413316747  
Zagreb, Prekratova 20
- 15 - prokurist

TEMELJNI KAPITAL:

4 500.000,00 kuna

PRAVNI ODNOSI:

Osnivački akt:

- 1 Društveni ugovor o osnivanju društva s ograničenom odgovornošću od 17.11.1997. godine
- 2 Temeljni akt društva, Društveni ugovor o osnivanju od 17.11.1997. odlukom članova društva od 30.11.1999. u cijelosti je zamijenjen novim odredbama Društvenog ugovora o osnivanju od 30.11.1999. Temeljni akt Društva novi Društveni ugovor o osnivanju od 30.11.1999. je u potpunom tekstu dostavljen sudu i uložen u zbirku isprava.
- 3 Temeljni akt društva, Društveni ugovor od 30.11.1999. odlukom članova društva od 04.04.2003. u cijelosti je zamijenjen novim odredbama Društvenog ugovora od 04.04.2003.god. Temeljni akt društva, novi Društveni ugovor od 04.04.2003. je u potpunom tekstu dostavljen sudu i uložen u zbirku isprava.
- 4 Temeljni akt Društva, Društveni ugovor o osnivanju od 04.04.2003.god. odlukom članova Društva od 24.05.2004.god. u cijelosti je zamijenjen novim odredbama Društvenog ugovora o osnivanju od 24.05.2004.god. Temeljni akt Društva, novi Društveni ugovor o osnivanju od 24.05.2004.god. je u potpunom tekstu dostavljen sudu i uložen u zbirku isprava.
- 6 Društveni ugovor o osnivanju od 24. svibnja 2004. godine izmijenjen je u cijelosti odlukom jedinog člana društva od 16. rujna 2005. godine te je sastavljen u obliku Izjave o osnivanju, koja je sada jedina važeća.
- 7 Postojeća Izjava o osnivanju preimenovana je odlukom članova društva od 19. svibnja 2006. godine u Izjavu o osnivanju koja je u potpunom tekstu dostavljena sudu i uložena u zbirku isprava.
- 11 Izjava o osnivanju od 19.05.2006. godine ukinuta je odlukom članova društva od 24.05.2012. godine, te je u cijelosti zamijenjena novim Društvenim ugovorom. Tekst Društvenog ugovora od 24.05.2012. godine dostavljen je sudu i uložen u zbirku isprava.

IZVADAK IZ SUDSKOG REGISTRA

SUBJEKT UPISA

PRAVNI ODNOSI:

Osnivački akt:

- 16 Odlukom članova društva od 27.10.2014. godine izmijenjen je Društveni ugovor od 24.05.2012. godine u odredbi o predmetu poslovanja (članak 4.). Tekst Društvenog ugovora od 27.10.2014. godine dostavljen je sudu i uložen u zbirku isprava.

Promjene temeljnog kapitala:

- 4 Odlukom članova od 24.05.2004.god. povećan je temeljni kapital društva sa: 19.000,00 Kn za: 481.000,00 Kn na: 500.000,00 Kn. Temeljni kapital povećan je iz sredstava Društva. Temeljni kapital je u cijelosti unesen u Društvo. Preuzeti su svi temeljni ulozi.

FINANCIJSKA IZVJEŠĆA:

	Predano	God.	Za razdoblje	Vrsta izvještaja
eu	30.06.14	2013	01.01.13 - 31.12.13	GFI-POD izvještaj

Upise u glavnu knjigu proveli su:

RBU Tt	Datum	Naziv suda
0001 Tt-97/4917-1	02.01.1998	Trgovački sud u Zagrebu
0002 Tt-99/7532-2	09.03.2000	Trgovački sud u Zagrebu
0003 Tt-03/2954-2	14.04.2003	Trgovački sud u Zagrebu
0004 Tt-04/5564-5	22.09.2004	Trgovački sud u Zagrebu
0005 Tt-04/5564-7	24.09.2004	Trgovački sud u Zagrebu
0006 Tt-05/8683-2	30.09.2005	Trgovački sud u Zagrebu
0007 Tt-06/5899-2	14.06.2006	Trgovački sud u Zagrebu
0008 Tt-08/4228-2	03.04.2008	Trgovački sud u Zagrebu
0009 Tt-10/13564-2	23.11.2010	Trgovački sud u Zagrebu
0010 Tt-11/6981-4	06.06.2011	Trgovački sud u Zagrebu
0011 Tt-12/9649-2	13.06.2012	Trgovački sud u Zagrebu
0012 Tt-12/9649-4	03.07.2012	Trgovački sud u Zagrebu
0013 Tt-14/5131-3	06.03.2014	Trgovački sud u Zagrebu
0014 Tt-14/13150-3	02.06.2014	Trgovački sud u Zagrebu
0015 Tt-14/22188-4	06.10.2014	Trgovački sud u Zagrebu
0016 Tt-14/24721-2	11.11.2014	Trgovački sud u Zagrebu
eu /	30.03.2009	elektronički upis
eu /	30.03.2010	elektronički upis
eu /	30.06.2011	elektronički upis
eu /	29.06.2012	elektronički upis
eu /	01.07.2013	elektronički upis
eu /	30.06.2014	elektronički upis



REPUBLIKA HRVATSKA  
TRGOVAČKI SUD U ZAGREBU

IZVADAK IZ SUDSKOG REGISTRA

SUBJEKT UPISA

U Zagrebu, 13. svibnja 2015.

Ovlaštena osoba





**REPUBLIKA HRVATSKA**  
**MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA**  
**I PRIRODE**

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

KLASA: UP/I 351-02/13-08/84  
URBROJ: 517-06-2-2-13-2  
Zagreb, 9. listopada 2013.

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

**RJEŠENJE**

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

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

### O b r a z l o ž e n j e

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

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

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

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

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

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

**UPUTA O 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 Zagrebu, Avenija Dubrovnik 6 i 8, 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 za zahtjev i ovo Rješenje propisno je naplaćena državnim biljezima u ukupnom iznosu od 70,00 kuna prema Tar. br. 1. i 2. Tarife upravnih pristojbi, Zakona o upravnim pristojbama („Narodne novine“, brojevi 8/96, 77/96, 95/97, 131/97, 68/98, 66/99, 145/99, 30/00, 116/00, 163/03, 17/04, 110/04, 141/04, 150/05, 153/05, 129/06, 117/07, 25/08, 60/08, 20/10, 69/10, 49/11, 126/11, 112/12 i 19/13).

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



**Dostaviti:**

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

**POPIS**

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

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

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



## REPUBLIKA HRVATSKA

MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA  
I PRIRODE

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

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

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

Zagreb, 18. travnja 2014.

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

### RJEŠENJE

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

## Obrazloženje

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

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

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

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

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

### UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

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



### DOSTAVITI:

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

<p style="text-align: center;"><b>P O P I S</b>  <b>zaposlenika ovlaštenika: OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb slijedom kojih je ovlaštenik ispunio propisane uvjete za izdavanje suglasnosti za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša sukladno rješenju Ministarstva</b>  <b>KLASA: UP/I 351-02/13-08/84, URBROJ: 517-06-2-2-13-4, od 18. travnja 2014.</b></p>		
<i>STRUČNI POSLOVI ZAŠTITE OKOLIŠA</i>	<i>VODITELJI STRUČNIH POSLOVA</i>	<i>ZAPOSLENI STRUČNJACI</i>
1. Izrada studija o značajnom utjecaju strategije, plana ili programa na okoliš (u daljnjem tekstu: strateška studija) uključujući i dokumentaciju potrebnu za ocjenu o potrebi strateške procjene te dokumentaciju za određivanje sadržaja strateške studije	X dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.grad., univ.spec.oecoing.
2. Izrada studija o utjecaju zahvata na okoliš, uključujući i dokumentaciju za provedbu postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš te dokumentaciju za određivanje sadržaja studije o utjecaju na okoliš	X Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Vanja Satinović, dipl.ing.grad., univ.spec.oecoing.
3. Izrada dokumentacije vezano za postupak izdavanja okolišne dozvole uključujući izradu temeljnog izvješća	X Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. dr. sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Bojana Borić, dipl.ing.met. dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Željko Koren, dipl.ing.grad. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
4. Izrada programa zaštite okoliša	X dr.sc.Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.grad., univ.spec.oecoing. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
5. Izrada izvješća o stanju okoliša	X dr.sc.Tomi Haramina, dipl.ing.fiz. Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. Željko Koren, dipl.ing.grad. dr.sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum. dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Bojana Borić, dipl.ing.met. Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. Vanja Satinović, dipl.ing.grad., univ.spec.oecoing. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.
6. Izrada izvješća o sigurnosti	X Berislav Botinčan, dipl.ing.stroj. dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj. Zoran Grgurić, dipl.ing.šum. Željko Koren, dipl.ing.grad. Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum. Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj. doc.dr.sc. Zdravko Špirić, dipl.ing.kem.teh.

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



PRIMLJENO 10.10.2014

**REPUBLIKA HRVATSKA**  
**MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA**  
**I PRIRODE**

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

KLASA: UP/I 351-02/13-08/84  
URBROJ: 517-06-2-1-2-14-6  
Zagreb, 2. listopada 2014.

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

**RJEŠENJE**

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

**Obrazloženje**

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

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

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

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

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

#### UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

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



#### DOSTAVITI:

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

**POPIS**  
**zaposlenika ovlaštenika: OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb slijedom kojih je ovlaštenik ispunio**  
**propisane uvjete za izdavanje suglasnosti**  
**za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša sukladno rješenju Ministarstva**  
**KLASA: UP/I 351-02/13-08/84, URBROJ: 517-06-2-1-2-13-6, od 2. listopada 2014.**

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

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

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



**REPUBLIKA HRVATSKA**  
**MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA**  
**I PRIRODE**

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

KLASA: UP/I 351-02/13-08/139  
 URBROJ: 517-06-2-2-13-4  
 Zagreb, 22. studenog 2013.

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode na temelju odredbe članka 40. stavka 2. i u svezi s odredbom članka 269. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13) te članka 22. stavaka 1. i 5. Pravilnika o uvjetima za izdavanje suglasnosti pravnim osobama za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 57/10), povodom zahtjeva tvrtke OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, zastupane po osobi ovlaštenoj za zastupanje sukladno zakonu, radi izdavanja suglasnosti za obavljanje stručnih poslova iz područja zaštite prirode: Izrada poglavlja i studija ocjene prihvatljivosti strategija, plana, programa ili zahvata za ekološku mrežu; Priprema i izrada dokumentacije za postupak utvrđivanja prevladavajućeg javnog interesa s prijedlogom kompenzacijskih uvjeta; Izrada studija procjene rizika uvođenja i ponovnog uvođenja i uzgoja divljih vrsta, donosi

### RJEŠENJE

- I. Tvrtki OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, izdaje se suglasnost za obavljanje poslova iz područja zaštite prirode koji se odnose na stručne poslove:
  1. Izrada poglavlja i studija ocjene prihvatljivosti strategija, plana, programa ili zahvata za ekološku mrežu;
  2. Priprema i izrada dokumentacije za postupak utvrđivanja prevladavajućeg javnog interesa s prijedlogom kompenzacijskih uvjeta;
  3. Izrada studija procjene rizika uvođenja i ponovnog uvođenja i uzgoja divljih vrsta.
- II. Suglasnost iz točke I. ove izreke prestaje važiti u roku od godine dana od dana stupanja na snagu propisa iz članka 40. stavka 12. Zakona o zaštiti okoliša.
- III. Ovo rješenje upisuje se u očevidnik izdanih suglasnosti za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša koji vodi Ministarstvo zaštite okoliša i prirode.
- IV. Uz ovo rješenje prileži popis zaposlenika ovlaštenika: voditelja stručnih poslova u zaštiti okoliša i stručnjaka slijedom kojih su ispunjeni propisani uvjeti glede zaposlenih stručnjaka za izdavanje suglasnosti iz točke I. ove izreke.

### O b r a z l o ž e n j e

Tvrtka OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb (u daljnjem tekstu: ovlaštenik) podnijela je 2. kolovoza 2013. ovom Ministarstvu zahtjev za izdavanje suglasnosti za obavljanje stručnih poslova iz područja zaštite prirode: Izrada poglavlja i studija ocjene prihvatljivosti strategija, plana, programa ili zahvata za ekološku mrežu; Priprema i izrada dokumentacije za postupak

utvrđivanja prevladavajućeg javnog interesa s prijedlogom kompenzacijskih uvjeta; Izrada studija procjene rizika uvođenja i ponovnog uvođenja i uzgoja divljih vrsta.

S obzirom na to da se zahtjev odnosi na izdavanje suglasnosti za stručne poslove iz područja zaštite prirode, Uprava za procjenu okoliša i održivi razvoj zatražila je mišljenje Uprave za zaštitu prirode o predmetnom zahtjevu 9. listopada 2013. godine. U zaprimljenom mišljenju Uprave za zaštitu prirode (veza KLASA: 612-07/13-69/16 od 30. listopada 2013.) navodi se sljedeće: *Uvidom u dostavljenu dokumentaciju utvrđeno je da predloženi zaposlenici tvrtke Oikon d.o.o. iz Zagreba ispunjavaju uvjete propisane čl. 7. i 11. Pravilnika za obavljanje stručnih poslova grupe A – vrste A2 u skladu s člankom 4. navedenog Pravilnika, kako slijedi: dr. sc. Vladimir Kušan, dipl. ing. šumarstva (voditelj stručnih poslova), dr. sc. Zrinka Mesić, dipl. ing. biologije (voditelj stručnih poslova), Daniela Klaić Jančijev, dipl. ing. biologije (voditelj stručnih poslova), Medeja Pistotnik, dipl. ing. biologije (voditelj stručnih poslova), Zoran Grgurić, dipl. ing. šumarstva (stručnjak), Andrijana Mihulja, dipl. ing. (stručnjak), dr. sc. Tomi Haramina, dipl. ing. fizike (stručnjak), Željko Koren, dipl. ing. građevinarstva (stručnjak), Vanja Satinović, dipl. ing. građevinarstva (stručnjak). Nadalje, predloženi zaposlenici tvrtke Oikon d.o.o. iz Zagreba ispunjavaju uvjete propisane čl. 7 i 11. Pravilnika za obavljanje stručnih poslova grupe B – vrste B5 i B6 u skladu s člankom 4. navedenog Pravilnika, kako slijedi: dr. sc. Vladimir Kušan, dipl. ing. šumarstva (voditelj stručnih poslova), dr. sc. Zrinka Mesić, dipl. ing. biologije (voditelj stručnih poslova), Daniela Klaić Jančijev, dipl. ing. biologije (voditelj stručnih poslova), Medeja Pistotnik, dipl. ing. biologije (voditelj stručnih poslova), Zoran Grgurić, dipl. ing. šumarstva (stručnjak), Andrijana Mihulja, dipl. ing. šumarstva (stručnjak), dr. sc. Tomi Haramina, dipl. ing. fizike (stručnjak), Željko Koren, dipl. ing. građevinarstva (stručnjak), Vanja Satinović, dipl. ing. građevinarstva (stručnjak), Tena Birov, dipl. ing. agronomije – uređenje krajobrazu (stručnjak), Sunčana Rapić, dipl. ing. agronomije – uređenje krajobrazu (stručnjak). Također, predloženi zaposlenici tvrtke Oikon d.o.o. iz Zagreba ispunjavaju uvjete propisane čl. 7 i 11. Pravilnika za obavljanje stručnih poslova grupe F – vrste F5 u skladu s člankom 4. navedenog Pravilnika, kako slijedi: Daniela Klaić Jančijev, dipl. ing. biologije (voditelj stručnih poslova), dr. sc. Vladimir Kušan, dipl. ing. šumarstva (voditelj stručnih poslova), dr. sc. Zrinka Mesić, dipl. ing. biologije (voditelj stručnih poslova), dr. sc. Tomi Haramina, dipl. ing. fizike (voditelj stručnih poslova), Zoran Grgurić, dipl. ing. šumarstva (stručnjak), Andrijana Mihulja, dipl. ing. šumarstva (stručnjak), Medeja Pistotnik, dipl. ing. biologije (stručnjak), dr. sc. Božica Šorgić, dipl. ing. kemije (stručnjak), Vanja Satinović, dipl. ing. građevinarstva (stručnjak), Tena Birov, dipl. ing. agronomije – uređenje krajobrazu (stručnjak), Sunčana Rapić, dipl. ing. agronomije – uređenje krajobrazu (stručnjak). Vezano uz poslove grupe A – vrste A3, stupanjem na snagu novog Zakona o zaštiti prirode (Narodne novine, broj 80/2013), temeljem članka 48. istog Zakona za prethodnu ocjenu prihvatljivosti plana i programa za ekološku mrežu nije potrebna izrada elaborata već je potrebno podnijeti zahtjev koji sadrži podatke o planu ili programu, razloge donošenja, ciljeve i programska polazišta, obuhvat plana ili programa te kartografski prikaz u pisanom i elektroničkom obliku. Stoga, nema zakonske pretpostavke za izdavanje suglasnosti za obavljanje stručnih poslova grupe A – vrste A3. Vezano uz poslove grupe B – vrste B4, stupanjem na snagu novog Zakona o zaštiti prirode (Narodne novine, broj 80/2013), temeljem članka 30. istog Zakona za prethodnu ocjenu prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu nije potrebna izrada elaborata već je uz zahtjev za prethodnu ocjenu koji sadrži podatke o nositelju zahvata dovoljno priložiti idejno rješenje zahvata. Stoga, nema zakonske pretpostavke za izdavanje suglasnosti za obavljanje stručnih poslova grupe B – vrste B4.*

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

zaštiti okoliša. Točke I. i IV. izreke ovoga rješenja temelje se na naprijed izloženom utvrđenom činjeničnom stanju.

Temeljem svega naprijed navedenoga valjalo je riješiti kao u izreci ovoga 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 Zagrebu, Avenija Dubrovnik 6 i 8, 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 za zahtjev i ovo Rješenje propisno je naplaćena državnim biljezima u ukupnom iznosu od 70,00 kuna prema Tar. br. 1. i 2. Tarife upravnih pristojbi, Zakona o upravnim pristojbama („Narodne novine“, brojevi 8/96, 77/96, 95/97, 131/97, 68/98, 66/99, 145/99, 30/00, 116/00, 163/03, 17/04, 110/04, 141/04, 150/05, 153/05, 129/06, 117/07, 25/08, 60/08, 20/10, 69/10, 49/11, 126/11, 112/12 i 19/13).

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



Dostaviti:

1. OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, **R s povratnicom!**
2. Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Uprava za zaštitu prirode, Savska cesta 41, Zagreb
3. Uprava za inspekcijske poslove, ovdje
4. Očevidnik, ovdje
5. Spis predmeta, ovdje

**POPIS**

**zaposlenika ovlaštenika: OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, slijedom kojih je ovlaštenik ispunio  
propisane uvjete za izdavanje suglasnosti  
za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša sukladno rješenju Ministarstva  
KLASA: UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-4 od 22. studenog 2013.**

STRUČNI POSLOVI ZAŠTITE OKOLIŠA	VODITELJI STRUČNIH POSLOVA	ZAPOSLENI STRUČNJACI
1. Izrada poglavlja i studija ocjene prihvatljivosti strategija, plana, programa ili zahvata za ekološku mrežu	X Daniela Klaić Jančijev, dipl.ing.biol.; dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum.; dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol.; Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj.; Zoran Grgurić, dipl.ing.šum.; dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz.; Željko Koren, dipl.ing.građ.; Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum.; Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj.; Vanja Satinović, dipl.ing.građ.
2. Priprema i izrada dokumentacije za postupak utvrđivanja prevladavajućeg javnog interesa s prijedlogom kompenzacijskih uvjeta	X Voditelji navedeni pod točkom 1.	Stručnjaci navedeni pod točkom 1.
3. Izrada studija procjene rizika uvođenja i ponovnog uvođenja i uzgoja divljih vrsta	X Daniela Klaić Jančijev, dipl.ing.biol.; dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum.; dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj.; dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz.; Zoran Grgurić, dipl.ing.šum.; Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum.; Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol.; Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj.; Vanja Satinović, dipl.ing.građ.; dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.



## REPUBLIKA HRVATSKA

MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA  
I PRIRODE

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

KLASA: UP/I 351-02/13-08/139

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

Zagreb, 31. ožujka 2014.

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, rješavajući povodom zahtjeva tvrtke OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, zastupane po osobi ovlaštenoj u skladu sa zakonom, radi utvrđivanja izmjene popisa zaposlenika ovlaštenika, u odnosu na podatke utvrđene u rješenju Ministarstva zaštite okoliša i prirode (KLASA: UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-2-13-4) od 22. studenog 2013. godine temeljem odredbe članka 96. stavka 1. Zakona o općem upravnom postupku („Narodne novine“, broj 47/09), donosi:

### RJEŠENJE

- I. Utvrđuje se da je u tvrtki OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, nastupila promjena zaposlenih stručnjaka za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša u odnosu na zaposlenike temeljem kojih je ovlaštenik ishodio suglasnost za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-2-13-4) od 22. studenog 2013.
- II. Utvrđuje se da je u tvrtki OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, iz točke I. ove izreke zaposlen voditelj stručnih poslova zaštite okoliša dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum., dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol., Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol. i Fanica Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol.
- III. Utvrđuje se da su u tvrtki OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, iz točke I. ove izreke zaposleni stručnjaci Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj., Bojana Borić, dipl.ing.met., univ.spec.oecoiing., Zoran Grgurić, dipl.ing.šum., dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz., Željko Koren, dipl.ing.građ., Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum., Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj., Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoiing.
- IV. Utvrđuje se da u tvrtki OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, iz točke I. ove izreke nije zaposlena Daniela Klaić Jančijev, dipl.ing.biol.
- V. Popis zaposlenika ovlaštenika priložen rješenjima iz točke I. izreke zamjenjuje se novim popisom koji je sastavni dio ovog rješenja.
- VI. Ovo rješenje sastavni je dio rješenja iz točke I. izreke ovoga rješenja.

### Obrazloženje

Tvrtka OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb (u daljnjem tekstu: ovlaštenik), podnijela je 11. ožujka 2014. zahtjev za izmjenom podataka u Rješenju (KLASA: UP/I 351-

02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-4) izdanom po Ministarstvu zaštite okoliša i prirode dana 22. studenog 2013. godine, a vezano za popis zaposlenika ovlaštenika koji prileži uz navedeno rješenje. Promjena se odnosi na voditelja stručnih poslova zaštite okoliša Fanicu Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol. i stručnjake Vanju Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecoing. i Bojanu Borić, dipl.ing.met., univ.spec.oecoing. Daniela Klaić Jančićev, dipl.ing.biol., nije zaposlenik ovlaštenika.

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

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

S obzirom da se pravomoćno i izvršno rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-4) od 22. studenog 2013., u svom sadržaju ne može mijenjati, ovo rješenje kojim su utvrđene gore navedene promjene priložit će se spisu predmeta navedene suglasnosti za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša.

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

#### UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

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



#### DOSTAVITI:

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

**POPIS**

zaposlenika ovlaštenika: OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, slijedom kojih je ovlaštenik ispunio propisane uvjete za izdavanje suglasnosti za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša sukladno rješenju Ministarstva  
 KLASA: UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-2-13-6 od 31. ožujka 2014.

STRUČNI POSLOVI ZAŠTITE OKOLIŠA	VODITELJI STRUČNIH POSLOVA	ZAPOSLENI STRUČNJACI
1. Izrada poglavlja i studija ocjene prihvatljivosti strategija, plana, programa ili zahvata za ekološku mrežu	X Fanicu Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol.; dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum.; dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol.; Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj.; Bojana Borić, dipl.ing.met., univ.spec.oecoing.; Zoran Grgurić, dipl.ing.šum.; dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz.; Željko Koren, dipl.ing.grad.; Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum.; Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj.; Vanja Satinović, dipl.ing.grad., univ.spec.oecoing.
2. Priprema i izrada dokumentacije za postupak utvrđivanja prevladavajućeg javnog interesa s prijedlogom kompenzacijskih uvjeta	X Voditelji navedeni pod točkom 1.	Stručnjaci navedeni pod točkom 1.
3. Izrada studija procjene rizika uvođenja i ponovnog uvođenja i uzgoja divljih vrsta	X Fanicu Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol.; dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum.; dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj.; dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz.; Zoran Grgurić, dipl.ing.šum.; Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum.; Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol.; Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj.; Vanja Satinović, dipl.ing.grad., univ.spec.oecoing.; dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.



**REPUBLIKA HRVATSKA**  
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA  
I PRIRODE

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

KLASA: UP/I 351-02/13-08/139  
URBROJ: 517-06-2-1-2-14-8  
Zagreb, 12. rujna 2014.

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, rješavajući povodom zahtjeva tvrtke OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, zastupane po osobi ovlaštenoj u skladu sa zakonom, radi utvrđivanja izmjene popisa zaposlenika ovlaštenika, u odnosu na podatke utvrđene u rješenjima Ministarstva zaštite okoliša i prirode (KLASA: UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-4 od 22. studenog 2013. i KLASA: UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-2-2-14-6 od 31. ožujka 2014.) temeljem odredbe članka 96. stavka 1. Zakona o općem upravnom postupku („Narodne novine“, broj 47/09), donosi:

### RJEŠENJE

- I. Utvrđuje se da je u tvrtki OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, nastupila promjena zaposlenih stručnjaka za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša u odnosu na zaposlenike temeljem kojih je ovlaštenik ishodio suglasnost za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-4) od 22. studenog 2013.
- II. Utvrđuje se da su u tvrtki OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, iz točke I. ove izreke zaposleni stručnjaci Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj., Zoran Grgurić, dipl.ing.šum., dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz., Željko Koren, dipl.ing.građ., Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum., Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj., Vanja Satinović, dipl.ing.građ., univ.spec.oecooing., Ines Horvat, dipl.ing.arh. i Višnja Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.
- III. Popis zaposlenika ovlaštenika priložen rješenjima iz točke I. izreke zamjenjuje se novim popisom koji je sastavni dio ovog rješenja.
- IV. Ovo rješenje sastavni je dio rješenja iz točke I. izreke ovoga rješenja.

### Obrazloženje

Tvrtka OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb (u daljnjem tekstu: ovlaštenik), podnijela je 7. kolovoza 2014. zahtjev za izmjenom podataka u Rješenjima (KLASA: UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-2-2-13-4 od 22. studenog 2013. i KLASA: UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-2-2-14-6 od 31. ožujka 2014.) izdanim po Ministarstvu zaštite okoliša i prirode, a vezano za popis zaposlenika ovlaštenika koji prileži uz navedena rješenja. Promjena se odnosi na stručnjake Ines Horvat, dipl.ing.arh., i Višnju Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.

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

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

S obzirom da se pravomoćno i izvršno rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-2-13-4) od 22. studenog 2013., u svom sadržaju ne može mijenjati, ovo rješenje kojim su utvrđene gore navedene promjene priložit će se spisu predmeta navedene suglasnosti za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša.

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

#### UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

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



#### DOSTAVITI:

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

**P O P I S**

zaposlenika ovlaštenika: OIKON d.o.o., Trg senjskih uskoka 1-2, Zagreb, slijedom kojih je ovlaštenik ispunio propisane uvjete za izdavanje suglasnosti za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša sukladno rješenju Ministarstva  
KLASA: UP/I 351-02/13-08/139; URBROJ: 517-06-2-1-2-14-8 od 12. rujna 2014.

STRUČNI POSLOVI ZAŠTITE OKOLIŠA		VODITELJI STRUČNIH POSLOVA	ZAPOSLENI STRUČNJACI
1. Izrada poglavlja i studija ocjene prihvatljivosti strategija, plana, programa ili zahvata za ekološku mrežu	X	Fanicu Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol.; dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum.; dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol.; Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj.; Bojana Borić, dipl.ing.met., univ.spec.oecoing.; Zoran Grgurić, dipl.ing.šum.; dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz.; Željko Koren, dipl.ing.grad.; Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum.; Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj.; Vanja Satinović, dipl.ing.grad., univ.spec.oecoing.; Ines Horvat, dipl.ing.arh.; Višnja Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.
2. Priprema i izrada dokumentacije za postupak utvrđivanja prevladavajućeg javnog interesa s prijedlogom kompenzacijskih uvjeta	X	Voditelji navedeni pod točkom 1.	Stručnjaci navedeni pod točkom 1.
3. Izrada studija procjene rizika uvođenja i ponovnog uvođenja i uzgoja divljih vrsta	X	Fanicu Kljaković Gašpić, dipl. ing. biol.; dr. sc. Vladimir Kušan, dipl.ing.šum.; dr.sc. Zrinka Mesić, dipl.ing.biol.	Tena Birov, dipl.ing.agr.-ur.kraj.; dr. sc. Tomi Haramina, dipl.ing.fiz.; Zoran Grgurić, dipl.ing.šum.; Andrijana Mihulja, dipl.ing.šum.; Medeja Pistotnik, dipl.ing.biol.; Sunčana Rapić, dipl.ing.agr.-ur.kraj.; Vanja Satinović, dipl.ing.grad., univ.spec.oecoing.; dr.sc. Božica Šorgić, dipl.ing.kem.; Ines Horvat, dipl.ing.arh.; Višnja Šteko, dipl.ing.agr.-ur.kraj.



**REPUBLIKA HRVATSKA  
MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I  
INFRASTRUKTURE**

Uprava za prometnu infrastrukturu i fondove EU

KLASA: 340-03/14-04/43

URBROJ: 530-08-2-3-2-15-38

Zagreb, 22. travnja 2015. godine

Na temelju članka 66. stavka 3. Zakona o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13) i članka 4. stavka 2. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (NN 64/08), ministar pomorstva, prometa i infrastrukture donosi

**IZMJENU ODLUKE**

**o provođenju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš za Izmjene i dopune  
Operativnog programa Promet 2007.-2013.**

U Odluci o provođenju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš za Izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013. mijenjaju se članak II. i III.

**I.**

Članak II. mijenja se tako da sada glasi: "Dana 10. prosinca 2010. godine Hrvatski sabor donio je Zakon o potvrđivanju sporazuma između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije kojim se mijenja sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije za višegodišnji Operativni program Promet za pomoć Europske unije iz instrumenata pretprijetne pomoći u sklopu komponente „Regionalni razvoj“ u Hrvatskoj. Operativni program Promet (OPP) definira i usmjerava korištenje fondova Europske unije za razvoj prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2007. do 2013. godine te djeluje kroz dva programa – IPA i Strukturni fondovi. Prvi dio OPP-a, poznatiji kao predpristupni program IPA (Instrument for Pre-Accession Assistance) odnosio se na razdoblje od 2007. do prve polovine 2013. godine, a namijenjen je zemljama kandidatkinjama kao pomoć i priprema za članstvo u EU. Drugi dio OPP-a odnosi na razdoblje od šest mjeseci, odnosno od dana kada je RH postala punopravna članica EU do kraja 2013. godine. Od pristupanja Europskoj uniji Hrvatska po prvi puta ima mogućnost korištenja instrumenata iz strukturnih fondova i to kroz sufinanciranje European Regional Development Funda (ERDF-a). Osnovni strateški cilj OPP-a je doprinijeti bržem ekonomskom rastu temeljenom na integraciji i održivom prometnom razvoju, fokusirajući se na bolju povezanost prometne mreže RH s prometnim sustavom EU, što je u skladu i s kohezijskom politikom EU. U OPP-u je naglasak stavljen na revitalizaciju željezničke infrastrukture i unutarnjih plovnih putova kako bi se odgovorilo na postojeće razvojne poteškoće hrvatskog prometnog sektora. Operativnim programom Promet predviđeno je da će se investirati u projekte koji imaju najveći učinak na modernizaciju željezničkih pruga, a istovremeno se pripremaju projekti za

buduća ulaganja u modernizaciju i poboljšanje uvjeta u sektoru unutarnje plovidbe te razvijaju administrativne i upravne sposobnosti onih institucija koje provode Operativni program za promet.

Provedba Operativnog programa promet 2007. – 2013. podijeljena je u tri prioritetne osi:

- Prioritetna os 1: Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekata u sektoru prometa
- Prioritetna os 2: Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe u RH
- Prioritetna os 3: Tehnička pomoć

Zbog poteškoća u provedbi nekoliko ključnih projekata predviđenih za Operativni program Promet, u skladu s člankom 33. Uredbe 1083/2006, Operativni program će se preispitati i revidirati kako bi se u obzir uzeli problemi provedbe. Europska komisija, u skladu s navedenim člankom, a zbog gore navedenih razloga, odobrava izmjene i dopune Operativnog programa Promet.

Predložene izmjene i dopune odražavaju potrebu za uključivanjem dodatnih investicijskih prioriteta u program kako bi se poboljšala stopa provedbe. Financijska alokacija, indikatori i ciljne vrijednosti bit će revidirani i prilagođeni u odnosu na predložene promjene.

Izmjene i dopune Operativnog programa odnositi će se na uključivanje aktivnosti i projekata cestovnog i zračnog sektora unutar nove prioritetne osi, uvođenje dodatnih prihvatljivih aktivnosti za pripremu projekata unutar Prioritetne osi 1 i povećanja vrijednosti Prioritetne osi 3 – Tehnička pomoć vezano na dopuštenih 4% ukupne alokacije.

Projekti koje će obuhvatiti modificirani Operativni program Promet 2007.-2013. su slijedeći:

1. Razvoj zračne luke Dubrovnik
2. Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste
3. Projekt splitske obilaznice, LOT 2- Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica
4. Obilaznica Vodica
5. Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče
6. Izmještanje državne ceste D34, Obilaznica Petrijevac (cestovni sektor)
7. Obilaznica grada Poreča (cestovni sektor)
8. Državna cesta D2, južna zaobilaznica grada Osijeka (cestovni sektor)
9. Brza cesta Popovec-Marija Bistrica-Zabok (cestovni sektor)
10. Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj (cestovni sektor)

Ovaj zahtjev za izmjenama i dopunama odgovara na poteškoće u provedbi unutar željezničkog sektora i sektora unutarnjih plovinih putova, a time i na njihovu nemogućnost da potpuno iskoriste sredstva, kao i nastajanje prioriteta za investiranje u cestovni i zračni sektor. Predložene promjene su u skladu s EU i nacionalnim politikama.

## II.

Članak III. mijenja se i sada glasi: "Radnje koje će se provesti u postupku strateške procjene utjecaja izmjena i dopuna OP Promet 2007.-2013. na okoliš provode se sukladno odredbama Zakona o zaštiti okoliša, Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (u daljnjem tekstu: Uredba) i odredbama posebnih propisa iz područja iz kojega se izmjene i dopune OP Promet 2007.-2013. donose, redosljedom provedbe kako je utvrđeno u Prilogu I. ove Odluke.

U sklopu donošenja Odluke o provedbi postupka strateške procjene utjecaja na okoliš, sukladno članku 4, stavak 4. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture pribavilo je Rješenje Ministarstva zaštite

okoliša i prirode, Uprave za zaštitu prirode (KLASA: UPI/I 612-07/15-71/99, URBROJ.: 517-07-2-1-15-3), kojim se određuje da za izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013. nije potrebno izraditi Glavnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu."

### III.

Ostale odredbe naprijed navedene Odluke ostaju nepromijenjene

### IV.

Izmjena Odluke o provođenju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš za Izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013. stupa na snagu danom donošenja

MINISTAR

dr.sc. Siniša Hajdaš Dončić



*dr.sc. Siniša Hajdaš Dončić*



REPUBLIKA HRVATSKA  
Ministarstvo pomorstva, prometa  
i infrastrukture



KLASA: 340-03/14-04/43  
URBROJ: 530-08-2-3-2-14-4  
Zagreb, 21. studenoga 2014. godine

Na temelju članka 66. stavka 3. Zakona o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13) i članka 4. stavka 2. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (NN 64/08), ministar pomorstva, prometa i infrastrukture donosi

## **ODLUKU**

### **o provođenju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš za Izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013.**

#### **I.**

Donošenjem ove Odluke započinje postupak strateške procjene utjecaja na okoliš za izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013. (u daljnjem tekstu: OP Promet 2007.-2013.).

Tijelo nadležno za provođenje postupka strateške procjene izmjena i dopuna OP Promet 2007.-2013. je Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (u daljnjem tekstu: Ministarstvo).

## II.

Dana 10. prosinca 2010. godine Hrvatski sabor donio je Zakon o potvrđivanju sporazuma između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije kojim se mijenja sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije za višegodišnji Operativni program Promet za pomoć Europske unije iz instrumenata pretpristupne pomoći u sklopu komponente „Regionalni razvoj“ u Hrvatskoj. Operativni program Promet (OPP) definira i usmjerava korištenje fondova Europske unije za razvoj prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2007. do 2013. godine te djeluje kroz dva programa – IPA i Strukturni fondovi.

Prvi dio OPP-a, poznatiji kao predpristupni program IPA (Instrument for Pre-Accession Assistance) odnosio se na razdoblje od 2007. do prve polovine 2013. godine, a namijenjen je zemljama kandidatkinjama kao pomoć i priprema za članstvo u EU.

Drugi dio OPP-a odnosi na razdoblje od šest mjeseci, odnosno od dana kada je RH postala punopravna članica EU do kraja 2013. godine. Od pristupanja Europskoj uniji Hrvatska po prvi puta ima mogućnost korištenja instrumenata iz strukturnih fondova i to kroz sufinanciranje European Regional Development Funda (ERDF- a).

Osnovni strateški cilj OPP-a je doprinijeti bržem ekonomskom rastu temeljenom na integraciji i održivom prometnom razvoju, fokusirajući se na bolju povezanost prometne mreže RH s prometnim sustavom EU, što je u skladu i s kohezijskom politikom EU. U OPP-u je naglasak stavljen na revitalizaciju željezničke infrastrukture i unutarnjih plovnih putova kako bi se odgovorilo na postojeće razvojne poteškoće hrvatskog prometnog sektora. Operativnim programom Promet predviđeno je da će se investirati u projekte koji imaju najveći učinak na modernizaciju željezničkih pruga, a istovremeno se pripremaju projekti za buduća ulaganja u modernizaciju i poboljšanje uvjeta u sektoru unutarnje plovidbe te razvijaju administrativne i upravne sposobnosti onih institucija koje provode Operativni program za promet.

Provedba Operativnog programa promet 2007. – 2013. podijeljena je u tri prioritetne osi:

- Prioritetna os 1: Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekata u sektoru prometa
- Prioritetna os 2: Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe u RH
- Prioritetna os 3: Tehnička pomoć

Zbog poteškoća u provedbi nekoliko ključnih projekata predviđenih za Operativni program Promet, u skladu s člankom 33. Uredbe 1083/2006, Operativni program će se preispitati i revidirati kako bi se u obzir uzeli problemi provedbe. Europska komisija, u skladu s navedenim člankom, a zbog gore navedenih razloga, odobrava izmjene i dopune Operativnog programa Promet.

Predložene izmjene i dopune odražavaju potrebu za uključivanjem dodatnih investicijskih prioriteta u program kako bi se poboljšala stopa provedbe. Financijska alokacija, indikatori i ciljne vrijednosti bit će revidirani i prilagođeni u odnosu na predložene promjene.

Izmjene i dopune Operativnog programa odnositi će se na uključivanje aktivnosti i projekata cestovnog i zračnog sektora unutar nove prioritetne osi, uvođenje dodatnih prihvatljivih aktivnosti za pripremu projekata unutar Prioritetne osi 1 i povećanja vrijednosti Prioritetne osi 3 – Tehnička pomoć vezano na dopuštenih 4% ukupne alokacije.

Projekti koje će obuhvatiti modificirani Operativni program Promet 2007.-2013. su sljedeći:

1. Razvoj zračne luke Dubrovnik
2. Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste
3. Projekt splitske obilaznice, LOT 2- Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica
4. Obilaznica Vodica

Ovaj zahtjev za izmjenama i dopunama odgovara na poteškoće u provedbi unutar željezničkog sektora i sektora unutarnjih plovnih putova, a time i na njihovu nemogućnost da potpuno iskoriste sredstva, kao i nastajanje prioriteta za investiranje u cestovni i zračni sektor. Predložene promjene su u skladu s EU i nacionalnim politikama.

### III.

Radnje koje će se provesti u postupku strateške procjene utjecaja izmjena i dopuna OP Promet 2007.-2013. na okoliš provode se sukladno odredbama Zakona o zaštiti okoliša, Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (u daljnjem tekstu: Uredba) i odredbama posebnih propisa iz područja iz kojega se izmjene i dopune OP Promet 2007.-2013. donose, redosljedom provedbe kako je utvrđeno u Prilogu I. ove Odluke.

U sklopu donošenja Odluke o provedbi postupka strateške procjene utjecaja na okoliš, sukladno članku 4, stavak 4. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš,

Zbog poteškoća u provedbi nekoliko ključnih projekata predviđenih za Operativni program Promet, u skladu s člankom 33. Uredbe 1083/2006, Operativni program će se preispitati i revidirati kako bi se u obzir uzeli problemi provedbe. Europska komisija, u skladu s navedenim člankom, a zbog gore navedenih razloga, odobrava izmjene i dopune Operativnog programa Promet.

Predložene izmjene i dopune odražavaju potrebu za uključivanjem dodatnih investicijskih prioriteta u program kako bi se poboljšala stopa provedbe. Financijska alokacija, indikatori i ciljne vrijednosti bit će revidirani i prilagođeni u odnosu na predložene promjene.

Izmjene i dopune Operativnog programa odnositi će se na uključivanje aktivnosti i projekata cestovnog i zračnog sektora unutar nove prioritetne osi, uvođenje dodatnih prihvatljivih aktivnosti za pripremu projekata unutar Prioritetne osi 1 i povećanja vrijednosti Prioritetne osi 3 – Tehnička pomoć vezano na dopuštenih 4% ukupne alokacije.

Projekti koje će obuhvatiti modificirani Operativni program Promet 2007.-2013. su slijedeći:

1. Razvoj zračne luke Dubrovnik
2. Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste
3. Projekt splitske obilaznice, LOT 2- Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica
4. Obilaznica Vodica

Ovaj zahtjev za izmjenama i dopunama odgovara na poteškoće u provedbi unutar željezničkog sektora i sektora unutarnjih plovnih putova, a time i na njihovu nemogućnost da potpuno iskoriste sredstva, kao i nastajanje prioriteta za investiranje u cestovni i zračni sektor. Predložene promjene su u skladu s EU i nacionalnim politikama.

### III.

Radnje koje će se provesti u postupku strateške procjene utjecaja izmjena i dopuna OP Promet 2007.-2013. na okoliš provode se sukladno odredbama Zakona o zaštiti okoliša, Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (u daljnjem tekstu: Uredba) i odredbama posebnih propisa iz područja iz kojega se izmjene i dopune OP Promet 2007.-2013. donose, redosljedom provedbe kako je utvrđeno u Prilogu I. ove Odluke.

U sklopu donošenja Odluke o provedbi postupka strateške procjene utjecaja na okoliš, sukladno članku 4, stavak 4. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš,

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture pribavilo je Rješenje Ministarstva zaštite okoliša i prirode, Uprave za zaštitu prirode (Klasa: UPI/I 612-07/14-71/168, Ur.br.: 517-07-2-1-14-4), kojim se određuje da za izmjene i dopune Operativnog programa promet 2007.-2013. nije potrebno izraditi Glavnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu.

IV.

U postupku strateške procjene prema ovoj Odluci sudjelovat će tijela navedena u Prilogu II. ove Odluke.

V.

Ministarstvo je o ovoj Odluci dužno informirati javnost sukladno odredbama Zakona o zaštiti okoliša i odredbama Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (NN 64/08), kojima se uređuje informiranje javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša.

VI.

Ova Odluka stupa na snagu danom donošenja.

MINISTAR

Dr.sc. Siniša Hajdaš Dončić





**REPUBLIKA HRVATSKA  
MINISTARSTVO POMORSTVA, PROMETA I  
INFRASTRUKTURE**

Uprava za prometnu infrastrukturu i fondove EU

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture na temelju članka 68. stavka 3. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13) i članka 10. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš („Narodne novine“, broj 64/08), donosi

**ODLUKU**

**o sadržaju strateške studije za  
izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013.**

**I.**

Ovom Odlukom utvrđuje se sadržaj strateške studije utjecaja na okoliš za izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013. (u daljnjem tekstu: OPP 2007.-2013.). Odluka se donosi u okviru postupka strateške procjene utjecaja na okoliš koji je započeo Odlukom o započinjanju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš za izmjene i dopune OPP 2007.-2013. (KLASA: 340-03/14-04/43, URBROJ:530-08-2-3-2-14-4 od 21.studenoga 2014. godine)

**Programska polazišta, obuhvat i ciljevi**

**II.**

Dana 10. prosinca 2010. godine na 20. sjednici zasjedanja Hrvatskog sabora donesen je Zakon o potvrđivanju sporazuma između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije kojim se mijenja sporazum o financiranju između Vlade Republike Hrvatske i Europske komisije za višegodišnji Operativni program „Promet“ za pomoć Europske unije iz instrumenata pretprijetne pomoći u sklopu komponente „Regionalni razvoj“ u Hrvatskoj. Operativni program promet definira i usmjerava korištenje fondova Europske unije za razvoj prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2007. do 2013. godine te djeluje kroz dva programa – IPA i Strukturni fondovi. Prvi dio Operativnog programa „Promet“, poznatiji kao predpristupni program IPA (Instrument for Pre-Accession Assistance) odnosi se na razdoblje od 2007. do prve polovine 2013. godine, a namijenjen je zemljama kandidatkinjama kao pomoć i priprema za članstvo u EU. Operativnim programom „Promet“ predviđeno je da će se investirati u projekte koji imaju najveći učinak na modernizaciju željezničkih pruga, a istovremeno se pripremaju projekti za buduća ulaganja u modernizaciju i poboljšanje uvjeta u sektoru unutarnje plovidbe te razvijaju administrativne i upravne sposobnosti onih institucija koje provode Operativni program za promet.

Provedba Operativnog programa promet 2007. – 2013. podijeljena je u tri prioritete osi:

- Prioritetna os 1: Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekata u sektoru prometa
- Prioritetna os 2: Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe u RH
- Prioritetna os 3: Tehnička pomoć

No, zbog poteškoća u provedbi nekoliko ključnih projekata predviđenih za Operativni program „Promet“, prijeti obustava sredstava što će imati neočekivani utjecaj na prometni sektor, osim ako se značajne promjene uključe u Operativni program „Promet“. U skladu s člankom 33. Uredbe 1083/2006, Operativni program se može preispitati i revidirati kako bi se u obzir uzeli problemi provedbe. Europska komisija, u skladu s navedenim člankom, a zbog gore navedenih razloga, odobrava izmjene i dopune Operativnog programa „Promet“.

Predložene izmjene i dopune odražavaju potrebu za uključivanjem dodatnih investicijskih prioriteta u program kako bi se poboljšala stopa provedbe. Financijska alokacija, indikatori i ciljne vrijednosti bit će revidirani i prilagođeni u odnosu na predložene promjene. Ovaj zahtjev za izmjenama i dopunama odgovara na poteškoće u provedbi unutar željezničkog sektora i sektora unutarnjih plovni putova, a time i na njihovu nemogućnost da potpuno iskoriste sredstva, kao i nastajanje prioriteta za investiranje u cestovni i zračni sektor. Predložene promjene su u skladu s EU i nacionalnim politikama i potpuno su integrirane sa prijedlogom programa za razdoblje 2014.-2020. u sektoru prometa.

### **Obavezni sadržaj**

#### **III.**

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

Za Operativni program je proveden postupak Prethodne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu sukladno Zakonu o zaštiti prirode (Narodne novine, broj 80/2013). Ministarstvo zaštite okoliša i prirode u postupku prethodne ocjene izdalo je Rješenje (KLASA: UP/I 612-07/14-71/168, URBROJ: 517-07-2-1-14-4 od 13. studenog 2014.) da je Operativni program prihvatljiv za ekološku mrežu te stoga nije potrebno provesti glavnu ocjenu prihvatljivosti.

**Popis tijela i/ili osoba određenih posebnim propisima, koja su sudjelovala u postupku određivanja sadržaja strateške studije**

**IV.**

- Međimurska županija, Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša
- Ministarstvo graditeljstva, prostornog uređenja, Uprava za prostorno uređenje
- Ministarstvo graditeljstva, prostornog uređenja, Uprava za graditeljstvo, stanovanje i komunalno gospodarstvo
- Ministarstvo kulture, Uprava za zaštitu kulturne baštine
- Ministarstvo poljoprivrede, Uprava vodnog gospodarstva
- Ministarstvo poljoprivrede, Uprava šumarstva, lovstva i drvne industrije
- Ministarstvo poljoprivrede, Uprava poljoprivrede i prehrambene industrije
- Ministarstvo pomorstva prometa i infrastrukture, Uprava pomorske i unutarnje plovidbe, brodarstva, luka i pomorskog dobra i Uprava sigurnosti pomorske plovidbe
- Ministarstvo pomorstva prometa i infrastrukture, Uprava cestovnog i željezničkog prometa
- Ministarstvo pomorstva prometa i infrastrukture, Sektor za strateške dokumente, politiku razvoja i unaprjeđenje infrastrukture
- Ministarstvo turizma
- Ministarstvo zaštite okoliša i prirode Uprava za klimatske aktivnosti, održivi razvoj i zaštitu zraka, tla i mora
- Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Uprava za zaštitu prirode
- Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Uprava za procjenu utjecaja na okoliš i održivo gospodarenje otpadom
- Ministarstvo zdravlja, Uprava za sanitarnu inspekciju
- Splitsko-dalmatinska županija, Upravni odjel za graditeljstvo, komunalne poslove, infrastrukturu i zaštitu okoliša
- Šibensko-kninska županija, Upravni odjel za zaštitu okoliša i komunalne poslove
- Dubrovačko-neretvanska županija, Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša
- Hrvatska zajednica županija
- Udruga gradova u RH
- Udruga općina u RH

Tijekom navedenog razdoblja zaprimljena su mišljenja i/ili prijedlozi na sadržaj strateške studije od:

- Ministarstva kulture, Uprave za zaštitu kulturne baštine (KLASA: 612-08/14-11/0039, URBROJ: 532-04-01-01-01/9-14-3, od 24. prosinca 2014.)
- Ministarstva poljoprivrede, Uprave šumarstva, lovstva i drvne industrije (KLASA: 361-01/14-01/76, URBROJ: 525-11/1071-14-3, od 16. prosinca 2014.)
- Ministarstva pomorstva prometa i infrastrukture, Uprave pomorske i unutarnje plovidbe, brodarstva, luka i pomorskog dobra i Uprava sigurnosti pomorske plovidbe (INTERNO, 28 studenoga 2014.)
- Ministarstva pomorstva prometa i infrastrukture, Uprave cestovnog i željezničkog prometa, Sektor za strateške dokumente, politiku razvoja i unaprjeđenje infrastrukture (INTERNO, 23. prosinca 2014.)

- Ministarstva turizma (KLASA: 351-01/14-03/14, URBROJ: 529-04-14-2, 24. prosinca 2014.)
- Ministarstva zaštite okoliša i prirode, Uprave za zaštitu prirode (KLASA: 351-01/14-02/1006, URBROJ: 517-06-2-1-2-14-4, 30. prosinca 2014.)
- Ministarstva zaštite okoliša i prirode, Uprave za procjenu utjecaja na okoliš i održivo gospodarenje otpadom i Uprava za klimatske aktivnosti, održivi razvoj i zaštitu zraka, tla i mora (KLASA: 351-01/14-02/1006, URBROJ: 517-06-2-1-2-14-4, 30. prosinca 2014.)
- Međimurske županije, Upravnog odjela za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša (KLASA: 340-01/14-03/19, URBROJ: 2109/1-1-09-3/01-14-02, od 09. prosinca 2014.)
- Splitsko- dalmatinske županije, Upravnog odjela za graditeljstvo, komunalne poslove, infrastrukturu i zaštitu okoliša (KLASA: 351-01/14-01/0672, URBROJ: 2181/1-10-14-2, 31. prosinca 2014.)

#### **Osnovni podaci o izrađivaču izmjena i dopuna OPP 2007.-2013.:**

##### **V.**

Izrađivač Strategije je Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Prisavlje 14, 10 000 Zagreb

#### **Nadležnost za izradu strateške studije**

##### **VI.**

Studiju mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost Ministarstva zaštite okoliša i prirode, za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša - izradu studija o značajnom utjecaju plana i programa na okoliš sukladno Pravilniku o uvjetima za izdavanje suglasnosti pravnim osobama za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša („Narodne novine“ br. 57/10).

#### **Objava odluke o sadržaju strateške studije**

##### **VII.**

Sukladno odredbama članka 160. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša (Narodne novine, 80/13 i 153/13), zatim članka 7. stavka 5. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (Narodne novine 64/08) i članka 5. stavka 1. točke 2. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (Narodne novine 64/08) Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture na propisan način objavit će ovu Odluku na svojoj internetskoj stranici u svrhu informiranja javnosti.

**MINISTAR**  
  
**dr. sc. Siniša Hajdaš Dončić**



**REPUBLIKA HRVATSKA**  
**MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA**  
**I PRIRODE**

10000 Zagreb, Radnička cesta 80  
Tel: 01 / 3717 111 fax: 01 / 4866 100

**KLASA: UP/I 612-07/15-71/99**

**URBROJ: 517-07-2-1-15-3**

**Zagreb, 21. travnja 2015.**

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode temeljem čl. 48. st. 5. vezano uz čl. 26. st. 2. Zakona o zaštiti prirode (Narodne novine, broj 80/2013), povodom zahtjeva nositelja izrade programa Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture iz Zagreba, Prisavlje 14, za prethodnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007. – 2013., nakon provedenog postupka donosi

### **RJEŠENJE**

Izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007. – 2013., nositelja izrade plana Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture iz Zagreba, Prisavlje 14, su prihvatljive za ekološku mrežu.

### **O b r a z l o ž e n j e**

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture iz Zagreba, Prisavlje 14, kao nositelj izrade Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007. – 2013. (u daljnjem tekstu: ID OP Promet) podnijelo je 29. rujna 2014. godine Ministarstvu zaštite okoliša i prirode zahtjev za provedbu postupka prethodne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu za ID OP Promet. U zahtjevu su sukladno odredbama čl. 48. st. 2. Zakona o zaštiti prirode dostavljeni svi podaci.

Po zaprimljenom zahtjevu sukladno odredbama čl. 48. st. 3. Zakona o zaštiti prirodi, Ministarstvo zaštite okoliša i prirode zatražilo je (dopis KLASA: UP/I 612-07/15-71/99, URBROJ: 517-07-2-1-15-2 od 13. travnja 2015. godine) od Državnog zavoda za zaštitu prirode mišljenje o mogućnosti značajnih negativnih utjecaja ID OP Promet na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže. Državni zavod za zaštitu prirode dostavio je mišljenje (KLASA: 612-07/15-42/08, URBROJ: 366-07-15-2 od 13. travnja 2015. godine) u kojem se navodi da se prethodnom ocjenom može isključiti mogućnost značajnih negativnih utjecaja ID OP Promet na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže.

U provedbi postupka ovo Ministarstvo razmotrilo je zahtjev, planirane ID OP Promet, mišljenje Državnog zavoda za zaštitu prirode i podatke o ekološkoj mreži te je utvrdilo slijedeće. Predložene ID OP Promet odnose se na uključivanje dodatnih cestovnih projekata u OP Promet. Radi se o projektima: 1. Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče; 2. Obilaznica Petrijevaca (izmještanje državne ceste D34); 3. Obilaznica grada Poreča; 4. Državna cesta D2 - južna zaobilaznica Osijeka; 5. Brza cesta Popovec - Marija Bistrica - Zabok; 6. Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava na autocesti A5 Beli Manastir – Osijek - Svilaj. Za Operativni program Promet 2007. – 2013. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture već je izvršilo jedne Izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007. – 2013. koje su se odnosile na uvrštavanje novih prioritetnih projekata cestovnog i zračnog prometa, a za koji je ovo Ministarstvo izdalo rješenje o prihvatljivosti za ekološku mrežu (KLASA: UP/I 612-07/14-71/168; URBROJ: 517-07-2-1-14-4 od 13. studenog 2014. godine).

Planirani projekti/zahvati nalaze se izvan ili unutar područja ekološke mreže. Za planirane projekt/zahvat 1. i 5. provedeni su postupci prethodne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu te je ocjenjeno da isti neće imati značajan negativan utjecaj na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže, dok je za projekt/zahvat 4. postupak prethodne ocjene u tijeku. Za planirani projekt/zahvat 2. proveden je objedinjeni postupak procjene utjecaja na okoliš i glave ocjene te je doneseno rješenje o prihvatljivosti zahvata uz primjenu mjera zaštite okoliša i mjera ublažavanja. Planirani projekt/zahvat 3. nalazi se izvan područje ekološke mreže te se stoga može isključiti značajan negativan utjecaj na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže. Za planirani projekt/zahvat 6. proveden je postupak glavne ocjene te je doneseno rješenje o prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu uz poštivanje mjera ublažavanja.

Razmatrajući predmetni zahtjev, a nakon provedene analize ovo Ministarstvo nalazi da je moguće isključiti mogućnost značajnih negativnih utjecaja ID OP Promet na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te je stoga riješeno kao u izreci.

Sukladno odredbama čl. 26. st. 2. Zakona o zaštiti prirode za strategije, planove i programe, za koje je posebnim propisom kojim se uređuje zaštita okoliša određena obveza strateške procjene, Prethodna ocjena obavlja se prije pokretanja postupka strateške procjene utjecaja strategije, plana i programa na okoliš.

Člankom 46. Zakona o zaštiti prirode propisano je da za strategije, planove i programe za koje je posebnim propisom kojim se uređuje zaštita okoliša određena obveza strateške procjene ili ocjene o potrebi strateške procjene, Ocjenu prihvatljivosti provodi Ministarstvo u skladu s čl. 26. Zakona.

Ako Ministarstvo isključi mogućnost značajnih negativnih utjecaja strategije, plana i programa na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže, sukladno odredbama čl. 48. st. 5. Zakona o zaštiti prirode donosi rješenje da je strategija, plan ili program prihvatljiv za ekološku mrežu.

U skladu s odredbama čl. 51. st. 3. Zakona o zaštiti prirode ovo Rješenje objavljuje se na internetskoj stranici Ministarstva.

Podnositelj zahtjeva oslobođen je plaćanja upravne pristojbe temeljem čl. 6. st. 1. Zakona o upravnim pristojbama (Narodne novine, br. 8/96, 77/96, 95/97, 131/97, 68/98, 66/99, 145/99, 30/2000, 116/2000, 163/2003, 17/2004, 110/2004, 141/2004, 150/2005, 153/2005, 129/2006, 117/2007, 25/2008, 60/2008, 20/2010, 69/2010, 126/2011, 112/2012, 19/2013, 80/2013, 40/2014, 69/2014, 87/2014 i 94/2014).

#### **UPUTA O PRAVNOM LIJEKU**

Ovo je Rješenje izvršno u upravnom postupku te se protiv njega ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor pred upravnim sudom na području kojeg tužitelj ima prebivalište, odnosno sjedište. Upravni spor pokreće se tužbom koja se podnosi u roku od 30 dana od dana dostave ovog Rješenja.

Tužba se predaje nadležnom upravnom sudu neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom, odnosno dostavlja elektronički.



#### **Dostaviti:**

- 1. Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, Prislavlje 14, 10000 Zagreb (R s povratnicom)**
- 2. U spis predmeta, ovdje**



**REPUBLIKA HRVATSKA**  
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA  
I PRIRODE

10000 Zagreb, Ulica Republike Austrije 14  
Tel: 01/ 3717 111 fax: 01/ 4866 100  
**KLASA: UP/I 612-07/14-71/168**  
**URBROJ: 517-07-2-1-14-4**  
**Zagreb, 13. studenog 2014.**

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode temeljem čl. 48. st. 5. vezano uz čl. 26. st. 2. Zakona o zaštiti prirode (Narodne novine, broj 80/2013), povodom zahtjeva nositelja izrade programa Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture iz Zagreba, Prisavlje 14, za prethodnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007. – 2013., nakon provedenog postupka donosi

### **RJEŠENJE**

Izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007. – 2013., nositelja izrade plana Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture iz Zagreba, Prisavlje 14, su prihvatljive za ekološku mrežu.

### **O b r a z l o ž e n j e**

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture iz Zagreba, Prisavlje 14, kao nositelj izrade Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007. – 2013. (u daljnjem tekstu: ID OP Promet) podnijelo je 29. rujna 2014. godine Ministarstvu zaštite okoliša i prirode zahtjev za provedbu postupka prethodne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu za ID OP Promet. U zahtjevu su sukladno odredbama čl. 48. st. 2. Zakona o zaštiti prirode dostavljeni svi podaci.

Po zaprimljenom zahtjevu sukladno odredbama čl. 48. st. 3. Zakona o zaštiti prirodi, Ministarstvo zaštite okoliša i prirode zatražilo je (dopis KLASA: UP/I 612-07/14-71/168, URBROJ: 517-07-2-1-14-2 od 6. listopada 2014. godine i požurnica UP/I 612-07/14-71/168, URBROJ: 517-07-2-1-14-3 od 28. listopada 2014. godine) od Državnog zavoda za zaštitu prirode mišljenje o mogućnosti značajnih negativnih utjecaja ID OP Promet na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže. Državni zavod za zaštitu prirode nije dostavio zatraženo mišljenje.

U provedbi postupka ovo Ministarstvo razmotrilo je zahtjev i planirane ID OP Promet te je utvrdilo sljedeće.

Predložene ID OP Promet odnose se na uključivanje dodatnih investicijskih prioriteta u program kako bi se poboljšala stopa provedbe. Unutar Prioritetne osi 1 „Tehnička pomoć“ kao nove aktivnosti u pripremi projekata uključiti će se: otkup zemljišta, geološka i arheološka istraživanja, geodetska istraživanja, razminiranje, katastar, promotori projekta itd. Novi prioriteti koji su uključeni u ID OP Promet su cestovni i zračni sektor sa sljedećim projektima: Razvoj zračne luke Dubrovnik; Most Čiovo sa spojnim cestama – faza I – Most Čiovo i pristupne ceste; Projekt splitske obilaznice, LOT 2 – Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica; Obilaznica Vodice. Predmetne ID OP Promet vrše se kako bi se prevladale poteškoće nastale u provedbi Operativnog programa Promet unutar željezničkog sektora i sektora unutarnjih plovnih putova, a time i njihova nemogućnost da potpuno iskoriste sredstva, kao i iskoristila nastala mogućnost za provedbu prioriteta za investiranje u cestovni i zračni sektor.

Većina planiranih projekata/zahvata nalazi se izvan ili u blizini područja ekološke mreže. Za planirane projekte/zahvate provedeni su postupci prethodne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu te je

ocjenjeno da isti neće imati značajan negativan utjecaj na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže.

Razmatrajući predmetni zahtjev, a nakon provedene analize ovo Ministarstvo nalazi da je moguće isključiti mogućnost značajnih negativnih utjecaja ID OP Promet na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te je stoga riješeno kao u izreci.

Sukladno odredbama čl. 26. st. 2. Zakona o zaštiti prirode za strategije, planove i programe, za koje je posebnim propisom kojim se uređuje zaštita okoliša određena obveza strateške procjene, Prethodna ocjena obavlja se prije pokretanja postupka strateške procjene utjecaja strategije, plana i programa na okoliš.

Člankom 46. Zakona o zaštiti prirode propisano je da za strategije, planove i programe za koje je posebnim propisom kojim se uređuje zaštita okoliša određena obveza strateške procjene ili ocjene o potrebi strateške procjene, Ocjenu prihvatljivosti provodi Ministarstvo u skladu s čl. 26. Zakona.

Ako Ministarstvo isključi mogućnost značajnih negativnih utjecaja strategije, plana i programa na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže, sukladno odredbama čl. 48. st. 5. Zakona o zaštiti prirode donosi rješenje da je strategija, plan ili program prihvatljiv za ekološku mrežu.

U skladu s odredbama čl. 51. st. 3. Zakona o zaštiti prirode ovo Rješenje objavljuje se na internetskoj stranici Ministarstva.

Podnositelj zahtjeva oslobođen je plaćanja upravne pristojbe temeljem čl. 6. st. 1. Zakona o upravnim pristojbama (Narodne novine, br. 8/96, 77/96, 95/97, 131/97, 68/98, 66/99, 145/99, 30/2000, 116/2000, 163/2003, 17/2004, 110/2004, 141/2004, 150/2005, 153/2005, 129/2006, 117/2007, 25/2008, 60/2008, 20/2010, 69/2010, 126/2011, 112/2012, 19/2013, 80/201340/2014, 69/2014).

#### **UPUTA O PRAVNOM LJIEKU**

Ovo je Rješenje izvršno u upravnom postupku te se protiv njega ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor pred upravnim sudom na području kojeg tužitelj ima prebivalište, odnosno sjedište. Upravni spor pokreće se tužbom koja se podnosi u roku od 30 dana od dana dostave ovog Rješenja.

Tužba se predaje nadležnom upravnom sudu neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom, odnosno dostavlja elektronički.



#### **Dostaviti:**

1. Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, Prisavlje 14, 10000 Zagreb (R s povratnicom)
2. U spis predmeta, ovdje



## Popis kratica

AGC	Europski sporazum o najvažnijim međunarodnim željezničkim prugama
AGTC	Sporazum o glavnim međunarodnim linijama kombiniranog prijevoza i sličnim instalacijama
ARPA	Agencija za reviziju sustava provedbe programa Europske unije
AZO	Agencija za zaštitu okoliša
DZZP	Državni zavod za zaštitu prirode
EM	Ekološka mreža
IPA	Instrument za pretpristupnu pomoć
ISPA	Instrument za strukturne politike u pretpristupnom razdoblju
ITS	Intelligent Transport System
JLS	Jedinica lokalne samouprave
m.n.v.	Metar nadmorske visine
MFIN	Ministarstvo financija
MPPI	Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
MRRFEU	Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova EU
MZOIP	Ministarstvo zaštite okoliša i prirode
OPP	Operativni program Promet 2007.-2013.
PPUO/G	Prostorni plan uređenja Općine/Grada
PUO	Procjena utjecaja na okoliš
Sl. Gl.	Službeni glasnik
RH	Republika Hrvatska
SPUO	Strateška procjena utjecaja na okoliš
TEN-T	Transeuropska prometna mreža

## SADRŽAJ

1. Uvod.....	1
1.1. Svrha izrade.....	1
1.1.1. Strateška procjena utjecaja .....	4
2. Kratak pregled sadržaja i glavnih ciljeva programa i odnos s drugim odgovarajućim planovima i programima .....	6
2.1. Izmjene i dopune Operativnog programa „Promet“ 2007.-2013.....	6
2.1.1. Prioritetna os 1: Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekata u sektoru prometa .....	6
2.1.2. Prioritetna os 2: Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe u RH.....	8
2.1.3. Prioritetna os 3: Tehnička pomoć .....	9
2.1.4. Prioritetna os 4: Razvoj cesta i zračne luke (sufinancirano ERDF-om).....	10
2.2. Odnos operativnog programa „Promet“ s drugim odgovarajućim planovima i programima .....	11
2.2.1. Prostorno-planska dokumentacija na regionalnoj razini .....	11
2.2.2. Strateška dokumentacija .....	15
3. Podaci i opis lokacije zahvata i podaci o okolišu.....	35
3.1. Podaci o postojećem stanju okoliša, postojeći problemi i mogući razvoj okoliša bez provedbe programa.....	35
3.1.1. Promet i postojeća prometna infrastruktura.....	36
3.1.2. Klima .....	44
3.1.3. Kvaliteta zraka .....	45
3.1.4. Klimatske promjene .....	49
3.1.5. Kopnene i priobalne vode .....	53
3.1.6. Tlo i poljoprivreda .....	62
3.1.7. Šumarstvo i lovstvo .....	66
3.1.8. Krajobraz .....	68
3.1.9. Bioraznolikost.....	72
3.1.10. Zaštićene prirodne vrijednosti.....	76
3.1.11. Geološke značajke .....	79
3.1.12. Pritisci na okoliš.....	88
3.1.13. Kulturno - povijesna baština .....	93
3.1.14. Stanovništvo i naselja .....	97
3.2. Postojeći okolišni problemi koji su važni za program, posebno uključujući one koji se odnose na područja posebnog ekološkog značaja, Propisima o zaštiti prirode primjerice područja određena u skladu s posebnim propisima o zaštiti prirode .....	105
3.3. Ciljevi zaštite okoliša uspostavljeni po zaključivanju međunarodnih ugovora i sporazuma, koji se odnose na program, te način na koji su ti ciljevi i druga pitanja zaštite okoliša uzeti u obzir tijekom izrade programa .....	105
4. Vjerojatno značajni utjecaji na okoliš .....	111
4.1. Utjecaj na zrak .....	111
4.2. Utjecaj na vode .....	114
4.3. Utjecaj na more.....	114
4.4. Utjecaj na tlo i poljoprivredu.....	117
4.4.1. Cestovni sektor .....	117
4.4.2. Zračni sektor .....	118
4.5. Utjecaj na krajobraz .....	118

4.5.1.	Cestovni sektor .....	118
4.5.2.	Zračni sektor .....	121
4.6.	Šumarstvo i lovstvo .....	121
4.6.1.	Cestovni sektor .....	121
4.6.2.	Zračni sektor .....	122
4.7.	Utjecaj na bioraznolikost .....	122
4.7.1.	Razvoj cestovnog prometa .....	122
4.7.2.	Razvoj zračnog prometa .....	123
4.8.	Utjecaj na zaštićene prirodne vrijednosti .....	123
4.8.1.	Razvoj cestovnog prometa .....	123
4.8.2.	Razvoj zračnog prometa .....	124
4.9.	Pritisci na okoliš .....	124
4.9.1.	Promet i prometna infrastruktura .....	124
4.9.2.	Povećanje razine buke .....	124
4.9.3.	Nastajanje otpada .....	127
4.10.	Utjecaj na kulturno-povijesnu baštinu .....	127
4.10.1.	Cestovni sektor .....	127
4.10.2.	Zračni sektor .....	129
4.11.	Utjecaj na stanovništvo i naselja .....	129
4.11.1.	Mogući razvoj bez provedbe OP-a .....	130
4.12.	Analiza utjecaja na okoliš .....	130
4.13.	Prekogranični utjecaji .....	135
5.	<b>Ocjena prihvatljivosti Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007.-2013. za ekološku mrežu .....</b>	<b>135</b>
6.	<b>Mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša .....</b>	<b>136</b>
6.1.	Mjere zaštite okoliša uključujući mjere sprječavanja, smanjenja, ublažavanja i kompenzacije nepovoljnih utjecaja provedbe programa na okoliš .....	136
6.2.	Opis predviđenih mjera praćenja .....	144
6.3.	Kratak prikaz razmotrenih varijantnih rješenja OPP-a 2007.-2013. i opis provedene procjene, uključujući i poteškoće pri prikupljanju potrebnih podataka .....	144
6.4.	Ostali podaci i zahtjevi kako se utvrdi prilikom određivanja sadržaja strateške studije u posebnom postupku prema Uredbi o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš .....	146
7.	<b>Naznake bilo kakvih poteškoća .....</b>	<b>146</b>
8.	<b>Sažetak .....</b>	<b>147</b>
8.1.	Kratki pregled glavnih ciljeva operativnog programa „Promet“ 2007-2013. ....	147
8.2.	Pregled stanja okoliša, mogućih utjecaja programa i mjera zaštite okoliša .....	149
8.3.	Ocjena prihvatljivosti Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007.-2013. za ekološku mrežu .....	154
8.4.	Mjere zaštite okoliša .....	154
8.5.	Opis predviđenih mjera praćenja .....	163
8.6.	Kratak prikaz razmotrenih varijantnih rješenja OPP-a 2007.-2013. i opis provedene procjene, uključujući i poteškoće pri prikupljanju potrebnih podataka .....	163
9.	<b>Popis propisa i literature .....</b>	<b>165</b>
	<b>Prilozi .....</b>	<b>172</b>

## 1. Uvod

Operativni program promet (OPP) predstavlja programski dokument za korištenje financijskih sredstava EU koja su dodijeljena za provedbu kohezijske politike EU u sektoru prometa u Republici Hrvatskoj, a koja pokriva sedmogodišnje razdoblje od 2007. do 2013. godine. OPP se temelji na prethodnim inicijativama za ulaganje i izgradnju kapaciteta koje je u svojim ranijim programima financirala EU, a od njih su najznačajniji Instrument za strukturne politike u pretpripruotnom razdoblju (ISPA) i Instrument pretpripruotne pomoći (IPA).

Opći cilj OPP-a je razvoj suvremenih prometnih mreža i povećana dostupnost regija s naglaskom na sljedeća načelna područja:

- a) osiguravanjem bolje integracije hrvatskih prometnih mreža unutar europske prometne mreže poboljšavanjem prometne infrastrukture primarno na TEN-T mreži, ali također i poboljšavanjem regionalnih veza.
- b) poticanjem uravnoteženijeg razvoja hrvatskih prometnih mreža i regija provedbom radnji koje osiguravaju ravnomjerniji omjer ulaganja vezano za različite prometne sektore i uravnoteženija infrastruktura duž regija Hrvatske.
- c) poboljšanje regionalne dostupnosti TEN-T mrežama u ostalim prometnim sektorima kao što su zračni i cestovni.

Središte pozornosti je na razvoju onih dijelova željezničke mreže i mreže unutarnjih plovnih putova koji su dio TEN-T mreže u Hrvatskoj. Ova dva sektora također su relativno najnerazvijenija, ali imaju značajan potencijal rasta. Istovremeno poboljšanje ova dva oblika prometa podržat će razvoj ekološki više održive perspektive prometnog sektora u cjelini. Ova dva sektora su podržana kroz njihove vlastite prioritetne osi pod ovim OPP-om. Dva ostala prometna sektora (razvoj cesta i zračne luke) su ukomponirana u program u studenom 2014. nakon odobrenja od strane Odbora za praćenje i podnošenje zahtjeva za izmjenu programa Europskoj komisiji.

U skladu s prethodno navedenim, Izmjenama i dopunama OPP-a predviđene su četiri prioritetne osi:

**Prioritetna os 1: Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekata u sektoru prometa**

**Prioritetna os 2: Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe**

**Prioritetna os 3: Tehnička pomoć**

**Prioritetna os 4: Razvoj cesta i zračne luke**

### 1.1. Svrha izrade

Strateška procjena je postupak kojim se procjenjuju vjerojatno značajni utjecaji na okoliš koji mogu nastati provedbom programa. Strateška procjena se provodi tijekom izrade nacrtu prijedloga programa prije utvrđivanja konačnog prijedloga i upućivanja u postupak donošenja.

Postupak strateške procjene provodi se u skladu s odredbama Zakona o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13) te Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (NN 64/08).

Od 2007. godine, Hrvatska je koristila sredstva IPA-e (Instrumenta pretpristupne pomoći) kao nastavak korištenja sredstava programa ISPA (Instrumenta za strukturne politike u pretpristupnom razdoblju) koji je bio orijentiran na željeznički TEN-T koridor X. 2007. godine Hrvatska je izradila IPA Operativni program Promet (OPP), koji je izvorno pokrivaio razdoblje od tri godine, od 2007. do 2009. godine. IPA OPP je od tada u dva navrata izmijenjen i dopunjen kako bi se produžio prvo do 2011. godine, a zatim do 2013. godine zbog pomicanja datuma pristupanja Hrvatske Europskoj uniji. Pri kraju 2008. godine započelo se s radom na novom OPP-u SF 2012-2013. U suradnji s Europskom komisijom odlučeno je da se uvede novi OPP kojim će biti obuhvaćena financijska perspektiva 2007.-2013. i kojim će se zamijeniti IPA, ali će se obuhvatiti isti prioriteti i nastaviti isti projekti.

Odluku o pokretanju strateške procjene OPP-a (verzija broj 1) usvojio je ministar nadležan za promet 13. svibnja 2010. godine (KLASA: 303-03/10-01/200; URBROJ: 530-13-10-1). Odluku o sadržaju studije o strateškom učinku usvojio je ministar nadležan za promet 4. listopada 2010. godine (KLASA: 303-03/09-01/356; URBROJ: 530-13-10-78). Tijekom 2011. i 2012. godine izrađena je strateška studija utjecaja na okoliš OPP-a te proveden postupak strateške procjene koji je uključivao i provedbu javne rasprave strateške studije i Operativnog programa Promet 2007.-2013. (verzija 1) u razdoblju svibanj - lipanj 2012. godine prema tada važećem Zakonu o zaštiti okoliša (NN 110/07) te Uredbi o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (NN 64/08).

Zbog poteškoća u provedbi nekoliko ključnih projekata predviđenih za Operativni program Promet, u skladu s odobrenjem od strane EU, pokrenut je postupak izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007.-2013. Izmjene i dopune OPP-a (verzija broj 2) odnose se na uključivanje aktivnosti i projekata cestovnog i zračnog sektora unutar nove prioritetne osi i uvođenje dodatnih prihvatljivih aktivnosti za pripremu projekata unutar prioritetne osi 1, kao i povećanja prioritetne osi 3 - Tehnička pomoć vezano na dopuštenih 4% ukupne alokacije.

Ovom strateškom procjenom razmatrane su isključivo aktivnosti i projekti predviđeni unutar Prioritetne osi 4, a s obzirom da su ostali projekti predviđeni kroz prioritetne osi 1, 2 i 3 razmatrani prethodnom strateškom procjenom utjecaja na okoliš (Strateška studija utjecaja na okoliš za OPP 2007.-2013., Dvucut Ecro, svibanj 2012.).

Projekti koje obuhvaća modificirani Operativni program promet 2007.-2013. su sljedeći:

1. Razvoj zračne luke Dubrovnik (zračni sektor)
2. Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste (cestovni sektor)
3. Projekt splitske obilaznice, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica (cestovni sektor)
4. Obilaznica Vodica (cestovni sektor)

5. Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče (cestovni sektor)
6. Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (cestovni sektor)
  - 4 dionice brze ceste + spojna cesta za Breznički Hum.
    1. dionica: Andraševac (Bračak) - Mokrice (D307), L=5,2 km
    2. dionica: Zlatar Bistrica - Andraševac (Bračak) , L=11,4 km
    3. dionica: Kašina - Zlatar Bistrica, L=16,9 km
    4. dionica: Popovec - Kašina, L=6,1 km
  - + spojna cesta za Breznički Hum, L=6,1 km
7. Izmještanje državne ceste D34, Obilaznica Petrijevac (cestovni sektor)
8. Obilaznica grada Poreča (cestovni sektor)
9. Državna cesta D2, južna zaobilaznica Osijeka (cestovni sektor)
10. Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj (cestovni sektor).

Projekti su odabrani na temelju njihove pripremljenosti. Za većinu navedenih projekata provedena je procjena utjecaja na okoliš te ishodu Rješenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš ili je postupak procjene utjecaja na okoliš u tijeku (Tablica).

Tablica 1-1. Postupci procjene utjecaja na okoliš

Projekt	Godina izrade	Kada i od strane koga je doneseno rješenje
Razvoj Zračne luke Dubrovnik	03/2014	MZOIP, Rješenje 13.10.2014. (KI: UP/I 351-03/14-02/35 Urbr: :517-06-2-1-2-14-20)
Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste	7/2007.	MZOPUG (Ministarstvo zaštite okoliša prostornog uređenja i graditeljstva), Rješenje 7.2.2008. (KI: UP/I 351-03/07-02/67, Urbr:531-08-3-1-1-2-8-08-6)
Splitska obilaznica LOT 2 Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica - radovi	27.3.2003.	MZOPUG, Rješenje 18.07.2003. (KI: UP/I 351-02/03-06/0034 Urbr: 531-05/4-AM-03-3)
Obilaznica grada Vodica	11/2011	MZOIP, Rješenje 7.12.2012. (KI: UP/I 351-03/11-02/100 Urbr: :517-06-2-1-2-12-11)
Rekonstrukcija brze ceste i izgradnja spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče	06/2006	MZOPUG, Rješenje 10.01.2007. (klasa UP/I 351-03/06-02/122, ur.br. 531-08-3-1-AG-07-6)
	02/2015	MZOIP, Rješenje da nije potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš, 29.04.2015. (KLASA: UP/I 351-03/15-08/43, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-10)
Izmještanje državne ceste D34,		MZOIP, Rješenje 12.2.2013. (KLASA: UP/I 351-03/12-02/17, URBROJ: 517-06-2-1-2-13-

Obilaznica Petrijevac		12); vrijeme važenja Rješenja produljeno je do 21.2.2017. Rješenjem od 13.2.2015. (KLASA: UP/I 351-03/12-02/17, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-16); u okviru postupka provedena je Glavna ocjena
Obilaznica grada Poreča		Rješenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš od 23.4.2003. (KLASA: UP/I 351-02/02-06/0144, URBROJ: 531-05/4-AM-03-4)
Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj	2003	MZOPUG, Rješenje 2004. (Klasa: UP/I 351-02/03-06/0102, Ur. br. 531-05/4-AM-04-6) MZOIP; Rješenje o prihvatljivosti za ekološku mrežu 03.06.2014. (KLASA: UP/I 612-07/13-60/63, URBROJ: 517-07-1-1-2-14-12 )
Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka		MZOIP; Rješenje 7.2.2015. (KLASA: UP/I 351-03/04-02/0060, URBROJ: 531-05/1-AG-05-4)
Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok		
(4 dionice) dionica čvor Popovec (km 0+000,00) - čvor Kašina (km 5+854,70)		
dionica čvor Zlatar Bistrica (km 23+10060) - čvor Zabok (km 39+380,25)	2006	MZOIP, Rješenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš od 20.7.2007. (KLASA: UP/I 351-03/05-02/00135, URBROJ: 531-08-1-1-2-08-07-5)
dionica spojne ceste Zlatar Bistrica - Breznički Hum (od km 0+000,00 do km 22+077,24)		
čvor Kašina-čvor Zlatar Bistrica		U POSTUPKU Glavna ocjena se ne provodi (Rješenje MZOIP da je zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu od 18.12.2013., KLASA: UP/I 612-07/13-60/53, URBROJ: 517-07-1-1-2-13-4)

U nastavku, u cijeloj studiji korišteni su samo navedeni nazivi projekata bez posebnog izdvajanja pojedinih dionica koje su bile predmet studije.

### 1.1.1. Strateška procjena utjecaja

Stratešku procjenu utjecaja za Izmjene i dopune OPP 2007.-2013. potrebno je provesti u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13) i Uredbom o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (NN 64/08). Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture donio je 21. studenog 2014. godine Odluku o provođenju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš za Izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013. (KLASA: 340-03/14-04/43, URBROJ: 530-08-2-3-2-14-4). Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture donijelo je i Odluku o sadržaju strateške studije za izmjene i dopune Operativnog programa promet 2007.-2013.

Odluka o provođenju postupka strateške studije odnosila se na modificirani Operativni program 2007.-2013. kojim su unutar Prioritetne osi 4 obuhvaćena četiri projekta cestovnog i zračnog sektora (Razvoj zračne luke Dubrovnik, Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste, Projekt splitske obilaznice, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica i Obilaznica Vodica). Zbog potrebe za uključivanjem dodatnih investicijskih prioriteta u program, a kako bi se poboljšala stopa provedbe, 24. ožujka 2015. godine donesena je Izmjena odluke o provođenju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš za Izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013. (KLASA: 340-03/14-04/43, URBROJ: 530-08-2-3-2-15-34). Novim izmjenama i dopunama OPP 2007.-2013. u sklopu Proritetne osi 4 uključeno je još šest projekata iz cestovnog sektora (Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče, Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok, Izmještanje državne ceste D34 - Obilaznica Petrijevac, Obilaznica grada Poreča, Državna cesta D2 - južna zaobilaznica Osijeka i Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj). S obzirom da se također radi o projektima razvoja i nadogradnje infrastrukture u cestovnom prometnom sektoru u svrhu poboljšanja povezivanja i pristupačnosti od sekundarnih i tercijarnih cesta do TEN-T mreže te izgradnji obilaznica oko velikih gradskih središta i uklanjanja uskih grla, Izmjena Odluke nije utjecala na sam sadržaj strateške studije već isključivo na obim te nije bilo potrebe za izmjenom Odluke o sadržaju strateške studije.

Ova strateška studija razmatra isključivo aktivnosti i projekte predviđene unutar Prioritetne osi 4, razvoj cesta i zračne luke.

## 2. Kratak pregled sadržaja i glavnih ciljeva programa i odnos s drugim odgovarajućim planovima i programima

### 2.1. Izmjene i dopune Operativnog programa „Promet“ 2007.-2013.

Osnovni strateški cilj OPP-a je doprinijeti bržem ekonomskom rastu temeljenom na integraciji i održivom prometnom razvoju, fokusirajući se na bolju povezanost prometne mreže RH s prometnim sustavom EU. U OPP-u je naglasak stavljen na revitalizaciju željezničke infrastrukture i unutarnjih plovnih putova.

Zbog poteškoća u provedbi nekoliko ključnih projekata predviđenih za Operativni program Promet, pokrenut je postupak izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007.-2013. Izmjene i dopune OPP-a odnose se na uključivanje aktivnosti i projekata cestovnog i zračnog sektora unutar nove prioritetne osi (Prioritena os 4) koje su integrirane u tekst izvornika.

#### 2.1.1. Prioritetna os 1: Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekata u sektoru prometa

Prioritetna os 1 je usmjerena na nadogradnju hrvatske željezničke mreže na TEN-T koridorima, regionalne i prigradske željezničke mreže i razradu temeljnih studija i pripreme infrastrukturnih projekata za sljedeće programsko razdoblje u svim prometnim sektorima osim sektora unutarnjih plovnih putova.

Os nastavlja aktivnosti započete u okviru ISPA i IPA pretpristupnih programa. Aktivnosti uključene u ovu prioritetnu os će se fokusirati na nadogradnju dijelova osnovne i sveobuhvatne mreže odnosno Pan europskih koridora Vb (TEN-T Mediteranski koridor) i X smještenih unutar Hrvatske i u manjoj mjeri nadogradnju regionalne/prigradske željezničke mreže.

##### 2.1.1.1. Glavni ciljevi

Prvi cilj ove prioritetne osi je postupno razviti i nadograditi hrvatsku TEN-T željezničku mrežu s ciljem sveobuhvatnijeg i učinkovitijeg povezivanja države s europskim prometnim mrežama, uz istovremeno usklađivanje tehničkih standarda i standarda operabilnosti s onima Europske Unije.

Drugi cilj je započeti nadogradnju regionalne i prigradske željezničke mreže koja će također biti usklađena sa standardima Europske unije.

Posljednji cilj je osigurati pripremu projekata u svim sektorima prometa, osim sektora unutarnjih plovnih putova za sljedeće programsko razdoblje.

#### 2.1.1.2. Očekivani učinci

Realizacijom ovih ciljeva očekuju se sljedeći učinci:

- bolja integracija hrvatskih prometnih mreža na TEN-T koridorima s onima Europske unije;
- povećana sposobnost interoperabilnosti unutar hrvatske željezničke mreže;
- stvaranje mreže efikasnih, fleksibilnih i međusobno povezanih prometnih sustava koji će poticati i omogućavati pojačanu trgovinu s Europskom unijom i ostalim tržištima;
- stvaranje bolje povezanog prometnog sustava unutar države;
- poboljšanje povezanosti regionalnih i nacionalnih prometnih mreža;
- poticanje korištenja ekološki prihvatljivijih prijevoznih sredstava.
- veća mobilnost radne snage i stanovništva prigradskih naselja

#### 2.1.1.3. Indikativni popis aktivnosti

Aktivnosti unutar ove prioritetne osi mogu se podijeliti u dvije skupine:

1) aktivnosti usmjerene na nadogradnju i modernizaciju željezničkih pruga i poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti na TEN-T koridorima, njihovim vezama s regionalnim/prigradskim prugama.

- a) Nadogradnja i modernizacija pruge te unapređenje sigurnosti i učinkovitosti na Pan-europskom koridoru X
- b) Poboljšanje sigurnosti i učinkovitosti željezničkog prometa unaprjeđenjem željezničkog čvora Zagreb.
- c) Izgradnja nove regionalne/prigradske pruge koja će spajati Grad Zagreb s okolnim županijama.

Zbog manjka zrelih projekata za neposrednu provedbu u željezničkom sektoru i radi dovršenja modernizacije cjelokupne željezničke mreže u Hrvatskoj, značajna sredstva također će biti dodijeljena za pripremu liste projekata za buduću provedbu unutar tri navedena područja.

2) Razrada temeljnih studija i priprema projekata prometne infrastrukture za sljedeće programsko razdoblje

#### 2.1.1.4. Indikativni popis korisnika

Korisnici su HŽ Infrastruktura d.o.o. i tijela nadležna za ulaganja u prometnu infrastrukturu u drugim sektorima, npr. Hrvatske ceste d.o.o., Hrvatske autoceste d.o.o., gradovi, lučke uprave, itd.

#### 2.1.1.5. Indikativni popis velikih projekata

1. Sustav signalno-sigurnosnih uređaja na zagrebačkom Glavnom kolodvoru\*

2. Obnova i rekonstrukcija pruge na dionici Okučani - Novska\*
3. Rekonstrukcija i gradnja drugog kolosijeka na dionici željezničke pruge Dugo Selo-Križevci

\*Ova dva projekta, kada su bila podnesena EK-i, tretirana su kao veliki projekti prema Uredbi IPA-e (granica za velike projekte bila je 10 mil. eura)

### 2.1.2. Prioritetna os 2: Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe u RH

Ova os je usmjerena na unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe do uspostavljanja uvjeta za sigurnu i pouzdanu unutarnju plovidbu i omogućavanje da plovni putovi ispunjavaju minimalne plovidbene zahtjeve i unaprjeđenje luka.

Glavni zadatak unutar ove prioritetne osi je priprema i razvoj budućih projekata za provedbu u sljedećim programskim periodima koji će pridonositi spomenutom cilju.

#### 2.1.2.1. Glavni ciljevi

Cilj je poboljšati i obnoviti sustav unutarnje plovidbe u Hrvatskoj, čineći ga privlačnijim i konkurentnijim u usporedbi s drugim oblicima prometa.

Cilj je obnoviti plovne putove rijeke Save s ciljem postizanja kategorije IV plovnog statusa, uključujući usklađivanje s Direktivom o riječnom informacijskom sustavu (RIS) te sa sustavom luka u Republici Hrvatskoj.

#### 2.1.2.2. Očekivani učinci

- poboljšanje plovnosti i sigurnosti unutarnjih plovnih putova;
- stvaranje liste zrelih projekata za buduću provedbu

#### 2.1.2.3. Indikativni popis operacija

Zbog manjka zrelih projekata, prioritet se daje pripremi liste projekata, koja će rezultirati skupinom projekata spremih za provedbu u sljedećem programskom razdoblju. Projekti će biti usmjereni na sljedeće zadatke:

- unaprjeđenje sustava za kontrolu prometa i sigurnosti hrvatske mreže unutarnjih plovnih putova primjenom informacijskog sustava za rijeku Savu (Riječni informacijski sustav);
- priprema projekta s ciljem povećanja kategorije plovnosti međunarodnog plovnog puta rijeke Save, koji je trenutačno u nižoj kategoriji od one koja se zahtijeva;
- priprema projekata s ciljem modernizacije i rekonstrukcije lučke infrastrukture unutarnjih plovnih putova u lukama Vukovar, Osijek, Slavonski Brod i Sisak.

#### 2.1.2.4. *Indikativni popis korisnika*

Potencijalni korisnici aktivnosti unutar ove prioritetne osi će biti tijela nadležna za upravljanje unutarnjim plovnim putovima i lukama.

#### 2.1.2.5. *Indikativni popis velikih projekata*

Nisu predviđeni nikakvi veliki projekti.

### 2.1.3. **Prioritetna os 3: Tehnička pomoć**

#### 2.1.3.1. *Glavni ciljevi*

Glavni cilj je osigurati potpuno, efikasno i učinkovito korištenje sredstava dodijeljenih OPP-u u skladu s relevantnim pravilima i postupcima.

Time se općenito podrazumijeva:

- jačanje sustava provedbe OPP-a;
- poboljšanje administrativne sposobnosti ustanova koje sudjeluju u procesu upravljanja operativnim programom;
- povećavanje razine znanja i institucionalnih kapaciteta potencijalnih korisnika programa;
- osiguravanje strateške osnove za razvoj sektora prometa.

#### 2.1.3.2. *Indikativni popis aktivnosti*

Aktivnosti unutar ove prioritetne osi pokrivaju tri područja:

##### a) Potpora upravljanju OP-om

Cilj ovog područja aktivnosti je podržati Upravljačko tijelo i njegove partnere u provedbi aktivnosti vezanih uz odredbe Uredbi Europske unije (specifična i prilagođena podrška u koordinaciji i upravljanju OPP-om: analize, ex-ante i kontinuirane evaluacije, provedba sustava kontrole praćenja, informiranje i promidžba, revizije postojećeg OP-a, pomoć u pripremi sljedećeg OP-a koji se odnosi na promet, identifikacija, ocjenjivanje i odabir projekata, podrška u provedbi, financijsko upravljanje, IT podrška).

##### b) Jačanje kapaciteta Upravljačkog tijela i potencijalnih korisnika

Razvoj administrativne sposobnosti znači poboljšanje djelotvornosti i učinkovitosti javnih tijela uključenih u provedbu programa. Ova vrsta aktivnosti uključuje neprekidni postupak obrazovanja i osposobljavanja u svim područjima interesa vezanim uz upravljanje OP-om i projektima.

##### c) Priprema strateških dokumenata vezanih uz promet

Indikativne aktivnosti u ovom ključnom području uključuju pripremu Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske s povezanim Prometnim modelom kao dugoročnim i srednjoročnim programom investiranja u sektor prometa u Hrvatskoj. Također, aktivnosti u ovom području uključuju pripremu sektorskih strateških dokumenata za cestovni, pomorski, zračni, gradski i multimodalni podsektor.

#### *2.1.3.3. Indikativni popis korisnika*

- Upravljačko tijelo OPP-a: MPPI, Uprava za prometnu infrastrukturu i fondove EU, Sektor za fondove EU,
- Koordinacijsko tijelo: MRRFEU
- Tijelo za ovjeravanje: MFIN,
- Tijelo za reviziju: ARPA
- relevantne organizacijske jedinice Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture (MPPI) i
- postojeći i potencijalni korisnici OPP-a.

#### **2.1.4. Prioritetna os 4: Razvoj cesta i zračne luke (sufinancirano ERDF-om)**

##### *2.1.4.1. Glavni ciljevi*

Cilj ove prioritetne osi je razvoj i nadogradnja infrastrukture Hrvatske u cestovnom i zračnom prometnom sektoru. Ulaganja će osigurati da se lokalne veze na TEN-T mrežu poboljšaju, gdje infrastrukturni kapaciteti ograničavaju daljni gospodarski rast i regionalnu korist od međunarodnih mreža, i tražit će smanjenje zagušenja i zagađenje kao negativnog utjecaja na okoliš. U oba sektora naglasak će biti stavljen na poboljšanje mogućnosti povezivanja različitih vidova prometa i time na budući razvoj multimodalnog povezivanja prometnih sadržaja za putnike i teret tj. poboljšanje cestovnih veza do lučke infrastrukture.

U cestovnom sektoru, ulaganja će pomagati pristupačnost od sekundarnih i tercijarnih cesta do TEN-T mreže, osiguravati pristupačnost i kretanje roba i ljudi od regionalnih središta, ruralnih područja i otoka do većih središta i kopna i time jačati zaposlenost i usluge. Izgradnja obilaznica oko velikih gradskih središta i uklanjanje uskih grla će osigurati poboljšanje sigurnosti, vremena putovanja i prometnih tokova, smanjenje negativnog utjecaja na okoliš i kulturnu baštinu Hrvatske; povećanje regionalne pristupačnosti će poboljšati teritorijalnu koheziju i privlačnost lokalnih područja za poslovanje i turizam.

Ovaj prioritet će također financirati širenje/nadogradnju strateške infrastrukture zračne luke Dubrovnik. Ulaganje će nadograditi kvalitetu i sigurnost infrastrukture, kao i poboljšati kapacitete zračne luke i sposobnost da se nosi sa sezonskim fluktuacijama koje proizlaze iz turizma. Zračna luka igra vitalnu ulogu u pristupačnosti i razvoju dubrovačkog područja; područje je fizički odvojeno od ostatka hrvatskog teritorija i turizam igra jaku ulogu u

gospodarskom razvoju Dubrovačko-neretvanske županije. Poboljšanje kapaciteta zračne luke će voditi do smanjenja izolacija i zagušenja i time će poboljšati privlačnost područja za poslovanje i turiste te potaknuti gospodarski rast. Usklađenost sa zahtjevima EU Schengena će biti osigurana u pripremi za status Schengenske granice u 2016. godini.

#### *2.1.4.2. Očekivani učinci*

- Smanjenje uskih grla i zagušenja na cestama u Hrvatskoj i poboljšanje cestovne pristupačnosti unutar/duž hrvatskih regija i međunarodno na TEN-T mrežu;
- Poboljšana kvaliteta, sigurnost i kapacitet zračne luke Dubrovnik; sposobnost da se zadovolji rast i daljnje povećanje broja putnika.
- bolja zračna povezanost Dubrovnika i Dubrovačke županije kao preduvjet ekonomskog rasta

#### *2.1.4.3. Indikativni popis aktivnosti*

- Izgradnja/nadogradnja sadržaja zračne luke Dubrovnik kao što je pista, rulna staza, zgrade terminala;
- Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU;
- Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš.

#### *2.1.4.4. Indikativni popis korisnika*

Potencijalni korisnici će biti upravitelji/tijela infrastrukture zračnih luka, Hrvatske ceste d.o.o.

#### *2.1.4.5. Indikativni popis velikih projekata*

Razvoj zračne luke Dubrovnik

## **2.2. Odnos operativnog programa „Promet“ s drugim odgovarajućim planovima i programima**

### **2.2.1. Prostorno-planska dokumentacija na regionalnoj razini**

Planirani zahvati: 'Obilaznica grada Vodica', 'Projekt splitske obilaznice, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica', 'Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste', 'Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče', 'Razvoj

Zračne luke Dubrovnik, 'dionica Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj', 'Državna cesta D2, južna zaobilaznica Osijeka', 'Izmještanje državne ceste D34, Obilaznica Petrijevaca', 'obilaznica grada Poreča' i 'brza cesta Popovec - Marija Bistrica - Zabok' nalaze se na području Šibensko-kninske, Splitsko-dalmatinske, Dubrovačko-neretvanske, Osječko-baranjske, Istarske i Krapinsko-zagorske županije te na području Grada Zagreba.

Izvadci iz kartografskih prikaza prostorno-planske dokumentacije dani su u Prilogu 1 ove studije.

Planirani zahvat na području Šibensko-kninske županije; 'Obilaznica grada Vodica'.

U PP Šibensko-kninske županije (*Službeni vjesnik Šibensko-kninske županije br. 1/02, 10/05, 3/06, 5/08, 6/12, 9/12 - pročišćeni tekst, 4/13 i 2/14*) predmetni Zahvat (obilaznica grada Vodica) navodi se kao planirana državna cesta. Prometne građevine - ostale državne ceste navode se kao građevine/zahvati od važnosti za Državu. U članku 113. navodi se; *"Državne ceste čine osnovnu veznu strukturu Šibensko-kninske županije, koja je s jedne strane povezuje s ostalim dijelovima države i šire, a s druge osigurava unutarnju povezanost svih vitalnih dijelova: gradova i općinskih i ostalih središta - žarišta razvoja"*.

Planirani zahvati na području Splitsko-dalmatinske županije; (*Službeni glasnik Splitsko-dalmatinske županije br. 1/03 i 8/04, 5/05, 5/06, 13/07 i 9/13*) 'Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste' i 'Projekt splitske obilaznice, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica'

U PP Splitsko-dalmatinske županije a vezano za predmetne zahvate ('Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste' i 'Projekt splitske obilaznice, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica') u članku 116 navodi se; *"Za postizanje optimalne funkcionalnosti cestovne mreže na području Županije (izgradnja auto-cesta i cestovne mreže - Državne i Županijske), ceste se moraju planirati i graditi po fazama u cilju zadovoljenja razvojnih, prometnih, gospodarskih i ekoloških kriterija. Obzirom da će se realizacija nekih navedenih prometnica dogoditi s određenim vremenskim otklonom, neophodno je mjerama rekonstrukcije i dogradnje postojeće cestovne mreže zadovoljiti rastuće prometne zahtjeve, te nastojati ostvariti kompatibilnosti navedenih radnji s konačnim rješenjem, te omogućiti etapnost realizacije"*.

U članku 117 PP Splitsko-dalmatinske županije navodi se; *"Operativnim programom prioritetne mjere trebalo bi primarno svesti na: Izgradnju zaobilaznica svih većih gradskih središta i naselja gdje treba izdvojiti između ostalog i rekonstrukciju na dionici Trogir (Plano) - Solin (početak zaobilaznice grada Splita) (DC - 8)"*

U članku 118. navodi se; *"Poduzeti mjere rekonstrukcije trase i čvorišta te rasterećenja postojećeg dužobalnog pravca (državna cesta br. 8), osposobljavanjem jednog od zaobalnih*

alternativnih koridora. Ostvarenje ovog cilja moguće je djelomičnom realizacijom navedenog u prethodnoj stavci te primarno:

- *Dogradnjom drugog kolnika na dionici DC-8 čvor Plano (Trogir) - Solin (početak prve dionice zaobilaznice grada Splita). U prvoj etapi neophodno je izgraditi sva planirana denivelirana čvorišta i poprečne veze do ŽC-6317 (stara Kaštelanska cesta) te denivelirane prolaze uključujući čvor Plano sa odvojkom do veze na ŽC-6091 (početak buduće spojne ceste čvor Plano - čvor Split - zapad (Prgomet) na planiranoj Jadranskoj autocesti. Sigurno da uz navedeni čvor Plano kao posebne prioritete treba izdvojiti čvor Rudine s novom poprečnom vezom za Zračnu luku Split-Kaštela te čvor sv. Kajo i Adriachem također s novim poprečnim vezama do planiranih postojećih radnih zona“.*

Planirani zahvat - Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste' u PP Splitsko-dalmatinske županije navodi se kao građevina/zahvat od važnosti za Državu.

Planirani zahvati na području **Dubrovačko-neretvanske županije**; Rekonstrukcija brze ceste i izgradnja spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče i Razvoj zračne luke Dubrovnik.

**U PP Dubrovačko-neretvanske županije** (*Službeni glasnik Dubrovačko-neretvanske županije br. 6/03, 6/05, 3/06, 7/10, 4/12-isp. i 9/13*) predmetni Zahvat (brza cesta s odvojkom do Grada Ploče) navodi se kao građevina/zahvat od važnosti za Državu. U Članku 170. navodi se; „*U cestovnom prometu treba osigurati optimalno povezivanje unutar Županije, te povezivanje Županije sa ostalim dijelovima Hrvatske i Europom gradnjom prometnica kojima će se brzo i učinkovito odvijati tranzitni promet područjem Županije na način da se stvori optimalan cestovni prometni sustav s poticajnim utjecajem na život stanovnika.*“

Predmetni Zahvat (Zračna luka Dubrovnik) navodi se kao građevina od važnosti za državu. U članku 203. PP Dubrovačko-neretvanske županije navodi se; „*Za zračnu luku Dubrovnik zbog problema bočnog vjetrova, a u skladu s činjenicom da su udari vjetrova značajno manji iz smjera Grude (istok), rezervira se prostor za produljenje uzletno-sletne staze u duljini od 300 m u smjeru istoka, kao i produljenje vozne staze prema istoku. Za osiguranje zaštitnog pojasa sjeverno od uzletno-sletne staze sukladno međunarodnim regulativama osigurava se koridor od 150 m od središnjice uzletno-sletne staze“.*

Planirani zahvati na području **Osječko-baranjske županije**; 'dionica Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj', 'Državna cesta D2, južna zaobilaznica Osijeka' i 'Izmještanje državne ceste D34, obilaznica Petrijevcu'.

**U PP Osječko-baranjske županije** (*Službeni glasnik Osječko- Baranjske županije br. 1/02 i 4/10*) predmetni Zahvat (dionica Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj) navodi se kao planirana cesta od važnosti za Državu u sklopu trase granični "prijelaz (Republika Mađarska) - granica Županije kod Novih Perkovaca (smjer granični prijelaz (BiH) kod Svilaja) “.

Kao zahvati od važnosti za Državu također su navedene i predmetne obilaznice ('Državna cesta D2, južna zaobilaznica Osijeka' i 'Izmještanje državne ceste D34, obilaznica Petrijevci') između ostalog za obilaznice i korekcije na postojećim državnim cestama navodi se; " južni kolnik južne zaobilaznice Osijeka na cesti D2 na dionici spoja na planiranu autocestu u koridoru Vc do čvora na cesti D417 za Vukovar" i "južna zaobilaznica Petrijevaca na trasi D34".

Planirani zahvat na području Istarske županije; 'Obilaznica grada Poreča' (faza III i IV)

U PP Istarske županije (*Službene novine Istarske županije br. 02/02, 01/05, 04/05, 14/05 - Pročišćeni tekst, 10/08 i 07/10*) predmetni Zahvat (obilaznica grada Poreča navodi se kao građevina od važnosti za županiju u Članku 34. Između ostalog navodi se; "b) županijske ceste - Antenal - Tar - obilaznica Poreča - Vrsar - Kloštar (postojeća i djelomično nova)".

Prema PP Istarske županije, kartografski prikaz 1. Korištenje i namjena prostora/površina (Sl. n. Istarske županije br. 13/12) i kartografski prikaza 2.1. infrastrukturni sustavi - promet (Sl. n. Istarske županije br. 10/08)) podaci vezani za promet su zadnje izmijenjeni 2008. godine. Prostorni plan Istarske županije nije u skladu sa sada već ne važećom Odlukom o razvrstavanju javnih cesta iz 2013 (NN 66/13) te također nije u skladu s trenutno važećom Odlukom o razvrstavanju javnih cesta (NN br. 94/14).

Planirani zahvat na području Grada Zagreba i Krapinsko-zagorske županije; 'brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok'

U PP Grada Zagreba (*Službeni glasnik Grada Zagreba br. 8/01, 16/02, 11/03, 2/06, 1/09 i 8/09 i 21/14*) predmetni Zahvat (brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok) prati trasu postojeće državne ceste D 29 (smjer sjever) do županijske granice s Krapinsko-zagorskom županijom. Prostornim planom predviđeni mogući ili alternativni koridori protežu se (smjer sjever) istočno i zapadno od predmetnog zahvata.

U PP Krapinsko-zagorske županije (*Službeni glasnik Krapinsko-zagorse županije br. 4/02, 6/10 i 8/15*) predmetni Zahvat (brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok), planirana brza cesta Mokrice - Zlatar Bistrica - Marija Bistrica - Popovec, određena je izvornim prostornim planom s jednom varijantom u dolini Tugonice, te sa dvije varijante u južnom dijelu Općine Marija Bistrica. U zadnjim Izmjenama i dopunama PP Krapinsko-zagorske županije predložena nova varijanta trase brze ceste Zlatar-Bistrica - Kašina (izrađena od Hrvatskih cesta d.o.o.), kao prihvatljivija za izvođenje i nižih troškova građenja, određena je na zapadnom području Općine Marija Bistrica, a dijelom prolazi područjem Općine Gornja Stubica.

U PPPPO Medvednica (*Narodne Novine br. 89/14*) predmetni Zahvat (brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice) sa spojnom cestom za Breznički Hum) planirani zahvat predviđen je kao koridor ceste (za istraživanje).

### 2.2.2. Strateška dokumentacija

U nastavku je dan pregled odnosa Izmjena i dopuna OPP-a s drugim odgovarajućim strategijama, planovima i programima, na nacionalnoj razini (okoliš, regionalni razvoj, turizam).

Strateška dokumentacija je opsežnog karaktera, stoga je detaljnije razrađena strateška dokumentacija koja se odnosi na promet i prometnu infrastrukturu. Takav pristup je usvojen jer su od zadnje Strateške studije utjecaja na okoliš za OP Promet usvojeni novi strateški dokumenti na koje se treba osvrnuti.

NAZIV DOKUMENTA	CILJEVI STRATEGIJE / PROGRAMA / PLANA	CILJEVI OPP	KOMENTAR
<p>Nacionalna strategija i plan djelovanja na okoliš (NSPDO) (NN 46/02)</p>	<p><b>Ciljevi NSPDO Poglavlje 4.1.5. Promet</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Promet u gradovima (urbanim aglomeracijama) obuhvatiti konceptom održivoga razvoja (održivi gradski promet)</li> <li>2. Smanjiti opseg cestovnoga osobnog prijevoza i razviti javni gradski prijevoz kao najprihvatljiviji za okoliš</li> <li>3. Ugraditi načela održivoga razvoja u razvojne planove i sektorske strategije</li> <li>4. Smanjiti utjecaje prometne aktivnosti (emisije štetnih tvari i buku) i prometne infrastrukture na okoliš (fragmentacija prirodnih staništa)</li> <li>5. Uvesti praćenje stanja okoliša (nadzor nad utjecajem prometa na okoliš)</li> <li>6. Zaštititi osjetljiva područja</li> <li>7. Povećati sigurnost prijevoza opasnih tvari i prihvata opasnih tvari u lukama</li> <li>8. Primijeniti ekonomske mjere</li> <li>9. Pooštriti nadzorne mjere u projektiranju, izgradnji i održavanju prometnica.</li> </ol>	<p><b>Ceste</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Izgradnja obilaznica oko velikih gradskih središta i uklanjanje uskih grla</li> <li>- povećanje regionalne pristupačnosti</li> <li>- nadograditi kvalitetu i sigurnost infrastrukture, kao i poboljšati kapacitete zračne luke i sposobnost da se nosi sa sezonskim fluktuacijama koje proizlaze iz turizma</li> </ul>	<p>Posebni ciljevi OPP-a u skladu su s ciljevima 2 ,4 i 8 NSPDO</p>
<p>Strategija održivog razvitka RH (NN 38/09)</p>	<p>Poglavlje 7 Povezivanje Hrvatske</p> <p><b>Glavni cilj</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dobro povezivanje svih dijelova nacionalnog teritorija te otoka s kopnom i međusobno, kako bi transportni sustav bio dostatan za sve gospodarske, socijalne i okolišne potrebe Republike Hrvatske, a da istodobno njegov neželjeni utjecaj na ekonomiju, društvo i okoliš bude minimalan.</li> <li>2. Kroz teritorijalnu koheziju razviti integrirani pristup pitanju dostupnosti i povezanosti, radi što boljeg iskorištavanja razvojnih karakteristika svojstvenih različitim prostorima.</li> </ol> <p><b>Aktivnosti:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Poticati korištenje čistijih goriva i tehnologija i</li> </ol>	<p>Prioritetna os 4</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Izgradnja obilaznica oko velikih gradskih središta i uklanjanje uskih grla</li> <li>- povećanje regionalne pristupačnosti</li> <li>- nadograditi kvalitetu i sigurnost infrastrukture, kao i poboljšati kapacitete zračne luke i sposobnost da se nosi sa sezonskim fluktuacijama koje proizlaze iz turizma</li> </ul>	<p>Ciljevi OPP u skladu su s ciljevima Strategije održivog razvitka RH</p>

	<p>prelaziti na one oblike prijevoza koji učinkovito koriste energiju.</p> <p>2. Usmjeriti razvoj prometne infrastrukture prema povećavanju međusobne integriranosti i povezanosti cijeloga unutarnjega prometnog sustava kako bi se ostvarila bolja dostupnost europskih prometnih koridora i bolja integriranost s prometnom mrežom susjednih zemalja, poštujući pritom kriterije zaštite okoliša.</p>		
<p>Strategija i program prostornog uređenja RH</p>	<p><b>Opći strateški ciljevi razvitka prometa</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. U skladu s nacionalnim i državnim interesima, čvrsto, kvalitetno i djelotvorno međusobno prometno povezati sva područja, razvojna žarišta i središta u zemlji, kao preduvjet potpunoj integraciji hrvatskog državnog teritorija</li> <li>2. Kvalitetno povezati hrvatsku sa susjednim zemljama, te preko hrvatskog teritorija osigurati međusobne prometne veze između zapadne i srednje Europe sa zemljama jugoistočne Europe i bliskog istoka, odnosno na najbolji mogući način iskoristiti svoje prometne prednosti. U povezivanju zemalja srednje Europe i Podunavlja s jaranom i Mediteranom, vodeći tako računa i o njihovim razvojnim usmjerenjima, kako bi se hrvatska što bolje uključila u europska integrativna kretanja, uvažiti zajednička obilježja i osobitosti područja,</li> <li>3. Osigurati i omogućiti alternativno povezivanje u zemlji i sa susjednim državama radi veće fleksibilnosti i sigurnosti funkcioniranja prometa u svim uvjetima, osigurati učinkovitost sustava prostornog uređenja,</li> <li>4. Razvijati pojedine prometne sustave u pravcu njihovoga međusobnog sve većeg kombiniranja i integriranja, organizirati i tehnički postaviti sve elemente za funkcioniranje integralnog prometa, budući da integralni promet osigurava veće učinke u gospodarstvu zemlje,</li> <li>5. Prometni sustavi moraju u svim elementima</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- postupno razviti i nadograditi hrvatsku TEN-T željezničku mrežu s ciljem sveobuhvatnijeg i učinkovitijeg povezivanja države s europskim prometnim mrežama, uz istovremeno usklađivanje tehničkih standarda i standarda operabilnosti s onima Europske Unije. Drugi cilj je započeti nadogradnju regionalne i prigradske željezničke mreže koja će također biti usklađena sa standardima Europske unije. Posljednji cilj je osigurati pripremu projekata u svim sektorima prometa, osim sektora unutarnjih plovni putova za sljedeće programsko razdoblje.</li> <li>- poboljšati i obnoviti sustav unutarnje plovidbe u Hrvatskoj, čineći ga privlačnijim i konkurentnijim u usporedbi s drugim oblicima prometa.</li> <li>- osigurati potpuno, efikasno i učinkovito korištenje sredstava dodijeljenih OPP-u u skladu s relevantnim pravilima i postupcima.</li> <li>- Razvoj i nadogradnja infrastrukture Hrvatske u cestovnom i zračnom prometnom sektoru. Fokusira se na poboljšanje povezanosti s ostalim članicama EU, osiguranjem kompatibilnosti i pune integracije Hrvatske u Europske cestovne mreže i područja Schengenske suradnje</li> </ul>	<p>Navedeni ciljevi OPP usklađeni su s ciljevima 1, 2, 3 i 4 Strategije i Programa prostornog uređenja RH</p>

	<p>zadovoljavati međunarodne građevinske i prometne standarde,</p> <p>6. Osigurati da obnovljeni i novoizgrađeni prometni sustavi poštuju najviše kriterije zaštite resursa prostora i okoliša, kako bi bio u funkciji održivog razvoja i kvalitetne preobrazbe cjelokupne države</p>		
Strategija upravljanja vodama (NN 91/08)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Osiguranje dovoljnih količina kvalitetne pitke vode za vodoopskrbu stanovništva,</li> <li>2. Osiguranje potrebnih količina vode odgovarajuće kakvoće za različite gospodarske namjene,</li> <li>3. Zaštita ljudi i materijalnih dobara od poplava i drugih vidova štetnog djelovanja voda,</li> <li>4. Zaštita i unapređenje ekološkog stanja voda i o vodi ovisnih ekosustava</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- OPP kao jedan od glavnih ciljeva navodi održivi razvoj i zaštitu okoliša. OPP ima dva opća prioriteta koji su doprinos pitanju zaštite okoliša: željeznice i unutarnji plovni putovi, kao tip prometa koji manje onečišćuje i energetski je efikasniji.</li> <li>- Cilj prioritete osi 4 je razvoj i nadogradnja infrastrukture Hrvatske u cestovnom i zračnom prometnom sektoru. Kroz prioritetnu os 4 provode se projekti od regionalnog značaja čiji je cilj, između ostalog, pozitivan utjecaj na gospodarski razvoj i održivost te zaštitu okoliša, krajolika i baštine Hrvatske.</li> </ul>	<p>Provedba OPP u skladu je sa ciljevima Strategije (poglavlje 4.2.3. Zaštita voda) jer doprinosi poboljšanju i modernizaciji prometne infrastrukture i povećanju sigurnosti prometnica te time i smanjenju negativnih utjecaja iz raspršenih izvora onečišćenja na vodna tijela.</p>
Plan upravljanja vodnim područjima za razdoblje 2009.-2015.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. postići najmanje dobro ekološko i kemijsko stanje za sva vodna tijela površinskih voda,</li> <li>2. postići najmanje dobro količinsko i kemijsko stanje za sva vodna tijela podzemne voda,</li> <li>3. ispuniti dodatne standarde kakvoće za sva zaštićena područja i</li> <li>4. ne dopustiti pogoršanje već dostignutog stanja bilo kojeg vodnog tijela površinske i podzemne vode.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cilj prioritete osi 4 je razvoj i nadogradnja infrastrukture Hrvatske u cestovnom i zračnom prometnom sektoru. Kroz prioritetnu os 4 provode se projekti od regionalnog značaja čiji je cilj, između ostalog, pozitivan utjecaj na gospodarski razvoj i održivost te zaštitu okoliša. Izgradnja obilaznica oko velikih gradskih središta i uklanjanje uskih grla će osigurati poboljšanje sigurnosti, vremena putovanja i prometnih tokova i smanjenje negativnog utjecaja na okoliš</li> <li>- modernizacija prometne infrastrukture pridonijet će smanjenju broja incidentnih situacija</li> </ul>	<p>Provedba OPP u skladu je sa ciljevima Plana upravljanja vodnim područjima, jer doprinosi poboljšanju i modernizaciji prometne infrastrukture i povećanju</p>

			sigurnosti prometnica te time i smanjenju negativnih utjecaja s prometnica na vodna tijela.
Strategija i akcijski plan zaštite biološke i krajobrazne raznolikosti RH	<p>Opći ciljevi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Očuvati sveukupnu biološku, krajobraznu i geološku raznolikost kao temeljnu vrijednost i potencijal za daljnji razvitak Republike Hrvatske</li> <li>Ispuniti sve obveze koje proizlaze iz procesa pridruživanja Europskoj uniji i usklađivanja zakonodavstva s relevantnim direktivama i uredbama EU (Direktivom o staništima, Direktivom o pticama, CITES uredbama)</li> <li>Ispuniti obveze koje proizlaze iz međunarodnih ugovora na području zaštite prirode, biološke sigurnosti, pristupa informacijama i dr.</li> <li>Osigurati integralnu zaštitu prirode kroz suradnju s drugim sektorima</li> <li>Utvrđiti i ocijeniti stanje biološke, krajobrazne i geološke raznolikosti, uspostaviti informacijski sustav zaštite prirode s bazom podataka povezanom u informacijski sustav države</li> <li>Poticati unaprjeđivanje institucionalnih i izvaninstitucionalnih načina obrazovanja o biološkoj raznolikosti i sudjelovanje javnosti u postupcima odlučivanja</li> <li>Razvijati mehanizme provedbe propisa kroz jačanje zakonodavnih i institucionalnih kapaciteta, obrazovanjem, razvojem znanstvenih resursa, obavješćivanjem, razvojem mehanizama financiranja.</li> </ol> <p>Posebni ciljevi: ODRŽIVO KORISTENJE PRIRODNIH DOBARA 6.9 Promet STRATEŠKI CILJ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Smanjiti utjecaj prometne infrastrukture na</li> </ol>	<p>Ciljevi OP Promet između ostalog obuhvaćaju:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Razvoj suvremenog javnog prijevoza s perspektivom smanjenja korištenja privatnih automobila i emisije CO<sub>2</sub>;</li> <li>Osiguravanje važnosti ekoloških čimbenik u planiranju prometne infrastrukture;</li> <li>Poticanje korištenja ekološki prihvatljivijih prijevoznih sredstava;</li> <li>Poboljšanje ekološke infrastrukture i kakvoće vezanih usluga;</li> <li>Smanjenje utjecaja zračnog sektora na okoliš vezano za buku i emisiju CO<sub>2</sub>;</li> </ul> <p>Također, OP Promet naglašava potrebu poštivanja svih zahtjeva vezanih uz zaštitu okoliša koji se prilikom provedbe infrastrukturnih projekata financiranih iz OPP-a moraju u potpunosti poštovati, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom i standardima EU.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Predviđena ulaganja u suvremenu infrastrukturu i kombiniranje infrastrukture s drugim vrstama mjera te potencijalne sinergije između sektora omogućit će smanjenje emisija, kao što su onečišćujuće tvari u zraku i buka, te ostali negativni utjecaji na hrvatski okoliš, krajolik i baštinu.</li> <li>Nadalje, alternativne vrste prometa u odnosu na cestovni promet su aktivno promovirane - posebice kroz razvoj i modernizaciju željezničke prometne mreže, a ključni fokus je na okolišu i općoj izvedbi različitih vidova prometa.</li> </ul> <p>Prioritetna os 4: razvoj cesta i zračne luke (sufinancira ERDF):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Izgradnja obilaznica oko velikih gradskih središta i uklanjanje uskih grla će osigurati poboljšanje sigurnosti, vremena putovanja i prometnih tokova, smanjenje negativnog utjecaja na okoliš i kulturnu baštinu Hrvatske;</li> </ul>	Navedeni ciljevi OP Promet u skladu su s ciljevima Strategije i akcijskog plana zaštite biološke i krajobrazne raznolikosti RH.

	divlje svojte i prirodna staništa.		
Nacionalna šumarska politika i strategija	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sačuvati i promicati stabilnost staništa, zdravstveno stanje šuma i produktivni kapacitet sastojina</li> <li>2. Uvođenje 4E (ekološke, ergonomske, ekonomske, energetske) tehnologije u šumarstvo</li> <li>3. Poboljšanje sustava gospodarenja krškim područjem</li> <li>4. Uključivanje miniranih šumskih područja u redovito gospodarenje</li> <li>5. Korištenje biomase za energiju</li> </ol>	<p>Prioritetna os 4:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Razvoj cesta i zračne luke koja za cilj ima prometna ulaganja u cestovni i zračni sektor gdje značajan doprinos može biti napravljen za regionalnu pristupačnost i povezanost; međunarodnu mobilnost i putovanja izvan i unutar Hrvatske, i konačno za projekte od regionalnog značaja koji imaju pozitivni utjecaj na gospodarski razvoj i održivost te zaštitu okoliša, krajolika i baštine Hrvatske.</li> </ul>	<p>Cilj prioritetne osi 4, OPP-a je u skladu sa ciljem Nacionalne šumarske politike i strategije koja ima za cilj sačuvati stabilnost staništa, zdravstveno stanje šuma i produktivni kapacitet sastojina.</p>
Plan zaštite i poboljšanja kakvoće zraka u RH za razdoblje od 2008.-2011.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Postupno smanjenje onečišćenja zraka s ciljem zaštite zdravlja ljudi, okoliša i materijalnih dobara</li> <li>2. Smanjenje emisije onečišćujućih tvari s ciljem ispunjenja obveza prema međunarodnim konvencijama i protokolima (regionalna onečišćenja, zaštita ozonskog sloja i ublaženje klimatskih promjena</li> <li>3. Promicanje politike održivog razvoja, integracijom ciljeva politike zaštite zraka u sektorske strategije i planove, posebice glede pitanja smanjenja emisije stakleničkih plinova i Kyotskog protokola</li> <li>4. Ubrzanje prijenosa pravne stečevine i pozitivne prakse EU iz područja zaštite zraka</li> <li>5. Nadogradnja i osnaživanje institucionalnih i organizacijskih kapaciteta za provedbu postavljenih ciljeva, posebice na lokalnoj razini</li> <li>6. Kontinuirano unaprjeđivanje sustava za praćenje</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poboljšanje regionalne pristupačnosti i mobilnosti kroz povezivanje sekundarnih i tercijarnih čvorišta s TEN-T cestovnom mrežom.</li> <li>- Poboljšanje povezivanja između cestovne mreže i ostale prometne infrastrukture i stoga buduće potencijalne intermodalnosti.</li> <li>- Osigurati da su uska grla identificirana i adresirana u cilju poboljšanja aspekta sigurnosti i smanjenja negativnog utjecaja na okoliš i hrvatsku baštinu i krajolik.</li> <li>- Poboljšanje povezivanja između cestovne mreže i ostale prometne infrastrukture i stoga buduće potencijalne intermodalnosti</li> <li>- Izgraditi obilaznice oko glavnih gradskih središta i poboljšati protok prometa te smanjiti vrijeme putovanja ljudi i robe na cestovnoj mreži, kao i smanjiti zagušenost.</li> <li>- Poboljšati povezanost između otoka i kopna</li> </ul>	<p>Navedeni ciljevi OPP-a u skladu su s ciljevima Plana zaštite i poboljšanja kakvoće zraka u RH</p>

	<p>i izvješćivanje o emisijama i kakvoći zraka, posebice u pogledu osiguranja i kontrole kvalitete podataka</p> <p>7. Unaprjeđenje sustava za informiranje javnosti i dostupnosti informacija o pitanjima zaštite zraka i kakvoći zraka</p> <p>8. Poticanje znanstveno-istraživačkih programa, posebice iz područja klimatskih promjena</p> <p>9. Unaprjeđenje aktivnosti i suradnje na međunarodnom planu, posebice u prijenosu tehnologija</p>		
<p>Plan zaštite zraka, ozonskog sloja, klimatskih promjena i ublažavanja klimatskih promjena u RH u razdoblju od 2013. do 2017. (NN 11/13)</p>	<p><b>Zaštita i poboljšanje kvalitete zraka</b> Opći cilj Sprječavanje ili postupno smanjenje onečišćenja zraka u cilju zaštite zdravlja ljudi, kvalitete življenja i okoliša u cjelini.</p> <p><b>Emisije stakleničkih plinova i tvari koje oštećuju ozonski sloj</b> Pojedinačni ciljevi</p> <p>Smanjivanje i ograničavanje emisija stakleničkih plinova i tvari koje oštećuju ozonski sloj u razdoblju od 2013. do 2017. godine sukladno obvezama Republike Hrvatske iz preuzetih međunarodnih ugovora, posebice Kyotskog protokola i njegovih amandmana te pravne stečevine EU.</p> <p>Integracija kratkoročnih, srednjoročnih i dugoročnih ciljeva za smanjivanje i ograničavanje stakleničkih plinova u sektorske strateške, razvojne, planske i provedbene dokumente u suradnji sa središnjim tijelima državne uprave nadležnim za područja energetike, industrije, poljoprivrede, šumarstva, voda, mora, prometa i turizma.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poboljšanje regionalne pristupačnosti i mobilnosti kroz povezivanje sekundarnih i tercijarnih čvorišta s TEN-T cestovnom mrežom.</li> <li>- Poboljšanje povezivanja između cestovne mreže i ostale prometne infrastrukture i stoga buduće potencijalne intermodalnosti.</li> <li>- Osigurati da su uska grla identificirana i adresirana u cilju poboljšanja aspekta sigurnosti i smanjenja negativnog utjecaja na okoliš i hrvatsku baštinu i krajolik.</li> <li>- Poboljšanje povezivanja između cestovne mreže i ostale prometne infrastrukture i stoga buduće potencijalne intermodalnosti</li> <li>- Izgraditi obilaznice oko glavnih gradskih središta i poboljšati protok prometa te smanjiti vrijeme putovanja ljudi i robe na cestovnoj mreži, kao i smanjiti zagušenost.</li> <li>- Poboljšati povezanost između otoka i kopna</li> </ul>	<p>Plan zaštite ozonskog sloja, klimatskih promjena i ublažavanja klimatskih promjena u odnosu se na razdoblje od 2013. godine. Međutim, navedeni ciljevi OPP-a u skladu su s ciljevima Plana.</p>
<p>Strategija regionalnog razvoja RH 2011.-2013.</p>	<p>JADRANSKA HRVATSKA RAZVOJ REGIONALNE INFRASTRUKTURE 1. Razvoj i unapređenje prometne infrastrukture i</p>	<p><b>Prioritetna os 4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Izgradnja obilaznica oko velikih gradskih središta i uklanjanje uskih grla</li> </ul>	<p>Ciljevi OPP-a u skladu su s ciljevima</p>

	logistike te intermodalnog prometa za robu i putnike	<ul style="list-style-type: none"> <li>- povećanje regionalne pristupačnosti</li> <li>- nadograditi kvalitetu i sigurnost infrastrukture, kao i poboljšati kapacitete zračne luke i sposobnost da se nosi sa sezonskim fluktuacijama koje proizlaze iz turizma</li> </ul>	Strategije
Strategija razvoja turizma RH do 2020. godine	<p>4.3. Strateški ciljevi i zadaci razvoja hrvatskog turizma</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poticanje bržeg gospodarskog rasta temeljenog na integraciji tržišta i institucionalnim reformama</li> <li>- viša stopa zaposlenosti</li> <li>- promicanje održivog razvoja</li> </ul> <p>Glavni cilj</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• povećanje njegove atraktivnosti i konkurentnosti, što će rezultirati ulaskom u vodećih 20 turističkih destinacija u svijetu po kriteriju konkurentnosti.</li> </ul>	<p><b>Prioritetna os 4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Izgradnja obilaznica oko velikih gradskih središta i uklanjanje uskih grla</li> <li>- povećanje regionalne pristupačnosti</li> <li>- nadograditi kvalitetu i sigurnost infrastrukture, kao i poboljšati kapacitete zračne luke i sposobnost da se nosi sa sezonskim fluktuacijama koje proizlaze iz turizma</li> </ul>	Ciljevi OPP-a u skladu su s ciljevima Strategije
Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Poboljšanje prometne povezanosti i koordinacije sa susjednim zemljama</li> <li>2. Poboljšanje dostupnosti međunarodnog prometa unutar Hrvatske</li> <li>3. Poboljšanje regionalne putničke povezanosti u Hrvatskoj pojačavanjem teritorijalne povezanosti</li> <li>4. Poboljšanje dostupnosti putnicima prema i unutar glavnih urbanih aglomeracija</li> <li>5. Poboljšanje pristupačnosti teretnog prometa unutar Hrvatske</li> <li>6. Poboljšanje prometnog sustava , Organizacijsko i operativno uređenje kako bi se osigurala učinkovitost i održivost sustava</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poboljšanje prometne povezanosti i koordinacije sa susjednim državama;</li> <li>- Poboljšanje putničke pristupačnosti na velike udaljenosti unutar Hrvatske;</li> <li>- Poboljšanje putničke regionalne povezanosti u Hrvatskoj i promicanje teritorijalne kohezije;</li> <li>- Poboljšanje putničke pristupačnosti do i unutar glavnih gradskih aglomeracija;</li> <li>- Poboljšanje teretne pristupačnosti unutar Hrvatske.</li> </ul>	Strategija prometnog razvoja RH razvijena je 2014. godine, te je njen utjecaj na OPP 2007-2013. ograničen. No kako je vidljivo iz tablice navodi ciljeve i mjere koje nisu u sukobu sa Strategijom.
Nacionalni program za razvoj i uvođenje inteligentnih transportnih sustava u cestovnom prometu za razdoblje od 2014. do 2018. godine (NN 82/14)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pružiti multimodalne prometne informacije na području cijele Europske unije;</li> <li>2. Pružanje prometne informacije u stvarnom vremenu na području cijele Europske unije;</li> <li>3. Osigurati dostupnost osnovnih podataka i postupaka u svezi sa sigurnošću na cestama, bez naplate, gdje god je to moguće;</li> <li>4. Osigurati usklađeno osiguravanje usluge e-poziv (eCall) na području cijele Europske unije;</li> <li>5. Pružiti usluge informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za teretna vozila i</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proširenje i poboljšanje prometne infrastrukture - OP Promet navodi da bi strategije trebale sadržavati, primjerice, inteligentne prometne sustave, multimodalne platforme i, posebice, tehnologiju koja se koristi za ERTMS i SESAR (za više ujednačeni sustav upravljanja zračnim prometom u Europi)</li> </ul>	OP Promet nije usklađen s Nacionalnim programom budući da je donesen 2014. godine, no kako je vidljivo iz tablice navodi ciljeve i mjere koje nisu u sukobu s Programom.

	<p>gospodarska vozila;</p> <p>6. Pružiti usluge rezervacije sigurnih i zaštićenih parkirališnih mjesta za teretna vozila i gospodarska vozila.</p>		
<p>Program - građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do 2016. godine (NN 1/14)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Povećati ukupna ulaganja, kako u redovno, tako i u izvanredno održavanje odnosno rekonstrukciju;</li> <li>2. Nastaviti izgradnju novih dionica autocesta, brzih cesta.</li> <li>3. Provoditi aktivnosti optimalnog sustava brojenja prometa na cestama radi uspostave kvalitetne baze podataka o cestovnom prometu;</li> </ol>	<p><b>Cestovni promet:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bolje korištenje državnih cesta nakon izgradnje mreže autocesta;</li> <li>- kapacitet državnih cesta u gradskim područjima povećat će se nakon dovršetka zaobilaznica za Rijeku, Split i Osijek;</li> <li>- poboljšanje stanja cesta rezultirat će porastom prijevoza robe i komercijalnog tereta;</li> <li>- veći cestovni promet dovest će do revitalizacije hrvatskih luka na Jadranu;</li> <li>- bolje korištenje kombiniranog prijevoza;</li> <li>- cestovni koridori također će akomodirati infrastrukturu za komunalne usluge (električni vodovi, vodovodi, elektroničke komunikacije) koja je ključna za regionalni razvoj;</li> <li>- poboljšanje stanja cesta otvorit će i poboljšati nove poslovne i turističke industrijske zone;</li> <li>- potencijal smanjenja troškova i sinergije u slučaju usklađenih javnih radova s drugim sektorima (npr. ICT, energetika).</li> </ul> <p><b>Gradski i prigradski promet:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poticanje javnog prijevoza;</li> <li>- povećano korištenje alternativnih goriva/energije za javni prijevoz;</li> <li>- poboljšanje tramvajskog/pružnog gradskog i prigradskog prometa;</li> <li>- inovacije u javnom prometu.</li> </ul> <p><b>Zračni promet:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- izgradnja i modernizacija infrastrukture na kopnu;</li> <li>- fokus nacionalnog gospodarstva na turizam;</li> <li>- nove mogućnosti ulaskom u EU i Jedinstveno tržište.</li> </ul>	<p>Utjecaj na OPP 2007-2013. je ograničen s obzirom da je Program donesen 2014. godine, no kako je vidljivo iz tablice navodi ciljeve i mjere koje nisu u sukobu s Programom.</p>
<p>Plan građenja i održavanja autocesta za 2015. godinu</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planom građenja i održavanja autocesta za 2015. godinu predviđaju se aktivnosti na izgradnji autocesta</li> <li>2. Planom građenja i održavanja autocesta za 2015. godinu predviđaju se i: <ul style="list-style-type: none"> <li>- radovi izvanrednog održavanja koji</li> </ul> </li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bolje korištenje državnih cesta nakon izgradnje mreže autocesta;</li> <li>- poboljšanje stanja cesta otvorit će i poboljšati nove poslovne i turističke industrijske zone; <ul style="list-style-type: none"> <li>- osiguranjem adekvatnih veza između lokalne, regionalne i državne cestovne i autocestovne</li> </ul> </li> </ul>	<p>Utjecaj na OPP 2007-2013. je ograničen s obzirom da se Plan odnosi na 2015. godinu, no</p>

	<p>obuhvaćaju obnovu i rekonstrukciju kolničke konstrukcije te pripadajućih objekata, sanaciju usjeka, odvodnje, prometne opreme i signalizacije, radove na COKP-ama, sustavima i slično, a sve u cilju produljenja vijeka trajanja imovine i poboljšanja kvalitete i sigurnosti cestovnog prometa</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- radovi redovnog održavanja autocestau skladu s propisima i Standardom redovnog održavanja</li></ul>	<p>mreže i ostale prometne infrastrukture doći će do smanjenja zagušenja i uskih grla</p>	<p>kako je vidljivo iz tablice navodi ciljeve i mjere koje nisu u sukobu s Planom.</p>
--	--	---	--

2.2.2.2. *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014.-2030. (NN 131/14)*

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine (Strategija) je dokument koji je odobrila Vlada Republike Hrvatske u listopadu 2014. U dokumentu se iznose različite analize s ciljem dobivanja jasne slike trenutnog stanja u prometnom sektoru i postavljenjem intermodalnih ciljeva te su utvrđene mjere koje je potrebno provesti kako bi se postigli strateški ciljevi. Vizija i misija ove Strategije su unapređenje gospodarstva i razvoja RH pomoću intermodalnog, održivog, djelotvornog i sigurnog prometnog sustava, osiguravanje adekvatnih resursa u cilju stvaranja socijalno, gospodarski i ekološki održive, djelotvorne i kvalitetne infrastrukture i usluga.

Glavna snaga prometnog sektora RH u međunarodnom pogledu proizlazi iz njezinog geostrateškog položaja kao prirodnog pristupa Balkanu te područja prirodnog izlaza Europe prema istoku. Kroz Republiku Hrvatsku prolaze dva TEN-T koridora osnovne mreže: Mediteranski i Rajna- Dunav koridor. Neke prometnice unutar Hrvatske dio su veće mreže europskih prometnica koje također imaju svoje međunarodne strategije kojima su ciljevi povezivanje regije, s time u svezi gospodarski razvoj i jačanje regije, očuvanje okoliša itd. Hrvatska je zastupljena u Makroregionalnim strategijama: Strategija Europske unije za Dunavsku regiju (EUSDR), Strategija Europske unije za Jadransko-jonsku regiju.

Neke od općenitih slabosti prometnog sustava RH su: nedovoljno prometno planiranje, neadekvatno stanje prometne infrastrukture, nepostojanje integrirane prometne mreže, nedovoljno razvijen multimodalni promet, neintegriranost teritorija zbog udaljenih otoka, neuravnotežen regionalni razvoj.

Željeznički promet zbog posebne morfologije hrvatskog teritorija, visokog stupnja dovršenosti mreže autocesta, zbog niskih brzina, zastarjelosti infrastrukture itd. teško može konkurirati drugim oblicima prometnih sustava kao što su cestovni i/ili zračni promet. Stoga je glavni prioritet ovog sektora modernizacija, osobito TEN-T mreže.

Paneuropski prometni koridori i Jadransko-jonski cestovni koridor su koridori od posebne važnosti za zemlju, a također i sastavni dio TEN-T osnovne mreže. Hrvatska je, s visoko razvijenom mrežom autocesta (90% izgrađeno), gotovo dosegla europske standarde kad je riječ o međunarodnim cestovnim vezama.

Manjkavosti cestovne mreže i ciljevi Strategije:

Manjak pristupačnosti državnih cesta i prometnica od lokalne i županijske važnosti koji će biti poboljšan izgradnjom nacionalnih prometnica i regionalnim i lokalnim cestovnim mrežama. Manjak kapaciteta priobalnih cesta u turističkoj sezoni.

Geografska i prometna izoliranost Dubrovačko-neretvanske županije od ostatka hrvatskog i europskog teritorija. Po predstudiji izvodljivosti Pelješki most se smatra optimalnim rješenjem.

Potrebno je analizirati i utvrditi stvarnu potrebu i održivost izgradnje zaobilaznice na zagrebačkom području.

Potrebno je rasterećenje cestovnog prometa na ostale sektore prijevoza.

Glavni ciljevi Strategije su:

1. Poboljšanje prometne povezanosti i koordinacije sa susjednim zemljama
2. Poboljšanje dostupnosti međunarodnog prometa unutar Hrvatske
3. Poboljšanje regionalne putničke povezanosti u Hrvatskoj pojačavanjem teritorijalne povezanosti
4. Poboljšanje dostupnosti putnicima prema i unutar glavnih urbanih aglomeracija
5. Poboljšanje pristupačnosti teretnog prometa unutar Hrvatske
6. Poboljšanje prometnog sustava, organizacijsko i operativno uređenje kako bi se osigurala učinkovitost i održivost sustava

Sustav zračne plovidbe dobro je opremljen i usklađen s Europskim regulatornim okvirom. Određeni problemi se javljaju u vrijeme turističke sezone jer se zbog povećanja turističkih kretanja javljaju uska grla. Glavni prioriteti ovog prometnog sektora su usredotočeni na modernizaciju zagrebačke zračne luke na osnovnoj TEN-T mreži i proširenje postojećih prometnih/infrastrukturnih kapaciteta dubrovačke zračne luke radi olakšavanja pristupa dubrovačkoj regiji.

Hrvatski promet u trenutnom scenariju pokazuje strukturu nepovoljnu za okoliš, a za budućnost se predviđa rast ispuštanja stakleničkih plinova uzrokovanih prometnim sektorom u razdoblju od 2012. do 2025. godine. Cilj za promet do 2020. godine je smanjenje emisija stakleničkih plinova do približno 20% ispod njihove razine iz 1990. godine. Do 2030. godine u gradskom prometu potrebno je prepoloviti upotrebu osobnih automobila koji koriste konvencionalna goriva, ukloniti ih u gradovima do 2050. godine te do 2030. godine u glavnim urbanim središtima postići gradsku logistiku bez emisija CO<sub>2</sub>.

Ciljevi i podciljevi Strategije se mogu sažeti:

1. Poboljšanje prometne povezanosti i koordinacije sa susjednim zemljama	<ul style="list-style-type: none"><li>- eliminacija gužvi na granicama</li><li>- poboljšanje dostupnosti međunarodnog prometa inozemnim putnicima (uključujući tranzitni promet)</li><li>- poboljšanje dostupnosti međunarodnog teretnog prometa (uključujući tranzitni promet)</li></ul>
2. Poboljšanje dostupnosti međunarodnog prometa unutar Hrvatske	<ul style="list-style-type: none"><li>- poboljšanje dostupnosti međunarodnog putničkog prometa - Središnja Hrvatska (Zagreb)</li><li>- poboljšanje dostupnosti međunarodnog putničkog prometa - Sjeverno Primorje (Rijeka)</li><li>- poboljšanje dostupnosti međunarodnog putničkog</li></ul>

	<p>prometa - Istočna Hrvatska (Osijek- Slavonski brod)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poboljšanje dostupnosti međunarodnog putničkog prometa Sjeverna i Središnja Dalmacija (Split- Zadar)</li> <li>- poboljšanje dostupnosti međunarodnog putničkog prometa - Južna Dalmacija (Dubrovnik)</li> </ul>
3. Poboljšanje regionalne putničke povezanosti u Hrvatskoj pojačavanjem teritorijalne povezanosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>- poboljšanje regionalne povezanosti na kopnu</li> <li>- poboljšanje regionalne povezanosti prema /od/i između otoka</li> </ul>
4. Poboljšanje dostupnosti putnicima prema i unutar glavnih urbanih aglomeracija	<ul style="list-style-type: none"> <li>- poboljšanje dostupnosti putnicima - čvor Zagreb</li> <li>- poboljšanje dostupnosti putnicima - čvor Rijeka</li> <li>- poboljšanje dostupnosti putnicima - čvor Zadar</li> <li>- poboljšanje dostupnosti putnicima - čvor Split</li> <li>- poboljšanje dostupnosti putnicima - čvor Osijek</li> <li>- poboljšanje dostupnosti putnicima - čvor Dubrovnik</li> </ul>
5. Poboljšanje pristupačnosti teretnog prometa unutar Hrvatske	<ul style="list-style-type: none"> <li>- poboljšanje pristupačnosti teretnog prometa -Središnja Hrvatska (Zagreb)</li> <li>- poboljšanje pristupačnosti teretnog prometa - Sjeverni Jadran (Rijeka)</li> <li>- poboljšanje pristupačnosti teretnog prometa - Istočna Hrvatska (Osijek - Slavonski Brod)</li> <li>- poboljšanje pristupačnosti teretnog prometa - Sjeverna i Srednja Dalmacija (Split - Zadar)</li> <li>- poboljšanje pristupačnosti teretnog prometa - Južna Dalmacija Dubrovnik)</li> </ul>
6. Poboljšanje prometnog sustava , Organizacijsko i operativno uređenje kako bi se osigurala učinkovitost i održivost sustava	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prilagodba zakonodavstva, pravila i standarda zahtjevima Europe i najboljoj primjeni</li> <li>- Poboljšanje organizacije sustava i suradnje između relevantnih interesnih strana</li> <li>- Poboljšanje operativne organizacije sustava</li> <li>- Poboljšanje sigurnosti prometnog sustava</li> <li>- Smanjenje/ ublažavanje utjecaja na okoliš</li> <li>- Poboljšanje energetske učinkovitosti</li> <li>- Financijska održivost prometnog sustava</li> </ul>

Dakle, strateško djelovanje bi trebalo slijediti neke od osnovnih smjernica održivog razvitka prometa i prometnih infrastruktura:

- Dio cestovnog teretnog prometa na udaljenostima većim od 300 km potrebno je preusmjeriti na druge vrste prometa kao što su željeznički ili promet morem i unutarnjim vodnim putovima izgradnjom učinkovitih i zelenih teretnih koridora.
- Do 2050. godine većina putničkog prometa na srednjim udaljenostima treba se odvijati željeznicom.
- Do 2050. godine potrebno je povezati sve zračne luke osnovne mreže sa željezničkom mrežom, po mogućnosti brzo, osigurati da sve osnovne morske luke budu dostatno povezane sa željezničkim teretnim prometom i, gdje je to moguće, sustavom unutarnjih vodnih putova.
- izgradnja obilaznica radi rasterećenja prometa u većim urbanim središtima.

- Povećanje korištenja javnog prijevoza (autobusom, željeznicom, vodnim putem) u odnosu na korištenje privatnih automobila.
- Približavanje veza javnog prijevoza s regionalnim centrom što većem broju stanovništva (unutar bar 1 km).
- Smanjenje vremena putovanja.
- Povećanje opsega tereta.
- Usklađenost s europskom prometnom regulativom i priprema za mogući ulazak u Schengenski prostor.
- Unapređenje prometne sigurnosti (smanjenje smrtno stradalih i ozlijeđenih).
- Smanjenje prometno vezanih onečišćujućih tvari, smanjenje prometno povezane razine buke, povećanje udjela obnovljivih izvora energije u prometu.

*2.2.2.3. Nacionalni program za razvoj i uvođenje inteligentnih transportnih sustava u cestovnom prometu za razdoblje od 2014. do 2018. godine (NN 82/14)*

Na temelju članka 72.b stavka 3. Zakona o cestama (NN 84/11, 22/2013, 54/13, 148/13, 92/14), Vlada Republike Hrvatske je 2014. godine donijela Nacionalni program za razvoj i uvođenje inteligentnih transportnih sustava u cestovnom prometu za razdoblje od 2014. do 2018. godine (NN 82/14). Temeljni cilj ovog dokumenta je prikazati postojeće stanje te plan budućih aktivnosti razvoja i uvođenja inteligentnih transportnih sustava (ITS) u Republici Hrvatskoj. Budući da je ovaj dokument prvi ovakve vrste u Republici Hrvatskoj, na pregledan je način dan osvrt na opću važnost korištenja ITS-a i stanje ITS-a u Europskoj uniji i Republici Hrvatskoj.

Ovaj dokument je rađen u veoma intenzivnom vremenu značajnih promjena u hrvatskom prometnom sustavu, a prije svega se misli na:

- a) izradu nove Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske,
- b) restrukturiranje modela upravljanja autocestama,
- c) izradu prometnog modela za Republiku Hrvatsku

Konkretno koristi od ITS-a mogu se promatrati kroz različite skupine pokazatelja, odnosno kategorije ITS učinaka. U literaturi se ITS učinci povezuju uz sljedeće pokazatelje:

- sigurnost,
- učinkovitost protoka,
- proizvodnost i smanjenje troškova,
- koristi za okoliš.

Akcijski plan za uvođenje ITS-a u Europi (Action Plan for the Deployment of Intelligent Transport Systems in Europe, (COM(2008) 886)) je dokument kojim započinje snažniji i usmjereni razvoj ITS-a u cestovnom prometu na području Europske unije. Iako je i prije postojala relativno visoka usklađenost unutar strateških istraživanja provedenih uz potporu tehnoloških platformi ERTRAC i ERTICO-ITS, uočen je nedostatak jedne okvirne strukture, koja

bi omogućila harmonizirani razvoj ITS-a u cestovnom prometu Europske unije. Izradi Akcijskog plana prethodili su razgovori s ključnim dionicima, radionice, anketiranje putem Interneta (javna rasprava) te diskusijske grupe. U svojem uvodu Akcijski plan navodi tri ključna problema cestovnog prometa u Europskoj uniji:

- zagušenje i troškovi zagušenja,
- emisiju CO<sub>2</sub> u cestovnom prometu,
- prometne nesreće sa smrtnim posljedicama.

Ovim Akcijskim planom predviđeno je šest područja aktivnosti:

- Optimalno korištenje cestovnih, prometnih i putnih podataka,
- Neprekinutost ITS usluga za upravljanja prometom i teretom na europskim prometnim koridorima i u gradovima,
- Sigurnost na cestama,
- Povezivanje vozila i prometne infrastrukture,
- Sigurnost i pouzdanost podataka,
- Europska suradnja i koordinacija na području ITS-a.

Prvi korak prema usklađenom razvoju predstavlja usvajanje specifikacija za propisana prioritetna područja. Specifikacije se donose postupno, a mogu uključivati:

- funkcionalne značajke - opis uloge dionika i tijek informiranja među njima,
- tehničke značajke - tehnologija ostvarivanja funkcionalnih karakteristika,
- organizacijske značajke - opis procedura odnosno obveza za pojedine dionike (stakeholdere),
- značajke pružanja usluga - opis razina usluga za ITS aplikacije.

Unutar prioritetnih područja definirano je šest prioritetnih aktivnosti:

- pružanje multimodalnih prometnih informacija na području cijele Europske unije;
- pružanje prometnih informacija u stvarnom vremenu na području cijele Europske unije;
- dostupnost osnovnih podataka i postupaka u svezi sa sigurnošću na cestama, bez naplate, gdje god je to moguće;
- usklađeno osiguravanje usluge e-poziv (eCall) na području cijele Europske unije;
- pružanje usluga informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za teretna vozila i gospodarska vozila;
- pružanje usluga rezervacije sigurnih i zaštićenih parkirališnih mjesta za teretna vozila i gospodarska vozila.

Daljnja realizacija strategije razvoja ITS-a u Hrvatskoj, a naročito razvoj ITS-a u gradovima (adaptivna kontrola prometa, upravljanje javnim gradskim prijevozom, upravljanje parkiralištima, intermodalni transport u velikim gradovima i trajektnim lukama, upravljanje flotama vozila) uvjetovat će realizaciju značajnih projekata iz područja upravljanja

transportnim sustavima što bi trebalo omogućiti daljnji razvoj domaćeg malog i srednjeg poduzetništva.

Ključni dionici razvoja i uvođenje ITS-a u Republici Hrvatskoj:

- Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture
- Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije
- Ministarstvo znanosti, obrazovanja i sporta
- Ministarstvo unutarnjih poslova
- Ministarstvo graditeljstva i prostornoga uređenja
- Ministarstvo poduzetništva i obrta
- Državna uprava za zaštitu i spašavanje
- Županijske uprave za ceste
- ITS Hrvatska
- Hrvatska agencija za malo gospodarstvo, inovacije i investicije - HAMAG-BICRO
- Hrvatska udruga koncesionara za autoceste s naplatom cestarine - HUKA
- Koncesionari autocesta u Republici Hrvatskoj
- Hrvatske ceste d.o.o.
- Grad Zagreb, Grad Split, Grad Rijeka i Grad Osijek
- Hrvatski zavod za norme
- Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu
- Hrvatska komora inženjera tehnologije prometa i transporta
- Hrvatski autoklub
- Udruge hrvatskih cestovnih prijevoznika

U okviru ovog Nacionalnog programa za razvoj i uvođenje ITS-a u cestovnom prometu za razdoblje od 2014. do 2018. godine predviđena su četiri (4) strateška cilja:

Strateški cilj 1. - Sigurnost i zaštita cestovnog prometa

Strateški cilj 2. - Podizanje učinkovitosti cestovnog prometnog sustava

Strateški cilj 3. - Održiva mobilnost u gradovima

Strateški cilj 4. - Razvoj ITS industrije

*2.2.2.4. Program - građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do 2016. godine (NN 1/14, 151/14)*

Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske je prvi dugoročni razvojni dokument prometnog sustava Republike Hrvatske usvojen od strane Hrvatskoga sabora 1999. godine. U dokumentu su jasno utvrđeni ciljevi prometnog razvitka te je iz tog razloga postao osnovica, odnosno temelj za donošenje svih planskih, zakonskih i normativnih akata i, samim time, politike koja se u cestovnoj infrastrukturi provodi i danas.

Od donošenja Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske (NN 139/99), Vlada Republike Hrvatske je usvojila tri četverogodišnja Programa građenja i održavanja javnih cesta. Hrvatska je kao zemlja kandidat za ulazak u Europsku uniju, uložila velike napore i značajna financijska sredstva u rješavanje prometnih problema te izgradnju i održavanje cestovne infrastrukture kako bi istu približila razini koja odgovara standardima Europske unije.

U Republici Hrvatskoj je u javne ceste razvrstano ukupno 26.963,90 km cesta (stanje: lipanj 2013. godine, NN 94/14) i to:

- 1.419,5 km autocesta,
- 6.885,7 km državnih cesta,
- 9.646,9 km županijskih cesta i
- 9.078,1 km lokalnih cesta.

Planiranje izgradnje i održavanja javnih cesta, prema Zakonu o cestama, provodi se:

- dugoročno, kroz Strategiju razvitka javnih cesta koju donosi Hrvatski sabor,
- srednjoročno, kroz četverogodišnje programe građenja i održavanja javnih cesta koje donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture ,
- godišnje, kroz planove građenja i održavanja koje uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske donose Hrvatske autoceste d.o.o. i Hrvatske ceste d.o.o., a uz suglasnost Ministarstva županijske uprave za ceste.

Financiranje građenja i održavanja javnih cesta utvrđeno je Zakonom o cestama, prema kojem su osnovni izvori sredstava:

- za autoceste koje nisu u koncesiji (HAC) naknada iz goriva, cestarina koja se plaća za korištenje autocesta, te druge naknade vezane za korištenje autocesta,
- za autoceste u koncesiji (ARZ, AZM, BINA ISTRA) cestarina koja se plaća za korištenje autocesta u koncesiji i izvori financiranja određeni ugovorom o koncesiji,
- za državne ceste naknada za ceste iz goriva, te druge naknade vezane za korištenje državnih cesta,
- za županijske i lokalne ceste godišnja naknada za ceste koja se plaća kod registracije motornih vozila, te druge naknade vezane za korištenje županijskih i lokalnih cesta.

U promatranom razdoblju nastavljena je realizacija nezavršenih programa prethodnog razdoblja, s težištem na ubrzanoj izgradnji autocesta, spojeva na autoceste, izgradnji brzih cesta, te obnovi (program Betterment) postojećih državnih cesta i modernizaciji postojećih županijskih i lokalnih cesta. U razdoblju od 2009. do 2012. godine planirana ukupna ulaganja u javne ceste u iznosu od 22,02 milijardi kuna ostvarena su u iznosu od 23,07 milijardi kuna ili 4,75% više od plana. U promatranom četverogodišnjem razdoblju izgrađeno je i pušteno u promet 183,36 km autocesta. Izgradnjom navedenih dionica autocesta dostignut je visok stupanj u povezivanju hrvatske obale i unutrašnjosti te integracije u europski prometni sustav. Osim doprinosa razvoju turizma, autoceste svojim korisnicima pružaju veću sigurnost i udobnost u prometu.

Sigurnost cestovne mreže jedan je od temeljnih ciljeva prometne politike i značajno ovisi o stanju kolnika te se iz tog razloga sustavno prikupljaju tehnički parametri stanja kolnika cesta (u dvogodišnjim ciklusima) u svrhu poduzimanja pravovremenih potrebnih radnji.

Polovina, više od 50% kolnika državnih cesta ima dobro stanje obzirom na sigurnost, uz dodatnih 29% kolnika na kojima je s aspekta sigurnosti stanje kolnika zadovoljavajuće. Na 19% kolnika stanje sigurnosti je loše. Znatno je nepovoljnije stanje kolnika državnih cesta kada je u pitanju udobnost vožnje. Svega 37% kolnika državnih cesta je u dobrom stanju, uz još dodatnih 24% kolnika u zadovoljavajućem stanju. Vrlo visokih 38% kolnika je u lošem stanju obzirom na udobnost vožnje.

Održavanje cesta je s ekonomskog stajališta od izuzetne važnosti, jer su u proteklom razdoblju uložena značajna financijska sredstva u izgradnju, obnovu i rekonstrukciju cestovne infrastrukture.

U razdoblju od 2013. do 2016. godine planira se u redovno održavanje javnih cesta utrošiti ukupno 4,73 milijardi kuna, što predstavlja 7% više od ulaganja u redovno održavanje u proteklom četverogodišnjem razdoblju. Radi očuvanja i poboljšanja prometnih, tehničkih i sigurnosnih značajki državnih cesta, dokumentom se ocjenjuje da je nužno povećati ukupna ulaganja, kako u redovno, tako i u izvanredno održavanje odnosno rekonstrukciju.

Provođenjem mjera i aktivnosti optimalnog sustava brojenja prometa na cestama stvara se pretpostavka za uspostavu Nacionalnog prometnog modela koji će se koristiti za vrijeme trajanja buduće nacionalne prometne strategije, a koji će simulirati prometne obrasce u vremenu i prostoru s ciljem predviđanja funkcioniranja prometnog sustava. Naime, sustavno brojenje prometa provodi se u suglasju s preporukama UN - Ekonomske komisije za Europu još od 1971. godine. Brojenjem prometa prikupljaju se podaci o broju i vrsti vozila na izabranim poprečnim presjecima cesta kao i drugi podaci koji služe kao bitan parametar prilikom projektiranja, donošenja odluka o izgradnji, rekonstrukciji i održavanju javnih cesta.

Svrha proširenja sustava brojenja prometa na cestama je i prometna valorizacija mreže državnih, županijskih, lokalnih i pojedinih nerazvrstanih cesta, a radi poboljšanja prometnog i prostornog planiranja, sustava održavanja javnih cesta, sigurnosti cestovnog prometa, planskog razvoja cestovne infrastrukture, uspostave kvalitetne baze podataka o cestovnom prometu te osiguranja potrebne razine vjerodostojnih podataka, kao polazne pretpostavke za uspostavu održivog sustava financiranja cestovne infrastrukture.

U razdoblju od 2013. do 2016. godine planirana su ulaganja u javne ceste u iznosu od 23,10 milijarde kuna (izgradnja, rekonstrukcija, obnova i održavanje cesta). Od ukupno planiranog iznosa 37,8% se odnosi na ulaganja u autoceste, 47,0% na ulaganja u državne ceste, a 15,2% su ulaganja u županijske i lokalne ceste.

Izgradnja autocesta u funkciji je postizanja konkurentnosti ukupnog hrvatskog gospodarstva, osobito turizma, ali i svih drugih čimbenika: rasta zaposlenosti i demografskog razvitka, efikasnijeg prometnog povezivanja u europski prometni sustav, kvalitetnog povezivanja svih hrvatskih regija, posebice obalnog i kontinentalnog područja, većeg gospodarskog korištenja i afirmacije jadranskih luka, prometnog i gospodarskog otvaranja jadranskog prostora srednjoeuropskom zaleđu, povećanja sigurnosti prometa, udobnosti i uštedi vremena putovanja te veće sigurnosti prometa.

U razdoblju od 2013. do 2016. godine, sukladno Programu, Hrvatske autoceste d.o.o će izgraditi i pustiti u promet 57 km novih dionica autocesta i 30 km brzih cesta.

Ukupna vrijednost izgradnje autocesta u razdoblju od 2013. do 2016. godine planirana je u iznosu od 6,90 milijardi kuna uz radove građenja uključuje i projektiranje, otkup zemljišta, arheološka istraživanja, izmještanje instalacija te nadzor.

U razdoblju od 2013. do 2016. godine, sukladno Programu, izgradit će se i pustiti u promet oko 100 km novih dionica autocesta i brzih cesta.

Zaključci dokumenta su da održivi razvitak cesta zadovoljava potrebe današnjice, a da pritom ne ugrožava potrebe budućih generacija. On osigurava ravnotežu između zahtjeva za unapređenje kakvoće života (ekonomska sastavnica), za ravnomjeran razvitak zemlje i dobrobit svih žitelja (socijalna sastavnica) te zahtjeva za očuvanjem okoliša kao prirodnog dobra o kojima ovise i sadašnje i buduće generacije (sastavnica očuvanja okoliša).

Ostvarenje uravnoteženog i učinkovitog održivog razvitka cesta pretpostavlja utvrđivanje razvojne politike, koja će se temeljiti na:

- dobro uređenoj pravnoj i tehničkoj regulativi,
- pravilno razrađenoj organizacijskoj strukturi i modelu financiranja,
- planskim dokumentima,
- utvrđenoj strategiji dugoročnog razvitka, kvalitetnim srednjoročnim i godišnjim planovima i programima.

Ulaganja u cestovnu infrastrukturu imaju dugoročan karakter, čiji se efekti, bilo pozitivni ili negativni, odražavaju u dugom vremenskom razdoblju te se strateške odluke o daljnjem razvitku cestovne infrastrukture moraju temeljiti na znanstvenim i stručnim istraživanjima i uzajamnoj suradnji struke i politike.

#### *2.2.2.5. Plan građenja i održavanja autocesta za 2015. godinu*

Prema članku 21. stavku 1. Zakona o cestama (NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13 i 91/14) Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od četiri godine donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture. Temeljem utvrđenog četverogodišnjeg programa Hrvatske autoceste d.o.o., uz suglasnost Vlade, donose

operativne godišnje planove građenja i održavanja autocesta. Građenje i održavanje autocesta, u ovom Planu, predviđeno je kao nastavak investicijskih ulaganja u autoceste započelih u proteklom razdoblju.

Od planiranih 624.801.000 kuna ukupnih investicija u autoceste kreditima razvojnih banaka (EIB, EBRD, KfW) planira se financirati 122.146.000 kuna građenja, a u pripremi je izrada Sporazuma s Hrvatskim cestama o financiranju izgradnje II. faze Podravskog ipsilona (DC 10 i DC 12) što bi iznosilo 4.000.000 kuna obuhvaćenih ovim Planom.

Planom građenja i održavanja autocesta za 2015. godinu predviđaju se aktivnosti na izgradnji autocesta, s tim da će se glavnina radova, između ostalog odvijati i na sljedećim pravcima:

- A5 Beli Manastir -Osijek - granica BiH koji uključuje izgradnju mosta Drava, početak radova na izgradnji mosta Sava, izgradnju punog profila autoceste poddionice čvor Osijek - most Drava u duljini od 3,8 km i I faza izgradnje poddionice most Drava - Beli Manastir (jedan kolnik za dvosmjernan promet) u duljini 18,3 km
- Izgradnja ulaza u Luku Ploče na spojnoj cesti CP Karamatići - Luka Ploče

Planom građenja i održavanja autocesta za 2015. godinu predviđaju se i:

- radovi izvanrednog održavanja koji obuhvaćaju obnovu i rekonstrukciju kolničke konstrukcije te pripadajućih objekata, sanaciju usjeka, odvodnje, prometne opreme i signalizacije, radove na COKP-ama, sustavima i slično, a sve u cilju produljenja vijeka trajanja imovine i poboljšanja kvalitete i sigurnosti cestovnog prometa
- radovi redovnog održavanja autocesta u skladu s propisima i Standardom redovnog održavanja

### 3. Podaci i opis lokacije zahvata i podaci o okolišu

#### 3.1. Podaci o postojećem stanju okoliša, postojeći problemi i mogući razvoj okoliša bez provedbe programa

Projekti obuhvaćeni Izmjenama i dopunama OPP-a unutar Prioritetne osi 4: Razvoj cesta i zračne luke obuhvaćaju sljedeće projekte:

##### Cestovni sektor

1. Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste
2. Projekt splitske obilaznice, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica
3. Obilaznica Vodica
4. Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče
5. Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok
  - 4 dionice brze ceste + spojna cesta za Breznički Hum.
    1. dionica: Andraševac (Bračak) - Mokrice (D307), L=5,2 km
    2. dionica: Zlatar Bistrica - Andraševac (Bračak) , L=11,4 km
    3. dionica: Kašina - Zlatar Bistrica, L=16,9 km
    4. dionica: Popovec - Kašina, L=6,1 km
  - + spojna cesta za Breznički Hum, L=6,1 km
6. Izmještanje državne ceste D34, Obilaznica Petrijevac
7. Obilaznica grada Poreča
8. Državna cesta D2, južna zaobilaznica Osijeka
9. Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj

##### Zračni sektor

10. Razvoj zračne luke Dubrovnik

Položaj pojedinih projekata u prostoru dan je u Grafičkom prilogu 3.1.-1.

**Grafički prilog 3.1.-1. Položaj projekata cestovnog i zračnog sektora u prostoru**

U nastavku je dan pregled postojećeg stanja prometa i prometne infrastrukture te stanje pojedinih sastavnica okoliša i okolišnih problema **na području utjecaja**, kao i osnovni pritisci i problemi, a s ciljem određivanja fokusa i pristupa u procjeni mogućih utjecaja na okoliš u okviru Strateške studije.

### 3.1.1. Promet i postojeća prometna infrastruktura

Opis postojećeg prometa i prometne infrastrukture preuzet je iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske 2014. do 2030. (NN 131/14) te Izmjena i dopuna OPP-a 2007.-2013.

#### *Ocjena/Stanje prometa*

Glavna snaga prometnog sektora u Republici Hrvatskoj proizlazi iz njezinog geostrateškog položaja kao prirodnog pristupa Balkanu te područja prirodnog izlaza Europe prema istoku.

Kroz Hrvatsku prolaze dva koridora TEN-T osnovne mreže:

1) **Mediterranski koridor** koji povezuje pirenejske luke Algeciras, Cartagenu, Valenciju, Tarragonu i Barcelonu preko južne Francuske s vezom prema Marseilleu i Lyonu do sjeverne Italije, Slovenije i preko Hrvatske do Mađarske i ukrajinske granice. Uključuje željeznicu i ceste, zračne luke, željezničko-cestovne terminale, a u sjevernoj Italiji i unutarnje vodne putove rijeke Po. Riječ je o cestovnom i željezničkom koridoru, a njegov sastavni dio je i pravac Rijeka-Zagreb-Budimpešta, tj. riječki prometni pravac koji također predstavlja Paneuropski koridor Vb. Glavna značajka riječkog prometnog pravca je mogućnost intermodalnog pristupa, tj. povezivanja luke Rijeka sa željeznicom i dunavskim plovnom kanalom što predstavlja najkraći put od Jadrana do Podunavlja. Nastavak Mediteranskog koridora i njegov sastavni dio također je cestovni i željeznički koridor od Zagreba do Slovenije (Paneuropski koridor X). Ovim koridorom Republika Hrvatska povezana je s Baltičko-jadranskim koridorom koji se pruža od Baltičkog mora kroz Poljsku preko Beča i Bratislave do sjeverne Italije.

2) **Koridor Rajna-Dunav** povezuje Strasbourg i Mannheim dvama paralelnim pravcima u južnoj Njemačkoj, jedan uz Majnu i Dunav, a drugi preko Stuttgarta i Münchena sa skretanjem na Prag i Žilinu do slovačko-ukrajinske granice preko Austrije, Slovačke i Mađarske do rumunjskih luka Constanta i Galati. Uključuje željeznicu, ceste, zračne luke, luke, željezničko-cestovne terminale i unutarnje vodne putove Majne, kanal Majna-Dunav, cijeli donji tok Dunava u Kelheimu i rijeku Savu. Koridor Rajna-Dunav u Republici Hrvatskoj predstavlja i Paneuropski koridor VII.



- |  |                           |   |                                  |
|--|---------------------------|---|----------------------------------|
|   | Mediteranski              |  | Baltičko-jadranski               |
|   | Koridor Rajna - Dunav     |  | Bliski istok - Istočni Mediteran |
|  | Skandinavsko-mediteranski |   |                                  |

Slika 3-1. Paneuropski prometni koridori

Preuzeto: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/ten-t-corridor-map-2013.pdf>

Kroz Hrvatsku prolaze sljedeći prometni Paneuropski prometni koridori Vb, Vc, X i Xa i sastavni su dio TEN-T mreže:

- koridor X (TEN-T osnovna mreža i sveobuhvatna mreža)
- koridor Xa (TEN-T mediteranski koridor)
- koridor Vb (TEN-T mediteranski koridor)
- koridor Vc (TEN-T sveobuhvatna mreža)

Prometna mreža Hrvatske ukratko se može opisati sljedećim podacima:

- ukupna dužina mreže cesta i autocesta je 29.333 km,
- ukupna dužina željezničke mreže je 2.604 km,
- ukupna dužina mreže unutarnjih plovnih putova je 1.016,80 km, uključujući četiri luke (Sisak, Slavonski Brod, Vukovar i Osijek),
- infrastruktura pomorskog prometa uključuje šest glavnih morskih luka (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik),

- sustav zračnog prometa - devet zračnih luka, od kojih je 7 međunarodnih zračnih luka (Zagreb, Rijeka, Split, Dubrovnik, Osijek, Pula i Zadar), a 2 su zračna pristaništa (Brač i Mali Lošinj).

### *Cestovni promet*

Paneuropski prometni koridori Vb, Vc, X i Xa koji prolaze teritorijem Republike Hrvatske i sastavni su dio TEN-T mreže su: Vb (TEN-T Mediteranski koridor), Vc (TEN-T sveobuhvatna mreža), X (TEN-T osnovna mreža) i Xa (TEN-T sveobuhvatna mreža).

Jadransko-jonski cestovni koridor je koridor od posebne važnosti za zemlju, a također i sastavni dio TEN-T osnovne mreže. Koridor povezuje sedam zemalja (Italiju, Sloveniju, Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru, Albaniju i Grčku) između Trsta i Kalamate. Duž jadranske obale povezuje glavne morske luke (Trst, Koper, Rijeku, Zadar, Šibenik, Split, Ploče, Dubrovnik, Bar, Drač, Igumenicu, Patras, Kalamatu) te brojne paneuropske koridore (V, Vb, Vc i VIII)).

Hrvatsko pristupanje Europskoj uniji 1. srpnja 2013. godine znatno je promijenilo njezin status i važnost u novoj europskoj zajednici i ponovno definiralo njezine političke veze sa susjednim zemljama. Kao članica Europske unije Republika Hrvatska ima obvezu uskladiti dokumente o svojoj strategiji razvoja i uvesti posebne smjernice za daljnji razvoj cestovne infrastrukture. Po pitanju svoje integracije u međunarodni promet valja istaknuti da je Hrvatska već sada, s visoko razvijenom mrežom autocesta (90% izgrađeno), gotovo dosegla europske standarde kad je riječ o međunarodnim cestovnim vezama.

Mreža hrvatskih autocesta na međunarodnim koridorima TEN-T Mediteranski koridor/Paneuropski koridor Vb: Rijeka-Zagreb-Budimpešta; TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Vc: Ploče-Sarajevo-Osijek-Budimpešta; TEN-T osnovna mreža/Paneuropski koridor X: Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Niš-Skopje-Veles-Solun; TEN-T sveobuhvatna mreža/Paneuropski koridor Xa: Graz-Maribor-Zagreb udovoljava najvišim standardima, a najveći dio je tek nedavno izgrađen (90%). Međutim, neki dijelovi su još u izgradnji, npr. Paneuropski koridor Vc koji bi trebao biti dovršen u narednim godinama.

Državne ceste kao i prometnice od županijske i lokalne važnosti značajan su dio ukupne cestovne mreže i čine temelj za povezivanje prometnica niže razine.

Tablica 3-1. Klasifikacija cesta prema komunikacijskoj zadaći i važnosti

CESTOVNA KATEGORIJA	DRUŠTVENO I GOSPODARSKO ZNAČENJE	VRSTA PROMETA	VOLUMEN PROMETA	ZADAĆA POVEZIVANJA	SREDNJA DULJINA PUTOVANJA (KM)
Autocesta	Državna cesta	Promet motornim vozilima	> 14.000	Međunarodna i državna	> 100
1. kategorija	Državna cesta	Promet motornim	> 12.000	Međunarodna i	50-100

		vozilima		državno- regionalna	
2. kategorija	Državna cesta; županijska cesta	Promet motornim vozilima u odnosu na mješoviti promet	> 12.000	Državna i županijska	20-50
3. kategorija	Državna cesta; županijska cesta	Mješoviti promet	3.000-7.000	Međužupanijska	5-50
4. kategorija	Županijska cesta: lokalna cesta	Mješoviti promet	1.000-3.000	Županijska	5-20
5. kategorija	lokalna cesta	Mješoviti promet	< 1.000	Općinsko- lokalna	< 5

Izvor: Pravilnik o osnovnim uvjetima kojima javne ceste izvan naselja i njihovi elementi moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti prometa (NN br. 110/01)

Tablica 3-2. Duljina mreže razvrstanih javnih cesta u Republici Hrvatskoj

Godina	Ukupna duljina razvrstanih cesta (km)	Autoceste (km)	Državne ceste (km)	Županijske ceste (km)	Lokalne ceste (km)
2014.	27.030,2	1.419,5	6.885,7	9.646,9	9.078,1

Izvor: Odluka o razvrstavanju javnih cesta NN 94/14

Tablica 3-3. Duljina razvrstanih javnih cesta po županijama u 2013. godini\*

Županija	Autoceste (km)	Državne ceste (km)	Županijske ceste (km)	Lokalne ceste (km)
RH	1.413	6.868	9.703	8.980
Grad Zagreb	44	28	0	0
Krapinsko-zagorska županija	38	275	405	550
Osječko-baranjska županija	72	466	652	485
Šibensko-kninska županija	43	328	427	327
Splitsko-dalmatinska županija	131	763	827	905
Dubrovačko-neretvanska županija	81	386	276	339
Istarska županija	126	354	622	661

\* u tablici su navedene samo županije na čijem području su smješteni planirani zahvati

Izvor: DZS, Statistički ljetopis 2014.

Tablica 3-4. Gustoća razvrstanih javnih cesta po županijama u 2011. godini

Županija	Autoceste (km/km <sup>2</sup> )	Državne ceste (km/km <sup>2</sup> )	Županijske ceste (km/km <sup>2</sup> )	Lokalne ceste (km/km <sup>2</sup> )
RH	0,022	0,121	0,194	0,183
Grad Zagreb	0,068	0,044	0,494	0,605

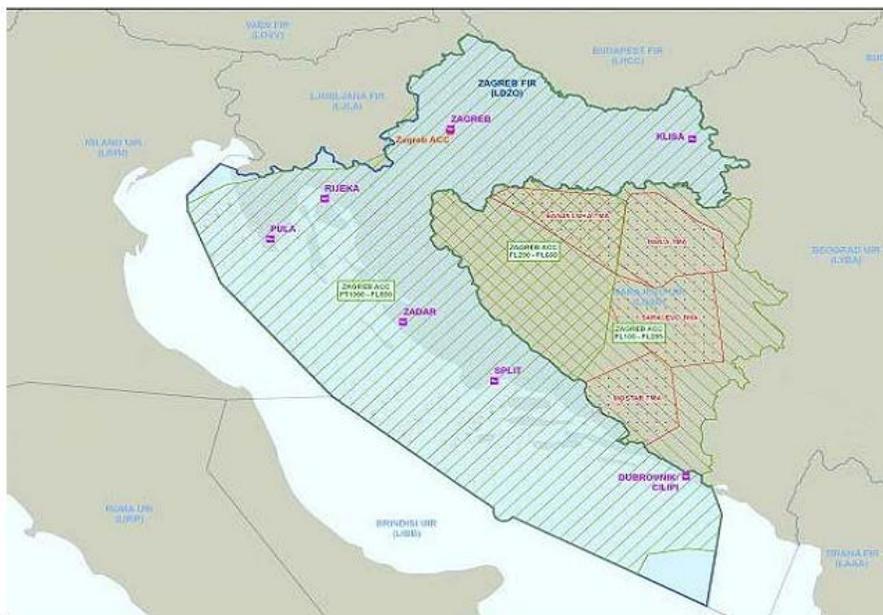
Krapinsko-zagorska županija	0,031	0,194	0,362	0,194
Osječko-baranjska županija	0,010	0,116	0,160	0,133
Šibensko-kninska županija	0,014	0,122	0,158	0,139
Splitsko-dalmatinska županija	0,027	0,0164	0,188	0,207
Dubrovačko-neretvanska županija	0	0,223	0,164	0,197
Istarska županija	0,045	0,118	0,247	0,258

Izvor: Strategija prometnog razvoja RH 2014. - 2030.

Samo 40,8 % državnih cesta je u dobrom ili jako dobrom stanju, dok je 36,6 % u lošem i vrlo lošem stanju, a 22,6 % je u prihvatljivom stanju. Identificirane crne točke trebaju biti istaknute sa ciljem poboljšanja sigurnosti i smanjenja njihovog utjecaja na prirodni i gradski okoliš te hrvatski krajolik i baštinu. Konkretno, izgradnja obilaznica oko gradskih središta i spojnih/pristupnih cesta do lučke infrastrukture i poslovnih zona, smanjila bi razinu prometa i zagušenja s pripadajućim problemima onečišćenja zraka i buke te smanjenje istog u kvaliteti života.

### Zračni promet

Sektor zračnog prometa čine zračna plovidba, avioprijevoznici, zračne luke i tijela nadležna za civilno zrakoplovstvo. Sustav zračne plovidbe dobro je opremljen i usklađen s Europskim regulatornim okvirom (Jedinstveno europsko nebo I i II, SESAR, Europski ATM Master Plan, itd.).



Slika 3-2. Područje letnih informacija Zagreb i područje odgovornosti Hrvatske kontrole zračne plovidbe d.o.o.

Preuzeto: Strategija prometnog razvoja RH 2014.-2030.

Izvor: Lokalni plan implementacije Jedinstvenog europskog neba (LSSIP) Hrvatska 2012.

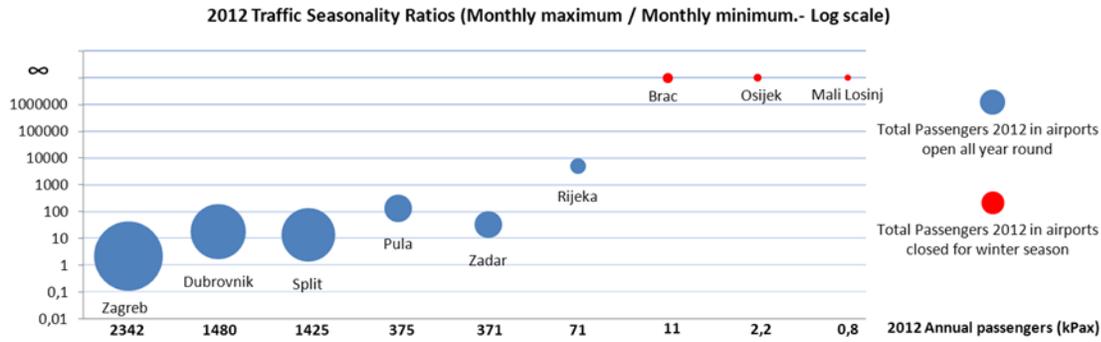
Republika Hrvatska ima sedam međunarodnih zračnih luka (Zagreb, Dubrovnik, Split, Zadar, Pula, Rijeka i Osijek) i dva zračna pristaništa (Brač i Mali Lošinj), kroz koje se odvija domaći i međunarodni javni zračni prijevoz (redoviti i čarter letovi).

Od 2001. godine, zračni promet putnika konstantno je narastao s oko 1,2 milijuna putnika na 5,6 milijuna u 2011. godini; 86,67 % od tog broja čine tri najveće zračne luke (Zagreb, Split i Dubrovnik). Važno je napomenuti da postoji velika razlika u obujmu prometa između ljetne sezone i ostatka godine. Zračni promet robe nije slijedio kretanja putničkog prometa i pogođen je globalnom recesijom; počevši s 9,8 tisuća tona u 2001. godini dosegao je vrhunac u 2009. godini s gotovo 15 tisuća tona i zatim pao na 10,5 tisuća tona u 2011. godini.

Tablica 3-5. Glavni prometni pokazatelji u zračnim lukama

Zračna luka	Zagreb	Dubrovnik	Split	Pula	Zadar	Rijeka	Brač	Osijek	Mali Lošinj
2008.	Putnici	2.192.453	1.191.474	1.203.778	397.226	157.978	/	/	/
	Teret (tone)	10.849	997	1.070	11	3.963	/	/	/
	Operacije (slijetanje i uzlijetanje)	44.542	14.822	17.186	9.406	3.100	/	/	/
2009.	Putnici	2.062.242	1.122.355	1.115.099	315.168	215.868	/	/	/
	Teret (tone)	10.065	516	813	13	337.919	/	/	/
	Operacije (slijetanje i uzlijetanje)	40.684	14.342	15.568	9.126	3.249	/	/	/
2010.	Putnici	2.071.561	1.270.062	1.219.741	330.582	275.272	/	/	/
	Teret (tone)	8.156	406	710	9	15.975	/	/	/
	Operacije (slijetanje i uzlijetanje)	39.812	15.539	16.970	6.834	3.328	/	/	/
2011.	Putnici	2.319.098	1.349.501	1.300.381	356.073	284.980	79.316	11.367	21.903
	Teret (tone)	8.111	420	700	9	19.457	/	/	/
	Operacije (slijetanje i uzlijetanje)	42.360	16.050	17.480	6.984	3.399	/	/	/
2012.	Putnici	2.342.309	1.480.470	1.425.749	375.080	371.256	71.558	11.402	2.164
	Teret (tone)	8.133	357	650	11	10.516	/	/	/
	Operacije (slijetanje i uzlijetanje)	39.054	16.216	17.444	7.192	3.968	/	/	/

Zračne luke s izraženom sezonalnosti zbog turističke industrije, imaju određene zahtjeve zbog postojećih uskih grla u infrastrukturi i nedostatka potrebnih kapaciteta. Strategija prometnog razvoja poziva na ublažavanje rizika navodeći da nedostatak infrastrukturnih kapaciteta u hrvatskim zračnim lukama prijeti da postane ograničavajući faktor na turističku industriju države.



Slika 3-3. Sezonsko ponašanje zračnih luka  
Preuzeto: *Izmjene i dopune OPP 2007.-2013.*  
Izvor: Državni zavod za statistiku

Dodatno, povećanje kapaciteta zračnih luka može igrati važnu ulogu u održavanju pristupačnosti i mobilnosti regija Hrvatske, posebno područja kao što je Dubrovnik, gdje uska grla i zagušenje u prometnoj mreži i izolacija područja, ograničava regionalni razvoj i turizam. Fokusiranjem na ostale vidove prometa, zračna luka može dati dodatnu povezanost kapaciteta te se uhvatiti u koštac s potrebnim kapacitetima, u slučaju da ceste, željeznica ili plovni putovi podbace.

### Teretni promet

U 2013. godini, hrvatski prijevoznici prevezli su oko 108.731 milijuna tona robe željezničkim, cestovnim (javnim i privatnim), pomorskim i obalnim, zračnim, cjevovodnim prometom te prometom na unutarnjim plovnim putovima. Oblici prometa prikazani su u nastavku.

Tablica 3-6. Teretni prijevoz u razdoblju od 2006. do 2013.

	Roba/000 t							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Željeznički prijevoz	15.395	15.764	14.851	11.651	12.203	11.794	11.088	10.661
Cestovni prijevoz	63.840	66.814	110.8123	92.847	74.967	74.645	65.439	67.500
Cjevovodni prijevoz	8.644	9.688	8.765	9.201	8.936	7.772	6.878	7.617
Pomorski i obalni prijevoz	31.423	32.420	30.768	31.371	31.948	30.348	25.636	24.744
Prijevoz na unutarnjim plovnim putovima	1.509	1.468	6.415	5.381	6.928	5.184	5.934	5.823
Zračni prijevoz	6	6	5	4	3	3	4	3

\* od 2008. uključen je i tranzit.

Izvor: Državni zavod za statistiku, [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr), *Statistički ljetopis 2014.*

## Putnički promet

U 2013. godini, hrvatski prijevoznici prevezli su ukupno 93.139 milijuna putnika na različitim međugradskim prometnim pravicima. Prikaz putničkog prometa prema oblicima prijevoza dan je u sljedećoj Tablici.

Tablica 3-7. Putnički prijevoz u razdoblju od 2006. do 2013.

	Putnici / 000							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Željeznički prijevoz	46.212	63.131	70.961	73.545	69.564	49.983	27.669	24.625
Cestovni prijevoz	63.576	63.144	62.064	58.493	56.419	52.561	52.293	54.292
Pomorski i obalni prijevoz	12.079	12.723	12.861	12.550	12.506	12.926	12.474	12.770
Prijevoz na unutarnjim plovnicama	0	0	0	0	0	0		
Zračni prijevoz	2.148	2.288	2.329	2.053	1.861	2.078	1.961	1.812

Izvor: Državni zavod za statistiku, [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr)

U 2010. godini, domaći putnici činili su 95,1% svih putnika i 71,7% svih putničkih kilometara. Međunarodni putnici činili su preostalih 4,9% svih putnika, ali 28,3% putničkih kilometara.

Najznačajnije usluge bile su sljedeće:

- Zagreb do sljedećih odredišta (i obratno): Beč, Budimpešta, München, Venecija, Zürich, Ljubljana, Sarajevo, Beograd.
- Rijeka - Budimpešta i Rijeka - Ljubljana.

## Struktura po vrstama prometa

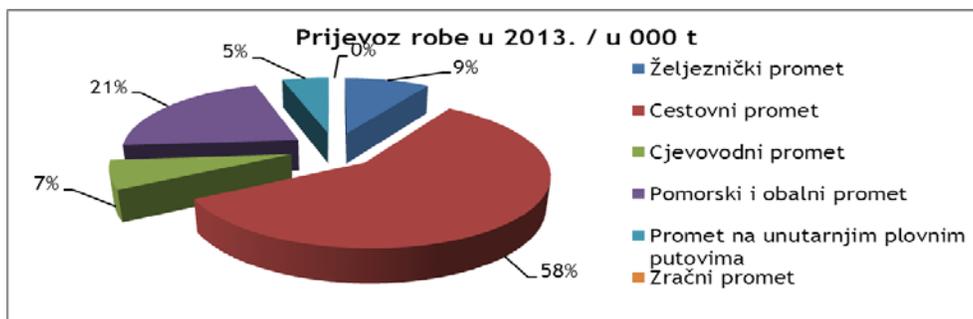
U nastavku je dana struktura po vrstama prometa za putnički i teretni promet za 2013. godinu, mjereno u broju prevezenih putnika i tona:



Slika 3-4. Struktura prometa putnika po vrstama prometa, 2013. godine, u 000 putnika

Preuzeto: *Izmjene i dopune OPP-a*

Izvor: Državni zavod za statistiku



Slika 3-5. Struktura prometa robe po vrstama prometa, 2013. godine, u 000 tona

Preuzeto: *Izmjene i dopune OPP-a*

Izvor: *Državni zavod za statistiku*

Slike prikazuju dominaciju cestovnog prometa, kojim se prevozi 58% robe te 58% putnika.

### Prekogranični promet

U 2013. godini, U Hrvatsku je cestom ušlo 20,8 milijuna osobnih vozila, što je porast od 5,3 % u usporedbi s 2006. godinom (19,7 milijuna). Od tog broja, 66,1 % vozila registrirano je u drugim državama.

Iste je godine ukupno 68,2 milijuna putnika ušlo u Hrvatsku (svim vrstama prometa), što je smanjenje od 1,9 % u usporedbi s 2006. godinom.

#### 3.1.2. Klima

Područja planiranih zahvata rasprostiru se na različitim dijelovima Republike Hrvatske te su tako obilježeni i različitim klimatskim karakteristikama ponajviše zbog velike reljefne raznolikosti te prijelaza kopno-more. Prema Koppenovoj klasifikaciji dominira umjereno topla kišna klime sa srednjom temperaturom najhladnijeg mjeseca većom od  $-3^{\circ}\text{C}$  i najmanje jednim mjesecom sa srednjom temperaturom višom od  $10^{\circ}\text{C}$  (slovo C). Na južnom dijelu Hrvatske (gdje se nalaze zahvati **Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste, splitska obilaznica, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica, brza cesta za luku Ploče i grad Ploče te razvoj zračne luke Dubrovnik**) na sjeveru od Zadra prema jugu do naselja Brist te na širem području grada Dubrovnika prevladava klima Csax te od Makarske do juga Hrvatske klima Csa. To su ujedno područja sa sušnim razdobljem u ljetnom dijelu godine (slovo s), kada je srednja temperatura najtoplijeg mjeseca  $\geq 22^{\circ}\text{C}$  (slovo a). Prema Thorntweitovoj klasifikaciji cijelim navedenim područjem prevladava humidna klima osim na obalnom dijelu od Pakošтана do Splita gdje prevladava subhumidna klima odnosno u planinskom dijelu, perhumidna klima. Klima ovog područja također može se podijeliti na Mediteransku u priobalnom dijelu, Submediteransku na prijelazu od obalnog dijela prema zaleđu te Kontinentalnu na udaljenijim područjima od mora te Planinsku klimu u brdskim i planinskim dijelovima zaobalja. Zbog temperaturnih gradijenata koji se javljaju usred različito zagrijanih podloga (kopno-more), za ovaj dio RH karakteristična je i obalna cirkulacija koje je ujedno i dominantno dnevno strujanje. Tijekom većinskog dijela godine,

posebice zimi, prevladavajuće strujanje su bura i jugo koji postižu upravo u tom dijelu godine i maksimalne vrijednosti. Bura je ujedno vjetar čije se veće vrijednosti javljaju u priobalnom području dok su jače brzine juga karakteristične više na otvorenijem dijelu mora. Dozračeno sunčevo zračenje najveće je u ovom dijelu RH (najviše na otocima) gdje su prosječne godišnje vrijednosti oko 2300 sunčanih sati. U kontinentalnom dijelu gdje se nalaze zahvati izmjještanje državne ceste D34, obilaznica Petrijevac, državna cesta D2, južna zaobilaznica Osijek, dionica Beli Manastir - most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj i Brze ceste Popovec - Marija Bistrica - Zabok prevladava klima tipa Cfwb što označava klime sa najsušim mjesecom sa prosječno više od 60mm oborina (f). To ukazuje na činjenicu da sušnih razdoblja u principu i nema. Ona su najčešće u zimskom dijelu godine (slovo w). Četvrto slovo (b) označava područja sa toplim ljetima gdje je srednja temperatura najtoplijeg mjeseca  $< 22^{\circ}\text{C}$  ali najmanje 4 mjeseca ima srednju temperaturu  $\geq 10^{\circ}\text{C}$ . Područje zahvata oko grada Poreča pripada klimi Cfsax što označava također umjereno toplu kišnu klimu međutim sa sušnim razdobljem u ljetnom dijelu godine (slovo s), kada je srednja temperatura najtoplijeg mjeseca  $\geq 22^{\circ}\text{C}$  (slovo a). Prema Thorntweitovoj klasifikaciji cijelim područjem oko grada Poreča prevladava humidna klima dok na drugim lokacijama (kontinentalna i središnja Hrvatska) subhumidna. Na kontinentalnom dijelu gdje se nalaze preostali planirani zahvati prevladava slab do umjeren vjetar promjenjivog smjera pod utjecajem otvorenosti i oblika terena. Najčešće je na tim predjelima jak i olujan vjetar je vrlo rijedak, a povezan je s prodorima hladnog zraka iz polarnih ili sibirskih predjela tijekom zimskog dijela godine ili s olujama tijekom ljetnog dijela godine

### 3.1.3. Kvaliteta zraka

S obzirom na razine onečišćenosti zraka, teritorij Republike Hrvatske klasificira se na zone i aglomeracije (NN 01/14). Zone predstavljaju veća područja poput primjerice županije, dok su zone aglomeracije vezane uz veće gradove (Zagreb, Osijek, Rijeka, itd.). Područja obuhvata zahvata pripadaju slijedećim zonama (Tablica):

1. Razvoj zračne luka Dubrovnik - HR 5
2. Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste - HR ST
3. Projekt Splitske obilaznice, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica - HR ST
4. Obilaznica Vodica - HR 5
5. Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče - HR 5
6. Izmještanje državne ceste D34, Obilaznica Petrijevac - HR1
7. Obilaznica grada Poreča - HR 4
8. Državna cesta D2, južna zaobilaznica grada Osijeka - HR OS
9. Brza cesta Popovec - Zabok - Marija Bistrica - HR 1
10. Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj - HR 1

Tablica 3-8. Razine onečišćenosti zraka po onečišćujućim tvarima s obzirom na zaštitu zdravlja ljudi (DPP - donji prag procjene, GPP - gornji prag procjene, CV - ciljna vrijednost za prizemni ozon, GV - granična vrijednost)

Oznaka zone/ aglomeracije	Razina onečišćenosti zraka po onečišćujućim tvarima s obzirom na zaštitu zdravlja ljudi							
	SO <sub>2</sub>	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>	Benzen	Pb, As, Cd, Ni	CO	O <sub>3</sub>	Hg
HR 5	< DPP	< DPP	< GPP	< DPP	< DPP	< DPP	> CV	< GV
HR ST	> GPP	> GPP	< GPP	< DPP	< DPP	< DPP	> CV	< GV
HR 1	< GPP	< DPP	< GPP	< DPP	< DPP	< DPP	> CV	< GV
HR 4	< DPP	< DPP	< GPP	< DPP	< DPP	< DPP	> CV	< GV
HR OS	< DPP	< GPP	> GPP	< GPP	< DPP	< DPP	> CV	< GV

Procjena označava svaku metodu koja se koristi za izračunavanje, mjerenje, predviđanje ili procjenjivanje razina odnosno koncentracija onečišćivača u okolnom zraku, ili njihovo taloženje na površini, u određenom vremenskom razdoblju. Onečišćivač je pak svaka tvar prisutna u okolnom zraku koja može imati štetan utjecaj na ljudsko zdravlje ili okoliš u cjelini. Pod okolnim zrakom, podrazumijeva se vanjski zrak u troposferi, osim radnih mjesta iz Direktive 89/654/EEZ, gdje se primjenjuju odredbe o zdravlju i sigurnosti na poslu, i gdje javnost nema redovan pristup. Gornji prag procjene označava razinu ispod koje se za procjenu kakvoće okolnog zraka može koristiti kombinacija mjerenja na stalnom mjestu i tehnika modeliranja i/ili indikativnih mjerenja. Donji prag procjene označava razinu ispod koje se za procjenu kakvoće okolnog zraka može koristiti samo tehnika modeliranja ili tehnika objektivne procjene procjenjivanje razina.

Svi zahvati smješteni u južnom djelu Hrvatske, osim Mosta Čiovo i Splitske obilaznice, nalaze se u području HR-5 gdje se prema Tablica 3.1-8., razine koncentracija SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, CO, benzena te Pb, As, Cd, Ni nalaze ispod donjeg praga procjene dok su koncentracije PM<sub>10</sub> nešto veće, no i one se nalaze unutar regulativnih vrijednosti, ispod gornjeg praga procjene. Zbog veće gustoće prometa i domaćinstva te industrije i prisutnosti djelatnosti unutar luke, na području aglomeracije grada Splita stanje kvalitete zraka značajno je drugačije. Koncentracije SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> su iznad gornjeg praga procjene dok su koncentracije PM<sub>10</sub> nešto manje i nalaze se ispod gornjeg praga procjene. Koncentracije benzena i Pb, As, Cd, Ni su ispod donjeg praga procjene.

Prema posljednjem *Godišnjem izvješću o praćenju kvalitete zraka na području Republike Hrvatske za 2013. godinu* mjerenja parametara kvalitete zraka na području aglomeracije HR ST provode se na mjernim postajama Poljud, AMS1 (Kaštel Sućurac), AMS2 (Sv. Kajo), AMS3 (Split). Zrak je na svim mjernim postajama bio I kategorije osim na postaji Poljud gdje su učestala prekoračenja koncentracija NO<sub>2</sub> zrak kategorizirala u II kategoriju s obzirom na NO<sub>2</sub>. Na području zone HR5, mjerenja u blizini zone obuhvata zahvata provode se na mjernim postajama Žarkovica (Dubrovnik), Opuzen, Središte grada (Šibenik) gdje je zrak bio II kategorije s obzirom na mjerene onečišćujuće tvari (O<sub>3</sub> - uvjetno, NO<sub>2</sub>) osim na postaji Središte grada gdje su razine koncentracija SO<sub>2</sub> kategorizirale zrak u I kategoriju s obzirom na

SO<sub>2</sub>. Na području zona HR5 i HRST mjeri se također ukupna taložna tvar (UTT) koja predstavlja svu materiju u čvrstom, tekućem ili plinovitom stanju koja nije sastavni dio atmosfere, a taloži se na tlo gravitacijom, oborinama i padalinama iz atmosfere. Na svim mjernim postajama<sup>1</sup> ona je bila unutar regulativnih vrijednosti prema važećim propisima te je zrak kategorizirala u I kategoriju s obzirom na UTT.

Zahvati: izmještanje državne ceste D34, obilaznica Petrijevac, brza ceste Popovec - Zabok - Marija Bistrica te dionica Beli Manastir - most Drava (bez mosta) na autocesti Beli Manastir - Osijek - Svilaj nalaze se u području HR-1 gdje se prema Tablici, razine koncentracija NO<sub>2</sub>, CO, benzena te Pb, As, Cd, Ni nalaze ispod donjeg praga procjene dok su koncentracije SO<sub>2</sub> i PM<sub>10</sub> nešto veće, no i one se nalaze unutar regulativnih vrijednosti, ispod gornjeg praga procjene.

Zbog veće gustoće prometa i domaćinstva te industrije i prisutnosti djelatnosti unutar luke, na području aglomeracije grada Osijeka stanje kvalitete zraka značajno je drugačije. Koncentracije PM<sub>10</sub> su iznad gornjeg praga procjene dok su koncentracije NO<sub>2</sub> i benzena nešto manje i nalaze se ispod gornjeg praga procjene. Koncentracije CO i Pb, As, Cd, Ni su ispod donjeg praga procjene.

Prema posljednjem *Godišnjem izvješću o praćenju kvalitete zraka na području Republike Hrvatske za 2013. godinu* mjerenja parametara kvalitete zraka na području aglomeracije HR OS provode se na mjernoj postaji Osijek-1 gdje je zrak obzirom na sve onečišćujuće tvari određen I kategorijom.

Na području HR1 mjerenja se provode na postajama Kopački rit koja zbog nedovoljno prikupljenih mjerenih podataka nije analizirana. Na postaji Desinić zrak je bio II kategorije obzirom na ozon. Na HR 4 mjerenja se provode na nekoliko mjernih postaja koje su najčešće postavljene u blizini industrijskih zona (AP Koromačno, Ripenda, Čamberlići, itd.) gdje je zrak bio I kategorije obzirom na sve mjerene parametre izuzev na postaji Koromačno gdje je zrak zbog prekoračenja koncentracija ozona svrstan u II kategoriju obzirom na ozon. Mjerna postaja Višnjan zbog nedovoljno prikupljenih podataka nije analizirana.

## Postojeći problemi

Na području zone HR ST i zone HR 5 postojeći problemi vezani su uz gustoću prometa (gradskog i prigradskog cestovnog, željezničkog, zračnog i morskog) koja je veća tijekom

---

<sup>1</sup> Na području zone HRST, UTT se mjerila na sljedećim mjernim postajama: Poljud, Gripe, Visoka, Žrnovica - osnovna škola, AMS1 - 3, Između tvornica Sv. Juraj i Kajo, Kaštel Sućurac, Vranjic, Solin - ribogojilište, Kaštel - Kambelovac, Sv. Kajo- Starine, Sv. Kajo - rudnik - sjeveroistok, Sv. Kajo - rudnik - jugoistok, Majdan, Majdan kod autobusne postaje, Arabanija, Seget Donji, Zračna luka, Kaštel Novi, Kaštel Lukšić). Na području HR5 mjerenja su provedena na sljedećim mjernim postajama: Središte grada, Vukovac, Zapadna magistrala, Vidici, Kneza Bribirskih, Iznad TLM-a, Crnica, Drniš, Sinj - centar grada, Makarska istok, Makarska zapad, Orij, Duće, Omiš - Lučica, Omiš - Rina Baučića.

turističke sezone, međutim i tijekom cijele godine nije nešto manja s obzirom da je u gradu Splitu smještena frekventna putnička luka. Luka Ploče koja se nalazi također neposredno blizu planiranog zahvata ima važniju ulogu u pomorskom prometu južne Dalmacije, Bosne i Hercegovine i Mađarske te je također na tom dijelu povećana gustoća prometa. U blizini zahvata na području zone HRST (Most Čiovo, Splitska obilaznica) postojeći problemi vezani su za industriju. Prema *Izvešću o stanju okoliša u Splitsko-dalmatinskoj županiji za razdoblje 2008. - 2011. godine*, od prijavljene ukupno ispuštene količine svih onečišćujućih tvari u zrak iz stacionarnih izvora, u sve tri godine najveći udio čini proizvodnja cementa (~95%) koju slijede mali i srednji uređaji za loženje odnosno postrojenja veća ili jednaka 0,1 MWt te manja od 50 MWt. Proizvodnja cementa također je jedina djelatnost koja je izvor ispuštenih količina teških metala.

U blizini zahvata obilaznice Vodica i rekonstrukcije brze ceste i građenej spojne ceste za luku **Ploče** i grad **Ploče** postojeći problemi također su vezani uz gustoću prometa koja je izraženija tijekom turističke sezone. Postojeći problemi lokacije zahvata razvoja zračne luke Dubrovnik kao najvažnijeg prometnog središta u povezivanju Dubrovačko-neretvanske županije s ostalim dijelovima RH, i ostatkom svijeta, vezani su uz postojeću gustoću zračnog i cestovnog prometa te obližnjeg eksploatacijskog polja. Manji potencijalni čimbenici na kvalitetu zraka nalaze se na području zračne luke Dubrovnik te tu spadaju odlagalište otpada i uređaji za počišćivanje otpadnih voda.

Na području zahvata državna cesta D2, južna zaobilaznica grada Osijeka postojeći problemi vezani su uz gustoću prometa (gradskog i prigradskog cestovnog, željezničkog, zračnog i riječnog) te postojeću industrijsku zonu. Na relativno maloj udaljenosti nalazi se također i planirani zahvat izmještanja državne ceste D34, obilaznice Petrijevcu gdje je kvaliteta zraka također pod utjecajem grada Osijeka no u manjim razmjerima te dodatno pod utjecajem poljoprivrednih aktivnosti i domaćinstava. Planirani zahvat dionice Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5 pod utjecajem je također prometne postojeće infrastrukture čiji utjecaj varira obzirom na udaljenost od najbližih naselja odnosno naselja kroz koje koridor prolazi. Također pritisci na kvalitetu zraka dominiraju iz domaćinstava, poljoprivrednih aktivnosti te industrijskih područja u blizini koridora. Planirani zahvat brze ceste Popovec - Marija Bistrica - Zabok nalazi se u području gdje se pritisci na kvalitetu zraka očekuju kroz postojeću prometnu infrastrukturu i domaćinstva. Zahvat se u odnosu na prethodno spomenute nalazi u pretežito brdovitom području s izrazitom vegetacijom što može spriječiti disperziju onečišćujućih tvari u zraku. Obilaznica grada **Poreča** nalazi se u blizini zone grada Poreča te je time na području na kojem su pritisci na okoliš dominantno iz postojeće prometne infrastrukture (cestovni i morski), te naseljenih objekata. Povećani pritisci na okoliš očekuju se tijekom turističke sezone zbog povećane gustoće prometa i stanovništva.

### **Mogući razvoj bez provedbe OP-a**

Ukoliko se ne bi realizirao OP, kvaliteta zraka ostala bi iste kvalitete (Tablica 3.1-8). Provedbom plana mogu se očekivati dodatni pritisci na okoliš koji mogu promijeniti postojeću kvalitetu zraka s obzirom na određene onečišćujuće tvari, te se nalaže strogo pridržavanje i

usklađivanje s mjerama zaštite okoliša. U slučajevima rasterećenja postojećih prometnica izgradnjom novih prometnih relacija (obilaznica grada Vodice, Most Čiovo, Splitska obilaznica LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica, rekonstrukcija brze ceste i građenje spojen ceste za luku Ploče i grad Ploče, obilaznica Petrijevac) ne očekuje se negativan utjecaj na zrak na lokacijama postojećih prometnica.

### 3.1.4. Klimatske promjene

#### 3.1.4.1. Emisije stakleničkih plinova

Ljudsko djelovanje koje za posljedicu ima klimatske promjene i porast neto emisija tzv. „stakleničkih plinova“ nesumnjivo su jedna od dominantnih okolišnih tema ovog stoljeća, sa stalnim trendom rasta njene važnosti i integriranosti u sve sfere života.

Pitanje klimatskih promjena na globalnom planu rješava se Okvirnom konvencijom Ujedinjenih naroda o promjeni klime (UNFCCC). Konvencija je stupila na snagu 21. ožujka 1994. godine. Temeljni cilj Konvencije je „... postignuti stabilizaciju koncentracija stakleničkih plinova u atmosferi na razinu koja će spriječiti opasno antropogeno djelovanje na klimatski sistem. Ta razina treba se ostvariti u vremenskom okviru dovoljno dugom da omogući ekosustavu da se prilagodi na klimatske promjene, da se ne ugrozi proizvodnja hrane i da se omogući nastavak ekonomskog razvoja na održiv način“.

Republika Hrvatska postala je stranka Okvirne konvencije UN-a o promjeni klime (UNFCCC) 1996. godine, donošenjem Zakona o njezinom potvrđivanju u Hrvatskom saboru (NN-Međunarodni ugovori, broj 2/96) te kao zemlja koja prolazi proces prelaska na tržišno gospodarstvo, preuzela opseg svoje odgovornosti u okviru Priloga I. Konvencije.

Na Trećoj Konferenciji stranaka UNFCCC u Kyotu 1997. godine prihvaćen je Kyotski protokol kojim industrijalizirane države svijeta postavljaju cilj smanjenja emisije ukupno za 5 %, u razdoblju od 2008. do 2012. godine u odnosu na baznu 1990. godinu. Republika Hrvatska je potpisala Kyotski protokol 1999. godine, ali ga je ratificirala tek 2007. godine.

Pod emisijama stakleničkih plinova podrazumijevaju se emisije sljedećih direktnih plinova: ugljikov dioksid ( $\text{CO}_2$ ), metan ( $\text{CH}_4$ ), didušikov oksid ( $\text{N}_2\text{O}$ ), fluorirani ugljikovodični spojevi (HFC-i, PFC-i) i sumporov heksafluorid ( $\text{SF}_6$ ), te emisije indirektnih stakleničkih plinova: ugljikov monoksid ( $\text{CO}$ ), dušikovi oksidi ( $\text{NO}_x$ ), ne-metanski hlapljivi organski spojevi (NMVOC) i sumporov dioksid ( $\text{SO}_2$ ).

Emisije stakleničkih plinova prikazuju se kao ukupne emisije svih stakleničkih plinova svedenih na ekvivalentnu emisiju ugljikovog dioksida ( $\text{CO}_2$  eq). Budući da pojedini staklenički plinovi imaju različita svojstva te različito doprinose efektu staklenika, potrebno je emisiju svakog plina pomnožiti s njegovim stakleničkim potencijalom (eng. Global Warming Potential - GWP).

Ukupne su emisije stakleničkih plinova (CO<sub>2</sub>eq) 2010. g. u odnosu prema emisijama iz 1990. g. smanjene na području EU za 15 %, na području SAD povećane za 10 %. Međutim, predmetne emisije iz prometa povećane su i u EU i SAD (u EU za 21 %, u SAD za 19 %, u RH za 48 %). Udio emisija iz prometa u ukupnim emisijama iz prometa povećao se 2010. g. u odnosu na 1990. g. i u EU i u SAD (u EU s 94,3 na 95,5 %, u SAD s 80 % na 85 %).

S obzirom da je istom razdoblju povećana emisija CO<sub>2</sub>eq 2010. u odnosu na 1990. g. iz cestovnog prometa i u EU i u SAD (u EU za 23 %, u SAD za 26 %), definitivno valja zaključiti o enormnom doprinosu cestovnog prometa emisijama stakleničkih plinova. Naime, emisije iz svih ostalih grana imale su bitno manji trend porasta ili su bile čak manje 2010. nego li 1990. g. (npr. emisije u željezničkom prometu u Europi smanjene su za 47 %, a u zračnom prometu u SAD za 21 %).<sup>2</sup>

Republika Hrvatska od 2001. godine izrađuje godišnji proračun emisija stakleničkih plinova prema smjernicama Tajništva UNFCCC i metodologiji IPCC-a (Međuvladinog tijela o klimatskim promjenama).

Prema *Izvješću o inventaru stakleničkih plinova na području Republike Hrvatske 2014. godine*, emisije CO<sub>2</sub>-eq iz cestovnog prometa, počevši od 2008. godine, imaju negativan trend.

Tablica 3-9. Emisije CO<sub>2</sub>eq (Gg) u razdoblju od 1990. - 2012. na području RH iz Sektora Transport

	1990.	1995.	2000.	2005.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Zračni promet	156,1	79,40	55,4	67,2	89	78,1	81,80	89,9	95,5
Cestovni	3667	3181	4370	5421	5939	5951	5750	5598	5425
Željeznički	138,7	106,80	85,8	95,9	101,6	89,6	89,60	83,01	77,98
Pomorski	133,50	98,70	86,10	100,00	131,30	145,90	115,60	116,90	111,20
<b>Ukupno</b>	<b>4095</b>	<b>3466</b>	<b>4597</b>	<b>5684</b>	<b>6261</b>	<b>6264</b>	<b>6037</b>	<b>5888</b>	<b>5709</b>

Preuzeto: NATIONAL INVENTORY REPORT 2014, AZO, January 2014.

Zbog visoke cijene goriva, potreba smanjenja emisija onečišćujućih tvari, smanjenje emisije stakleničkih plinova, automobilska je industrija u zadnje vrijeme, a osobito zadnjeg desetljeća, bitno smanjila specifičnu potrošnju goriva kod osobnih vozila. Slijedom toga, smanjene su i specifične emisije stakleničkih plinova, osobito ugljičnog dioksida, kod osobnih vozila.

U nekoj metodološkoj osnovi, moguće je izračunati emisije stakleničkih plinova počevši od broja pređenih kilometara od izvorišta do ishodišta i obratno, i na osnovu načina putovanja (teretna vozila, osobni automobili, itd.). S dobivenim brojem putovanja, može se pretpostaviti potrošena količina goriva i tako doći do konačnog okvirnog izračuna ispusta CO<sub>2</sub>

<sup>2</sup> I. Brozović, A. Regent, M. Grgurević: Emisije stakleničkih plinova, osobito iz prometa Zbornik Veleučilišta u Rijeci, Vol. 2 (2014), No. 1, pp. 275-294

iz transporta. Uobičajeno se rade proračuni za benzen, dušikov dioksid i lebdeće čestice (PM10), jer su to tvari čije koncentracije najprije dostižu kritične vrijednosti propisane Uredbom o razinama onečišćujućih tvari u zraku (NN 117/12), a predstavnici su organskih i anorganskih plinovitih onečišćujućih tvari. Bitno je da očekivane srednje godišnje koncentracije navedenih onečišćujućih tvari ne prelaze vrijednosti propisane važećom važećoj Uredbom.

#### *3.1.4.2. Prilagodba klimatskim promjenama*

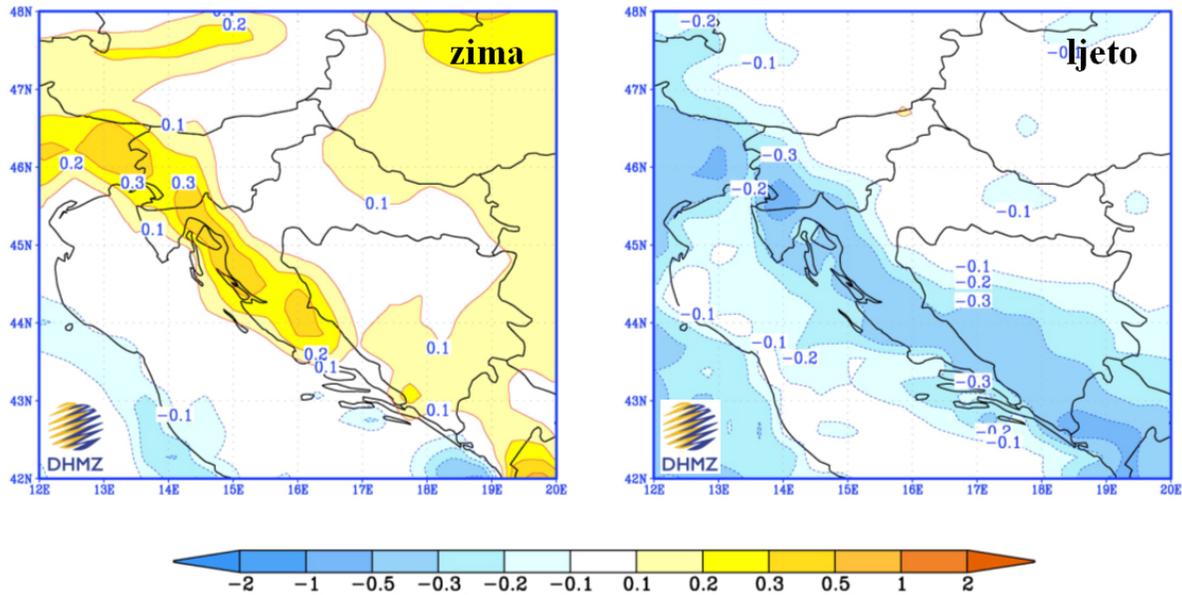
Najznačajniji klimatski čimbenici koji utječu na cestovnu infrastrukturu su srednja temperatura i oborina te ekstremne vrijednosti ovih parametara. Za zahvate koji se nalaze u priobalju povećan utjecaj na infrastrukturu, osobito na most Čiovo može imati i povećanje saliniteta mora, odnosno utjecaj vjetrom nošenih čestica mora na cestovne površine. Utjecaj na vanjske dijelove zahvata zračne luke Dubrovnik (uzletno-sletna staza, prateće prometnice i prostor za zrakoplove u mirovanju, prilazne ceste i sl.) isti je kao i na cestovnu infrastrukturu. Dodatno, za zračnu luku se zbog očekivane promjene temperature očekuje utjecaj na održavanje zadovoljavajuće temperature unutar zgrade (hlađenje). Vjetar utječe na sigurnost prometa, osobito zračnog.

#### **Očekivane promjene klime na području zahvata**

Za područje Republike Hrvatske Državni hidrometeorološki zavod izradio je projekcije promjene klime koristeći regionalne modele (Državni hidrometeorološki zavod; Branković, Güttler, et al. 2010; Branković, Patarčić, i dr. 2012). Zahvati koji su predmet ove studije nalaze se u južnom dijelu Hrvatske (Šibensko-kninska, Splitsko-dalmatinska i Dubrovačko-neretvanska županija), u istočnoj Hrvatskoj (Osječko-baranjska županija), te po jedan zahvat u Krapinsko-zagorskoj i Istarskoj županiji.

Na području Hrvatske, do 2070. godine očekuje se porast temperature zimi do 2°C u kontinentalnom dijelu i do 1,6°C na jugu, a ljeti do 2,4°C u kontinentalnom dijelu Hrvatske, odnosno do 3°C u priobalju.

U istom razdoblju u priobalju se očekuje statistički značajno smanjenje prosječne oborine, a zimi se može očekivati povećanje oborine u sjeverozapadnoj Hrvatskoj te na Jadranu, ali to povećanje nije statistički značajno (Slika 3.1-6).



Slika 3-6. Oborine u Hrvatskoj (u mm/dan) u razdoblju 2041-2070. u odnosu na razdoblje 1961-1990. prema rezultatima srednjaka ansambla regionalnog klimatskog modela RegCM za A2 scenarij emisije plinova staklenika za zimu (lijevo) i ljeto (desno). (Izvor: Državni hidrometeorološki zavod, [http://klima.hr/klima.php?id=klimatske\\_promjene](http://klima.hr/klima.php?id=klimatske_promjene))

Na području Hrvatske u budućoj klimi očekuje se povećan broj vrućih dana (dani s temperaturom većom od 30°C). Sredinom ovog stoljeća očekuje se povećanje broja vrućih dana za 6 u gorskim krajevima, sve do 20 dana na Jadranu.

Broj dana s oborinom većom od 10 mm će u većem dijelu priobalne Hrvatske i njenom zaleđu porasti (od 0,5 do 1 dan). Ljeti će se broj dana s ekstremnom oborinom u priobalju i njegovom zaleđu smanjiti (za više od 1,2 dana), dok će u kontinentalnoj Hrvatskoj biti u manjem porastu.

U južnoj Hrvatskoj očekuje se jačanje vjetra i općenito nestabilnog vremena, što može utjecati na sigurnost prometa.

Jedna od posljedica povišenja prosječne temperature i smanjenja oborina je povišenje saliniteta Jadrana.

### Mjere prilagodbe klimatskim promjenama

S obzirom na gore navedene promjene klimatskih parametara koje se očekuju na područjima zahvata najznačajniji učinak na cestovnu infrastrukturu ima povišenje temperature. Povišenje temperature utječe na karakteristike, odnosno oštećenje asfalta. Također na oštećenje cesta, a osobito mosta, utjecaj može imati i povećani salinitet. Stoga se kao mjera prilagodbe preporuča kod odabira asfalta i asfaltnog veziva uzeti u obzir očekivane temperature u budućnosti, koje se sa velikom sigurnošću mogu projicirati za buduću klimu te povećanu

koncentraciju soli koja će se vjetrom nanositi na cestovne površine. Očekuje se da će se i kroz norme za asfalt i asfaltna veziva ove mjere ugraditi i na razini Europske unije (Nemry and Demirel 2012).

S druge strane, toplije zime i manje snijega imat će pozitivan utjecaj, jer će uzrokovati manje šteta na cestovnim površinama, manje nesreća i manju upotrebu sredstava koja se koriste zbog leda, a koja mogu imati negativan utjecaj na okoliš, pogotovo vode.

Za zračnu luku Dubrovnik mjere prilagodbe klimatskim promjenama detaljno su obrađene u Studiji o utjecaju na okoliš razvoja Zračne luke Dubrovnik (Dvokut Ecro, 2014.).

### 3.1.5. Kopnene i priobalne vode

Za potrebe izmjena i dopuna OP Promet 2007.-2013. razmatrana su 4 cestovna projekta na panonskom dijelu Dunavskog vodnog područja te 6 cestovnih projekata i projekt za zračnu luku na Jadranskom vodnom području.

#### *Podzemne vode*

U panonskom dijelu Dunavskog vodnog područja dominiraju aluvijalni vodonosnici međuzrnske poroznosti formirani unutar velikih sedimentacijskih bazena rijeka Drave i Save. Između njih se prostiru brdski i brežuljkasti predjeli također uglavnom izgrađeni od naslaga međuzrnske poroznosti. Na nizvodnom su području vrlo česte pojave subarteških i arteških voda. Generalno se vodonosnici produbljuju od zapada prema istoku duž pridravске ravnice. Vodonosnici pukotinske poroznosti u panonskom bazenu zauzimaju razmjerno male površine i izgrađuju vršne dijelove gorskih predjela.

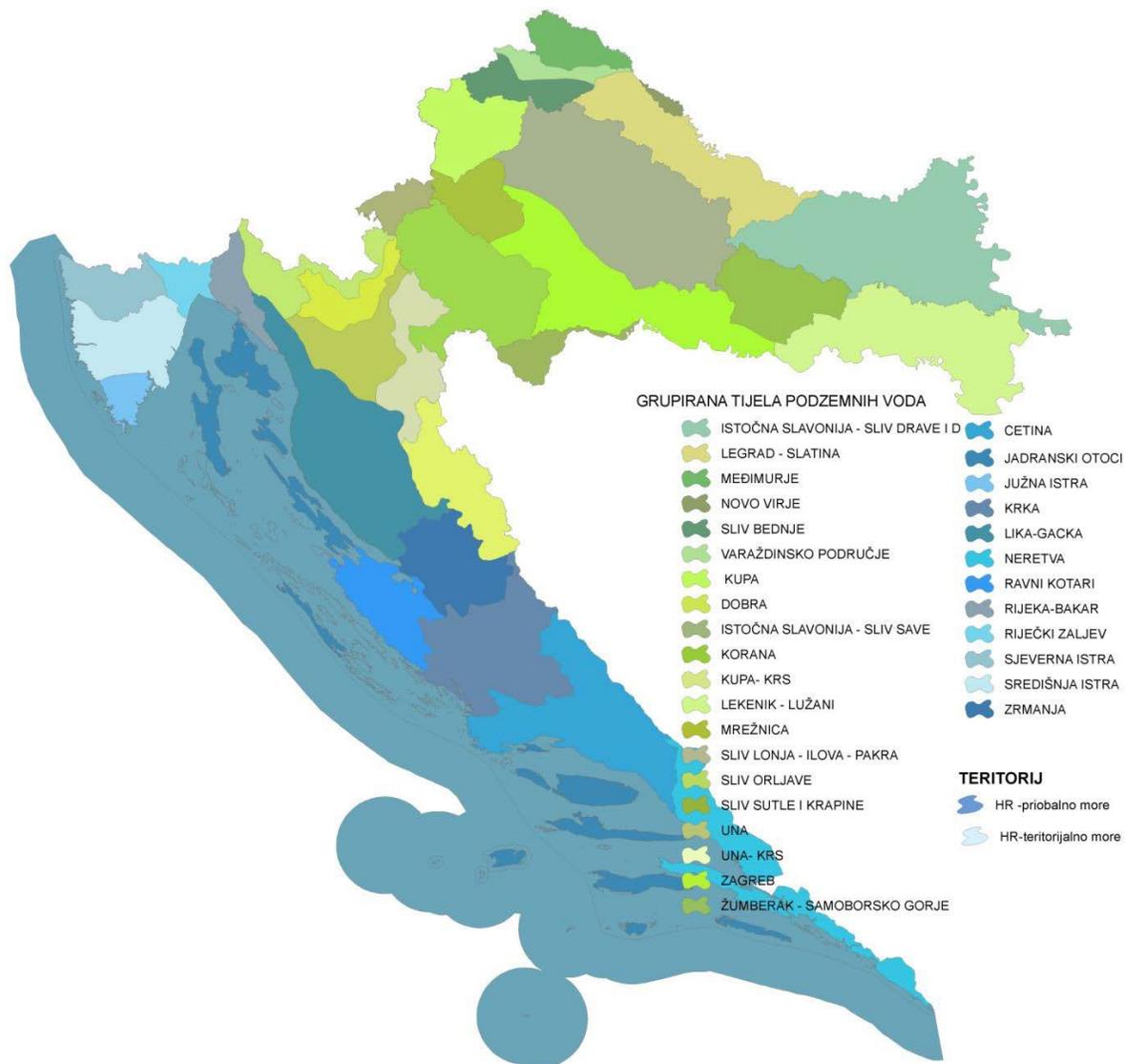
Osnovno obilježje Jadranskog vodnog područja čine razvijeni krški vodonosnici. Temeljna obilježja krških slivova prostrane su zone prikupljanja vode u planinskim područjima i vrlo kompleksni uvjeti izviranja na kontaktima okršanih vodopropusnih karbonatnih naslaga i vodonepropusnih stijena. Tečenje vode vezano je za pukotinske sustave, a odlikuje se velikim brzinama podzemnih tokova (do 30 cm/s) i pojavama jakih krških izvora velikih amplituda istjecanja.

Razmatrani projekti nalaze se na području grupiranih vodnih tijela dunavskog i jadranskog vodnog područja čija su osnovna obilježja prikazana u narednoj tablici.

Tablica 3-10. Osnovni podaci o grupiranim vodnim tijelima podzemne vode

KOD	IME GRUPIRANOG VODNOG TIJELA PODZEMNE VODE	POROZNOST	Površina (km <sup>2</sup> )	Prosječni godišnji dotok podzemne vode (*10 <sup>6</sup> m <sup>3</sup> /god)	Prirodna ranjivost
<i>DUNAVSKO VODNO PODRUČJE</i>					
DSGIKCPV_24	SLIV SUTLE I KRAPINE	dominantno međuzrska	1.405,44	82	Većinom niska do vrlo niska ranjivost
DSGIKCPV_27	SLIV ZAGREB	međuzrska	987,52	273	40% područja visoke i vrlo visoke ranjivosti
DDGIKCPV_23	ISTOČNA SLAVONIJA-SLIV DRAVE I DUNAVA	međuzrska	5.008,77	421	Većinom umjerena ranjivost
<i>JADRANSKO VODNO PODRUČJE</i>					
JKGNKCPV_02	SREDIŠNJA ISTRA	pukotinsko-kavernozna	1.470,22	467	Niska, osrednja, visoka do vrlo visoka
LKGIKCPV_09	KRKA	pukotinsko-kavernozna, međuzrska	2.703,13	1.630	Uglavnom niska do osrednja, na pojedinim mjestima visoka
JKGIKCPV_10	CETINA	pukotinsko-kavernozna	3.086,54	1.318	Osrednja do visoka
JKGIKCPV_11	NERETVA	pukotinsko-kavernozna, međuzrska	2.037,20	854	Visoka do osrednja
JOGNKCPV_12	JADRANSKI OTOCI	pukotinsko-kavernozna	2.576,75	694	Osrednja do visoka

Izvor: Plan upravljanja vodnim područjima (2013)



Slika 3-7. Grupirana vodna tijela podzemnih voda prema Planu upravljanja vodnim tijelima (2013)

Ocjena količinskog stanja navedenih grupiranih vodnih tijela podzemnih voda na promatranom području temelji se na ocjeni međudnosa bilance stanja, hidroloških prilika i informacija o različitim vidovima korištenja voda tijekom razdoblja 2000. - 2007. godine. Temeljem podataka iz Plana upravljanja vodnim tijelima (2013) na jadranskom vodnom području samo je grupirano vodno tijelo Neretva u vjerojatno lošem stanju zbog antropogeno uvjetovane intruzije slane vode, dok je za ostala vodna tijela procijenjeno dobro količinsko stanje. Količinsko stanje je označeno kao dobro u gotovo svim grupiranim vodnim tijelima dunavskog vodnog područja, a izuzetak je samo vodno tijelo sliv Zagreb, gdje se već godinama bilježi sniženje razina podzemne vode uzrokovano sniženjem vodostaja Save, kao posljedica erozije dna korita, i na čijem se području crpe znatne količine podzemne vode (Tablica 3.1-11).

Procjena kakvoće podzemne vode, odnosno ocjena kemijskog stanja, temelji se na rezultatima monitoringa podzemnih voda, u prvom redu izvora, kao reprezentativnih mjesta za opažanje kakvoće podzemnih voda. Procjena kemijskog stanja podzemnih voda temelji se na analizi kemijskih pokazatelja koji su prikazani u Tablica 3.1-11. Iako je za određene kemijske pokazatelje (npr. kadmij, olovo, živa, željezo, mangan, mineralna ulja...) povremeno zabilježeno prekoračenje, prema rezultatima analize za sva vodna tijela na jadranskom vodnom području procijenjeno je dobro kemijsko stanje.

Kod dubljih vodonosnika dunavskog vodnog područja, zbog reduktivnih uvjeta, prirodno je prisutan povišen sadržaj željeza, mangana i drugih pratećih elemenata. Vodno tijelo Istočna Slavonija-sliv Drave i Dunava stoga pokazuje prekoračenja u koncentraciji arsena, olova, željeza i mangana. Za sliv Zagreba procijenjeno je loše kemijsko stanje te da je u stanju potencijalnog rizika na temelju mjestimičnih prekoračenja graničnih vrijednosti nekih kemijskih pokazatelja (npr. tetrakloretilen, atrazin) te kriterija ranjivosti vodonosnika, točkastih i raspršenih izvora onečišćenja.

Tablica 3-11. Procjena kemijskog i količinskog stanja grupiranih vodnih tijela podzemnih voda

NAZIV	Krka	Cetina	Neretva	Jadranski otoci	Središnja Istra	Sliv Zagreb	Sliv Sutle i Krapine	Istočna Slavonija-sliv Drave i Dunava
<b>OCJENA KOLIČINSKOG STANJA</b>	Dobro	Dobro	Vjerojatno loše	Dobro	Dobro	Vjerojatno loše	Dobro	Dobro
<b>Kemijski pokazatelji</b>								
pH	?T	T(L)	T(L)		T			
električna vodljivost	?		T(L)	T	T			
otopljeni kisik			T(L)	T	T(L)			
nitriti	?				T	LM		
amonij ion	?	MT(L)	M					P
ukupni pesticidi					T(L)	LM		
arsen								P
kadmij	?		M					
olovo	?	M	M		MM			P
živa	?		M					
kloridi		M	M	T(L)				
sulfati			M					
trikloretilen i tetrakloretilen				?		LMM		
slobodni CO2					T			
temperatura				MMP				
ortofosfat					T(M)			
mutnoća	M	M	M	M(I)	MM			

željezo				MM	MM			P
mangan	?			MM	MM			P
cink								MMP
mineralna ulja	?	MM?	MM	M	MT(L)			
UKUPNA OCJENA KEMIJSKOG STANJA	Dobro	Dobro	Dobro	Dobro	Dobro	Loše	Dobro	

T značajan nepovoljan trend (porast odnosno sniženje)

M povremeno prekoračenje

MM češće prekoračenje

P prirodnog porijekla

? nedovoljan broj uzoraka

L lokalno uočen trend

\*Izvor: Plan upravljanja vodnim područjima (2013)

### Zone sanitarne zaštite izvorišta

Dio razmatranih cestovnih projekata prolazi kroz zone sanitarne zaštite izvorišta te u blizini izvorišta od lokalnog značenja za koje još nisu donesene odluke o zaštiti. Većina odluka o zonama sanitarne zaštite još uvijek nije usklađena s odredbama novog Pravilnika iz 2011. te izmjenama Pravilnika iz 2013. godine. Sa stajališta zaštite, posebni je problem uspostava zona sanitarne zaštite za površinske zahvate voda (npr. zahvati na Dunavu i Dravi). Pri tome je posebno važan dio zaštite od opasnih tvari, posebice iz raspršenih izvora onečišćenja.

### *Površinske vode*

Dunavsko vodno područje ima vrlo razvijenu površinsku hidrografsku mrežu (Slika 3.1-8). Na ovom području dominiraju vodotoci s vrlo velikim slivnim površinama (većim od 10.000 km<sup>2</sup>) - Sava, Drava, Dunav, Kupa i Mura. Velike slivove (površine 1.000 do 10.000 km<sup>2</sup>) imaju Dobra, Korana i Glina (pritoci Kupe), Krapina, Ilova-Pakra, Česma, Orłjava, Bosut i Una (pritoci Save), Karašica-Vučica (pritok Drave) te Baranjska Karašica i Vuka (pritoci Dunava). Razmatrani projekti na mnogim mjestima presijecaju površinske vodotoke. U većini slučajeva predmetne dionice presijecaju manje vodotoke lokalnog značenja te kanale.

Rijeka Drava jedan je od značajnijih vodotoka na području istočne Hrvatske. Duljina toka Drave je ukupno 749 km, od toga kroz Hrvatsku 305 km. Površina sliva u Hrvatskoj je 6.038 km<sup>2</sup>. Prirodni režim tečenja rijeke Drave promijenjen je izgradnjom uzvodnih hidroelektrana. Do Osijeka meandrira, a nizvodno od grada je mirnijeg toka i s prevladavajućim akumulacijskim procesima. Najznačajnije pritoke Drave su Karašica i Vučica s pritocima. Prema podacima Hrvatskih voda, na području izgradnje autoceste, Drava i njezin pritok Karašica su u dobrom kemijskom stanju.

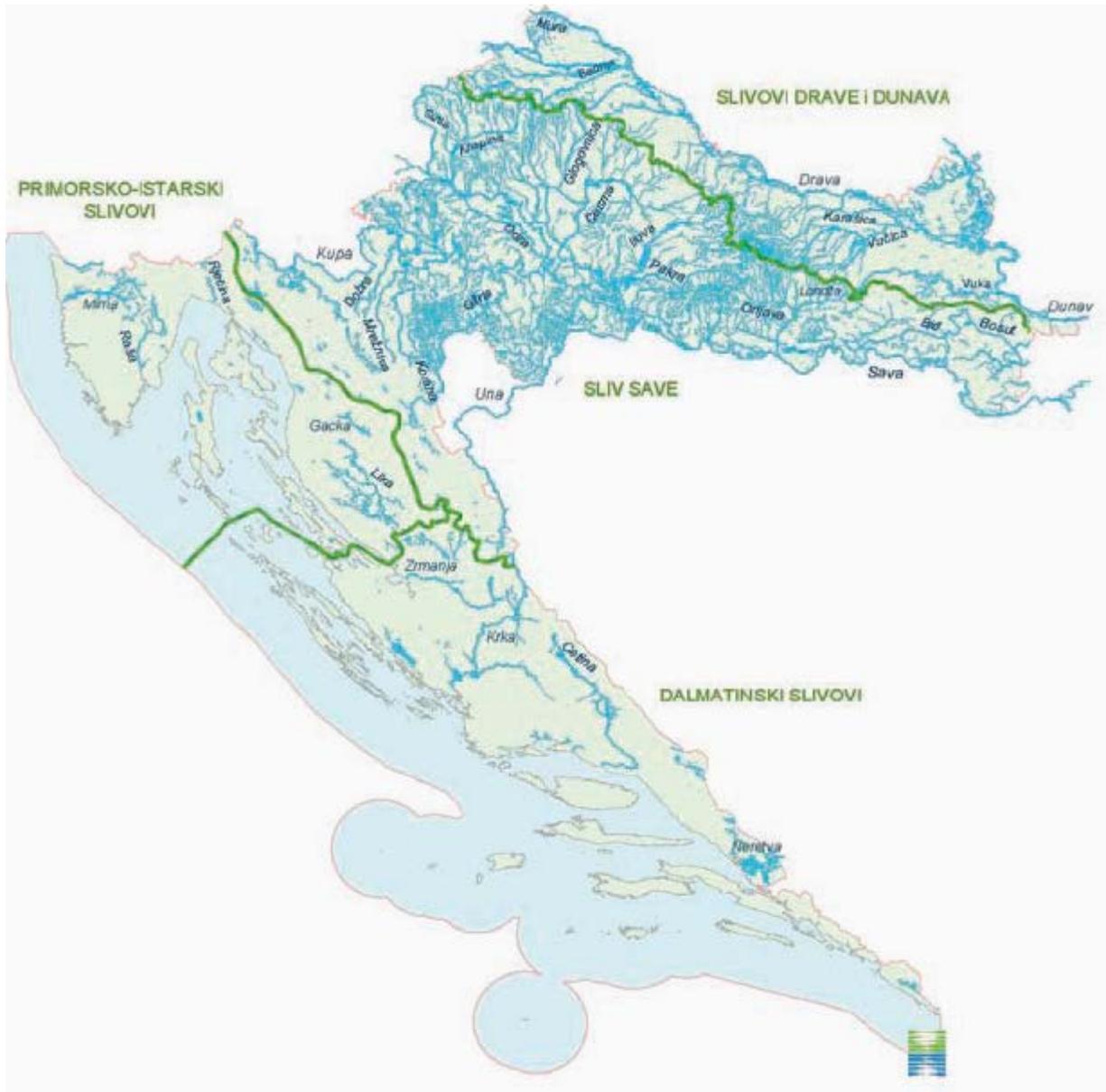
Dunavsko vodno područje karakteriziraju i značajna močvarna područja, posebno na poplavnim dijelovima slivova Drave, Dunava, Dunava i Save. Posebno su značajna lokaliteti na

Ramsarskom popisu vlažnih staništa, i to: Kopački rit na slivovima Drave i Dunava, Lonjsko polje i ribnjak Crna Mlaka u slivu Save.

Jadransko vodno područje siromašno je kopnenom površinskom vodom (Slika 3.1-8). Glavnina oborinskih voda ponire u dublje slojeve, do nepropusnih horizonata gdje se nalaze ležišta podzemne vode i stalni krški izvori. Vodotoci se javljaju u predjelima slabije izraženih krških fenomena, gdje ima aluvijalnih naplavina i gdje podzemna cirkulacija nije duboka. Površinska hidrografska mreža u krškom dijelu terena u cjelini je vrlo oskudna. Najniži se vodostaji uglavnom pojavljuju u razdoblju od kolovoza do listopada, kada dio vodotoka i presušuje, a najveći u travnju (rjeđe u siječnju i prosincu). Otoci nemaju značajnih površinskih tokova, osim povremenih bujičnih vodotoka ili rijetkih izvora obično malog kapaciteta. Cijelo jadransko priobalje bogato je vruljama. Na ovom izrazito krševitom području formirano je nekoliko većih površinskih vodotoka kao što su Neretva, Cetina, Zrmanja i Krka. Rijeka Neretva se ubraja u vodotok s vrlo velikim slivom (>10.000 km<sup>2</sup>), dok se Lika, Zrmanja, Krka i Cetina ubrajaju u vodotoke velikih slivova (površine 1.000 do 10.000 km<sup>2</sup>). Vodotoka srednje veličine sliva (100 do 1.000 km<sup>2</sup>) ima oko 40.

Razmatrani projekti unutar Jadranskog vodnog područja prolaze područjima s vrlo oskudnom površinskom hidrografskom mrežom. Površinske vode često izostaju i uglavnom se radi o povremenim vodotocima bujičnog karaktera. Na kontaktnim područjima priobalnog mora i kopna javljaju se tzv. prijelazne ili bočate vode. To su vodna tijela kopnenih voda u blizini riječnih ušća, koja su djelomično slana uslijed blizine priobalnih voda, ali se nalaze pod znatnim utjecajem slatkovodnih tokova.

Kemijsko stanje procijenjeno je u odnosu na prioritete tvari i druge mjerodavne onečišćujuće tvari. Za manje vodotoke te povremene vodotoke i bujice u pravilu ne postoji nadzorni monitoring te stoga često nedostaju podaci o stanju. Prema planu upravljanja vodnim tijelima (2013) sva vodna tijela rijeka i jezera na jadranskom vodnom području su u dobrom kemijskom stanju.



Slika 3-8. Slivovi i veći vodotoci na području Hrvatske (Izvor: Strategija upravljanja vodama (NN 91/08))

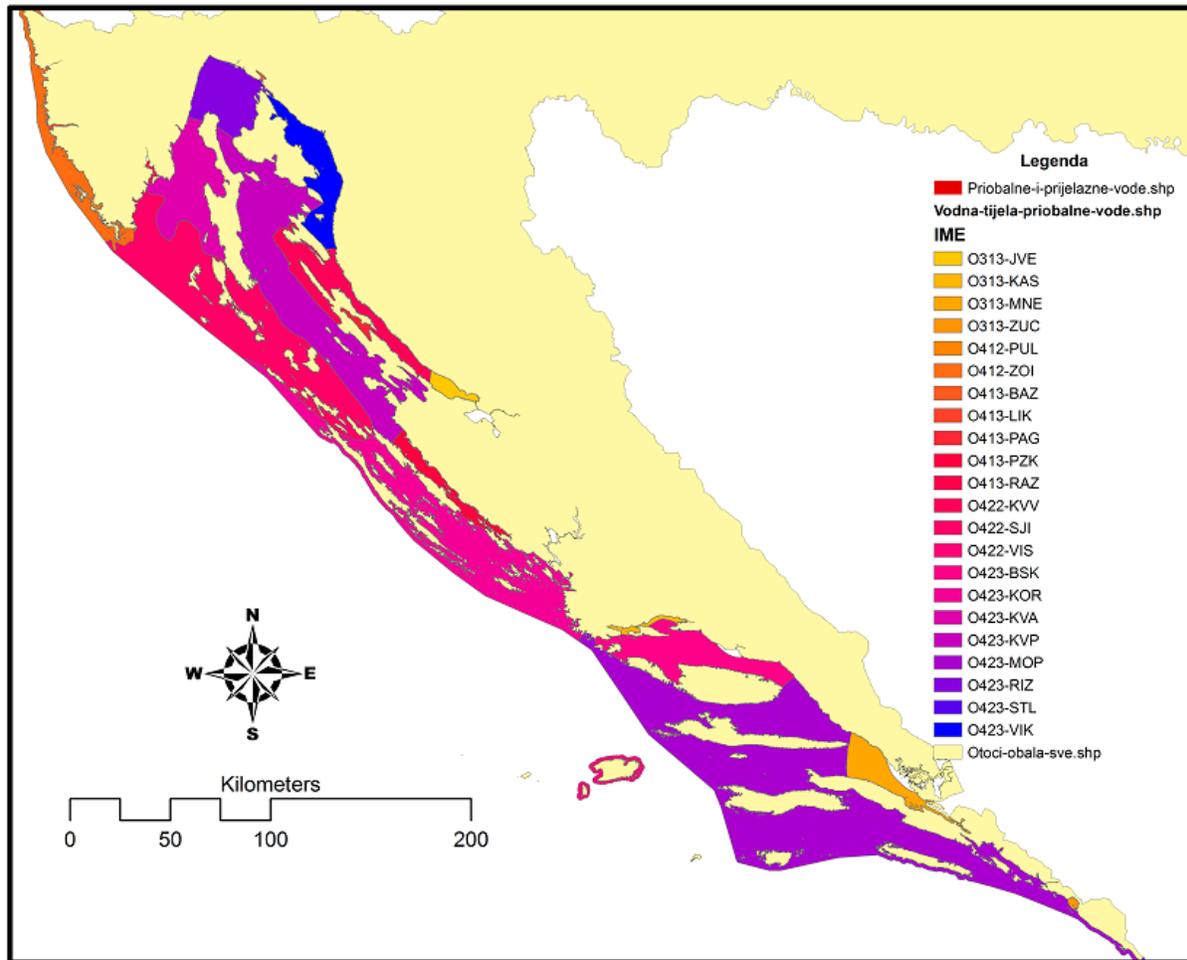
### *Priobalne vode*

Tipovi priobalnih voda određeni su na temelju obveznih čimbenika: ekoregije, saliniteta i dubine te sastava supstrata kao izbornog čimbenika. Predmetni projekti nalaze se u blizini sljedećih tipova priobalnih vodnih tijela:

- tip O313 (O313-KAS i O313-MNE) - polihalino ( $s < 35$  PSU), plitko priobalno more ( $z < 40$ m), sitnozrnatog sedimenta,

- tip O412 (O412-ZOI)- euhalino (s >35 PSU), plitko priobalno more (z <40m), krupnozrnatog sedimenta
- tip O423 (O423-KOR i O423-MOP) - euhalino (s >35 PSU), priobalno more (z >40 m), sitnozrnatog sedimenta,

Projekt izgradnje mosta Čiovo prolazi preko priobalnog vodnog tijela O313-KAS.



Slika 3-9. Položaj priobalnih vodnih tijela.

U narednoj tablici prikazana je procjena stanja priobalnih vodnih tijela (podaci istraživanja provedenih tijekom 2009. i 2010. godine). Podaci su preuzeti iz Plana upravljanja vodnim tijelima (2013). Prema dostupnim podacima vidljivo je kako je procijenjeno stanje zadovoljavajuće za priobalna vodna tijela O423 - KOR i MOP, dok za vodna tijela O313-KAS i MNE stanje nije zadovoljavajuće. Najveći dio priobalnog mora je oligotrofan, odnosno vrlo dobre kakvoće, a problem predstavljaju veliki gradovi unutar zatvorenih priobalnih dijelova.

Tablica 3-12. Procjena ekološkog i kemijskog stanja priobalnih vodnih tijela

PRIOBALNO VODNO TIJELO	Hidromorfološko stanje	Ekološko stanje	Prioritetne tvari	Kemijsko stanje	Ukupna procjena stanja
O313-KAS	Umjereno loše	Loše	Zadovoljava kriterije	Dobro	NIJE DOBRO
O313-MNE	Vrlo dobro	Vrlo dobro	Ne zadovoljava kriterije*	Nije dobro	NIJE DOBRO
O412-ZOI	Vrlo dobro	Dobro	Zadovoljava kriterije	Dobro	DOBRO
O423-KOR	Vrlo dobro	Vrlo dobro	Zadovoljava kriterije	Dobro	DOBRO
O423-MOP	Vrlo dobro	Vrlo dobro	Zadovoljava kriterije	Dobro	DOBRO

\*ustanovljena koncentracija C<sub>10-13</sub> kloralkana između prosječne i maksimalno dozvoljene koncentracije  
Izvor: Plan upravljanja vodnim područjima (2013)

### Postojeći problemi

Prema Strategiji upravljanja vodama (NN 91/08) i Planu upravljanja vodnim tijelima (2013), u raspršene izvore onečišćenja spadaju, između ostalog, oborinsko otjecanje iz urbaniziranih područja i s prometnica te onečišćenje iz atmosfere. Cestovni promet čini više od 90% svih emisija onečišćenja od prometa, dok ostale vrste prometa (željeznica, zračni promet, morski i unutarnji brodski promet) čine oko 10%. Prema intenzitetu prometa najveći su tereti onečišćenja na neposrednom slivu Save, Drave, Kupe, te Lonje i Trebeža. Kritične su dionice na prilazima većih gradova. To se odnosi prije svega na Zagreb, Karlovac, Rijeku, Osijek, Split i Zadar.

Prometnice kao jedan od raspršenih izvora onečišćenja utječu na podzemne vode na način da onečišćujuće tvari oborinskim otjecanjem dospijevaju u podzemne vode. Postoje povremena prekoračenja u određenim kemijskim parametrima, što je posebno izraženo u podzemnim vodnim tijelima Zagreb, Neretva i Jadranski otoci. Udio onečišćenja s prometnica je mali u odnosu na ostale izvore onečišćenja, ali je izraženije s obzirom na količine opasnih tvari.

Kao dio dinarskog krša Jadransko vodno područje pripada propusnom području uglavnom bez površinskog otjecanja s karbonatnih naslaga. Oborine koje padnu na ovo područje nakon privremene slabije vodopropusnosti površinskog pokriva vertikalno poniru u dublje dijelove krškog podzemlja, gdje potom lakše migriraju kroz rjeđe, ali veće pukotine u dublje dijelove, što čini ovo područje posebno osjetljivim. Podaci o stanju voda, prema Planu upravljanja, pokazuju kako su podzemne vode jadranskog vodnog područja u pravilu u dobrom količinskom i kemijskom stanju. Prema dostupnim podacima, na područjima gdje se planiraju razmatrani projekti površinske vode su vrlo oskudne i uglavnom se radi o povremenim vodotocima bujičnog karaktera. Priobalna vodna tijela pod utjecajem su dotoka voda s bujičnih područja, kao i putem podzemnih voda. Na taj način u priobalne vode dospijevaju otopljene i partikularne tvari koje mogu dovesti do pogoršanja kvalitete priobalnih voda. Priobalno vodno

tijelo O313-KAS, na čijem području je predviđena izgradnja mosta između otoka Čiova i kopna, spada u kandidate za znatno promijenjena vodna tijela. Prema Planu upravljanja procijenjeno je kako je ovo vodno tijelo u riziku od nepostizanja dobrog stanja, s obzirom na značajno povećanje nekih vrsta opterećenja - hranjive soli, prioritetne tvari i hidromorfološke promjene.

### **Mogući razvoj bez provedbe OP-a**

Kroz provedbe OP Promet potrebno je osigurati da su tzv. uska grla identificirana i adresirana u cilju poboljšanja aspekta sigurnosti i smanjenja negativnog utjecaja na okoliš. S obzirom da je promet jedan od raspršenih izvora onečišćenja, ulaganjem u osuvremenjivanje prometne infrastrukture kroz operativnu os 4, kao i kombiniranjem infrastrukture s drugim vrstama mjera omogućit će se smanjenje emisija onečišćujućih tvari u okoliš, a samim time i negativni utjecaji na vodna tijela. Također, izgradnjom zaobilaznica smanjiti će se intenzitet prometa na prilazu većim gradovima koji predstavljaju kritične dionice za raspršene izvore onečišćenja.

Poboljšanjem prometne infrastrukture dolazi do povećanja sigurnosti u prometu čime se također smanjuje mogućnost prometnih nesreća, odnosno izvanrednih situacija, koje bi potencijalno mogle ugroziti kakvoću vodnih tijela u blizini.

### **3.1.6. Tlo i poljoprivreda**

#### **3.1.6.1. Postojeće stanje**

Na područjima planiranih zahvata postoji velika pedološka raznovrsnost. Ona se povezuje s velikom raznovršnošću faktora formiranja tla, posebno geoloških, orografskih i antropogenih.

#### **Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste**

Na temelju prethodnih pedoloških istraživanja i za potrebe ove studije provedenih dopunskih istraživanja autora, uključujući i rezultate laboratorijskih istraživanja, i uz korištenje kriterija postojeće klasifikacije tala (Škorić, A. et all. 1984) pokazuje da prostor lokacije zauzimaju pedositematski raznovrsna tla: prirodna - šumska i antropogena tla, koja su klasificirana u tri klase: kambična, antropogena i tehnogena. Sva navedena tla pripadaju odjelu automorfnih tala koje karakterizira vlaženje isključivo atmosferskim padalinama, a perkolacija vode je slobodna i bez dužeg zadržavanja u tlu. Izvođenje radova u širini radnog pojasa utjecat će i na degradaciju tala, njihove proizvodne sposobnosti i njihovih fiziografskih osobina. Trasa najvećim dijelom prolazi preko područja (otočnim područjem) trajno nepogodna tla za obradu (N2) te manjim dijelom područjima P-1 pogodna obradiva tla, P-2 umjereno pogodna tla i P-3 ograničeno pogodna tla.

#### **Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče**

U području planirane izgradnje predmetne prometnice ističu se dvije fiziografski i pedogenetski kontrastne serije tala. To su tla na vapnencima i tla na barskim i aluvijalnim

sedimentima. Dominantna tla na cijelom području su terestrična tla, a u dolini Neretve to su hidromorfna i halomorfna tla. Pedokartografske jedinice u dolinskom dijelu relativno su homogenog karaktera, za razliku od terestričnih tala, gdje je anizotropnost u prostoru daleko jače izražena. Bonitetno vrednovanje zemljišta sukladno navedenoj metodologiji izvršeno je na temelju podataka o unutrašnjim i vanjskim značajkama tla, te podataka o reljefu, klimi i korekcijskim čimbenicima. Javljaju se tri kategorije korištenja zemljišta, odnosno kategorije P2, P3 i PŠ, dok kategorija P1 nije utvrđena na ovome području.

#### **Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica**

Opisani prostor karakteriziraju visokokvalitetna poljoprivredna tla pogodna za uzgoj poljoprivrednih kultura. Uz povoljne geomorfološke prilike na to upućuju dubok fiziološki aktivni profil tla, jako dobra snabdjevenost humusom te povoljan teksturni sastav i tekstura tla. Bitna značajka ovog prostora je velika usitnjenost parcela te velik broj neobrađenih čestica. Na poljodjelskom prostoru u izvjesnoj će mjeri doći do zapuštanja sitnijih, ispresijecanih parcela. Zbog cestovne barijere javit će se potreba za novim, obilaznim pristupnim putovima trajnog ili privremenog karaktera. Kad se radi o emisiji štetnih tvari u prostor oko prometnice, očekuje se da će najintenzivnijem onečišćenju biti izloženo tlo uz samu trasu buduće ceste. Trasa jednim dijelom na području Kaštel Lukšića graniči s područjem ostalo obradivo tlo P3 i vrijedno obradivo tlo P2.

#### **Obilaznica Vodica**

Planirana trasa prometnice smještena je sjeverno od grada Vodica na širem području raznolikih pedoloških osobitosti s visinama manjim od 100 m n.v. Područje kojim prolazi trasa uglavnom je manjeg nagiba i prekriveno makijom. Na širem prostoru poljoprivredna proizvodnja je slabo zastupljena. Odvija se jedino uzgoj maslina i uzgoj povrća za vlastite potrebe u vrtovima rubnih dijelova naselja. Na većem dijelu trase, prevladavaju kamenjari, antropogena tla na kršu (ograničeno obradivo tlo) i antropogena tla fliških i krških sinklinala i koluvija (ograničeno obradivo tlo). Uz njih se pojavljuju i rendzine na flišu (laporu), sirozem silikatno karbonatni, močvarno glejna tla, pseudoglej obronačni i koluviji (ograničeno obradivo tlo) te kamenjari uz crnicu vapnenačko dolomitnu, rendzina, smeđe na vapnencu i crvenica (tlo trajno nepogodno za obradu). U okolini lokacije javlja se rendzina na dolomitu i vapnencu uz smeđe tlo na vapnencu, luvisol na vapnencu i vapneno dolomitna crnica (tlo trajno nepogodno za poloprivrednu proizvodnju).

#### **Obilaznica grada Poreča**

Zbog velike rasprostranjenosti i intenzivno crvene boje, često se za cijelo jursko-kredno krčko područje, centralnog i zapadnog dijela istarskog poluotoka, upotrebljava naziv "crvena Istra". Zemlja crvenica se u tom prostranom području, rasprostire u obliku nesuvislog, sad debljeg sad tanjeg pokrivača, najčešće debljine 0,5-1 metar. Ova činjenica se odnosi i na lokaciju zahvata, s time da su izmjerene debljine sloja crvenice i do 6 m. Na površini koja se obrađuje tlo je propusno i prozračno, a na većoj dubini javlja se glina crvenica tipične smeđe crvene boje visoke plastičnosti. Neposredno ispod humusnoga sloja može biti srednje gnječivog konzistentnog stanja, dok je dublje redovito na granici tesko gnječivog i polučvrstog konzistentnog stanja. Područje grada s okolicom bogato je poljoprivrednim zemljištem koje

se nalazi u području utvrđenom prostornim planom šireg područja ili izvan njega, a obrađuje se plantažno ili na manjim česticama. Važno je istaknuti da poljoprivreda kao dio gospodarstva grada Poreča zauzima bitno mjesto, odmah poslije turizma pa je i utjecaj značajan. Ovaj zahvat vrlo malim dijelom prolazi kroz područje kategorizirano pod ostala obradiva tla.

#### **Izmještanje državne ceste D34, Obilaznica Petrijevaca**

Prostor promatrane obilaznice Petrijevaca obuhvaća područje na kojem je obzirom na različitost pedogenetskih faktora utvrđena samo jedna fiziografska jedinica i to fiziografska jedinica riječnih i potočnih dolina za koju su svojstvena aluvijalno-koluvijalna semiglejna i močvarno glejna tla, zatim aluvijalni ili/i koluvijalni šljunkoviti, pjeskoviti, ilovasti i glinasti litološki ili matični supstrat, te prostorna izmjena livada i oraničnih površina. Poljoprivredno zemljište je vrlo vrijedan prirodni resurs, te ujedno prirodno bogatstvo koje treba racionalno i ekonomično koristiti, ali i zaštititi u smislu da u što većoj mjeri sačuva svoju osnovnu namjenu-poljoprivredu. U tom smislu je u prostorno-planskim dokumentima poljoprivredno zemljište, prema bonitetnim klasama razvrstano u sljedeće kategorije pogodnosti: osobito vrijedna obradiva tla, vrijedna obradiva tla i ostala obradiva tla. Prema podjeli tala u odnosu na kvalitetu za poljoprivrednu namjenu, koja je dana u prostornoplanskoj dokumentaciji, osobito vrijedno poljoprivredno zemljište nije uopće zastupljeno na trasi. Kategorija P-2 (vrijedno obradivo zemljište) zastupljena je na jednoj, a kategorija P-3 (ostalo obradivo zemljište) na dvije lokacije.

#### **Državna cesta D2, južna zaobilaznica grada Osijeka**

Trasa planirane zaobilaznice znatnim dijelom prolazi kroz čestice koje su po svojoj namjeni obradivo poljoprivredno zemljište. Prema Pedološkoj karti tla Slavonije i Baranje na širem prostoru promatranja najviše su zastupljene kategorije pretežno antropogeniziranih tala i to lesivirano semiglejno i euterično smeđe semiglejno te lesivirano semiglejno i pseudoglejno semiglejno. Na zapadu su najznačajnije crnica (humoglej), pretežno nepotpuno hidromeliorirana tla. Jugoistočni dio pripada semiglejno-černozemnim odnosno livadno-černozemno-antropogeniziranim tlima u kojima su na manjim površinama prisutna močvarno amfiglejna i močvarno hipoglejna, dijelom nepotpuno hidromeliorirana tla kao i ritska crnica. Uređenost poljoprivrednog zemljišta značajna je kategorija i parametar mogućeg utjecaja zaobilaznice Osijeka na tlo. Pri čemu je negativni utjecaj proporcionalan stupnju uređenosti.

Na tom području tla su razvrstana u sljedeće kategorije:

- tla s riješenom površinskom odvodnjom (uređeno obradivo poljoprivredno zemljište),
- tla s djelomično riješenom površinskom odvodnjom (djelomično uređeno obradivo poljoprivredno zemljište),
- tla s potrebom rješavanja površinske odvodnje (neuređeno obradivo poljoprivredno zemljište),
- drenirana tla (visoko uređeno obradivo poljoprivredno zemljište).

### **Brza cesta Popovec - Marija Bistrica - Zabok**

Trasu planirane prometnice obilježavaju specifični odnosi pedogenetskih čimbenika, tvoreći tako uvjete za postanak i razvoj više tipova tala. U najširem smislu može se ova tla s obzirom na pedogenetska i fiziografska obilježja svrstati u dvije velike skupine (odjela) i to u skupinu automorfnih i u skupinu hidromorfnih tala.

Glede odnosa u prostoru kartografskih jedinica može se izdvojiti 4 pedogenetske cjeline:

1. brdsko područje Medvednice s automorfnim tlima - distrični kambisol, rendzina, eutrični kambisol, luvisol;
2. brežuljkasto područje između naselja Maretić i Breznički Hum, s izmjenom srednje dubokih i dubokih automorfnih tala - rendzina, koluvij, luvisol, eutrični kambisol;
3. aluvijalna ravnica Kašine s aluvijalnim i glejnim (hipoglej) tlima;
4. aluvijalna ravnica Krapine i Bistrice s amfiglejima i hipoglejima;

Na navedenoj trasi javljaju se tri kategorije korištenja zemljišta odnosno P2 - vrijedna tla, P3 - ostala vrijedna tla te kategorija PŠ - ostala poljoprivredna i šumska tla. Tla koja bi spadala u kategoriju P1 - osobito vrijedna tla korištenja zemljišta koja predstavlja vrlo vrijedna tla nisu utvrđena u 300-metarskom koridoru na području istraživane trase.

### **Dionica autoceste A5 Beli Manastir - Most Drava (bez mosta)**

Trasa autoceste prelazi preko značajnih i velikih površina poljoprivrednog zemljišta čiji je stupanj uređenosti međusobno različiti. Generalno, u zoni promatranja prevladavaju uređena poljoprivredna tla. Također što je značajno, na znatnim površinama je izgrađena i drenaža (osobito u prostoru sliva Vuke). Treba napomenuti da koridor ceste prolazi kroz izrazito agrarno područje gdje se više od 90% tala intenzivno obrađuje, prvenstveno za ratarske kulture, a potom industrijsko bilje. Voćnjaci na segmentu trase su rijetki, a vinograda i nema. Za prostorno planiranje i izgradnju ceste koridora ova tla uz trasu treba vrednovati s gledišta načina korištenja i potencijalnih mogućnosti, te u skladu sa zakonskim odredbama odrediti mogućnosti, načine i intenzitet poljodjelske proizvodnje. U tom prostoru tla su razvrstana u sljedeće kategorije:

- tla s riješenom površinskom odvodnjom (uređeno obradivo poljoprivredno zemljište),
- tla s djelomično riješenom površinskom odvodnjom (djelomično uređeno obradivo poljoprivredno zemljište),
- tla s potrebom rješavanja površinske odvodnje (neuređeno obradivo poljoprivredno zemljište),
- drenirana tla (visoko uređeno obradivo poljoprivredno zemljište).

### **Razvoj zračne luke Dubrovnik**

Na ovom području utvrđene su dvije pedokartografske jedinice tala. Prva je Antropogeno tlo na kršu u koje spadaju Smeđa tla na vapnencu i dolomitu, Crvenice, Crnica vapnenačko dolomitna i Koluvij, a druga je Crvenica plitka i srednje duboka u koju spadaju Smeđe tlo na vapnencu, Vapneno dolomitna crnica i Antropogena tla. Prva pedokartografska jedinica ima bonitet P3 - ostala obradiva tla, a druga pedokartografska jedinica ima bonitet PŠ - trajno nepogodna tla za obradu. Na širem području u blizini zračne luke je utvrđeno postojanje tala s bonitetom P1 - odnosno osobito vrijedna obradiva tla.

### 3.1.7. Šumarstvo i lovstvo

#### 3.1.7.1. Šumarstvo

Prema namjeni, šume mogu biti gospodarske, zaštitne i šume posebne namjene. Proizvodna funkcija šuma podrazumijeva proizvodnju drva i drugih šumskih proizvoda, a sve ostale koristi obuhvaćene su općekorisnim funkcijama šuma. U općekorisne funkcije šuma ubrajamo:

- zaštitu tla od erozije vodom i vjetrom
- uravnoteženje vodnih odnosa u krajobrazu, te sprečavanje bujica i visokih vodnih valova
- pročišćavanje voda procjeđivanjem kroz šumsko tlo, te opskrbu podzemnih tokova i izvorišta pitkom vodom
- povoljni utjecaj na klimu i poljodjelstvo
- pročišćavanje onečišćenoga zraka
- utjecaj na ljepotu krajobraza
- stvaranje povoljnih uvjeta za ljudsko zdravlje
- osiguranje prostora za odmor i rekreaciju
- uvjetovanje razvoja ekološkog, lovnog i seoskog turizma
- očuvanje genofonda šumskoga drveća i ostalih vrsta šumske biocenoze
- očuvanje biološke raznolikosti genofonda, vrsta, ekosustava i krajobraza
- podržavanje opće i posebne zaštite prirode (nacionalni parkovi i dr.) šumovitog krajobraza
- ublažavanje efekta „staklenika“ vezivanjem ugljika, te obogaćivanje okoliša kisikom
- opća zaštita i unapređivanje čovjekova okoliša postojanjem šumskih ekosustava kao biološkog kapitala velike vrijednosti
- značenje u obrani zemlje i razvoju lokalnih zajednica.

Radi očuvanja općekorisnih funkcija šuma provodi se višenamjensko gospodarenje koje podržava prirodnost, biološku raznolikost i stabilnost šumskih ekosustava, te osigurava njihov blagotvorni utjecaj na šire područje.

Projekti obuhvaćeni izmjenama i dopunama OP Promet: razvoj zračne luke Dubrovnik, rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče, Most Čiovo sa spojnim cestama faza I most Čiovo i pristupne ceste, splitska obilaznica, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica i obilaznica Vodica, smješteni su u južnom dijelu Hrvatske u Šibensko-kninskoj, Splitsko-dalmatinskoj i Dubrovačko-neretvanskoj županiji.

Lokacije planiranih projekata nalaze se na područje primorskog krša, koje je zbog djelatnosti čovjeka kroz povijest (sječa, krčenje, požari) i uz nepovoljne klimatske prilike, ostalo bez prvobitne šumske vegetacije. Tako su nastale prostrane dalmatinske kamenjare i degradirane makije. Primorski dio područje je sredozemnog pojasa šuma crnike, na kojem dolaze stenomediterranske čiste vazdazelene šume i makija crnike (Sveza *Oleo-Ceratonion* Br.-Bl. 1931) i mješovite, rjeđe čiste vazdazelene šume i makija crnike ili oštrike (Sveza *Quercion*

*ilicis* Br.-Bl. /1931/1936) zastupljene sa zajednicama: Mješovita šuma i makija crnike sa crnim jasenom (As. *Fraxino orni-Quercetum ilicis* Horvatić. /1956/ 1958) i Čista, vazdazelena šuma i makija crnike s mirtom (As. *Myrto-Quercetum ilicis* /Horvatić1963/ Trinajstić 1985). Šume na promatranom području, prema karti ugroženosti šuma od požara, svrstane su u vrlo veliki i veliki stupanj ugroženosti od požara. Također te šume nisu pogodne za ekonomsko eksploatiranje već one imaju značajnu socijalnu i ekološku funkciju, odnosnu zaštitnu, estetsku i rekreacijsku funkciju u turističkim područjima i u blizini većih gradova. Na promatranom području nema šuma posebne namjene.

Šume na području izgradnje obilaznice grada Poreča (faze III i IV) pripadaju mediteranskoj regiji, unutar epimediteranske vegetacijske zone mediteransko-montanog vegetacijskog pojasa. To područje pripada bioklimatu primorskih, termofilnih šuma i šikara hrasta medunca koje pripadaju svezi *Ostryo-Carpinion orientalis* Horvat/1954/1959 i mješovite, rjeđe čiste vazdazelene šume i makije crnike i oštrike iz sveze *Quercion ilicis* Br.-Bl. /1931/1936. Na promatranom području javljaju se šikare i makije koje su posljedica sukcesije šumske vegetacije na bivšim pašnjačkim površinama i šikare i makije koje su posljedica degradacije šuma. Osim toga javljaju se i kulture četinjača prvenstveno alepskog i crnog bora. Šume na promatranom području, prema karti ugroženosti šuma od požara, svrstane su u vrlo veliki i veliki stupanj ugroženosti od požara. Na promatranom području nema šuma posebne namjene.

Šume na području izgradnje brze ceste Popovec-Marija Bistrica-Zabok (4 dionice + spojna cesta za Breznički Hum), vegetacijski gledano pripadaju Eurosibirsko-sjevernoameričkoj šumskoj regiji, Europskoj subregiji. Na području zahvata javljaju se šumske zajednice iz vegetacijske zone acidofilnih šuma i perilirke vegetacijske zone kao što su srednjoeuropske, acidofilne bukove šume (sveza *Luzulo-fagion* Lohm.et R.Tx. in R.Tx.1954), mezofilne i neutrofilne čiste bukove šume (podsveza *Lamio orvalae-Fegenion* ex Marinček et al. 1993) i mješovite hrastovo-grabove i čiste grabove šume (sveza *Erythronio-Carpinion* /Horvat 1958/Marinček in Mucian et al. 1993). Prema stupnju ugroženosti od požara, ove šume svrstane su u srednji i mali stupanj ugroženosti od požara. Planirana brza cesta u svom središnjem dijelu prolazi uz granicu zaštićenog područja Park prirode Medvednica.

Šume na području izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj, državne ceste D2 južna zaobilaznica Osijeka i obilaznice Petrijevaca (izmještanje državne ceste D 34), vegetacijski gledano pripadaju Eurosibirsko-sjevernoameričkoj šumskoj regiji, Europskoj subregiji. Na području zahvata najčešće su poplavne šume topola (sveze *Populion albae* Br.-Bl. 1931) te poplavne šume vrba (sveze *Salicion albae* SOO 1930). Uz njih su vrlo značajne i poplavne šume hrasta lužnjaka (sveze *Alno-Quercion roboris*) i mješovite hrastovo-grabove i čiste grabove šume (sveza *Erythronio-Carpinion* /Horvat 1958/Marinček in Mucian et al. 1993). Prema stupnju ugroženosti od požara, ove šume svrstane su u srednji i mali stupanj ugroženosti od požara. Na promatranom području nema šuma posebne namjene.

### 3.1.7.2. Lovstvo

Projekti obuhvaćeni izmjenama i dopunama OP Promet: razvoj zračne luke Dubrovnik, rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče, Most Čiovo sa spojnim cestama faza I most Čiovo i pristupne ceste, splitska obilaznica, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica, obilaznica Vodica i obilaznica grada Poreča (faza III i IV), smješteni su u primorskom dijelu Hrvatske. S obzirom na uvjete u kojima divljač obitava, sukladno Pravilniku o sadržaju, načinu izrade i postupku donošenja, odnosno odobravanja lovnogospodarske osnove, programa uzgoja divljači i programa zaštite divljači (NN 40/06, 92/08, 39/11 i 41/13), lovišta na tom području svrstana su u mediteranski tip lovišta.

Na području izgradnje brze ceste Popovec-Marija Bistrica-Zabok (4 dionice + spojna cesta za Breznički Hum), dionice Beli Manastir - Most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj, državne ceste D2 južna zaobilaznica Osijeka i obilaznice Petrijevac (izmještanje državne ceste D 34), lovišta su prema istim uvjetima svrstana u nizinski odnosno brdski tip lovišta.

U lovištima na području planiranih projekata gospodari se slijedećim vrstama divljači: jelen obični (*Cervus elaphus* L.), srna obična (*Capreolus capreolus* L.), divokoza (*Rupicapra rupicapra* L.), muflon (*Ovis musimon* L.), svinja divlja (*Sus scrofa* L.), zec obični (*Lepus europaeus* Pall.), fazan-gnjeto ( *Phasianus* sp. L.), jarebica kamenjarka - grivna (*Alectoris graeca* L.), trčka skvrzulja (*Perdix perdix* L.), prepelica pućpura (*Coturnix coturnix* L.), patka divlja gluhara (*Anas platyrhynchos* L.), lisica crna (*Fuica atra* L.), jazavac (*Meles meles* L.), mačka divlja (*Felis silvestris* Schr.), kune (*Martes* sp.), lasica mala (*Mustela nivalis* L.), puh veliki (*Myoxus glis* L.) lisica (*Vulpes vulpes* L.), čagalj (*Canis aureus* L.), tvor (*Mustela putorius* L.), golub divlji - grivnjaš (*Columba palumbus* L.), vrana siva (*Corvus corone cornix* L.), vrana gaćac (*Corvus frugilegus* L.), čavka zglodnjača (*Coloeus monedula* L.), svraka (*Pica pica* L.) i šojka kreštalica (*Garrulus glandarius* L.). Od selica prolaznica za lovno gospodarenje najvažnija je šljuka bena (*Scolopax rusticola* L.).

Izgrađene prometnice imat će trajan utjecaj na stanište divljači kako bukom od pojačanog prometa tako i djelomičnom izmjenom vegetacije, onečišćenjem, povećanjem šteta na divljači uzrokovanih prometnim nesrećama i najviše fragmentacijom staništa i ometanjem prirodnih migracija krupne divljači. Negativan utjecaj prekida i ometanja prirodne migracije divljači biti će najviše izražen na projektima izgradnje brze ceste Popovec-Marija Bistrica-Zabok i dionice Beli Manastir - most Drava autoceste A5.

### 3.1.8. Krajobraz

Krajobrazna regionalizacija Hrvatske s obzirom na prirodna obilježja (*Bralić I., 1995.*), dijeli teritorij RH na tri osnovne prirodno-geografske regije - Jadransku, Panonsku i Gorsku Hrvatsku, odnosno na 16 manjih krajobraznih jedinica. Položaj na granici nekoliko geografskih regija - mediteranskog krškog priobalja, dinaridskog krša, te panonske nizine, odredio je raznolike

klimatske, geomorfološke, pedološke i hidrološke prilike, kao i veliku biološku raznolikost. Dijelom zbog navedenih prirodnih datosti, a dijelom i zbog različitih kulturoloških i društvenih utjecaja tijekom povijesti, na teritoriju RH su se izdiferencirali vrlo raznoliki prirodni i kulturni krajobrazi, u mnogim slučajevima jedinstveni u Europi. Budući da ne postoje sustavno prikupljeni i obrađivani podaci o krajobraznim strukturama na temelju kojih bi se mogla izvršiti procjena postojećeg stanja krajobraza, tek se načelno može govoriti o njegovim obilježjima i osnovnim razlozima ugroženosti s jedne, kao i vrijednostima s druge strane.

### 3.1.8.1. *Postojeće stanje*

U nastavku je dan opis osnovnih obilježja užih krajobraznih područja pojedinih zahvata.

#### **Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste**

Područje zahvata pripada krajobraznoj jedinici Obalno područje srednje i južne Dalmacije, a nalazi se na krajnjem zapadnom dijelu Kaštelanskog zaljeva. Obuhvaća širi priobalni kopneni pojas uz istočni dio Trogira, Trogirski kanal i krajnji sjeverni dio otoka Čiovo. Priobalni kopneni pojas, na kojem je predviđena pristupna cesta, obuhvaća blagi teren s padom prema obali koji u zaleđu prekrivaju mozaici različitih načina poljoprivrednog korištenja, dok se neposredno uz obalu prostire periferni, istočni dio grada Trogira (CLC RH, 2012.). Sam most je predviđen na otvorenijem dijelu trogirskog kanala, širine oko 0,5 km, na udaljenosti oko 1 km od jezgre starog grada Trogira koji je kao izrazito vrijedan primjer očuvanog romaničko-gotičkog grada uvršten i na UNESCO-ov popis Spomenika svjetske kulturne baštine. Krajnji sjeverni dio otoka Čiova, na kojem je predviđen drugi krak pristupne ceste, obuhvaća užu priobalni pojas s relativno blagom i niskom obalom koju obrastaju prirodni travnjaci, kao i zaobalno područje na kojem se teren prema unutrašnjosti otoka naglo uspinje do vrha brda Gradina (110,7 m n.v.) koje obrasta sukcesija šume (CLC RH, 2012.).

#### **Projekt splitske obilaznice - lot 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica**

Područje zahvata pripada krajobraznoj jedinici Obalno područje srednje i južne Dalmacije, a nalazi se na širem području splitske konurbacije. Obuhvaća zaobalni pojas Kaštelanskog zaljeva koji karakterizira zaravnjen teren s vrlo blagim padom prema obali na kojem se urbane matrice Kaštela prožimaju s okolnim mozaicima različitih načina poljoprivrednog korištenja (CLC RH, 2012.). Zahvat se proteže duž postojeće D8, u smjeru istok - zapad, na razmeđu između pojasa gušće i zbijenije gradnje duž obale, i periferinih dijelova naselja s raspršenijom gradnjom koja se prožima s okolnim poljoprivrednim površinama.

#### **Obilaznica Vodica**

Područje zahvata pripada krajobraznoj jedinici Sjeverno-dalmatinska zaravan. Nalazi se u zaleđu krajnjeg sjevernog dijela Šibenskog kanala. Obuhvaća zaobalno područje sjeverno Vodica koje karakterizira zaravnjen teren s blagim padom prema obali na kojem se prožimaju prirodni travnjaci, sukcesija šume i poljoprivredne površine sa značajnim udjelom prirodne vegetacije unutar kojih je jasno vidljiva parcelacija u formi suhozida (CLC RH, 2012.).

Planirani zahvat poprečno siječe navedene krajobrazne strukture, pri čemu u potpunosti obilazi naselje Vodice.

### **Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče**

Područje zahvata pripada krajobraznoj jedinici Donja Neretva. Nalazi se na širem području delte Neretve, u luci Ploče. Obuhvaća izrazito zaravnjen teren uz ušće Neretve čija izvorna prirodnost je izrazito promijenjena pod utjecajem antropogenih djelatnosti, odnosno industrijskom zonom luke Ploče i pratećim sadržajima (skladišta, lučka željeznica), a tek periferno, uz vodotok javljaju se i poljoprivredne površine sa značajnim udjelom prirodne vegetacije (CLC RH, 2012.). Planirani zahvat predviđen je na području industrijske zone, u neposrednoj blizini skladišnih prostora i lučke željeznice.

### **Izmještanje državne ceste D 34, Obilaznica Petrijevaca**

Područje zahvata pripada krajobraznoj jedinici Nizinska područja sjeverne Hrvatske, odnosno nalazi se na području Slavonije. Obuhvaća područje uz naselje Petrijevci koje je smješteno u blizini Drave, zapadno od Osijeka. Planirana trasa ceste položena je na zaravnjenom terenu koji najvećim dijelom prekrivaju mozaici različitih načina poljoprivrednog korištenja, a tek krajnjim zapadnim dijelom prolazi i kroz vizualno i ambijentalno vrijednu prirodnu prostornu strukturu mrtvaje koju obrasta potez visoke vegetacije. Pri tome je položena uz krajnji južni dio naselja Petrijevci.

### **Obilaznica grada Poreča**

Područje zahvata pripada krajobraznoj jedinici Istra, a nalazi se u zaleđu Poreča, jugoistočno od grada. Trasa, u vrlo kratkoj duljini od oko 1,5 km, prolazi kroz nenaseljeno područje blagog, zaravnjenog terena pod bjelogoričnom šumom u koju su mjestimično utisnuti pravokutni uzorci parcela poljoprivrednih površina (CLC RH, 2012.).

### **Državna cesta D2, južna zaobilaznica grada Osijeka**

Područje zahvata pripada krajobraznoj jedinici Nizinska područja sjeverne Hrvatske. Planirani zahvat podrazumijeva dogradnju južnog kolnika uz već postojeću trasu državne ceste D2 koja se proteže južno od Osijeka. Pri tome je položena na zaravnjenom terenu, pri čemu u najvećoj duljini siječe mozaike različitih načina poljoprivrednog korištenja (CLC RH, 2012.). Kraćim, istočnim dijelom približuje se gradskom tkivu Osijeka, koje na kraćem potezu, uz industrijsku zonu i siječe.

### **Brza cesta Popovec-Marija Bistrica-Zabok**

Područje zahvata pripada krajobraznoj jedinici Sjeverozapadna Hrvatska. Nalazi se dijelom na području Zagorja, a dijelom i na području Medvednice. Početni dio trase položen je zaravnjenim terenom doline rijeke Krapine u koridoru postojeće pruge, pri čemu uglavnom prolazi kroz pašnjake i mozaike različitih načina poljoprivrednog korištenja (CLC RH, 2012.). Trasa zatim kod Zlatar Bistrice zakreće u smjeru juga, i sve do kraja u prigradskom području grada Zagreba kod Kašine, nastavlja položena poprečno preko masiva Medvednice. Najprije svladava zagorske padine Medvednice, pri čemu prolazi dijelom kroz naselja Hum Bistrički i Laz Stubički, kao i okolne poljoprivredne površine (CLC RH, 2012.), a dijelom i kroz područja

bjelogorične šume i sukcesiju šume. Na predjelima većih nadmorskih visina, svladava hrbat gore prolazeći uglavnom kroz bjelogoričnu šumu i sukcesiju šume, pri čemu dijelom zahvaća i krajnji rubni dio Parka prirode Medvednica i to u obliku tunela. Trasa se potom nastavlja spuštati južnim, kultiviranim padinama Medvednice prolazeći najvećim dijelom mozaicima različitih načina poljoprivrednog korištenja i pašnjacima (CLC RH, 2012.).

Osim toga, trasa uključuje i spojnu cestu za Breznički Hum. Trasa spojne ceste se odvaja od BC kod Zlatar Bistrice, odakle nastavlja prolaziti dolinom rijeke Krapine u koridoru postojeće pruge i prometnice sve do Trgovišća, prolazeći mjestimično uz pojedine zaselke Konjščine i Trgovišća. Pri tome siječe pašnjake i mozaike različitih načina poljoprivrednog korištenja (CLC RH, 2012.). Potom zakreće u smjeru istoka i sve do Brezničkog Huma nastavlja prolaziti položena na razvedenijem brežuljkastom terenu, najvećim dijelom kroz mozaike različitih načina poljoprivrednog korištenja (CLC RH, 2012.).

#### **Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj**

Područje zahvata pripada krajobraznoj jedinici Nizinska područja sjeverne Hrvatske, a nalazi se na krajnjem sjeveroistoku Hrvatske u Baranji. Obuhvaća područje aluvijalne nizine Drave zapadno od Osijeka i Baranjsku nizinu, protežući se od Osijeka, sve do državne granice s Mađarskom u podnožju Banske kose. Čitavom duljinom je položena na zaravnjenom terenu, pri čemu najvećim dijelom prolazi kroz nenaseljeno područje dominantno agrarnih obilježja, tj. mozaike različitih načina poljoprivrednog korištenja i oranice. Tek na kraćem potezu uz rijeku prolazi kroz vizualno i ambijentalno vrijedne prirodne prostorne strukture - meandrirajući, prirodni tok Drave koji obrasta pojas bjelogorične šume (CLC RH, 2012.).

#### **Razvoj zračne luke Dubrovnik**

Područje zahvata pripada krajobraznoj jedinici Obalno područje srednje i južne Dalmacije, a nalazi se na krajnjem jugu hrvatske obale u Konavlima. Obuhvaća zaravan uzvišenog bila dinarskog smjera pružanja koje s jugozapadne strane zatvara Konavosko polje. Područje zaravni velikim je dijelom izmijenjeno pod utjecajem antropogenih djelatnosti, s obzirom da se tu nalazi postojeći aerodrom koji pretežno okružuju poljoprivredne površine sa značajnim udjelom prirodne vegetacije, uz iznimku JZ granice uz koju se protežu obližnja naselja (CLC RH, 2012.).

#### **3.1.8.2. Postojeći problemi**

Strategija prostornog uređenja RH za pojedine krajobrazne jedinice, između ostalih navodi slijedeće probleme koji su od značaja za prethodno opisana, uža područja zahvata: (1) Obalno područje srednje i južne Dalmacije - neplanska gradnja duž obalnih linija i narušavanje fizionomije starih naselja; (2) Sjeverno-dalmatinska zaravan - cijeli prostor oskudijeva šumom; (3) Donja Neretva - dosadašnja odvodnja za potrebe poljoprivrede nije dala svuda očekivane rezultate, a nepotrebno je ugrozila ornitološke rezervate.

### 3.1.8.3. *Mogući razvoj bez provedbe OPP-a*

Bez provedbe prioritetne osi 4 OPP-a, odnosno razvoja cesta i zračne luke Dubrovnik, ne bi došlo do promjena fizičke strukture prostora, a posljedično tome, ni do promjena u izgledu određenog područja. Pri tome se radi o zahvatima koji podrazumijevaju prostorne promjene lokalnog značaja, odnosno nisu od važnosti za promjene krajobraznog karaktera u širem smislu. S druge strane, bez provedbe cestovnih zahvata koji podrazumijevaju izmještanje prometnih tokova iz središnjih dijelova naselja, ne bi došlo do poboljšanja boravišnih kvaliteta u odnosu na postojeće stanje.

### 3.1.9. Bioraznolikost

#### 3.1.9.1. *Postojeće stanje*

Zahvati iz područja cestovnog i zračnog sektora predviđeni Izmjenama i dopunama OP Promet, smješteni duž južnog obalnog područja RH, planiraju se provesti unutar eumediteranske zone mediteranske geobotaničke regije. Za to područje karakteristične su vazdazeleno hrasta crnike (*Quercus ilex*) te šume alepskog i dalmatinskog crnog bora (*Pinus halepensis* i *Pinus nigra* subsp. *dalmatica*). Na područjima koja su izložena intenzivnom i dugotrajnom djelovanju čovjeka, šumska vegetacija je intenzivnom sječom degradirana do makije i gariga, a poljodjelskom djelatnošću do kamenjarskih pašnjaka, travnjaka i obradivih površina. Prema podacima Državnog zavoda za zaštitu prirode (WMS/WFS servis) na predmetnom području su osim **stenomediteranskih čistih vazdazelenih šuma i makija crnike** (NKS kod E.8.2.) i **mješovitih, rjeđe čistih vazdazelenih šuma i makija crnike ili oštrike** (NKS kod E.8.1.) te **šuma običnog i crnog bora na dolomitima** (NKS kod E.7.4.) rasprostranjeni i **bušici** (NKS kod D.3.4.), **dračici** (NKS kod D.3.1.), **maslinici** (NKS kod I.5.2.), **kamenjarski pašnjaci i suhi travnjaci eu- i stenomeditarna** (NKS kod C.3.6.), **submediteranski i epimediteranski suhi travnjaci** (NKS kod C.3.5.) te, na neretvanskom području i na pojedinim dijelovima obale, **trščaci, rogozici, visoki šiljevi i visoki šaševi** (NKS kod A.4.1.). Nazivi staništa koja se smatraju ugroženima i rijetkima prema Pravilniku o popisu stanišnih tipova, karti staništa te ugroženim i rijetkim stanišnim tipovima (NN 88/14) (Prilog II) su podebljani.

Zahvat iz područja cestovnog sektora smješten u zapadnom obalnom području Istre planira se provesti u submediteranskoj zoni mediteranske geobotaničke regije za koju su karakteristične listopadne šume i šikare bijelog graba i hrasta medunca. Velike površine ovih šuma razvijene su u obliku različitih degradacijskih stadija zbog stoljetnog iskorištavanja za ogrjev ili dobivanje pašnjačkih površina. Prema podacima Državnog zavoda za zaštitu prirode (WMS/WFS servis) na predmetnom području su razvijene **primorske, termofilne šume i šikare medunca** (NKS kod E.3.5.) te **nasadi četinjača** (NKS kod E.9.2.). Primorske, termofilne šume i šikare medunca smatraju se ugroženim i rijetkim stanišnim tipom od nacionalnog i europskog značaja.

Nekoliko zahvata iz područja cestovnog sektora planira se provesti u kontinentalnom dijelu Hrvatske. Kontinentalni dio Hrvatske u cijelosti pripada ilirskoj provinciji eurosibirsko-sjevernoameričke geobotaničke regije. Klimatogenu vegetaciju ovog područja čine šume, odnosno u krajnjem sjeveroistočnom dijelu Hrvatske stepski travnjaci, koji su gotovo u cijelosti pretvoreni u obradive površine. Prema podacima Državnog zavoda za zaštitu prirode (WMS/WFS servis) na području planiranih zahvata od klimatogene šumske vegetacije u planarnom i kolinom pojasu rasprostranjene su **mješovite hrastovo-grabove i čiste grabove šume** (NKS kod E.3.1.), a u montanom vegetacijskom pojasu **mezofilne i neutrofilne čiste bukove šume** (NKS kod E.4.5.). U poplavnim područjima uz rijeku Dravu rasprostranjene su **poplavne šume vrba i topola** (NKS kod E.1.1./E.1.2.) te **vrbici na sprudovima** (NKS kod D.1.1.). Kao antropogeno uvjetovan stadij na vlažnijim staništima rasprostranjene su **vlažne livade Srednje Europe** (NKS kod C.2.2.) dok su na nešto sušim položajima rasprostranjene **mezofilne livade Srednje Europe** (NKS kod C.2.3.). Nazivi staništa koja se smatraju ugroženima i rijetkima prema Pravilniku o popisu stanišnih tipova, karti staništa te ugroženim i rijetkim stanišnim tipovima (NN 88/2014) (Prilog II) su podebljani.

Uz raznolika staništa vezana je i raznolika flora. Na navedenim staništima moguć je pridolazak ugroženih i strogo zaštićenih biljnih vrsta. Prema podacima Flora Croatica Database (Nikolić 2015) većina strogo zaštićenih i ugroženih biljnih vrsta prisutnih na širem području planiranih zahvata vezana je uz vlažna staništa i botanički važna područja Hrvatske Pantan, Medvednica i Petrijevci u čijoj se neposrednoj blizini odnosno u slučaju Medvednice i na njenom istočnom dijelu pored doline Kašine, planiraju izvesti cestovni objekti.

Kada je u pitanju fauna sisavaca u regiji Panonske nizine i graničnom brdskom području razlikuje se fauna Baranje, istočne Slavonije i Podunavlja od faune zapadne Slavonije i brdskoga prijelaznog područja prema Alpama i Dinaridima. Osim zajedničkih, široko rasprostranjenih vrsta, Baranji, istočnoj Slavoniji i Podunavlju svojstvene su i polustepske vrste tekunica (*Spermophilus citellus*), sljepaš (*Nannospalax leucodon*), miš humkaš (*Mus spicilegus*) i hrčak (*Cricetus cricetus*). Tu je i stalno stanište čaglju (*Canis aureus*), a u kompleksima močvara i močvarnih šuma stanište nalazi jelen (*Cervus elaphus*). U zapadnoj Slavoniji te u brdovitom području Hrvatskog zagorja nema karakterističnih vrsta, ali su, uz visok biodiverzitet sisavaca, razmjerno brojne populacije vrsta vlažnijih staništa livadna voluharica (*Microtus agrestis*), prugasti poljski miš (*Apodemus agrarius*) i zerdav (*Mustela erminea*). U mediteranskom području Dinarida razlikujemo tri glavna područja: sjeverozapadno, u kojem su Istra i vjerojatno otok Cres, s najvećim biodiverzitetom sisavaca i još neriješenim statusom nekih danas izoliranih svojti, te Kvarner i Dalmaciju s karakterističnim vrstama vrtnim puhom (*Eliomys quercinus*) i krškim mišem (*Apodemus epimelas*). Na krajnjem jugu Hrvatske, južnije od Neretve, obitava slijepa krtica (*Talpa caeca*).

Ornitofauna Hrvatske iznimno je raznolika. Bogatstvo hrvatske ornitofaune najviše se ogleda u gnjezdaricama - od ukupno zabilježenih 385 vrsta ptica 230 vrsta su gnjezdarice. Najveći broj gnjezdarica pripada redu vrapčarki Passeriformes za kojima slijede sokolovke (grabljivice)

Falconiformes te šljugarice Charadriiformes. Na širem području planiranih zahvata bogatstvom ornitofaune ističu se Podunavlje i donje Podravlje te delta Neretve.

Gmazovi su raznolikošću zastupljeniji od vodozemaca. Najrasprostranjenije su dvije velike porodice: Lacertidae (gušterice - 20 %) i Colubridae (guževi - 20 %). Među vodozemcima najbrojnije su porodice Ranidae (zelene i smeđe žabe - 12 %) i Salamandridae (daždvenjaci i vodenjaci - 10 %). Mediteranska regija bogatija je vrstama te ju naseljava 77 % ukupne faune (47 vrsta), dok kontinentalno-gorsku regiju naseljava 57 % ukupne faune (35 vrsta) vodozemaca i gmazova Hrvatske. Za hladniju i vlažniju kontinentalno-gorsku regiju karakteristična je veća raznolikost vodozemaca i mala raznolikost gmazova. U toplijoj i sušoj mediteranskoj regiji je situacija suprotna te je karakteristična veća raznolikost gmazova i vrlo mala raznolikost vodozemaca.

U slatkovodnim ekosustavima Hrvatske zabilježeno je 150 vrsta riba. Crnomorski ili dunavski slijev Hrvatske nastanjuje 81 vrsta riba (62 vrste naseljavaju samo taj slijev). Autohtono je 68 vrsta, a ostalih 13 su alohtone vrste. U jadranskom slijevu živi 88 vrsta riba (69 vrsta naseljava samo taj slijev). U vodotoke jadranskog slijeva uneseno je 14 alohtonih vrsta i niz vrsta koje primarno naseljavaju dunavski slijev. Jugozapadni dio Hrvatske jedno je od najvažnijih središta raznolikosti ihtiofaune u Europi. Vodotoke toga područja naseljava veliki broj endemskih vrsta i podvrsta.

Najbrojniju skupinu beskralješnjaka čine kukci (*Insecta*) od kojih su najbrojniji dvokrilci (*Diptera*), leptiri (*Lepidoptera*), kornjaši (*Coleoptera*), opnokrilci (*Hymenoptera*) i polukrilci (*Hemiptera*).

Osim nadzemne faune na širem području planiranih zahvata u obalnom području poseban značaj ima speleofauna kojoj, osim šišmiša i endemične vrste čovječja ribica (*Proteus anguinus*), pripadaju brojni endemični beskralješnjaci. Ispod postojećih površina zračne luke Dubrovnik nalazi se speleološki objekt Đurovića špilja. Proteže su u smjeru jugoistok - sjeverozapad u dužini od otprilike 180 m.

### 3.1.9.2. Postojeći problemi

Najveću prijetnju divljim svojatama u Hrvatskoj predstavlja izravno uništavanje njihovih staništa. Prirodna staništa pretvaraju se u građevinsko ili poljoprivredno zemljište, a izgradnja prometnica i ostalih prometnih putova dovodi do fragmentacije staništa. Unos stranih vrsta od kojih neke postaju invazivnima također predstavlja prijetnju divljim svojatama. Prekomjerno iskorištavanje kroz komercijalno sakupljanje biljaka i gljiva, ribolov, lovstvo i šumarstvo dovodi u opasnost populacije brojnih divljih svojti. Intenzivna poljoprivreda i turizam, zagađenje voda, tla i zraka te krivolov još su samo neke od prijetnji divljim svojatama Hrvatske.

Negativan učinak na bioraznolikost ima i napuštanje tradicionalnog stočarstva i prestanak ispaše i košnje što je dovelo do zarastanja livada i njihovog prelaska u šikare i šume čime se gubi raznolikost flore i nestaju staništa pogodna za faunu. U priobalnom području eumediteranske vazdazelene šume crnike odnosno umjereno degradirana, visoka i gusta makija su se zadržale samo na višim položajima nepogodnima za poljoprivrednu proizvodnju te na zemljištu u državnom vlasništvu dok se na područjima uz naselja nalaze napuštene poljoprivredne površine koje obrađuju garizi s elementima travnjačke vegetacije, zajednice alepskog bora te mjestimično dračici. Alepski bor (*Pinus halepensis*) se prirodno širi na napuštene površine kamenjarskih pašnjaka i suhih travnjaka na kojima izostaje ispaša stoke. Zbog velike količine smole koju sadrži, izrazito je prijemčljiv za požare koji se u ovisnosti o vremenskim uvjetima mogu proširiti na velike površine. Nakon požara nastaju homogene šume sjemenjače alepskog bora sa smanjenom brojnošću biljnih vrsta.

Najveći postojeći i potencijalni problem vodenih i vlažnih staništa (šuma i travnjaka), uz koje je vezana većina ugrožene flore i faune, je neadekvatna regulacija vodnog režima (regulacije vodotoka, vađenje šljunka, melioracijski zahvati). Uz to, problem vodenih i močvarnih staništa je i onečišćenje vodotoka.

Nadalje, negativne učinke na faunu, pogotovo ornitofaunu, imaju svjetlosne emisije (svjetlosno onečišćenje) te emisije buke koju proizvode razna industrijska postrojenja, ali i promet. Infrastrukturni linearni zahvati, prometnice i željeznice, uzrokuju fragmentaciju staništa što ima izrazito negativan učinak na sisavce velikog areala (velike zvijeri), ali i na gmazove i vodozemce koji često stradavaju na prometnicama. Zahvati uređenja rijeka, uključujući osiguravanje plovnosti rijekama, negativno utječu na raznolikost riječnih staništa (uređenje obala, kanaliziranje rijeka, produbljivanje rijeka i uklanjanje vodne vegetacije), pa tako i na raznolikost životinjskih vrsta koje u njima obitavaju.

Na području zračne luke Dubrovnik prirodni ulaz u Đurovića špilju je zatvoren prilikom njene izgradnje. Zbog građevinskih radova, betoniranja i asfaltiranja špiljskog nadsloja, a dijelom i špiljskog staništa te naknadnog turističkog uređenja špilje, došlo je do potpune promjene ekoloških uvjeta u špilji. Uz to, provodi se i ekonomsko korištenje špilje u turističke svrhe.

### 3.1.9.3. *Mogući razvoj bez provedbe OP-a*

Izloženost izrazitom antropogenom utjecaju negativno se odrazila na kvalitetu stanišnih tipova prisutnih u zonama utjecaja zahvata. Biljni pokrov je uglavnom degradiran urbanizacijom i izgradnjom građevinskih objekata te pretvaranjem površina obraslih prirodnom vegetacijom u poljoprivredno zemljište i nitrofilna staništa.

Lokacije planiranih zahvata uglavnom su smještene u blizini naselja ili u samim naseljima. Izvan naselja trase zahvata uglavnom prolaze izvan šumskih područja te presijecaju poljoprivredne površine koje su u priobalnom dijelu Hrvatske velikim dijelom zapuštene i prepuštene sukcesiji. Kako bi se spriječilo nestajanje travnjaka na tim je površinama

potrebno primjenjivati tradicionalne poljoprivredne postupke (ispaša i košnja). Povratak lokalnog stanovništva tradicionalnoj obiteljskoj poljoprivrednoj proizvodnji se ne očekuje zbog njene ekonomske neisplativosti. Trend povećanja turističke djelatnosti vjerojatno će se nastaviti što će dovesti do gubitka dodatnih površina prirodne i poluprirodne vegetacije i do nastavka sukcesivnih procesa na zapuštenim travnjačkim površinama. U kontinentalnom dijelu Hrvatske očekuje se daljnja intenzifikacija poljoprivredne proizvodnje i širenje površina pod oranicama na preostala prirodna staništa.

### 3.1.10. Zaštićene prirodne vrijednosti

#### 3.1.10.1. Postojeće stanje

U zoni obuhvata ili na širem području planiranih zahvata nalazi se nekoliko područja zaštićenih temeljem Zakona o zaštiti prirode (NN 80/13). Biološkom vrijednošću se posebno ističu park prirode Medvednica, regionalni park Mura - Drava te ihtiološko-ornitološki rezervati Pantan i Delta Neretve - jugoistočni dio. Delta Neretve ujedno je 1993. godine uvrštena na Popis međunarodno vrijednih močvara Ramsarske konvencije.

Tablica 3-13. Područja zaštićena temeljem Zakona o zaštiti prirode (NN 80/13) na širem području planiranih zahvata

Planirani zahvat	Zaštićeno područje	Udaljenost od zahvata (cca)
<b>Primorska Hrvatska</b>		
Obilaznica grada Poreča	Spomenik parkovne arhitekture Poreč-skupina stabala	1,2 km
Obilaznica Vodice	Značajni krajobraz Krka - donji tok	4,5 km
	Značajni krajobraz Kanal - Luka	5 km
Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste	Ihtiološko-ornitološki posebni rezervat Pantan	250 m
Projekt splitske obilaznice LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica	Spomenik parkovne arhitekture Kaštel Stari - park uz hotel	500 m
	Spomenik parkovne arhitekture Botanički vrt Ostrog	300 m
	Spomenik parkovne arhitekture Kaštel Lukšić - park Vitturi	650 m
	Spomenik prirode Maslina u Kaštel Štafiliću	750 m
Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče	Spomenik prirode Hrast u Kaštel Gomilici	600 m
	Značajni krajobraz Modro oko i jezero Desne	900 m
	Ihtiološko-ornitološki posebni rezervat Delta Neretve - jugoistočni dio	400 m

Planirani zahvat	Zaštićeno područje	Udaljenost od zahvata (cca)
<b>Primorska Hrvatska</b>		
Razvoj Zračne luke Dubrovnik	Geomorfološki spomenik prirode Šipun	2,8 km
	Ornitološki posebni rezervat Mrkan, Bobara i Supetar	3,8 km
<b>Kontinentalna Hrvatska</b>		
Izmještanje državne ceste D34, Obilaznica Petrijevac	Regionalni park Mura - Drava	1 km
Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka	Regionalni park Mura - Drava	1,2 km
Brza cesta Popovec-M. Bistrice-Zabok	Park prirode Medvednica	zahvat manjim dijelom zalazi u rubno područje istočnog dijela Parka pored doline Kašine
	Spomenik parkovne arhitekture Bedekovčina Gornja - park oko dvorca	1 km
Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj	Regionalni park Mura - Drava	zahvat rubnim dijelom graniči s RP

### 3.1.10.2. Postojeći problemi

Zaštićena područja u kojima su rasprostranjena staništa koja zahtijevaju specifične oblike antropogenog utjecaja (livade, močvare, ribnjaci) podložna su negativnim promjenama ukoliko se ne ulaže u revitalizaciju i održavanje tih područja. U zaštićenim područjima koje sadrže šumska staništa postoji mogućnost neadekvatnog gospodarenja šumama koje uključuju uklanjanje starih stabala i čišćenje rubova šuma, što može negativno utjecati na brojne vrste koje obitavaju na tim staništima.

Glavnu postojeću i potencijalnu ugrozu biološkim ekosustavima Parka prirode Medvednica predstavlja proširivanje građevinskih područja, nekontrolirana sječa drvne mase, prekomjeran lov divljači te prikupljanje gljiva i biljaka za komercijalne svrhe.

Glavnu ugrozu vodenim i vlažnim staništima široko rasprostranjenim na području Regionalnog parka Mura-Drava predstavlja neadekvatna regulacija vodnog režima i onečišćenje voda. Ugroženost Regionalnog parka naglašena je nedostatkom jedinstvenog Plana upravljanja Regionalnim parkom za područje svih 5 županija kroz koje prolazi.

Ihtiološko-ornitološki rezervati Pantan i Delta Neretve - jugoistočni dio značajni su zbog vodenih i vlažnih staništa te najveći postojeći i potencijalni problem predstavlja neadekvatna

regulacija vodnog režima (regulacije vodotoka, melioracijski zahvati). Uz to, problem vodenih i močvarnih staništa je i onečišćenje uzrokovano poljoprivrednom djelatnošću, ispuštanjem neprerađenih otpadnih voda i neadekvatnim odlaganjem otpada na poroznoj krškoj podlozi. Ugrozu ovim područjima predstavlja i zauzimanje dodatnih površina za poljoprivredne svrhe te nekontrolirani lov i krivolov.

Otoci Mrkan, Bobara i Supetar zaštićeni su kao posebni ornitološki rezervat još 1975. godine zbog svoje važnosti kao značajno gnjezdilište velike kolonije galeba klaukavca (*Larus cachinnans*). Također, otoci Mrkan i Bobara su vrlo zanimljivi zbog osobite flore i vegetacije. Unošenjem domaćih životinja (goveda i kunića) bitno se poremetila ravnoteža ekosustava i narušen je mir neophodan za normalno odvijanje gniježđenja ptica. Osobito je u tom pogledu ugrožena Bobara.

### 3.1.10.3. *Mogući razvoj bez provedbe OP-a*

Projekt izgradnje brze ceste Popovec - Marija Bistrica - Zabok manjim dijelom zalazi u rubno područje istočnog dijela Parka prirode Medvednica te će se njegovom provedbom zadržati sadašnji potencijal razvoja Parka. Uz provođenje i poštivanje mjera zaštite i ciljeva upravljanja propisanih Planom upravljanja Parka prirode Medvednica očekuje se ravnomjeran i održiv razvoj područja Parka.

Očuvanje prirodnih vrijednosti Regionalnog parka Mura-Drava prvenstveno ovisi o aktivnoj provedbi mjera zaštite prirode za koje je proglašenje Regionalnog parka tek formalni okvir. Četiri godine nakon proglašenja velik dio lokalnog stanovništva je upoznat s činjenicom postojanja zaštite dotičnog prostora, no kako bi se osigurala očuvanost ekoloških i krajobraznih vrijednosti Parka neophodna je izrada Plana upravljanja i propisivanje mjera zaštite.

Ihtiološko-ornitološki rezervat Pantan je trajno ugrožen ilegalnim lovom, nasipavanjem, izgradnjom, izlovom školjaka, neadekvatnim turističkim i rekreativnim korištenjem te svojom objektivno malom površinom.

Ihtiološko-ornitološki rezervat Delta Neretve - jugoistočni dio je dijelom devastiran divljom gradnjom, uništavanjem pojasa caklenjače, vađenjem pijeska, autokampom, nedopuštenim lovom i ribolovom. Nužno je zaustaviti daljnju degradaciju ovoga prostora te ga namijeniti ponajprije ekološkom turizmu i promatranju ptica. Po proglašenju planiranog parka prirode Delta Neretve potrebno je detaljno regulirati korištenje prostora kroz plan upravljanja i prostorni plan parka prirode.

Osim kolonije galeba klaukavca fauna otoka Mrkana, Bobare i Supetra je relativno siromašna i slabo poznata. Prirodna vegetacija koja obrasta mjesta u blizini gnijezda galeba klaukavca na Bobari je nakon unošenja kunića gotovo sasvim nestala, a na Mrkanu se zadržala samo po pukotinama stijena i na sjevernom rtu kamo goveda nisu zalazila. Na Bobari su od degradacije ostale pošteđene samo hridi koje predstavljaju jedine potpuno očuvane dijelove ornitološkog

rezervata, kako u vegetacijskom tako i u ornitološkom smislu. S ciljem postizanja povoljnog stanja ovog zaštićenog područja potrebno je umanjiti utjecaj čovjeka uklanjanjem unesenih kunića i goveda.

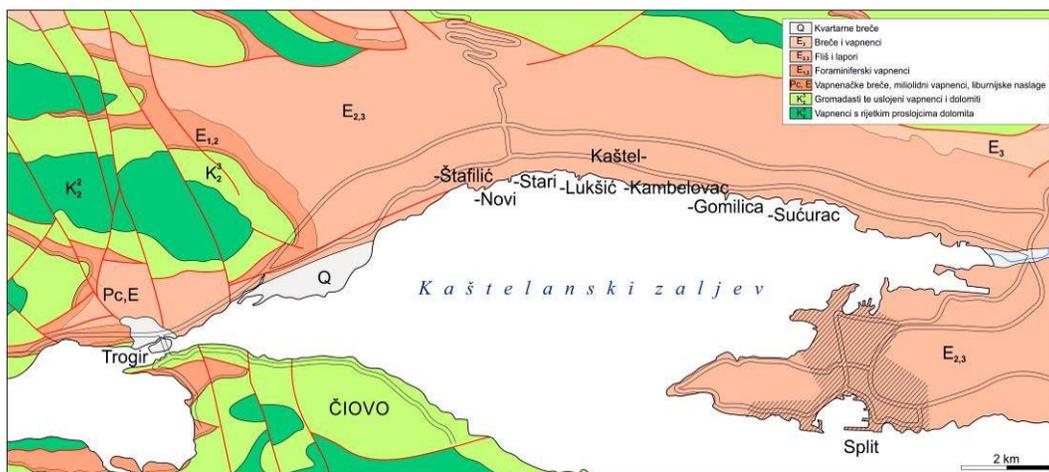
### 3.1.11. Geološke značajke

#### 3.1.11.1. Cestovni sektor

#### Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste

Prostor planirane gradnje mosta Čiovo s pripadajućim cestama tektonski je smješten u području Vanjskih Dinarida, na zapadnom rubu Kaštelanskog flišnog bazena. Ovaj prostor karakterističan je po izrazitoj poremećenosti terena, a posljedica poremećenosti je ljuskava građa terena.

Najstarije stijene o promatranom području su kredni plitkomorski vapnenci i dolomiti (Sl. 3.1.-11.). Na čiovskoj strani budućeg mosta na površini izdanjuju gromadasti i uslojeni vapnenci i dolomiti gornje krede ( $K_2^3$ ). Južnije od njih kao stiješnjeno tjeme antiklinale u ljuskavoj strukturi izdanjuju i stariji vapnenci s tankim proslojcima dolomita ( $K_2^2$ ). Slična građa s identičnim stijenama pojavljuju se i na kopnenoj strani, sjevernije od grada Trogira na području Labinštice. Na njima su diskordantno istaložene vapnenačkim breče i liburnijske naslage (Pc, E), a kontinuirano ih slijede foraminiferski vapnenci eocena ( $E_{1,2}$ ) i naslage fliša ( $E_{2,3}$ ). Sa trogirske strane budućeg mosta na površini izdanjuju upravo flišne naslage, geotehnički vrlo različite i sklonije mehaničkom trošenju u usporedbi s krednim vapnencima sklonijima okršavanju. Najmlađe naslage ovog područja su pleistocenske breče (Q) u području Divulja i grada Trogira, a izgrađene su od fragmenata krednih i paleogenskih karbonatnih naslaga. Istočno od planiranog zahvata nalazi se izvor Pantan/Pantana, čiji dio vode površinskim tokom otječe prema moru, pa se lokalno može govoriti i o pojavi recentnim naslaga vodenog toka.



Slika 3-10. Geološke značajke područja planiranog mosta Čiovo i projekta splitske obilaznice (pojednostavljeno prema OGK SFRJ, M 1:100 000, List Split)

### Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica

Prostor planirane gradnje obilaznice grada Splita od Plana do Kaštel Gomilice tektonski pripada području Vanjskih Dinarida, karakterističnom po izrazitoj poremećenosti terena, posljedica koje je ljuškava građa. U njemu na površini od najstarijih stijena izdanjuju plitkomorski vapnenci s tankim proslojcima dolomita, te gromadasti i uslojeni vapnenci i dolomiti gornje krede ( $K_2^2$ ,  $K_2^3$ ). Oni su ovisno o području u izmjeni s vapnenačkim brečama i liburnijskim naslagama (Pc, E), foraminiferskim vapnencima eocena ( $E_{1,2}$ ), naslagama fliša ( $E_{2,3}$ ), te gornjoeocenskim brečama i konglomeratime ( $E_3$ ).

Planirana cestovna dionica se u potpunosti nalazi u prostoru eocenskog flišnog bazena u području Kaštela (Sl. 3.1-11.), na koje je natisnuta ljuška Kozjaka. Fliš je dubokomorski marinski sediment karakteriziran debelim sukcesijama građenim od tanko uslojenih lapora, prahovnjaka, muljnjaka, pješčenjaka i breča. Radi ritmične izmjene litološki različitih članova, naslage fliša su vrlo podložne selektivnom mehaničkom trošenju u kratkom vremenskom periodu.

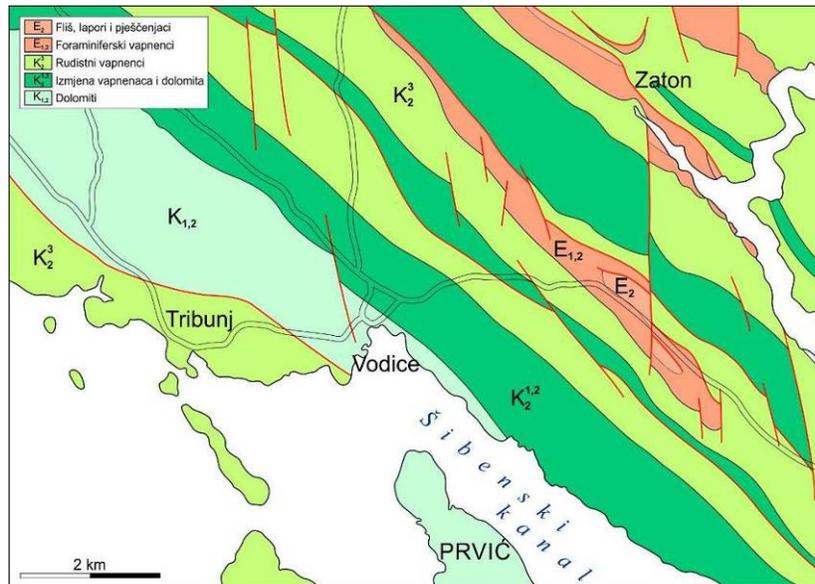
Radi sklonosti trošenju, naslage fliša su često asociirane s mlađim, kvartarnim naslagama. U području Kaštela najmlađi takvi sedimenti su pleistocenske breče u području Divulja (Q), a izgrađene su od fragmenata krednih i paleogenskih karbonatnih naslaga.

### Obilaznica Vodica

Prostor šireg područja pripada tektonskoj jedinici koja se pruža od Istre do Dalmacije, a karakteristična je po boranim oblicima izduženima u smjeru sjeverozapad-jugoistok. Prostor planirane obilaznice grada Vodica (Sl. 3.1-12) pripada boranom kompleksu Otok Žirje-Mala Čista. Bore sačinjavaju nizove ljušaka i uglavnom su jače ili slabije nagnute, često polegale ili prebačene, dok su samo manjim brojem uspravne.

Najzidignutiji dijelovi u ovom prostoru građeni su od krednih plitkomorskih naslaga, na kojima se nalazi najveći dio planiranog zahvata. Najstariji među njima su donjokredni dolomiti ( $K_{1,2}$ ), s postotkom dolomita od 73-85%. Na njih kontinuirano naliježu gornjokredni vapnenci i dolomiti u izmjeni ( $K_2^{1,2}$ ), a u građi terena uglavnom čine krila i tjemena antiklinala. Najmlađi kredne naslage su rudistni dobro uslojeni vapnenci ( $K_2^3$ ).

Nakon gornjokrednog okopnjavanja na kredne se vapnence diskordantno talože liburnijski vapnenci, koji u području oko Vodica ne izdanjuju. Na njima se u plitkom moru kontinuirano talože foraminiferski vapnenci donjeg i srednjeg eocena ( $E_{1,2}$ ). Uslijed sinsedimentacijske tektonike i produbljanja taložnog prostora, na foraminiferske (numulitne) vapnence se talože naslage fliša ( $E_{2,3}$ ). Foraminiferski vapnenci i naslage fliša na površini izdanjuju na istočnom rubu prostora planiranog zahvata. Neogenske i kvartarne naslage u promatranom prostoru nemaju bitno značenje.



Slika 3-11. Geološke značajke područja planirane obilaznice Vodica (pojednostavljeno prema OGK SFRJ, M 1:100 000, List Šibenik)

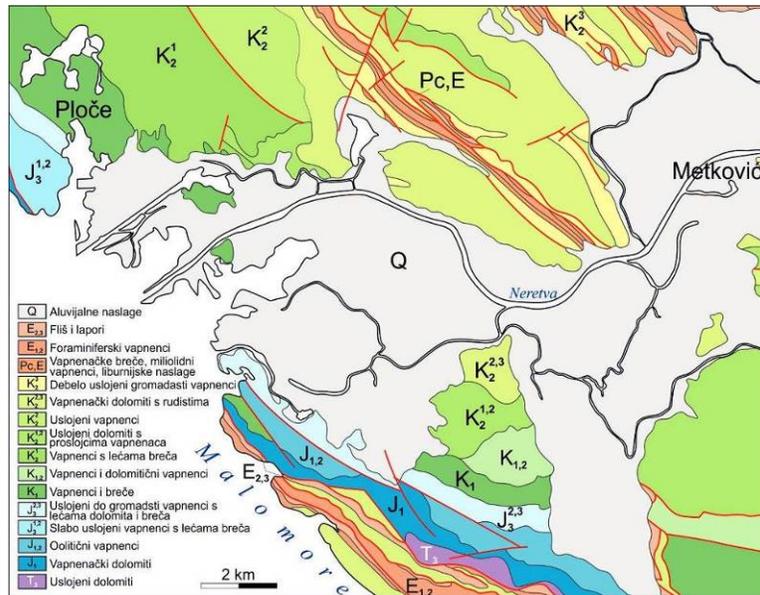
### Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče

Prostor u kojem je planirana gradnja brze ceste s odvojkom do grada Ploče s nadvožnjakom Vranjak 1 se u potpunosti nalazi na deltnim naslagama rijeke Neretve i ujedno najmlađim naslagama u širem prostoru grada Ploče (Sl. 3.1-13.).

U geotektonskom smislu prostor delte rijeke Neretve pripada području Vanjskih Dinarida, karakterističnom po šelfnom (platformnom) karbonatnom razvoju mezozoika i izrazitom stupnju tektonske poremećenosti. U okolnom prostoru delte najstarije mezozojske stijene su trijaski uslojeni dolomiti ( $T_3$ ), na kojima transgresivno slijede vapnenici i dolomiti lijava ( $J_1$ ,  $J_{1,2}$ ) te slabo uslojeni i uslojeni do gromadasti vapnenici malmske starosti s lećama breča i dolomita ( $J_3^{1,2}$ ,  $J_3^{2,3}$ ). Nakon njih gotovo kontinuirano slijede vapnenici donje ( $K_1$ ,  $K_{1,2}$ ) i gornje krede ( $K_2^1$ ,  $K_2^{1,2}$ ,  $K_{22}$ ,  $K_2^{2,3}$ ,  $K_2^3$ ).

Krajem mezozoika (krede) se taložni okoliši mijenjaju uslijed sinsedimentacijske tektonike, a na nekim dijelovima prestaje plitkomorsko taloženje, da bi tijekom paleocena uslijed preplavlivanja ponovno bila nastavljena sedimentacija i to u u slatkovodnim i brakičnim okolišima, pa u moru. Posljedica toga je diskordantno taloženje liburnijskih naslaga (Pc,E), pa kontinuirano foraminiferskih vapnenaca ( $E_{1,2}$ ). Uslijed eocenske tektonike formirani su uzdužni bazeni u kojima se turbiditnim mehanizmom talože pjeskovito-muljevite mase iz kojih je formiran srednje do gornjoeocenski fliš ( $E_{2,3}$ ).

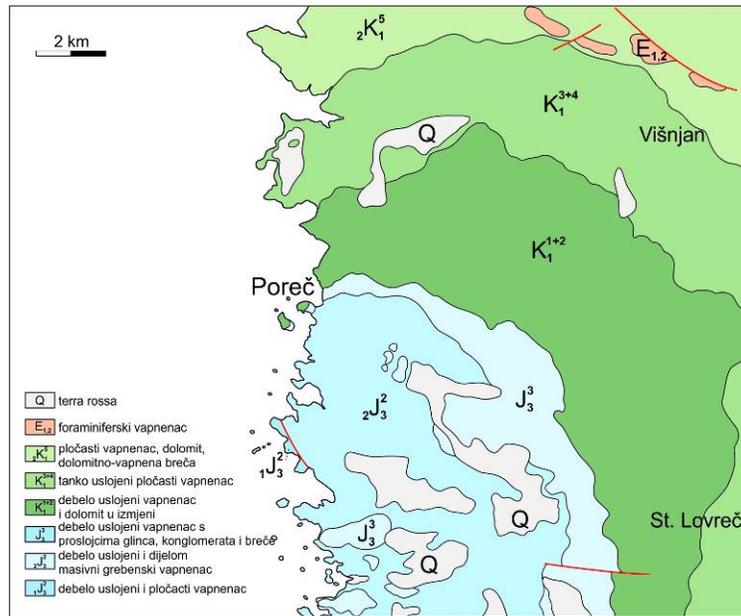
Najmlađe naslage su u području grada Ploče, kako je prije spomenuto, aluvijalne naslage delte rijeke Neretve, za koje se pretpostavlja da ne prelaze debljinu od 30 m, ovisno o krškom paleoreljefu u podlozi.



Slika 3-12. Geološke značajke područja planirane brze ceste do luke i grada Ploče (pojednostavljeno prema OGK SFRJ, M 1:100 000, Listovi Ploče, Metković, Ston i Korčula)

### Obilaznica grada Poreča

U geotektonskom smislu Istra pripada sjeverozapadnom dijelu nekadašnje jadranske karbonatne platforme. U geološkom smislu u Istri se jasno uočavaju tri područja: jursko-kredno-paleogenski karbonatni ravnjak južne i zapadne Istre, kredno-paleogenski karbonatno-klastični pojas s ljuskavom građom u istočnoj i sjeveroistočnoj Istri (od Plomina preko Učke do Ćićarije) i paleogenski flišni bazen središnje Istre. Područje oko grada Poreča nalazi se na prvom dijelu, odnosno na području ravnjaka zapadne Istre. Predmetno područje kao i grad Poreč nalaze se na prostoru na kojem izdanjuju najstarije stijene u Istri, a koje je u tektonskom smislu tjeme antiklinale (Sl. 3.1-13). Riječ je o gornjojurskim (gornji kimeridž) debelo uslojenim i dijelom masivnim grebenskima vapnencima ( $2J_3^2$ ) koji u manjoj mjeri sadrže kalcirudit i kalkarenit. Kemijski gledano riječ je o gotovo čistim vapnencima s preko 95% CaCO<sub>3</sub>. U vršnom dijelu ovih naslaga moguće je naći veće količine boksita, što upućuje na stratigrafsku prazninu prema titonu. Preostale stijene u širem području su također karbonati. Od jurskih to su debelo uslojeni jurski vapnenci s proslojcima glinca, konglomerata i breče (J33), zatim slijede debelo uslojeni donjokredni vapnenci i dolomiti u izmjeni (K1+21), tanko uslojeni donjokredni pločasti vapnenci (K3+41) i najstariji donjokredni pločasti vapnenci s dolomitima i dolomitnim brečama (2K51). Osim jurskih i krednih ponegdje izdanjuju i eocenski foraminiferski vapnenci (E1,2).

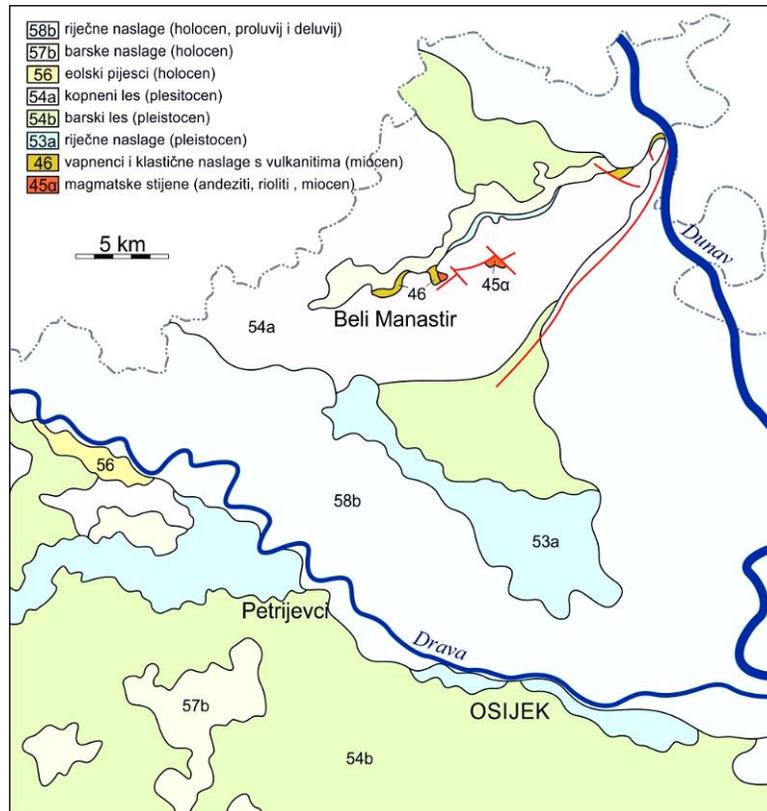


Slika 3-13. Geološke značajke područja planirane obilaznice Poreča (pojednostavljeno prema OGK SFRJ, M 1:100 000, List Rovinj).

### Državna cesta D2, južna zabilaznica grada Osijeka

Osijek se nalazi u području Panonskog bazena. U širem području oko grada Osijeka moguće je razlikovati dva međusobno odvojena kompleksa. Prvi koji pripada dubinskoj građi sastoji se od najstarijih metamorfnih i magmatskih stijena paleozoika, te transgresivni gornjokredni kompleks koji gradi temeljno gorje. Na njima se transgresivno nastavljaju srednje i gornje miocenski vapnenci, lapori i pješčenjaci. Slijede ih pliocenski pješčenjaci, lapori i gline čije je izmjene moguće pratiti tijekom cijelog pliocena. Drugi kompleks je onaj površinski, a sastoji se od različitih genetskih tipova pleistocenske i holocenske starosti. Pleistocenske naslage sadrže sve više siltozne komponente idući od najstarijih prema najmlađima i pokazuju prijelaz iz jezerske u riječnu sedimentaciju. Na zatečenom pleistocenskom reljefu taloži se djelomično les, pomiješan s barskim i riječnim sedimentima.

Predmetno područje se u potpunosti nalazi se s desne strane erozivne terase rijeke Drave (Slika 3.1-14). Naslage promatranog područja u potpunosti prekriva barski les pleistocenske starosti (Ib-w prema OGK, list Osijek; odnosno 54b-jbIQ<sub>1</sub> prema Tumaču GK RH) taložen na području paleoterase. Najmlađi dio ovih naslaga počinje pjeskovitim siltom koji postepeno prelazi u glinoviti silt. Fosilni ostaci (inkrustirano bilje, zajednica ostrakoda i puževa) ukazuje na povremeno plavljenju barsku sedimentaciju.



Slika 3-14. Geološke značajke područja planirane obilaznice Osijek, dionice autoceste Beli Manastir - Osijek i obilaznice Petrijevac (pojednostavljeno prema Karti i tumaču Geološke karte RH, M 1:300 000).

#### Dionica Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) autoceste A5 Beli Manastir-Osijek- Svilaj

Prostor planirane dionice autoceste Beli Manastir - Most Drava (koja ne uključuje sam most) se nalazi u području Panonskog bazena. U geološkoj građi ovog prostora moguće je razlikovati dva kompleksa. Prvi koji pripada dubinskoj građi sastoji se od najstarijih metamornih i magmatskih stijena paleozoika, te transgresivni gornjokredni kompleks s nastavkom srednje i gornje miocenskih vapnenaca i klastita, te pliocenskih klastita. Drugi kompleks je onaj površinski, a sastoji se od različitih genetskih tipova pleistocenske i holocenske starosti, taloženih uglavnom u vodenim okolišima pleistocena i holocena i djelomično pomiješanih s pleistocenskim lesom. Najstarije naslage koje poput otoka izdanjuju na širem prostoru planirane dionice (Bansko Brdo) su magmatske stijene (andeziti i rioliti) miocenske starosti (45a prema Tumaču GK RH) te miocenski litavac i klastične naslage s vulkanitima (46 prema Tumaču GK RH) (Slika 3.1-14). U preostalom prostoru dionice autoceste izmjenjuju se naslage vodenih okoliša (jezera, bara i rijeka) izmiješane s lesom i pravi kopneni les. Idući od Belog Manastira na uzvišenijim područjima istaložene su naslage pleistocenskog kopnenog lesa (I-w prema OGK, 54a-IQ1 prema Tumaču GK RH). Riječ je o nevezanim siltoznim naslagama u kojima je glavni sastojak kvarc. Spuštajući se prema rijeci Dravi, kopneni les prelazi u barski les (Ib-w prema OGK, list Osijek; odnosno 54b-jbIQ<sub>1</sub> prema Tumaču GK RH). U barskom lesu se izmjenjuju talozi vodenih okoliša (pijeska i gline) s komponentom lesa. Proslojci pjeskovite

komponente ukazuje na povremeno taloženje iz linijskih tokova, dok je glinovita komponenta taložena u stajaćim vodama. Dalje prema jugu i području terasa rijeke Drave izdvojena su generalno dva tipa naslaga prema Tumaču GK RH. To su 53a-aQ1, odnosno pleistocenske riječne naslage koje se sastoje od proslojaka siltova i glina, sa šljunkovitim i krupnozrnastim pijescima, čija mineralna asocijacija upućuju na donos iz Alpa. Drugi tip su recentne (holocenske) riječne naslage (58a-dprQ2, 58b-aQ2), taložene u dolinama današnje rijeke Drave, a sastoje se od šljunaka, pijesaka, siltova i glina. U području terasa neposredno pored rijeke Drave prema OGK List Osijek moguće je među holocenskim naslagama razlučiti naplavne sekvence, naslage terasa Drave, naslage mrtvaja, naslage korita i recentne barske naslage.

### **Izmještanje državne ceste D34, Obilaznica Petrijevci**

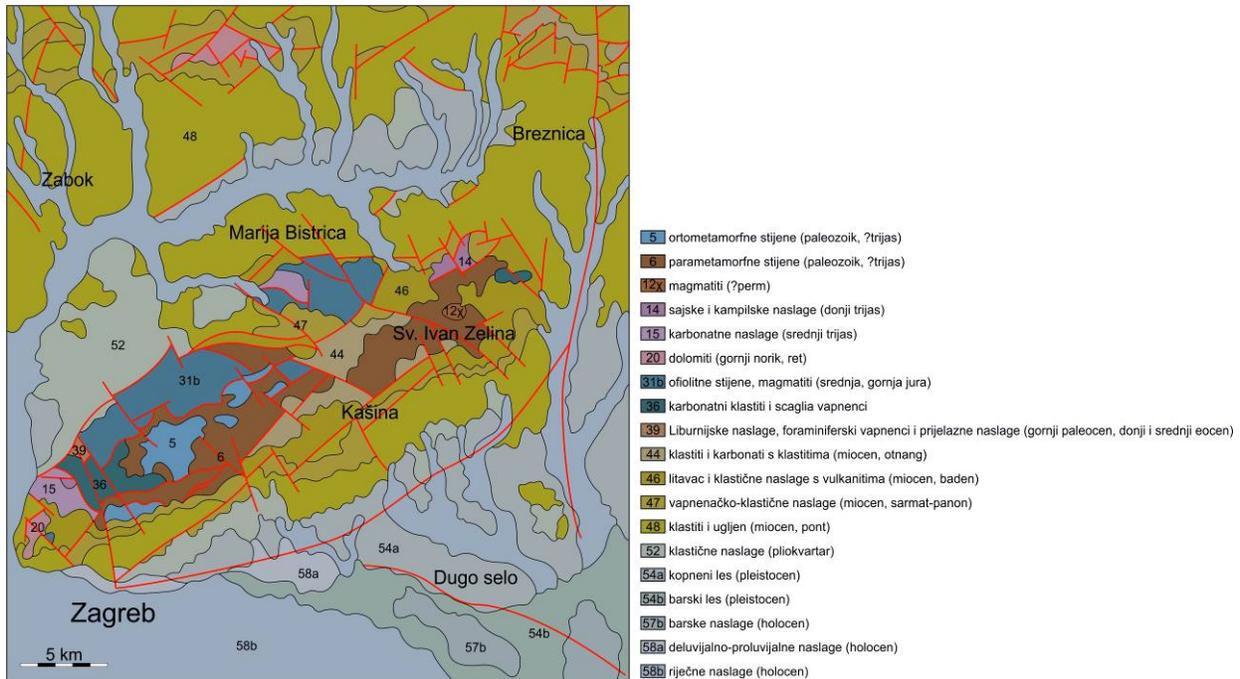
Kao i područje grada Osijeka i Belog Manastira, područje oko mjesta Petrijevci nalazi se u prostoru Panonskog bazena, dijeleći s njima isti geotektonski prostor. Planirana obilaznica Petrijevaca proteže se preko dva po starosti različita genetska tipa. Stariji je pleistocenski jezersko - barski les (Ijb - w prema OGK, List Osijek; odnosno 54b-jbIQ1 prema Tumaču GK RH) (Slika 3.1-14). Radi se o izmjeni lesnih naslaga s talozima vodenih okoliša, što daje izmjene pjeskovitog silta i pijeska s glinovito-željezovitim siltom. Ove naslage taložene su u jezersko-barskim okolišima gornjeg pleistocena gdje akumulacije u jezerskim okolišima bio brži u odnosu na barske okoliše. Izmjene pjeskovite i glinovite komponente pored taloženja iz stajaćih voda ukazuje na povremeno taloženje iz linijskih tokova.

Drugi genetski tip kod samog mjesta Petrijevci (zapadni dio planiranog projekta preko rijeke Karašice) predstavlja recentne (holocenske) barske i riječne naslage (b prema OGK, List Osijek; 53a-aQ1 prema Tumaču GK RH). Radi se o izmjenama mulja, gline, pjeskovitog silta i silta, čiji udjeli ovise o veličini vodenih taložnih prostora i njihovoj komunikaciji s drugim susjednim vodama.

### **Brza cesta Popovec-Marija Bistrica-Zabok**

Prostor od Popovca do Zaboka nalazi se na terenu koji se morfološki može podijeliti na tri dijela. Prvi je područje planinskog masiva Medvednice pretežito građeno od paleozojskih i mezozojskih stijena i obuhvaća prostor nadmorskih visina iznad 300 m. Na rubne dijelove Medvednice vezano je planinsko pribrežje, građeno pretežito od neogenskih naslaga, a obuhvaća područja do 300 m nadmorske visine. Treće najniže je nizinsko zaravnjeno područje koje obuhvaća uglavnom prostore riječnih dolina, a prekriveno je uglavnom pleistocenskim i holocenskim riječnim nanosima.

Najstarije stijene u širom području su paleozojske do trijasko metamorfne stijene koje izgrađuju glavni masiv Medvednice (5, 6 prema Tumaču GK RH) (Slika 3.1-15). Riječ je uglavnom o zelenim škriljancima, svijetlim škriljancima i filitima, tamnosivim do crnim metamorfiziranim klastitima i mramoriziranim vapnencima i dolomitima. Na sjeveroistočnom dijelu Medvednice (Zelinska gora) od izdanjuju još i permski magmatiti (kvarcdioriti, granodioriti i keratofiri; 12x).



Slika 3-15. Geološke značajke područja planirane brze ceste Popovec - Marija Bistrica - Zabok (pojednostavljeno prema Karti i tumaču Geološke karte RH, M 1:300 000).

Na samom jugozapadu (Slani potok) i sjeveroistoku (potok Bistrica) Medvednice erozijom su otkrivene trijaskе naslage. Među njima moguće je razlikovati pješčenjake (sajske i kampilske naslage; 14) i srednje trijaskе karbonate (dolomitizirani vapnenci; 15) i gornjotrijaskе dolomite (20).

Srednje do gornjojurske stijene pojavljuju se na sjeverozapadnom dijelu Medvednice, a pripadaju ofiolitno-sedimentnom kompleksu (31b). Unutar sedimentnih stijena moguće je naći više vrsta dijabaza zajedno s efuzivnim stijenama i intruzivnim gabrima. Smatra se da ove stijene čine više od 95% magmatskih stijena Medvednice.

Vulkansko-vapnenačko sedimentni kompleks kredne starosti također izdanjuje u najvećoj mjeri na području jugozapadnog i manje sjeveroistočnog dijela Medvednice (36). U njima je vidljiv slijed od riječnih, preko priobalnih i morskih naslaga, preko taloga šelfa i dubljeg dijela kontinentske padine. Te stijene su ujedno najmlađe mezozojske stijene šireg područja. Kenozojski (neogenski) sedimenti u nižim predjelima Medvednice (pobrežje) počinju prelaznim naslagama iz krede u paleogena i radi se uglavnom o naslagama fliša (39), koje je na Medvednici na površini moguće naći u sjeverozapadnom dijelu. Nakon što se povuklo more tijekom miocena u zaostalim ujezerenjima počinje taloženje miocenskih naslaga. Riječ je uglavnom o klastičnom materijalu veličine od šljunka do pijeska, a ponekad čak i s proslojcima glina i tufova (44). Naslage ugljena na južnim obroncima Medvednice govore i o močvarnim okolišima tadašnjih jezera (otnang).

Kasnije u miocenu (baden) uslijed transgresije dolazi do taloženja priobalnih bioakumuliranih sedimenta koji su dali ponegdje i značajnije količine vapnenačke stijene pod nazivom litavac (46). Na badenske se naslage kontinuirano talože sarmatski i panonski karbonati, ponegdje s proslojcima lapora i gline (47). U obodnom području Medvednice ove su naslage isprekidane na površini, a osim na badenskim, diskontinuirano ih je moguće naći i na starijim naslagama (pr. paleozojskim). Među najmlađim naslagama miocenskog slijeda u prigorskom dijelu Medvednice sa svih strana rasprostiru se različiti pontski klastiti, od lapora različitog sastava, preko nevezanih pijesaka, kalcitičnih glina, siltita, pijesaka i pješčenjaka (48).

U najnižem dijelu promatranog područja moguće je naći isključivo pliocensko-kvartarno klastične naslage (52). To su riječno-jezerski sedimenti koji se diskordantno talože na erodirane starije stijene. Njihov litološki sastav uglavnom ovisi o sastavu materijala u neposrednoj okolici iz koje je materijal transportiran. Uglavnom se radi o konglomeratima, brečo-konglomeratima, pijescima i pješčenjacima.

Kvartarne naslage je moguće naći u dolinama rijeka i vodotoka i na njihovim terasama, a među njima je najstariji kopneni les (54-aIQ<sub>1</sub>). Uz njega je nakon primjese barskih taložina tijekom pleistocena istaložen i barski les (54b-jbIQ<sub>1</sub>) kojeg karakterizira nešto veći udio glinovite komponente i tipična barska fauna.

Najmlađe naslage čine recentne riječne taložine oko rijeka i vodotokova (58a-dprQ<sub>2</sub>).

Predmetno područje prelazi kod Popovca od recentnih riječnih naslaga i pleistocenskih lesova i klastita (54b-jbIQ<sub>1</sub>, 54-aIQ<sub>1</sub>) u područje pobrežja. Kod Kašine to je područje izgrađeno od miocenskih klastita i vapnenaca (46, 47, 48). Na prijelazu između Medvednice i Zelinske gore trasa prelazi preko starijih miocenskih klastita (44), paleozojskih metamornih stijena (6) i trijaskih karbonata (15), da bi kod Marije Bistrice ponovno prešla u miocenske naslage (46, 48). Ove se naslage kontinuirano rasprostiru do Zaboka, osim na području gdje trasa siječe paleodoline ili recentne doline rijeka i vodotoka s pripadajućim recentnim ili subrecentnim naslagama (54-aIQ<sub>1</sub>, 54b-jbIQ<sub>1</sub>, 54b-jbIQ<sub>1</sub>).

### 3.1.11.2. Zračni sektor

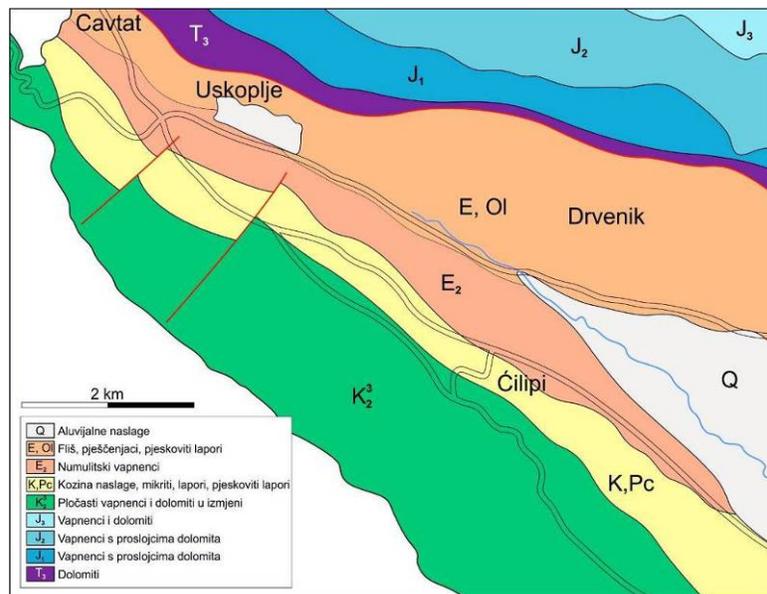
#### Razvoj zračne luke Dubrovnik

Prostor zračne luke Dubrovnik nalazi se na granici dviju geotektonskih jedinica, Paraautohtona na jugo-zapadu i Zone visokog krša na sjevero-istoku.

Najstarije stijene u promatranom području su dolomiti gornjeg trijasa (T<sub>3</sub>), a pripadaju Zoni (navlaci) visokog krša. Na njima se kontinuirano talože vapnenci s proslojcima dolomita donje i srednje jure (J<sub>1</sub>, J<sub>2</sub>), te gornjojurski vapnenci i dolomiti (J<sub>3</sub>). Kontinuirani slijed plitkomorskih mezozojskih karbonatnih naslaga moguće je pratiti sve do senona, a prostorno sve mlađe stijene Zone visokog krša izdanjuju udaljavajući se od područja planiranog projekta zračne luke Dubrovnik.

Predmetni prostor nalazi se na području Parautohtona (Slika 3.1-16), drugoj geotektonskoj jedinici. Konkretnije, prostor postojeće zračne luke nalazi se na gornjokrednim pločastim vapnencima i dolomitima ( $K_2^3$ ), te na kredno-paleogenskim glinovitim vapnencima, poznatijim pod nazivom „Kozina naslage“ ( $K, Pc$ ).

Na Kozina naslagama su u ovom prostoru diskordantno istaloženi foraminiferski vapnenci ( $E_2$ ), na koje se dalje prema sjeveroistoku nastavlja zona srednje do gornje eocenski fliša s najmlađim članovima istaloženima u donjem oligocenu ( $E, OI$ ).



Slika 3-16. Geološke značajke područja zračne luke Dubrovnik (pojednostavljeno prema OGK SFRJ, M 1:100 000, List Dubrovnik)

### 3.1.12. Pritisci na okoliš

#### 3.1.12.1. Promet

U posljednjem donesenom Izvješću o stanju okoliša u Republici Hrvatskoj, 2014. (razdoblje od 2009. do 2012.) navodi se kako cestovna infrastruktura i dalje dominira u ukupnoj prometnoj infrastrukturi Hrvatske. U 2012. godini udio cestovne infrastrukture iznosio je 46%, pomorske oko 25% i željezničke oko 23%. U razdoblju od 2003. do 2012. jedino je površina autocesta značajno povećana (više od 100%), dok površine ostale cestovne infrastrukture (državne ceste, poluautoceste, županijske i lokalne ceste) bilježe pad.

Iako intenzivna izgradnja prometnica omogućava bolju regionalnu povezanost i jače uključivanje prometne infrastrukture RH u sustav europskih prometnih koridora, tim se zahvatima smanjuje i siječe, a ponekad i potpuno uništavaju prirodna staništa biljaka i životinja, ali i ljudska naselja te se u nekim slučajevima narušava i prirodni krajobraz.

Tablica 3-14. Površina cestovne infrastrukture 2012. godine

Cestovni promet	Površina (ha)
Državne ceste	4607
Autoceste	3018
Županijske ceste	6082
UKUPNO	18287

U Hrvatskoj je postignuta visoka razvijenost mreže autocesta čija je dužina u 2012. iznosila 1.254 km. Pri tome se gustoća mreže autocesta 2012. godine kreće oko 22 km/1.000 km<sup>2</sup> površine Hrvatske, što je u rangu s razvijenim državama EU. Ipak, usporedo sa značajnijom izgradnjom autocesta došlo je do stagnacije razvoja lokalnih, državnih i županijskih cesta.

Ukupan broj registriranih cestovnih vozila od 2003. do 2008. godine zabilježio je porast od 22,5%, dok od 2008. broj registriranih vozila bilježi kontinuirani pad, pa je u 2012. godini registrirano 1.863.741 vozilo. Od ukupnog broja vozila, osobna vozila imaju najveći udio (77,5%), a u 2012. je registrirano njih 1.445.220. Značajan porast bilježe motocikli - oko 70%. Dakle, u posljednjih deset godina ukupan broj osobnih vozila povećao se za 11,7%, pa je 2012. bilo 338 osobnih vozila na 1.000 stanovnika. Zabrinjava povećanje prosječne starosti registriranih vozila (u 2009. iznosila je 11, a u 2012. 12,2 godina). U 2012. udio vozila starijih od 10 godina bio je čak 56,8%.

U prijevozu roba, promatrajući samo kopneni promet, najveći udio ima cestovni prijevoz roba s 8,6 milijarda tkm. Među ostalim kompenim putovima, ističe se riječni prijevoz roba s velikim porastom od 100 na 772 tkm od 2003. do 2012. godine. Kao i na drugim područjima prometa, događa se općeniti pad u prometu robom od 2007. do 2012. Od čak 33,8%.

Od 2007. godine promet opasnih tvari u konstantnom je padu. U 2012. godini ukupno je prevezeno 18.607.000 t opasnih tvari, što je najmanja količina u razdoblju od 2003. do 2012. Taj se promet odvija cestovnim i željezničkim prijevozom, morskim i unutarnjim plovnim putovima, a nafta i plin najčešće se transportiraju cjevovodima.

Promet je značajan potrošač energije, a prije svega naftnih derivata, pa su promjene u broju i strukturi prometnih sredstava te u standardima kakvoće goriva bitni čimbenici utjecaja prometa na onečišćenje okoliša.

Promet značajno doprinosi emisijama onečišćujućih tvari u zrak: NO<sub>x</sub>, NMHOS, ukupne lebdeće čestice (ULČ), CO, Pb. U trendu emisija onečišćujućih tvari iz prometa emisije CO i NMHOS značajnije opadaju, a i ostale se blago smanjuju. U razdoblju od 2003. do 2012. emisije SO<sub>x</sub> smanjene su za 89,1% zbog uporabe goriva s nižim sadržajem sumpora (do 10 mg/kg), emisije CO smanjene su za 68,1% zbog većeg udjela vozila s katalizatorom, a i emisije NMHOS pokazuju padajući trend (64,4%), budući da se smanjuje udio benzina u potrošnji, a nova vozila imaju manje fugitivne emisije. U 2005. godini broj vozila s ugrađenim katalizatorom iznosio je 552.000, a godišnje se povećava po stopi od 10%.

Najizraženiji negativni utjecaj na okoliš ima cestovni promet s obzirom na udio cestovnog prometa u ukupnom prijevozu ljudi i s obzirom na prevladavajuće gorivo od nafte i naftnih derivata. Cestovni promet jedan je od glavnih izvora buke i onečišćenja zraka i voda.

### **Zračni promet**

U zračnom prometu u 2012. godini u funkciji je bilo 10 zračnih luka i 12 aerodroma. Ukupna površina zračnih luka u 2012. iznosila je 1.575 ha, a površina aerodroma 389 ha.

Udio zračnog prometa u ukupnom prijevozu roba je zanemariv i kreće se 0,002% u 2012.

### **Nesreće u prometu**

Iako smrtnost u cestovnim prometnim nesrećama nije karakteristični pokazatelj stanja okoliša, prometne nesreće, uz buku i onečišćenje zraka iz prometa, imaju nepovoljan utjecaj na zdravlje i kvalitetu života ljudi, kao i na sigurnost ljudi u cestovnom prometu. Zbog mogućnosti praćenja i usporedbe podataka na međunarodnoj razini (Svjetska zdravstvena organizacij, European Health for all Data), taj je pokazatelj, prikazan kao stopa smrtnosti, pouzdano mjerilo stupnja sigurnosti prometa na cestama, a prikazuje broj poginulih osoba u prometu na 100 000 stanovnika neke zemlje.

U razdoblju od 2005. do 2008. godine u RH su u cestovnim prometnim nesrećama smrtno stradale ukupno 2 494 osobe. Prema podacima MUP-a, oko 60% cestovnih prometnih nesreća zabilježeno je na području policijskih uprava - Zagrebačke, Splitsko-dalmatinske, Primorskogoranske, Osječko-baranjske i Istarske. U prometnim je nesrećama na tom području smrtno stradalo oko 50% svih poginulih na hrvatskim cestama. Ukupna stopa smrtnosti za razdoblje od 2005. do 2008. kreće se od 13,5 do 14,9 i ukazuje na potrebu provođenja svih mjera potrebnih za podizanje razine sigurnosti u cestovnom prometu ako se žele dostići stope razvijnih zemalja Europske unij, koje su manje od 10. To je jedan od glavnih ciljeva Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa RH, koji se u RH provodi već niz godina. Budući da je u više od 95% slučajeva uzrok prometne nesreće ljudski faktor, strateške aktivnosti Nacionalnog programa usmjerene su primarno na smanjenje brzine vozila i poštivanje najviših dopuštenih brzina, zaštitu djece, mladih i najranjivijih sudionika u prometu, suzbijanje vožnje pod utjecajem alkohola i opojnih droga u prometu i saniranje opasnih mjesta. Dopunske aktivnosti uključuju povećanje razine tehničke ispravnosti cestovnih vozila, unaprjeđenje prometne statistike i analize, uporabu sigurnosnog pojasa i dnevnih prometnih svjetala te poštivanje semaforiskog svjetla.

#### *3.1.12.2.      Buka*

### **Postojeće stanje**

Kako u postojećem zakonodavstvu ne postoji obveza mjerenja, centralnog prikupljanja i sistematizacije podataka o postojećim razinama buke, tako ni u područjima predmetnih zahvata nema sustavnog mjerenja buke i evaluacije utjecaja buke na zdravlje ljudi. Ukoliko

se žalbe građana mogu uzeti kao pokazatelj stanja, najčešće se radi o buci koja potječe iz prometa (cestovni, željeznički, zračni) i od ugostiteljskih objekata (restorani, kafići, diskotekovi). Dominantni i učestali izvori buke su cestovni i pružni željeznički promet, industrijska i gospodarska postrojenja, sportski, rekreacijski i ugostiteljski sadržaji. Najveća ugroženost prevladava na lokacijama uz glavne prometnice po kojima osim osobnih vozila prolaze autobusi, kamioni i druga teretna vozila, zatim na lokacijama uz željezničke pruge, te u neposrednoj blizini industrijskih postrojenja.

Trenutno važeći Zakon o zaštiti od buke (NN 30/09, 55/13, 153/13) propisuje obavezu izrade strateških karata buke i pripadnih akcijskih planova samo za gradove veće od 100.000 stanovnika, što prema Popisu stanovništva, kućanstva i stanova u Republici Hrvatskoj 2011. godine čine samo tri grada; Zagreb, Split i Rijeka. Navedeni gradovi su izradili strateške karte buke koje su pokazale da dominantan utjecaj ima buka cestovnog (i tramvajskog) prometa potom buka željezničkog prometa te buka industrijskih postrojenja. Temeljem tih karta, stručne službe navedenih gradova, kroz konfliktne karte buke i akcijske planove moraju utjecati na određena područja koja su pogođena prekomjernim razinama buke prouzročeni određenim izvorom buke. Na području EU obavezna je izrada strateških karata buke svakih pet godina, a njihovi se podatci dostavljaju Europskoj komisiji.

### **Postojeći problemi**

Emisije buke su neizbježna popratna pojava vezana uz gospodarski razvoj predmetnih područja, odnosno uz razvoj prometne infrastrukture koja se odvija izvan i unutar naseljenih područja. Razine emisija ove buke direktno ovise o stanju prometnica i prometne opterećenosti kao i o stanju vozila koje prometuju njima. Potencijalno su povećanim razinama buke najugroženija naseljena područja koja se nalaze u neposrednoj blizini i/ili duž frekventnih prometnica. Postojeći problemi povećanih razina buke na području planiranih zahvata sagledani su pojedinačno.

#### **Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste**

Postojeće stanje Grada Trogira karakterizira gusta stambena izgradnja, nedostatak primjerene mreže gradskih prometnica i komunalne infrastrukture. Sav lokalni promet i dio tranzitnog prometa između kopna i otoka Čiova, uključujući i onaj za brodogradilište u Čiovu, odvija se jednom postojećom prometnicom (D-315) preko otočića. Jezgra Trogira izravno je ugrožena utjecajem teškog teretnog prometa, a u ljetnom periodu prometni zastoji dodatno bukom degradiraju život u staroj gradskoj jezgri. S obzirom na razvoj svih mjesta na otoku Čiovu, pogotovo vikend-naselja i pansionskih kapaciteta, promet prema Čiovu je sve intenzivniji čime se posljedično povećava emisija buke.

#### **Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica**

Dionica Solin-Plano državne ceste D8 predstavlja glavnu poveznicu splitske urbane konglomeracije do grada Trogira na zapadu preko Kaštela i Splita na istoku. Prema podacima brojanja prometa u 2001. godine na D8 (Kaštel Sućurac) ustanovljeno je da su stambeni

objekti u neposrednoj blizini prometnice, odnosno unutar pojasa od 25 metara, izloženi povećanim razinama buke.

### **Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče**

Na promatranom području cjelokupan promet se odvija preko državnih cesta D8, D425 i D413, te županijske ceste Ž6216. Navedene prometnice prolaze kroz okolna naseljena područja (Rogotin, Čeveljuša, Stablina, Ploče,...), stoga je pojava povišenih razina buke moguća u njihovim izgrađenim i neizgrađenim dijelovima koji se nalaze u neposrednoj blizini navedenih prometnica.

### **Obilaznica Vodica**

Grad Vodice ima gustu prometnu mrežu kojom je povezan sa okolnim gradovima i naseljima. Zbog toga se unutar grada (pogotovo tijekom ljeta u vrijeme turističke sezone) stvaraju značajni prometni problemi koji se očituju kroz veliko prometno opterećenje, usiljene tokove sa čestim zastojsima, a time i velikim emisijama buke. Istovremeno je došlo i do proširenja naselja prema unutrašnjosti tj. s obje strane državne ceste D8, čime se povećalo područje ugroženo cestovnog bukom.

### **Izmještanje državne ceste D 34, Obilaznica Petrijevca**

Postojeća državna cesta D34 u duljini od približno 2,5 km prolazi kroz naselje Petrijevci. Upravo na toj dionici državna cesta D34 ima najlošije strukturne elemente i vrlo je opterećena prometom; PGDP za 2012. godinu iznosio je 5 220 vozila na dan. Kombinacija teškog prometnog opterećenja, vrlo loši elementi prometnice uz prisustvo pješakog i biciklističkog te lokalnog prometa neminovno štetno utječu na stanovnike i okoliš u vidu povećanih razina buke.

### **Obilaznica grada Poreča**

Uže područje planirane prometnice karakterizira nepostojanje frekventnih prometnica i drugih sadržaja koji predstavljaju izvor buke. Također promatrano područje nije gusto naseljeno. Na širem području planirane prometnice nalaze se državne ceste D75 i D302 koje prolazeći kroz ili u neposrednoj blizini naseljenih područja utječu na povećanje razine buke.

### **Državna cesta D2, južna zaobilaznica grada Osijeka**

Tijekom 1999. godine Zavod za unapređenje sigurnosti d.d. iz Osijeka je izradio Katastar buke za grad Osijek. Kako se katastar nije redovno ažurirao, on predstavlja samo sliku u 1999. godini i to samo za razdoblje dana. Iz analiziranih podataka vidljivo je da se razine buke kreću od 45-55 dB(A) u stambenim zonama udaljenim 200-300 m od trase tada postojećeg sjevernog kolnika južne zaobilaznice grada Osijeka. Dok su se uz samu trasu zaobilaznice razine buke kretale od 72-75 dB(A). Prema podacima Brojanja prometa na cestama Republike Hrvatske, 1999. godine intenzitet prometa navedene prometnice se kretao oko 14.000 vozila/dan.

### **Brza cesta Popovec-Marija Bistrica-Zabok**

Na promatranom području značajne su državne ceste D24 i D29 koje prolaze kroz gusto naseljena mjesta i time negativno utječu na stanovnike i okoliš u vidu povećanih razina buke

posebice od prometovanja teretnih vozila. Na područjima koja su udaljena od navedenih prometnica izvori buke su slabijeg intenziteta i svode se uglavnom na aktivnosti stanovništva.

#### **Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5**

U postojećem stanju, paralelno uz trasu planirane druge dionice autoceste A5, prolazi državne ceste D7 koja predstavlja važan cestovni prometni koridor glede valorizacije prostora Slavonije i Baranje u sustav srednjoeuropskih prometnih koridora. Duž iste prevladava velika naseljenost, a u zonama gradova, prometnica je uključena u prometni sustav grada i tim dodatno opterećena mjesnim prometom. Navedeni čimbenici negativno utječu na sigurnost prometa i razinu usluge kao i na kvalitetu života stanovnika u vidu povećanih razina buke.

#### **Razvoj zračne luke Dubrovnik**

Za potrebe procjene postojećeg stanja nije provedeno mjerenje buke cestovnog ili zračnog prometa već su za 2012. godinu proračunate razine buke postojećeg stanja putem računalne metode za proračun buke cestovnog odnosno zračnog prometa. Analiza dobivenih rezultata pokazala je da su okolna naseljena područja (Cavtat, Močići, Čilipi i Zvekovica) potencijalno izložena povećanim razinama buke.

#### **Mogući razvoj bez provedbe OP-a**

Neminovno je da bi se u slučaju bez realizacije Operativnog Programa, razine buke u okolišu promijenile. Dotrajala prometna infrastruktura i preopterećenost iste bi povećalo razine buke u okolišu. Provedbom programa se mogu očekivati pritisci na okoliš koji bi utjecali na razine buke obzirom na povećanje izvora buke, stoga se predlaže pridržavanje i usklađivanje sa propisanim mjerama zaštite okoliša.

### **3.1.13. Kulturno - povijesna baština**

#### **3.1.13.1. Postojeće stanje**

Područje Hrvatske iznimno je bogato kulturno-povijesnom baštinom. Zahvaljujući povoljnom zemljopisnom položaju, topografskim i klimatskim osobinama, naseljavanje ovog prostora počinje već u najranijim razdobljima prapovijesti i gotovo se kontinuirano može pratiti kroz sva prapovijesna i povijesna razdoblja do danas. Osnovno obilježje tom području daje raznovrsna i bogata kulturna baština koja se prema osnovnoj podjeli klasificira na materijalnu (nepokretnu i pokretnu) i nematerijalnu baštinu.

Registar kulturnih dobara RH obuhvaća vrlo velik broj dobara/lokaliteta baštine. Broj kulturnih dobara u Registru nikada nije stalan zahvaljujući promjenjivom karakteru dobara. Na dan 31. ožujka 2015. u Registar je ukupno upisano 8826 kulturnih dobara, a od toga 6429 nepokretnih, 2262 pokretnih te 135 nematerijalnih kulturnih dobara.

Na područjima predmetnih projekata, koji su obuhvaćeni Izmjenama i dopunama OPP-a 2007.-2013., nalazi se bogata nepokretna kulturna baština - graditeljska i arheološka. Graditeljsku baštinu čine pojedinačne građevine (civilne, vojne, sakralne i memorijalne) i kulturno-povijesne cjeline (skupine gradskih ili seoskih građevina), dok je arheološka baština zastupljena kopnenim i podvodnim lokalitetima. Najveći je broj kulturno-povijesnih vrijednosti evidentiran, a samo manji dio preventivno je ili trajno zaštićen te upisan u Listu zaštićenih kulturnih dobara Registra kulturnih dobara Republike Hrvatske. Po svojoj kulturno-povijesnoj vrijednosti navedena kulturna dobra imaju lokalni, regionalni ili nacionalni značaj.

### **Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste**

U široj zoni planirane gradnje mosta Čiovo s pripadajućim cestama ustanovljen je široki spektar zaštićenih i evidentiranih kulturnih dobara: kulturno-povijesna cjelina grada Trogira i arheološki lokaliteti.

Povijesni grad Trogir upisan je u Registar svjetske spomeničke i kulturne baštine (World Heritage List). Povijest Trogira uvjetovana je geografskim položajem u tjesnacu zapadnog dijela Kaštelanskog zaljeva. Urbana povijest Trogira započela je u 3. st. pr. Kr. kada su grčki doseljenici utemeljili koloniju. U rimsko se doba grade reprezentativne sakralne i javne zgrade. U razdoblju razvijenog srednjeg vijeka niču kamene romaničke i gotičke kuće, popločavaju se glavni gradski trg i ulice, te se dovršava katedrala. Trogir zaokružuje i definira svoj urbani sklop u razdoblju od 13. do 16.st.

Unutar prostora planirane gradnje mosta Čiovo s pripadajućim cestama evidentirano je pet arheoloških lokaliteta iz prapovijesnog i antičkog razdoblja.

### **Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica**

Prostor planirane izgradnje splitske obilaznice nalazi se na području koje je raznovrsno i bogato kulturno-povijesnom baštinom. O tome svjedoče brojni tragovi materijalne kulture, od prapovijesnih gomila i gradina, grčkih i rimskih građevina i nekropola, starokršćanskih i srednjovjekovnih crkava i groblja do obrambenih Kaštela i dvoraca.

Na trasi predmetne obilaznice evidentirano je pet arheoloških lokaliteta, četiri iz antičkog i jedan iz srednjovjekovnog razdoblja.

### **Obilaznica Vodica**

Na trasi planirane obilaznice nije utvrđeno postojanje nepokretne i pokretne kulturne baštine u zoni izravnog i neizravnog utjecaja.

### **Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče**

Planirana trasa prometnice smještena je u Donjem Poneretavlju koje je još od prapovijesnih vremena povezivalo Mediteran sa zapadnobalkanskim prostorom. Vrlo rano, još u 6. st. pr. Kr., na rijeci Neretvi razvila su se dva trgovišta, gdje su Iliri trgovali s Grcima, kojima je ovaj prostor bio važan zbog nabavke metalnih sirovina. Glavni antički grad donje Neretve u rimsko doba bila je Narona.

Trasa buduće brze ceste prolazi kroz osjetljivo područje gdje se nalaze mnogobrojne kulturno-povijesne vrijednosti. Na trasi je evidentirano dvanaest arheoloških lokaliteta (jedanaest prapovijesnih lokaliteta te trasa prapovijesne / srednjovjekovne ceste) i jedna sakralna građevina.

#### **Izmještanej državne ceste D34, obilaznica Petrijevac**

Trasa buduće obilaznice prolazi kroz ravničarski prostor Donje Podravine na kojem se nalaze blaga uzvišenja, posebno uz nekadašnji tok Karašice-Vučice, ali i nekadašnje manje vodotoke, koja su kroz različita razdoblja bila izuzetno privlačna za naseljavanje.

Na trasi planirane obilaznice evidentirano je šest arheoloških lokaliteta. Evidentirani lokaliteti pripadaju razdobljima prapovijesti, antike i srednjeg vijeka, pri čemu su najbrojnija ona na kojima su zabilježeni nalazi iz srednjeg vijeka.

#### **Državna cesta D2, južna zaobilaznica Osijeka**

Planirana trasa obilaznice nalazi se na području koje je naseljeno već u najranijim razdobljima prapovijesti (6.-5. tisućljeće pr. Kr.) i gotovo se kontinuirano može pratiti kroz sva prapovijesna i povijesna razdoblja do danas. Mnoge kulture i narodi koji su ovdje obitavali ostavili su materijalni trag svojih djelatnosti u obliku arheoloških nalazišta.

Na trasi planirane obilaznice nalaze se dva arheološka lokaliteta iz prapovijesnog i srednjovjekovnog razdoblja.

#### **Obilaznica grada Poreča**

Trasa buduće obilaznice nalazi se na području gdje je evidentirana jedna kulturno-povijesna vrijednost. Radi se o evidentiranom arheološkom lokalitetu koji se nalazi u zoni neizravnog utjecaja.

#### **Brza cesta Popovec - Marija Bistrica - Zabok**

Planirana trasa brze ceste nalazi se na području Sesevetskog prigorja i Hrvatskog zagorja koje je iznimno bogato kulturno-povijesnom baštinom. Povoljni klimatski i fizički uvjeti te prometno-komunikacijski značaj prostora predstavljaju okosnicu za naseljavanje već tijekom prapovijesti, osobito u vremenu kasnog brončanog doba kada se podižu prva stalna i utvrđena naselja. Zahvaljujući dugom povijesnom kontinuitetu očuvali su se brojni tragovi naseljavanja, u obliku povijesnih naselja, građevina ili u obliku arheoloških nalazišta.

Područje planirane lokacije nalazi se na području koje je iznimno bogato kulturno-povijesnom baštinom, prvenstveno arheološkom i graditeljskom baštinom te kulturno-povijesnim cjelinama.

### **Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir-Osijek-Svilaj**

Područje izgradnje predmetne dionice iznimno je bogato u arheološkom i povijesnom smislu. Na tom prostoru naseljavanje započinje već u najranijim razdobljima prapovijesti, u ranom neolitikumu (mlađem kamenom dobu) tijekom 6. tisućljeća i gotovo ga kontinuirano pratimo kroz sva prapovijesna i povijesna razdoblja do danas.

Na trasi predmetne dionice evidentirano je deset arheoloških lokaliteta iz prapovijesnog, antičkog i srednjovjekovnog razdoblja. Ostala nepokretna kulturna dobra, prvenstveno sakralne građevine, nalaze se u zoni neizravnog utjecaja.

### **Razvoj zračne luke Dubrovnik**

Unutar planiranog zahvata proširenja zračne luke evidentirano je pet etnoloških lokaliteta (dvije kamene poljske kućice, dva bunara i ograda građena u tehnici suhozida) i tri arheološka lokaliteta (rimska cesta i spilja korištena tijekom brončanog i željeznog doba). Od ostalih kulturno-povijesnih vrijednosti evidentirana je jedna sakralna građevina.

#### *3.1.13.2. Postojeći problemi*

Analiza podataka zaštićene i evidentirane kulturne baštine na područjima predmetnih projekata pokazala je slabu i nedovoljnu istraženost, dokumentiranost i valorizaciju pojedinih vrsta kulturne baštine, prvenstveno arheološke i graditeljske.

Arheološki lokaliteti pripadaju kategoriji kulturne baštine koja je posebno ugrožena. Nepostojanje baze podataka o arheološkim lokalitetima onemogućuje kvalitetno planiranje te doprinosi još većoj ugroženosti arheološke baštine. Iako su na područjima predmetnih projekata u okviru studija utjecaja na okoliš evidentirani mnogobrojni arheološki lokaliteti, zbog same prirode arheologije postoji mogućnost pronalaska novih arheoloških lokaliteta koji dosada nisu evidentirani i zaštićeni.

Drugu grupu ugrožene baštine čini graditeljska baština koja je izložena trajnim utjecajima i pritiscima modernizacije te je zbog svoje materijalne strukture osobito osjetljiva i sklona propadanju. Prema Strategiji zaštite, očuvanja i održivog gospodarskog korištenja kulturne baštine RH za 2011.-2015. degradacija dijela graditeljske baštine dosegla je takve razmjere da su mnoge kulturno-povijesne cjeline, a i pojedinačna kulturna dobra izrazito ugrožena. Takvom stanju pridonijeli su mnogobrojni čimbenici: nebriga i neodržavanje, nedostatna financijska sredstva, neriješeni imovinsko-pravni odnosi, nepoštivanje zakonskih propisa, nedovoljna svijest o vrijednosti baštine. Osobito je teško stanje graditeljske baštine u seoskim cjelinama i malim povijesnim gradovima u kojima su građevine bez namjene. Graditeljsku baštinu ugrožavaju i neodgovarajući građevinski zahvati koji ne uvažavaju konzervatorske uvjete i često se izvode bez stručno verificirane konzervatorske i tehničke dokumentacije.

Posebno je izražen problem kulturnih krajolika koji nisu u dovoljnoj mjeri prepoznati, valorizirani i dokumentirani. U posljednjih nekoliko desetljeća došlo je do izrazite degradacije krajobraznih vrijednosti zbog prekomjerne gradnje i širenja građevinskih zona bez odgovarajuće stručne i prostorno-planerske podrške.

#### 3.1.13.3. *Mogući razvoj bez provedbe OP-a*

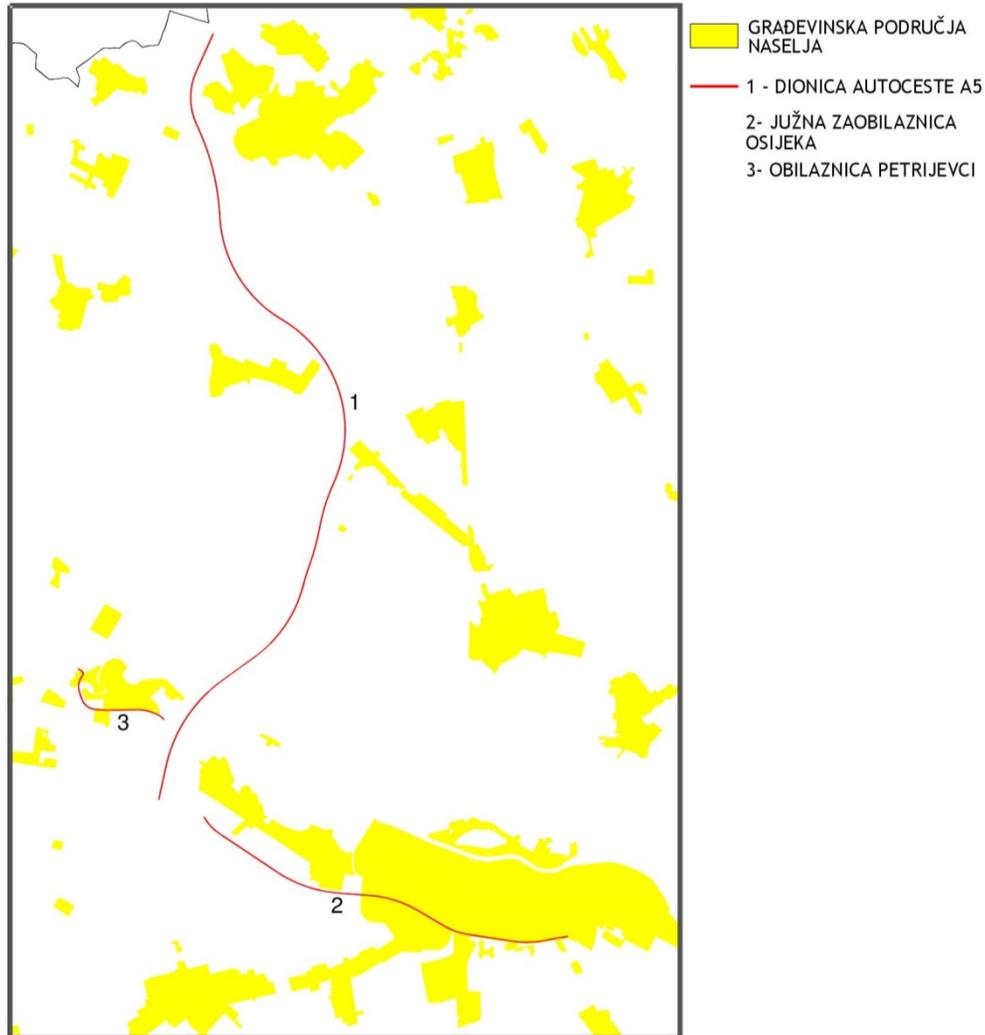
Nepokretna kulturna dobra predstavljaju važnu sastavnicu prostornog identiteta određenog područja. Bez provedbe plana fizički integritet zaštićenih i evidentiranih kulturno-povijesnih vrijednosti na područjima predmetnih projekata neće biti narušen niti ugrožen. Materijalni dokazi arheoloških lokaliteta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

#### 3.1.14. Stanovništvo i naselja

Planirani zahvati obuhvaćeni OPP-om nalaze se području sljedećih županija; Osječko-baranjska, Istarska, Šibensko-kninska, Splitsko-dalmatinska, Dubrovačko-neretvanska, Krapinsko-zagorska županija te na području Grada Zagreba.

Na području **Osječko baranjske županije** nalaze se sljedeći zahvati; 'dionica Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5', 'državna cesta D2, južna zaobilaznica Osijeka' i 'izmještanje državne ceste D34, obilaznica Petrijevaca'.

Osječko-baranjska županija zauzima ukupnu površinu od 4 155 četvornih kilometara i obuhvaća 264 naselja smještena u 42 jedinice lokalne samouprave od kojih je 7 sa statusom grada te 35 sa statusom općine. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, u Osječko-baranjskoj županiji živi ukupno 304 899 stanovnika.



Slika 3-17. Položaj zahvata u Osječko-baranjskoj županiji u odnosu na građevinska područja naselja

Planirana 'dionica Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5' prolazi kroz administrativna područja Grada Beli Manastir te kroz administrativno područje Općine Petlovac, Općine Jagodnjak, Općine Čeminac, Općine Darda i Općine Petrijevci. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, u Općini Petlovac živi ukupno 2407 stanovnika u Općini Jagodnjak 2040 stanovnika, u Općini Čeminac 2903 stanovnika, u Općini Darda 6934 stanovnika te u Općini Petrijevci 2870 stanovnika.

Planirana cesta 'državna cesta D2, južna zaobilaznica Osijeka' dijelom prolazi kroz administrativno područje Grada Osijeka, a dijelom kroz građevinsko područje naselja (izgrađeno i neizgrađeno). Trasa planirane 'južne zaobilaznice Osijeka' planirana je paralelno uz već postojeću cestu. Grad Osijek je sjedište Osječko-baranjske županije, prema popisu iz 2011. godine, u Gradu Osijeku živi ukupno 107 784 stanovnika.

Planirana 'obilaznica Petrijevci' svojim većim dijelom nalazi se u administrativnom području Općine Perijeveci (južno od naselja Petrijevci), a samo svojim manjim dijelom prolazi kroz neizgrađeni dio građevinskog područja naselja.

Na području Krapinsko-zagorske županije i na području Grada Zagreba. nalazi se sljedeći zahvat; 'brza cesta Popovec - Marija Bistrica - Zabok'.

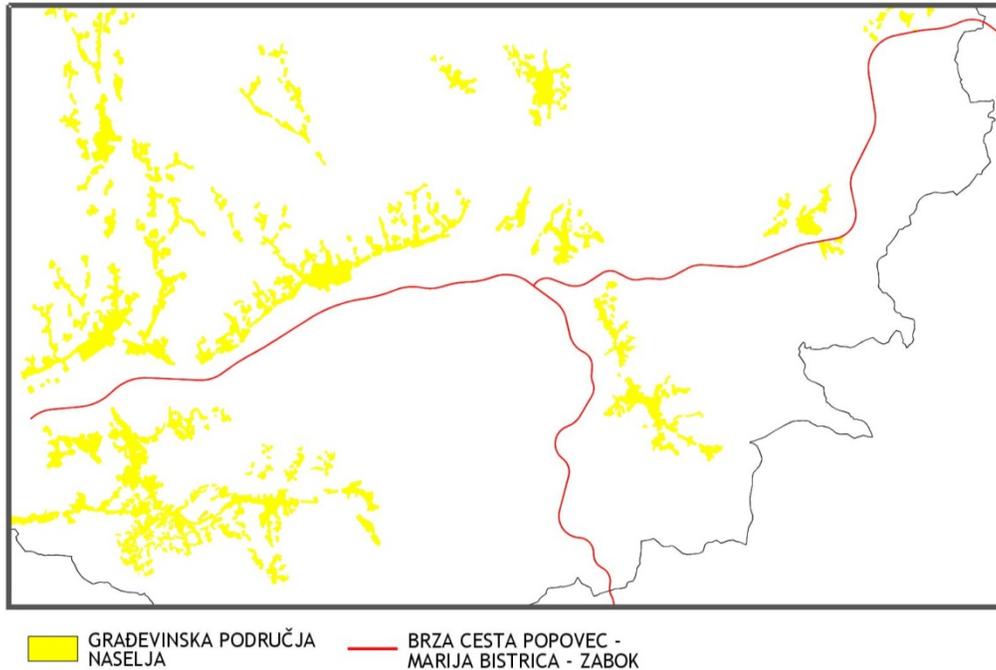
Krapinsko-zagorska županija obuhvaća ukupnu površinu od 1229 četvornih kilometara, čine ju 7 gradova i 25 općina. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, u Krapinsko-zagorskoj županiji živi ukupno 133 064 stanovnika.

Grad Zagreb obuhvaća ukupnu površinu od 641 četvornih kilometara, a prema popisu stanovništva iz 2011. godine, u Gradu Zagrebu živi ukupno 792 875 stanovnika.

Na području Krapinsko-zagorske županije planirana cesta prolazi kroz administrativno područje Grada Orosavlje, Grada Zaboka, Općine Gornja Stubica, Grada Donja Stubica, Općine Marija Bistrica, Općine Bedekovčina, Općine Konjščina i Općine Hrašćina. Broj stanovnika prema popisu iz 2011. godine u gradovima/općinama kroz koje prolazi zahvat Brza cesta Popovec - Marija Bistrica - Zabok u Krapinsko-zagorskoj županiji.

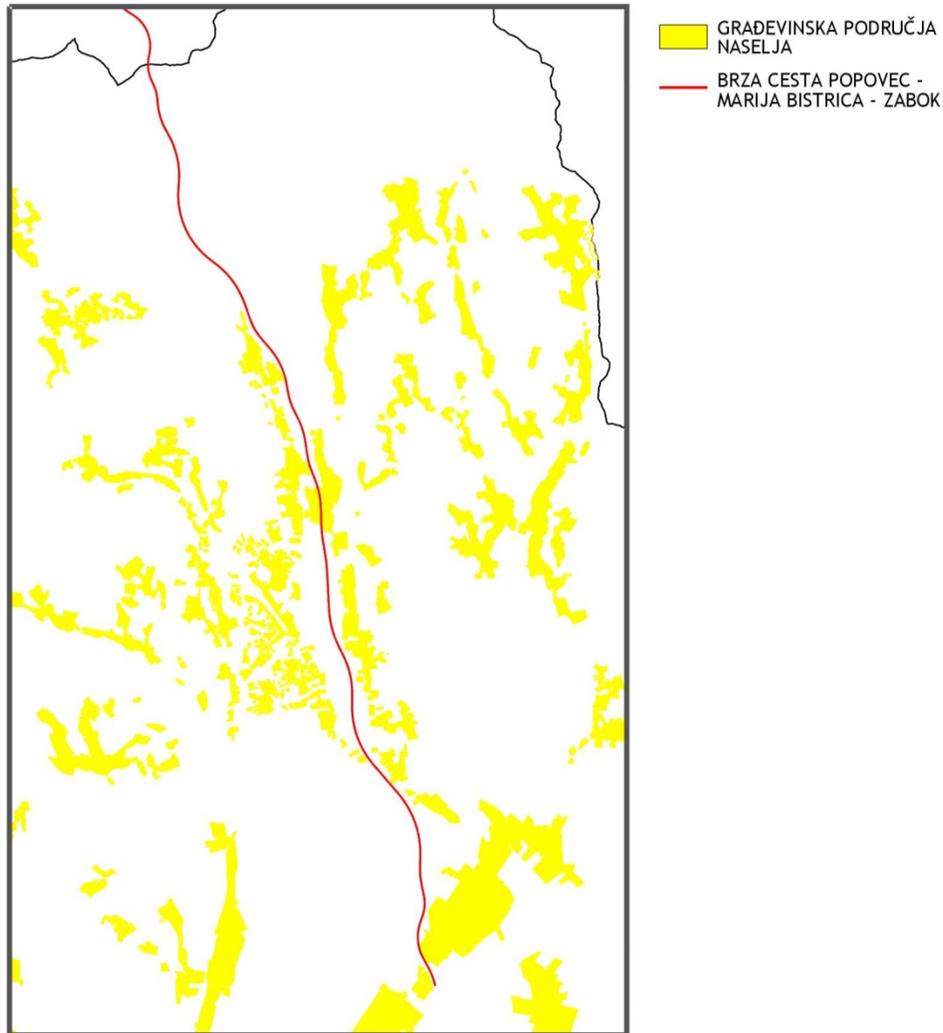
Tablica 3-15. Broj stanovnika u gradovima/općinama prema popisu iz 2011. godine

<b>Grad/Općina</b>	<b>Broj stanovnika</b>
Grad Orosavlje	6124
Grad Zabok	9051
Općina Gornja Stubica	5237
Grad Donja Stubica	5727
Općina Marija Bistrica	5954
Općina Bedekovčina	8079
Općini Konjščina	3987
Općina Hrašćina	1603



Slika 3-18. Položaj zahvata u Krapinsko-zagorskoj županiji u odnosu na građevinska područja naselja

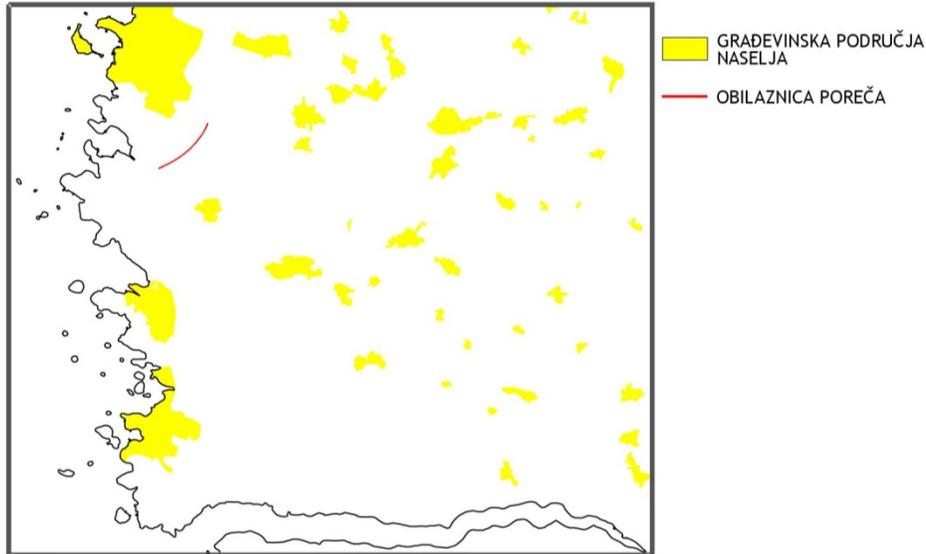
Na području Grada Zagreba planirana 'brza cesta Popovec - Marija Bistrica - Zabok' cesta u velikom dijelu prolazi kroz administrativno područje te prati trasu već postojeće ceste, u naselju Kašina svojim malim dijelom cesta prolazi kroz neizgrađeni dio građevinskog područja naselja. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, u naselju Kašina živi ukupno 1535 stanovnika.



Slika 3-19. Položaj zahvata u na području Grada Zagreba u odnosu na građevinska područja naselja

Na području Istarske županije nalaze se sljedeći zahvat; 'obilaznica grada Poreča'.

Istarske županija obuhvaća ukupnu površinu od 3.476 četvornih kilometara, čine ju 10 gradova i 31 općina. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, u Istarskoj županiji živi ukupno 208 440 stanovnika.

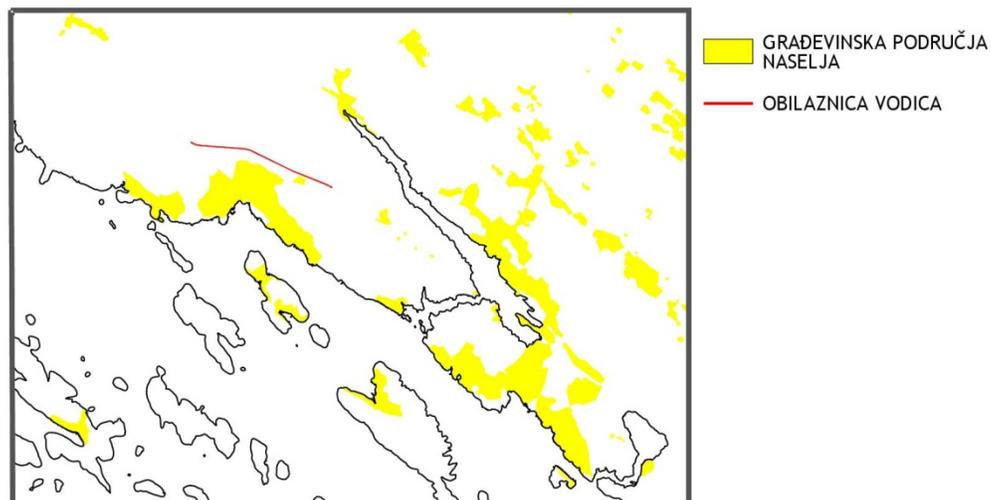


Slika 3-20. Položaj zahvata u Istarskoj županiji u odnosu na građevinska područja naselja

Planirana 'obilaznica grada Poreča' prolazi kroz administrativno područje Grada Poreča. Prema popisu iz 2011. godine, u Gradu Poreču živi ukupno 16 696 stanovnika.

Na području Šibensko-kninske županije nalazi se sljedeći zahvat; 'obilaznica grada Vodica'.

Šibensko-kninska županija obuhvaća ukupnu površinu od 5.670 četvornih kilometara, od čega kopnena površina iznosi 2.994 četvornih kilometara na kojoj u 5 gradova i 15 općina prema popisu iz 2011. godine, živi 109 320 stanovnika.

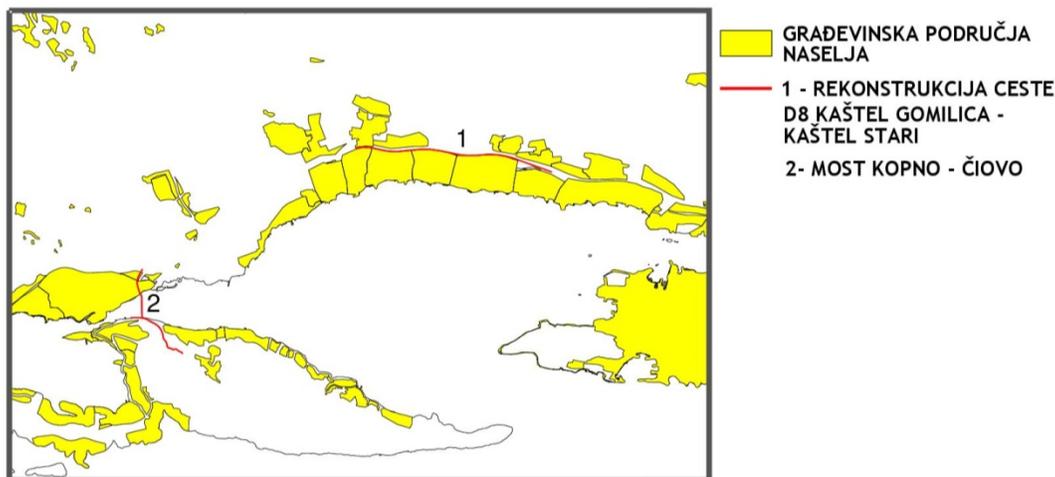


Slika 3-21. Položaj zahvata u Šibensko-kninskoj županiji u odnosu na građevinska područja naselja

Planirani zahvat 'Obilaznica grada Vodica' prolazi kroz administrativno područje Grada Vodice. Prema popisu iz 2011. godine, u Gradu Vodice živi ukupno 8902 stanovnika.

Na području Splitsko-dalmatinske županije nalaze se sljedeći zahvat; Projekt splitske obilaznice, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica' i 'Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste'.

Splitsko-dalmatinska županija prostorno je najveća županija Hrvatske - ukupne površine 14 106,40 četvornih kilometara. Površina kopnenog dijela s površinom otoka je 4 523,64 četvornih kilometara. Najveći dio površine zauzima zaobalje (59,88%), dok najmanji udio površine otpada na otoke (19%), Teritorijalno je organizirana u 55 jedinica lokalne uprave i samouprave, čine ju 16 gradova i 39 općina. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, u Splitsko-dalmatinskoj županiji živi ukupno 455 242 stanovnika.



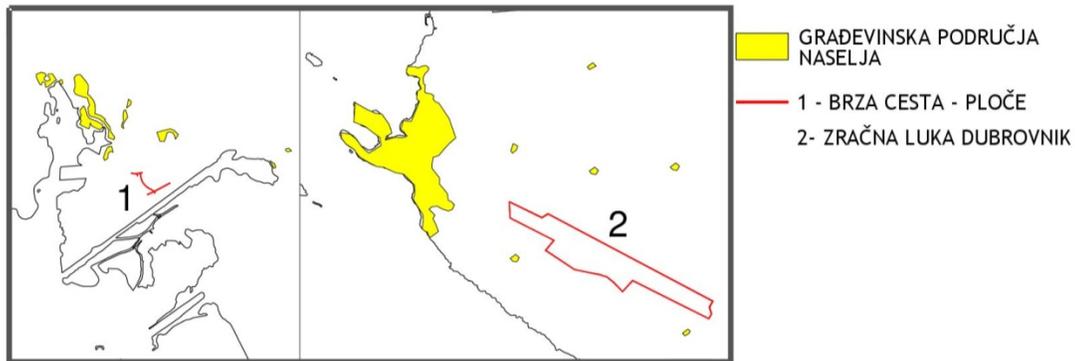
Slika 3-22. Položaj zahvata u Splitsko-dalmatinskoj županiji u odnosu na građevinska područja naselja

Planirana dionica 'Projekt splitske obilaznice, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica' prolazi kroz izgrađeni i neizgrađeni dio građevinskog područja Grada Kaštela na lokaciji već postojeće Državne ceste (D-8). Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, u Gradu Kaštela živi ukupno 38 474 stanovnika.

Planirani 'Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste' manjim dijelom prolazi kroz izgrađeni dio građevinskog područja te jednim dijelom kroz neizgrađeni dio građevinskog područja, a jednim dijelom kroz administrativno područje Grada Trogira. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, u Gradu Trogiru živi ukupno 13 260 stanovnika.

Na području Dubrovačko-neretvanske županije nalaze se sljedeći zahvati; 'Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče' i 'Razvoj zračne luke Dubrovnik'.

Dubrovačko-neretvanska županija je najjužnija županija u Republici Hrvatskoj ukupne površine 9 272 četvornih kilometara od čega kopnena površina iznosi 1 783 četvornih kilometara. Teritorijalno je organizirana u 22 jedinice lokalne uprave i samouprave, odnosno 5 gradova i 17 općina. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, u Dubrovačko-neretvanskoj županiji živi ukupno 122 783 stanovnika.



Slika 3-23. Položaj zahvata u Dubrovačko-neretvanskoj županiji u odnosu na građevinska područja naselja

Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče' prolazi kroz administrativno područje Grada Ploče u kojem prema popisu stanovništva iz 2011. godine živi ukupno 10 102 stanovnika.

'Razvoj zračne luke Dubrovnik' nalazi se u administrativnom području Općine Konavle na lokaciji već postojeće Zračne luke Dubrovnik, u blizini naselja Cavtat. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, u Općini Konavle živi ukupno 8571 stanovnika dok u naselju Cavtat živi ukupno 2143 stanovnika.

### **3.2. Postojeći okolišni problemi koji su važni za program, posebno uključujući one koji se odnose na područja posebnog ekološkog značaja, Propisima o zaštiti prirode primjerice područja određena u skladu s posebnim propisima o zaštiti prirode**

Okolišne značajke i postojeći okolišni problemi za svaku sastavnicu okoliša opisani su u poglavlju 3.1. *Podaci o postojećem stanju okoliša, postojeći problemi i mogući razvoj okoliša bez provedbe OPP.*

### **3.3. Ciljevi zaštite okoliša uspostavljeni po zaključivanju međunarodnih ugovora i sporazuma, koji se odnose na program, te način na koji su ti ciljevi i druga pitanja zaštite okoliša uzeti u obzir tijekom izrade programa**

U nastavku je dan tablični pregled analize odnosa ciljeva Izmjena i dopuna OPP-a i ciljeva zaštite okoliša uspostavljenih po zaključivanju međunarodnih ugovora i sporazuma.

Tablica 3-16. Ciljevi zaštite okoliša uspostavljeni po zaključivanju međunarodnih ugovora i sporazuma koji se odnose na OPP

KONVENCIJA/PROTOKOL/ SPORAZUM	CILJEVI PROTOKOLA/ KONVENCIJE/SPORAZUMA	CILJEVI OPP-a	KOMENTAR
<p>Okvirna konvencija Ujedinjenih naroda o promjeni klime (Rio de Janeiro 1992.). Objavljena je u NN-MU 01/92, stupila je na snagu u odnosu na Republiku Hrvatsku 7. srpnja 1996.</p> <p>Kyoto protokol uz Okvirnu konvenciju Ujedinjenih naroda o promjeni klime. Republika Hrvatska ratificirala je Protokol 1999. Zakonom o potvrđivanju Kyotskog protokola uz Okvirnu konvenciju Ujedinjenih naroda o promjeni klime NN-MU 5/07.</p>	<p>Temeljni cilj Konvencije je „...postići stabilizaciju koncentracija stakleničkih plinova u atmosferi na razinu koja će spriječiti opasno antropogeno djelovanje na klimatski sustav. Ta razina treba se ostvariti u vremenskom okviru dovoljno dugom da omogući ekosustavu da se prilagodi na klimatske promjene da se ne ugrozi proizvodnja hrane te da se omogući nastavak ekonomskog razvoja na održiv način“.</p> <p>Cilj Kyoto Protokola je smanjenje emisije stakleničkih plinova u industrijaliziranim zemljama za oko 5,2 posto u odnosu na razine iz 1990-ih godina u razdoblju od 2008. do 2012. godine.</p>	<p>Cilj prioritetne osi 4 je:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- razvoj i nadogradnja infrastrukture Hrvatske u cestovnom i zračnom prometnom sektoru tj. poboljšanje povezanosti s uz istovremeno smanjenje zagušenja i zagađenje kao negativnog utjecaja na okoliš.</li> <li>- poboljšanje mogućnosti povezivanja različitih vidova prometa i time na budući razvoj multimodalnog povezivanja prometnih sadržaja za putnike i teret tj. poboljšanje cestovnih veza do lučke infrastrukture.</li> <li>- Izgradnja obilaznica oko velikih gradskih središta i uklanjanje uskih grla će osigurati poboljšanje sigurnosti, vremena putovanja i prometnih tokova, smanjenje negativnog utjecaja na okoliš i kulturnu baštinu Hrvatske</li> </ul>	<p>Iako prioritetna os 4 podrazumijeva razvoj cestovnog prometa koji u odnosu na ostale vrste prometa ima najveće emisije stakleničkih plinova, koncentracija potpore OPP-a i dalje je na dvjema relativno ekološki prihvatljivim vrstama prometa - željezničkom i sustavu unutarnje plovidbe. Projekti razvoja cestovne infrastrukture vezani su uz izmještanje glavnih prometnih pravaca iz urbanih središta čime se smanjuje promet kroz naseljena područja, najnepovoljniji oblik cestovnog prometa.</p>

### Konvencija o biološkoj raznolikosti

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

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

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

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

Ciljevi OP Promet između ostalog obuhvaćaju:

- Osiguravanje važnosti ekoloških čimbenika u planiranju prometne infrastrukture;
- Poboljšanje ekološke infrastrukture i kakvoće vezanih usluga.

Također, OP Promet naglašava potrebu poštivanja svih zahtjeva vezanih uz zaštitu okoliša koji se prilikom provedbe infrastrukturnih projekata financiranih iz OPP-a moraju u potpunosti poštovati, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom standardima EU.

Navedeni ciljevi OP Promet u skladu su s ciljevima Konvencije o biološkoj raznolikosti, Konvencije o zaštiti europskih divljih vrsta i prirodnih staništa i Konvencije o zaštiti migratornih vrsta divljih životinja.

**Konvencija o zaštiti migratornih vrsta divljih životinja** (Bonnska konvencija) (Bonn, 1979, stupila na snagu 1985). Zakon o potvrđivanju Konvencije donesen u svibnju 2000 (NN - MU 67 2000). U okviru ove Konvencije potpisani su sporazumi:  
 - Sporazum o zaštiti kitova (Cetacea) u Crnom moru, Sredozemnom moru i susjednom Atlantskom području (ACCOBAMS) (NN-MU 06/00)  
 - Sporazum o zaštiti europskih populacija šišmiša (EUROBATS) (NN-MU 06/00)  
 - Sporazum o zaštiti afričko-euroazijskih migratornih ptica močvarica (AEWA) (NN-MU 06/00)

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

<p><b>Konvencija o zaštiti svjetske kulturne i prirodne baštine (NN-MU 12/93).</b> Usvojena: PARIZ, 1972. Republika Hrvatska stranka je Konvencije na temelju notifikacije o sukcesiji od 8. listopada 1991. Konvencija je u odnosu na Republiku Hrvatsku stupila na snagu 8. listopada 1991.</p>	<p>Osnovni ciljevi ove konvencije su:          Potaknuti zemlje potpisnice na praćenje i izvještavanje o stanju očuvanja područja Svjetske baštine;          Pružanje stručne pomoći i profesionalnog usavršavanja za poslove očuvanja područja Svjetske baštine;          U slučaju potrebe, pružanje žurne pomoći područjima Svjetske baštine koja se nalaze u neposrednoj opasnosti.          Ostali ciljevi su:          Jačanje javne svijesti;          Poticanje sudjelovanja lokalnih zajednica na očuvanje njihove kulturne i prirodne baštine;          Ostvarivanje međunarodne suradnje u očuvanju kulturne i prirodne baštine.</p>	<p>Prioritetna os 4          Posebni ciljevi</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- izgradnja obilaznica oko velikih gradskih središta i uklanjanje uskih grla će osigurati poboljšanje sigurnosti, vremena putovanja i prometnih tokova, smanjenje negativnog utjecaja na okoliš i kulturnu baštinu Hrvatske;</li> <li>- povećanje regionalne pristupačnosti će poboljšati teritorijalnu koheziju i privlačnost lokalnih područja za poslovanje i turizam.</li> </ul>	<p>Ciljevi OP Promet u skladu su s ciljevima Konvencije o zaštiti svjetske kulturne i prirodne baštine. Izmještanje prometnica izvan područja zaštićenih kulturno-povijesnih cjelina doprinjet će smanjenju negativnih utjecaja na kulturnu baštinu.</p>
<p><b>Konvencija o zaštiti Sredozemnog mora od onečišćavanja (Barcelona, 1976.)</b>          Na temelju notifikacije o sukcesiji Republika Hrvatska stranka je Konvencije od 8. listopada 1991. NN-MU br. 12/93.</p>	<p>U skladu s člankom 8. Konvencije, zemlje potpisnice su se obvezale kako će poduzeti sve odgovarajuće mjere kako bi spriječile, ublažile, suzbile i u najvećoj mogućoj mjeri uklonile onečišćenje područja Sredozemnoga mora te izradile i provele planove smanjenja i uklanjanja iz uporabe otrovnih, postojanih i biološkom nakupljanju sklonih tvari koje potječu iz izvora na kopnu.</p>	<p>OPP kao jedan od glavnih ciljeva navodi održivi razvoj i zaštitu okoliša. Kroz prioritetnu os 4 provode se projekti od regionalnog značaja čiji je cilj, između ostalog, pozitivni utjecaj na gospodarski razvoj i održivost te zaštitu okoliša, krajolika i baštine Hrvatske.</p>	<p>Provedba OPP u skladu je sa Konvencijom jer doprinosi poboljšanju i modernizaciji prometne infrastrukture, povećava se sigurnost prometnica te smanjuje mogućnost od akcidentnih situacija, a sve zajedno doprinosi smanjenju opterećenja na morski okoliš.</p>
<p><b>Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari u cestovnom prometu (ADR) i njegovi sastavni dijelovi - prilozi A i B i akt o notifikaciji (NN - MU 12/91.)</b></p>	<p>U skladu s člankom 2 Sporazuma, opasne tvari čiji prijevoz isključuje prilog A ne smiju biti prevožene u međunarodnom prometu dok je prijevoz ostalih opasnih tvari dopušten u skladu s: uvjetima propisanim u prilogu A za pakiranje i označavanje opasnih tvari; i uvjetima propisanim u prilogu B za konstrukciju, izradu, opremanje i radnje s vozilima koje prevoze određene opasne tvari.</p>		

<p><b>Konvencija o pristupu informacijama o sudjelovanju javnosti u odlučivanju i pristupu pravosuđu u pitanjima okoliša (Aarhus 1998.).</b></p> <p>Objavljena je u NN - MU 6/96., stupila je na snagu u odnosu na Republiku Hrvatsku 10. rujna 1997.</p>	<p>Cilj Konvencije je da „...radi doprinosa zaštiti prava svake osobe sadašnjega i budućih naraštaja na život u okolišu pogodnom za njegovo ili njezino zdravlje i dobrobit, svaka stranka jamči pravo pristupa informacijama, sudjelovanja javnosti u odlučivanju o okolišu i pristupa pravosuđu u pitanjima okoliša sukladno odredbama ove Konvencije.“</p>	<p>Odluku o pokretanju strateške procjene OPP-a 2007.-2013. (verzija 1) usvojio je ministar nadležan za promet 13. svibnja 2010. godine (KLASA: 303-03/10-01/200; URBROJ: 530-13-10-1). 2012. godine (svibanj – lipanj 2012. godine) provedena je javna rasprava strateške studije o utjecaju na okoliš za OPP 2007.-2013. prema tada važećem Zakonu o zaštiti okoliša (NN 110/07) i Uredbi o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (NN 64/08). Za Izmjene i dopune OPP 2007.-2013. (verzija 2) pokrenut je postupak strateške procjene utjecaja na okoliš (Odluka o provođenju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš za Izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013. (KLASA: 340-03/14-04/43, URBROJ: 530-08-2-3-2-14-4) te 24. ožujka 2015. godine Izmjena Odluke o provođenju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš za Izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013. (KLASA: 340-03/14-04/43, URBROJ: 530-08-2-3-2-15-34).</p>	<p>Kroz postupak strateške procjene utjecaja na okoliš OPP 2007.-2013. omogućeno je sudjelovanje javnosti. Isto tako izmjene i dopune OPP-a dostupne su od studenog 2014. na internetskim stranicama Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture.</p>
<p><b>Protokol o strateškoj procjeni okoliša uz Konvenciju o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica (NN-Međunarodni ugovori“, broj 7/09)</b></p>	<p>Cilj:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- osigurati visoku razinu zaštite okoliša, uključujući i zdravlje kroz: <ul style="list-style-type: none"> <li>o osiguranje da se pitanja okoliša, uključujući i zdravlje, u potpunosti uzimaju u obzir u izradi planova i programa;</li> </ul> </li> </ul>		<p>Aktivnosti, odnosno cestovni projekti kao i projekt rekonstrukcije zračne luke Dubrovnik razmatrani unutar Prioritetne osi 4 Izmjena i dopuna</p>

- 
- uspostavljanje jasnih, transparentnih i učinkovitih postupaka za stratešku procjenu okoliša;
  - osiguranje sudjelovanja javnosti u strateškoj procjeni okoliša;
  - uključivanje na te načine zahtjeva okoliša, uključujući i zdravlja, u mjere i instrumente čija je namjena poticati održivi razvitak.

Operativnog programa Promet 2007.-2013. su većinom lokalnog karaktera. Utjecaj ovih projekata uglavnom je ograničen na šire područje uz sam zahvat. S obzirom da se niti jedan od ovih projekata ne nalazi na području u blizini granice s nekom od susjednih država ne očekuje se niti njihov prekogranični utjecaj

---

## 4. Vjerojatno značajni utjecaji na okoliš

Kao što već navedeno, mogući utjecaji na okoliš provođenjem ciljeva prioriternih osi 1, 2 i 3 Operativnog programa Promet 2007.-2013. obrađeni su u okviru strateške procjene utjecaja na okoliš koja je provedena tijekom 2012. godine. S obzirom da se glavne izmjene i dopune OPP-a iz 2014. godine odnose na Prioritetnu os 4, ista je razmatrana u ovoj strateškoj procjeni.

Mogućnost značajnih utjecaja provedbe mjera i aktivnosti analizirana je na temelju prepoznatih utjecaja na okoliš pojedinih tipova projekata - razvoj cestovnog prometa i razvoj zračnog prometa.

Na kraju ovog poglavlja dana je i sumarna procjena ovih utjecaja kroz procjenu glavnih ciljeva OPP-a.

### 4.1. Utjecaj na zrak

Očekuje se utjecaj tijekom građevinskih radova na svim zahvatima, kretanjem po manipulativnim površinama radnim strojevima te prilikom iskopavanja i ostalih aktivnosti na obuhvatu zahvata. Također očekuju se pritisci na okoliš iz produkata izgaranja fosilnih goriva u motorima mehanizacije, motora vozila za prijevoz radnika, materijala i ostalih vozila. Taj utjecaj biti će privremen te uz poštivanje mjera zaštite zraka ne očekuju se promjene razina onečišćenja zraka, no mogući su povremena povećanja onečišćenja, posebice pri duljim sušnim razdobljima i uvjetima slabog vjetera.

Tijekom korištenja zahvata, sva planirana varijantna rješenja bit će emiter onečišćujućih tvari generirani kao ispušni plinovi i lebdeće čestice koje će biti emitirane prilikom prolaska vozila po utvrđenoj površini ili pak resuspenzijom čestica sa površine. Utjecaj će ovisiti o udaljenosti od ruba ceste i biti će izraženiji na zavojima, kružnim tokovima i priključcima na druge postojeće dionice. Kao kritična mjesta gdje se mogu očekivati generalna povećanja koncentracija su raskrižja gdje u pojedinim situacijama vozila miruju odnosno priključuju se na druge dionice te je na tim mjestima povećana gustoća prometa odnosno izvora onečišćujućih tvari.

Obuhvat zahvata **Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste** prolazi kroz gusto naseljeno područje gdje su pritisci na okoliš primarno pod utjecajem postojeće prometne infrastrukture. Planiranom zahvatom očekuje se rasterećenje pojedinih prometnica čime će se smanjiti utjecaj na razine onečišćujućih tvari u zraku posebice tijekom turističke sezone. Međutim očekivani prosječni dnevni promet i dalje će vršiti utjecaj na zrak samo iz drugih dionica.

Obuhvat zahvata **Projekt splitske obilaznice, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica** prolazi također kroz naseljena područja te će njen utjecaj biti vezan uz postojeću prometnu infrastrukturu i postojeće onečišćivače okoliša i udaljenost naseljenih područja od ruba ceste. Glavni izvori onečišćenja su svakako ispušni plinovi te emisije uzorkovane kretanjem vozila po prometnici. Povećanje koncentracije onečišćujućih tvari

očekuju se na raskrižjima odnosno priključcima dionice na već postojeće ili planirane prometnice, zbog zaustavljanja vozila i povećanja gustoće točkastih izvora na jednom mjestu. Prema Elaboratu (Grabovac, D. i dr. 2001) koje je razmatrano u *Studiji utjecaja na okoliš - Rekonstrukcija državne ceste D8: Dionica Solin - Plano*, ne očekuju se prekoračenja graničnih vrijednosti prema važećim pravilnicima. Porastom broja vozila s obzirom na vrijeme izrade *Studije*, mogu se očekivati povećani pritisci na okoliš tijekom turističke sezone kada se i očekuju moguća povećanja koncentracija onečišćujućih tvari. To će naravno dodatno ovisiti o meteorološkim uvjetima, pod „lošim“ uvjetima, smatraju se uvjeti slabog vjetera i duljeg suhog perioda koji su i inače karakteristični za dio godine kada prevladava sezona.

Emisije zahvata obilaznice Vodica također su vezane uz ispušne plinove i resuspenziju čestica s prometnica. Utjecaj zahvata ovisit će o udaljenosti od ruba ceste i s obzirom na meteorološke uvjete opisane u slučaju Splitske obilaznice (suši dulji periodi pogoduju stvaranju taložne tvari koja se prolaskom vozila diže i odnosi u smjeru vjetera). Povećanja koncentracija također se očekuju na tri križanja odnosno priključka na postojeću prometnu infrastrukturu. Zbog relativno veće udaljenosti od naseljenih objekata ne očekuju se problemi povećanja onečišćujućih tvari na najbližim naseljenim objektima.

Obuhvat zahvata **Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče** kao što je navedeno u *SUO*, neće promijeniti kategoriju kvalitete zraka prema tadašnjim važećim regulativama. Očekivani pritisci na okoliš su također ispušni plinovi te resuspenzija čestica s prometnice prilikom prolaska vozila. Utjecaj će biti ograničen s obzirom na udaljenost od ruba ceste. Zbog specifičnih lokalnih meteoroloških uvjeta na području planirane dionice u blizini nizinskog dijela oko Ploča, zbog blizine ušća rijeke Neretve na većem dijelu brze ceste mogu se očekivati uvjeti veće vlažnosti zraka u odnosu na prethodne zahvate. To može dodatno smanjiti širenje onečišćujućih tvari s prometnice.

Obuhvat zahvata **Razvoj zračne luke Dubrovnik** nalazi se unutar već postojeće infrastrukture zračnog i cestovnog prometa te se dodatni objekti svakako trebaju sagledavati kao kumulativan utjecaj s postojećim stanjem. Negativan utjecaj na zrak također mogu imati i emisije uzrokovane radom betonare i asfaltne baze koje se nalaze u neposrednoj blizini zračne luke. Razvojem zračne luke Dubrovnik očekuje se povećanje cestovnog i zračnog prometa koji će svakako inducirati povećane koncentracije na najbližim naseljenim objektima. Prema istraživanju i numeričkom modeliranju provedenom u *Studiji o utjecaju na okoliš razvoja zračne luke Dubrovnik, općina Konavle*, ne očekuju se dodatni pritisci na okoliš koji bi promijenili razine onečišćujućih tvari u zraku da se promijeni kategorija kvalitete zraka prema važećim regulativama. Kako su u studiji uzete prosječne satne vrijednosti i očekivani godišnji promet vozila, moguće je očekivati kratkoročna trenutna povećanja emisija prilikom slijetanja i uzlijetanja aviona. Zbog karakterističnog prevladavajućeg strujanja iz smjera sjeveroistoka, povišene koncentracije mogu se javiti tijekom najvećih opterećenja na obližnjim naseljima Močići i Čilipi, međutim ne očekuju se povećanja graničnih vrijednosti prema važećim regulativama.

Obuhvat zahvata obilaznice **grada Poreča** prolazi blizu naseljenog područja gdje su pritisci na okoliš primarno pod utjecajem postojeće prometne infrastrukture. Planiranim zahvatom očekuje se rasterećenje pojedinih prometnica čime će se smanjiti utjecaj na razine

onečišćujućih tvari u zraku posebice tijekom turističke sezone. Međutim očekivani prosječni dnevni promet i dalje će imati utjecaj na zrak samo iz drugih dionica. Porastom broja vozila s obzirom na vrijeme izrade *SUO*, mogu se očekivati povećani pritisci na okoliš tijekom turističke sezone kada se i očekuju moguća povećanja koncentracija onečišćujućih tvari. To će naravno dodatno ovisiti o meteorološkim uvjetima, pod „lošim“ uvjetima, smatraju se uvjeti slabog vjetera i duljeg suhog perioda koji su i inače karakteristični za dio godine kada prevladava sezona.

Obuhvat izmještanja državne ceste D34, obilaznica Petrijevci prema *SUO* neće utjecati negativno na postojeću kvalitetu zraka. Glavni izvori onečišćujućih tvari su svakako vozila čiji će utjecaj varirati obzirom na njihovu težinu i brzinu kretanja. U sušnim dijelovima godine mogu se očekivati dodatni pritisci resuspenzijom prašine sa ceste koja može biti izraženija uz sušnim razdobljima. Povećane koncentracije onečišćujućih tvari ne nalaze se na obližnjim naseljenim objektima. Moguće je očekivati dodatne pritiske na kvalitetu zraka na kružnim tokovima i priključnim dijelovima na postojeću prometnu infrastrukturu, međutim ne očekuju se prekoračenja graničnih vrijednosti prema važećoj Uredbi.

Obuhvat zahvata državna cesta D2, južne zaobilaznice Osijeka prolazi također kroz naseljeno područje te će njen utjecaj biti vezan uz postojeću prometnu infrastrukturu i postojeće onečišćivače okoliša i udaljenost naseljenih područja od ruba ceste. Glavni izvori onečišćenja su ispušni plinovi te emisije koje se javljaju prilikom procesa resuspenzije zbog kretanja vozila po prometnici. Povećanja koncentracija onečišćujućih tvari mogu se očekivati na čvorištima i priključcima dionice na već postojeće ili planirane prometnice, zbog zaustavljanja vozila i povećanja gustoće točkastih izvora na jednom mjestu. Prema *Studiji utjecaja na okoliš*, ne očekuju se prekoračenja graničnih vrijednosti prema važećim pravilnicima na obližnjim naseljenim objektima.

Koridor kojim će planirana brza cesta Popovec - Marija Bistrica - Zabok prolaziti je pod utjecajem već postojeće okolne prometne infrastrukture i naselja. Stoga, onečišćenje koje se pri uobičajenim uvjetima može pojaviti su određene količine plinovitih onečišćujućih tvari koje potječu od prometa na postojećim prometnicama i kućanstva. S obzirom da se radi o pretežito brdovitom predjelu s relativno gustom vegetacijom imisije onečišćujućih tvari biti će izuzetno lokalno karaktera. Moguća su lokalna povećanja koncentracija na usjecima i zavjetrinama u brdovitom predjelu koridora pogotovo u zimskim razdobljima zbog slabijeg strujanja zraka i povećane vlažnosti koja onemogućuje disperziju zraka.

Obuhvat zahvata izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj (do mosta na rijeci Dravi) prolazi u blizini naseljenog mjesta Jagodnjak te će njen utjecaj biti također lokalnog karaktera odnosno na mjestu s već postojećim pritiscima na okoliš može se očekivati kumulativan utjecaj dok na područjima gdje ne postoje onečišćivači može se promatrati kao individualni objekt. Prema provedenoj *procjeni utjecaja na okoliš*, koncentracije onečišćujućih tvari daleko su ispod preporučenih vrijednosti. Međutim provedeni proračuni odnose se samo na utjecaj od planiranog prometnog toka na autocesti te se preporuča provođenje mjerenja parametara kvalitete zraka na obližnjim naseljenim objektima kako bi se mogla definirati potencijalno problematična područja.

## 4.2. Utjecaj na vode

Tijekom izgradnje cestovnih projekata te izgradnje zračne luke utjecaji na vodna tijela su ograničeni. Na mjestima prelaska preko površinskih vodnih tijela moguć je negativan utjecaj koji se sastoji od zamućenja ili onečišćenja vodotoka. Međutim, utjecaj je privremen i ograničen na razdoblje izgradnje te se uz pažljivo izvođenje i korištenje najboljih raspoloživih tehnika ovaj utjecaj može svesti na najmanju moguću mjeru. Kod projekata koji se izvode na jadranskom vodnom području, obzirom da se radi o području s povremenim bujičnim vodotocima koji većim dijelom godine presušuju, taj utjecaj smatra se zanemarivim. Moguć je negativni utjecaj onečišćenja površinskih i podzemnih voda uslijed izlivanja i otjecanja opasnih tvari, odnosno izvanrednih događaja. Dobrom organizacijom gradilišta i pridržavanjem odgovarajuće regulative, a osobito posebnih uvjeta građenja Hrvatskih voda, ovi se negativni utjecaji mogu izbjeći.

Utjecaji prilikom korištenja prometne infrastrukture većinom se odnose na istjecanje i otjecanje oborinskih voda (zauljenih voda, voda nakon posipavanja soli tijekom zimskog razdoblja, topljenja snijega i slično). Posebno se to odnosi na projekte koji prolaze područjima vodnih tijela za koje postoje podaci o povremenim ili češćim prekoračenjima za određene kemijske pokazatelje, a mali dio tog onečišćenja u podzemne vodonosnike vjerojatno dolazi i iz raspršenih izvora, od prometnica, putem oborinskog ispiranja. Navedeni utjecaji mogu se ublažiti ili čak potpuno ukloniti unaprjeđivanjem sustava odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda s prometnica. Također, u slučaju prolaska prometnice kroz zone sanitarne zaštite, potrebno je poštivati odredbe koje su propisane Pravilnikom o uvjetima za utvrđivanje zona sanitarne zaštite (NN 66/11, 47/13) kako bi se spriječio mogući negativni utjecaj na podzemna vodna tijela.

Kod projekata koji se provode u istočnoj Hrvatskoj dijelovi trasa prelaze preko vodotoka i kanala na slivnom području Baranja koji se direktno ulijevaju u Park prirode Kopački rit te je kod izgradnje i korištenja potreban pojačan oprez kako ne bi došlo do narušavanja kvalitete voda na tom području.

Provođenjem projekata predviđa se modernizacija i poboljšanje prometne infrastrukture čime se povećava sigurnost prometnica te smanjuje mogućnost od akcidentnih situacija, a sve zajedno dugoročno doprinosi smanjenju negativnih utjecaja na kakvoću vode.

## 4.3. Utjecaj na more

Planirani projekti uglavnom su udaljeni od priobalnog mora te utjecaj možemo smatrati zanemarivim, izuzev projekta izgradnje mosta kopno-Čiovo koji direktno prolazi preko priobalnog vodnog tijela O313-KAS.

Tijekom izgradnje mosta unutar morskog dijela zahvata moguć je negativan utjecaj koji se sastoji od zamućenja ili onečišćenja mora. Prilikom izvođenja radova na morskom dnu može doći do privremenog izdizanja sedimenta i zamućenja morske vode što može negativno utjecati na biocenoze u neposrednoj blizini.

Najveća opasnost prijete u slučaju akcidentnih situacija, tijekom kojih može doći do nekontrolirane emisije onečišćujućih tvari iz strojeva ili vozila te zbog neadekvatno skladištenog otpada nastalog na gradilištu. Dobrom organizacijom gradilišta i pridržavanjem odgovarajuće regulative, a osobito posebnih uvjeta građenja Hrvatskih voda, ovi se negativni utjecaji mogu izbjeći.

Negativni utjecaj na more tijekom korištenja mosta predstavlja onečišćenje uslijed izlivanja kao i otjecanja opasnih tvari. Ovaj utjecaj je ograničenog karaktera te se može riješiti unaprjeđivanjem sustava odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda.

Okvirna direktiva o morskoj strategiji Europskog parlamenta (u daljnjem tekstu ODMS) i uspostavlja okvir za djelovanje EU zajednice u području politike morskog okoliša unutar kojeg države članice moraju poduzeti potrebne mjere za postizanje ili održavanje dobrog stanja u morskome okolišu najkasnije do 2020. godine.

Uredbom o uspostavi okvira za djelovanje RH u zaštiti morskog okoliša (NN 136/11, u daljnjem tekstu Uredba) prenesena je ODMS te Odluka komisije o kriterijima i metodološkim standardima o dobrom stanju morskog okoliša 2010/477/EU u hrvatski zakonodavni sustav. Uredbom su definirane polazne osnove i mjerila za izradu, razvoj i provedbu Strategije zaštite morskog okoliša, te Plan djelovanja za izradu dokumenata Strategije uključujući Skup značajki dobrog stanja okoliša (DSO) za morske vode pod suverenitetom RH i Skup ciljeva u zaštiti okoliša.

Odluka Komisije o kriterijima i metodološkim standardima za definiranje DSO u okviru članka 9. stavka 3 ODMS sadrži određeni broj kriterija i pridruženih im indikatora za procjenu DSO, u odnosu na 11 deskriptora DSO koji se nalaze u Aneksu I ODMS. Skup značajki DSO za morske vode pod suverenitetom RH (IOR, 2014) utvrđen je na temelju Početne procjene (IOR, 2012), najnovijih saznanja i kvalitativnih deskriptora iz Priloga I. i kriterija i metodoloških standarda za određivanje DSO iz Priloga II Uredbe. Pri utvrđivanju Skupa značajki DSO uzimani su u obzir i okvirni popisi elemenata iz tablice 1. Priloga III Uredbe, s osobitim osvrtom na fizikalna i kemijska svojstva, stanišne tipove, biološka svojstva, te hidromorfologiju. Uzimani su u obzir i opterećenja i utjecaji ljudskih djelatnosti prema popisu iz tablice 2. Priloga III Uredbe.

Za potrebe analize utjecaja provedbe OP na kvalitativne deskriptore za procjenu DSO prema Dodatku I ODMS (2008/56/EZ) napravljena je analiza koja je uključivala mogući utjecaj izgradnje na stanje deskriptora s obzirom na značajnost i razdoblje trajanja utjecaja (Tablica).

S obzirom na provedenu analizu mogući utjecaji OP na kvalitativne deskriptore za procjenu DSO prema Dodatku I ODMS, su prihvatljivi. Utjecaj zahvata na kvalitativne deskriptore tijekom korištenja odnosno rada mosta se ne očekuje.

Tablica 4-1. Procjena utjecaja zahvata u odnosu na kvalitativne deskriptore za procjenu DSO.

Deskriptor	Kriteriji, pokazatelji, odabrane komponente	Opis mogućeg utjecaja zahvata	Trajanje utjecaja	Karakter utjecaja Značajan/nije značajan
<i>D1 Biološka raznolikost</i>	Morski sisavci, Morske ptice, Morske kornjače, Ribe (odabrane vrste)	uznemiravanje	privremeni utjecaj	nije značajan
	Naselja fotofilnih alga i vrsta <i>Cystoseira amentacea</i>	gubitak staništa depozicija sedimenta	privremeni utjecaj, trajni utjecaj	nije značajan
	Naselja posidonije i vrsta <i>Posidonia oceanica</i> , Koralligen i vrsta <i>Coralium rubrum</i>	depozicija sedimenta zamućenje stupca morske vode	privremeni utjecaj	nije značajan
	Planktonska zajednica pelagijala	zamućenje morske vode	privremeni utjecaj	nije značajan
<i>D2 Nezavičajne vrste</i>	Invazivne plantonske i zooplantonske vrste, alge, mekušci, rakovi, ribe	unos putem plovila koja se koriste prilikom izvođenja radova	trajni utjecaj	nije značajan
<i>D3 Populacije komercijalno važnih riba, rakova i školjkaša</i>	Demerzni stokovi Pelagički stokovi Priobalni stokovi Stokovi školjkaša	zamućenje morske vode	nema utjecaja	
<i>D4 Pelagičke hranidbene mreže</i>	Primarni proizvođači, heterotrofni mikroorganizmi Mezozooplankton Mala pelagička riba Vršni predatori	zamućenje morske vode	privremeni utjecaj	nije značajan
<i>D5 Eutrofikacija</i>	Razine hranjivih tvari Izravni učinci obogaćivanja okoliša Neizravni učinci obogaćivanja okoliša	zamućenje morske vode	privremeni utjecaj	nije značajan
<i>D 6 Cjelovitost morskog dna</i>	Fizička oštećenja uzimajući u obzir svojstva supstrata Stanje bentoske zajednice	temeljenje mosta	trajan utjecaj	nije značajan
<i>D/ Trajno mijenjanje hidrografskih i oceanografskih uvjeta</i>	Prostorne značajke trajnih promjena Učinci trajnih promjena	zamućenje morske vode	privremeni utjecaj	nije značajan
<i>D 8</i>	Koncentracija	zamućenje	privremeni	nije značajan

<i>koncentracija onečišćujućih tvari</i>	onečišćujućih tvari Učinak onečišćujućih tvari	morske vode	utjecaj	
<i>D 9 onečišćujuće tvari u morskim organizmima namijenjenima za prehranu ljudi</i>	Razina, broj, i učestalost onečišćujućih tvari	zamućenje morske vode	privremeni utjecaj	nije značajan
<i>D 10 Morski otpad</i>	Karakteristike otpada u morskom okolišu Utjecaj otpada na morske organizme	nastanak različitih vrsta otpada prilikom izvođenja radova te njihovo dospijevanje u more	trajan ovisno o vrsti otpada	nije značajan
<i>D 11 Unos energije (podvodna buka)</i>	Impulsna buka Kontinuirana buka	širenja podvodne buke kao posljedica izvođenja radova i prisutnosti građevinske flote	privremeni utjecaj	nije značajan

#### 4.4. Utjecaj na tlo i poljoprivredu

##### 4.4.1. Cestovni sektor

Razvojem cestovne infrastrukture, utjecaji na tlo i poljoprivredu ponajprije se očituju u trajnom gubitku poljoprivrednih površina odnosno izravnim zaposjedanjem poljoprivrednih površina izgrađenim prometnicama.

Negativni utjecaji mogu se pojaviti od navedenih zahvata, a odnose se na:

- trajna prenamjena tla (gubitak poljoprivrednih i šumskih resursa) uslijed izgradnje ceste i cestovne infrastrukture
- oštećenja, odnosno onečišćenja tla te neposredni štetni utjecaji na vegetativni pokrov odnosno poljoprivredne kulture uslijed emisije štetnih tvari tijekom konstrukcije ceste i odvijanja cestovnog prometa: (ispušni plinovi vozila, fugalna prašina i nesreće pri transportu opasnih materija)
- opasnost od erozije tla, posebno na jače nagnutim i slabo vodopropusnim flišnim terenima
- fragmentacija prostora i stvaranje infrastrukturne komunikacijske barijere
- Izvođenje radova u širini radnog pojasa utjecat će se i na degradaciju tala, njihove proizvodne sposobnosti i njihovih fiziografskih osobina.
- Kad se radi o emisiji štetnih tvari u prostor oko prometnice, očekuje se da će najintenzivnijem onečišćenju biti izloženo tlo uz samu trasu buduće ceste.

- Izgradnja cesta te zatim intenzivan promet motornim vozilima pored toga što dovodi do trajnog gubitka poljoprivrednih zemljišnih resursa, može onemogućiti i daljnje korištenje poljoprivrednih tala u zoni utjecaja cesta uslijed njihovog onečišćenja, a koje se može dogoditi ako se ne provode adekvatne mjere zaštiti tih tala od svih mogućih vidova onečišćenja.

Kako na promatranom području ima većih poljoprivrednih površina koje će biti zaposjednute izgradnjom planiranih prometnica (južna zaobilaznica Osijeka, obilaznica Petrijevac), za pretpostaviti je kako će utjecaj biti značajan.

#### 4.4.2. Zračni sektor

##### **Razvoj zračne luke Dubrovnik**

Utjecaji na tlo nastali korištenjem pokretne mehanizacije i neadekvatnim skladištenjem pomoćnih tehničkih sredstava i goriva mogu biti značajni negativni utjecaji. Prema klasifikaciji oštećenja tala Hrvatske (Bašić, 1994) izgradnja novih objekata će uzrokovati izravna i posredna oštećenja koja se odnose na prenamjenu tla čime se ono nepovratno gubi. Posredne posljedice takvog oštećenja tla su smanjenje proizvodnih površina te povećana heterogenost pokrova tla.

Uklanjanjem površinskog horizonta spriječit će se odvijanje pedogenetskih procesa što će onemogućiti samoobnovu i daljnji razvoj tla te će uzrokovati gubitak plodnosti tla. Zbijanjem za potrebe temeljenja i stabilizacije terena narušit će se biogenost tla te će doći do kvarenja strukture tla, smanjenja propusnosti tla i narušenih vodozračnih prilika u zoni rizosfere. Betoniranjem temelja i radne površine te asfaltiranjem površina spriječit će se izmjena tvari i energije, a tlo će izgubiti svoju proizvodnu, biotopsku, vodozaštitnu i ekološko - regulatorsku ulogu. Na taj način narušit će se funkcioniranje pedosfere kao vrlo dinamične zone na kontaktu litosfere i atmosfere. Promjena otjecanja i upijanja oborinske vode u tijeku i nakon izgradnje izmijenit će sastav i sadržaj mineralne i organske tvari okolnog tla. Utjecaj na tlo na području ZLD je lokalni i zbog prenamjene površina nepovoljan, a po značaju s obzirom na zahvaćeno područje te planiranu namjenu, nije značajan.

#### 4.5. Utjecaj na krajobraz

Nepoželjan utjecaj izgradnje planiranih zahvata cestovnog i zračnog sektora na krajobraz načelno se očituje u promjenama morfologije terena i površinskog pokrova; te vidljivosti trase, odnosno promjenama u izgledu i načinu doživljavanja područja. Pri tome se značaj navedenih utjecaja razlikuje ovisno o karakteristikama krajobraza u kojem su zahvati smješteni.

##### 4.5.1. Cestovni sektor

##### **Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste**

Iako most predstavlja novu upečatljivu prostornu strukturu, procijenjeno je da zbog znatne udaljenosti od centralne jezgre strog grada Trogira (oko 1 km), zahvat neće znatno

izmijeniti vizuru na Trogirski zaljev iz ovog najposjećenijeg dijela naselja. Pristupne ceste mostu ne prolaze osobito vrijednim i iznimnim krajobraznim elementima, no zbog položaja na vizualno izloženim padinama, dionica pristupne ceste na otoku Čiovu može biti znatno vidljiva. Uz primjenu mjera zaštite koje su utvrđene u postupku PUO za ovaj zahvat, navedeni utjecaj se može svesti na prihvatljivu razinu. Osim toga, izmještanjem dijela prometnih tokova prema Čiovu, koji trenutno prolaze uz staru jezgru Trogira, znatno će se unaprijediti boravišna kvaliteta ovog vrijednog spomenika svjetske kulturne baštine.

#### **Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica**

Iako je splitska obilaznica - lot 2, predviđena duž D8 koja se proteže na razmeđu između gušće i zbijenije gradnje, i perifernih dijelova Kaštela, zahvat neće uzrokovati znatne promjene u izgledu i načinu doživljavanja područja budući da se radi o rekonstrukciji postojeće prometnice koja se tokom vremena integrirala u prostor kao dio urbane matrice.

#### **Obilaznica Vodica**

Predmetni zahvat predviđen je na području zaravnjenog terena koji nije znatno vidljiv sa šireg naseljenog područja. Osim toga, ne prolazi osobito vrijednim i iznimnim krajobraznim elementima, odnosno kategorijama površinskog pokrova, uz iznimku suhozidnih formi koji će dijelom na području trase biti nepovratno izgubljeni. S druge pak strane, izmještanjem prometnih tokova iz Vodica, unaprijedit će se boravišna kvaliteta dijela naselja.

#### **Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče**

Predmetni zahvat predviđen je na području krajobraza pretežno industrijskog karaktera čije vizualne i ambijentalne vrijednosti su znatno degradirane postojećim lučkim sadržajima. Osim toga, područje je ispresijecano prometnim koridorima željeznice i autoceste, stoga pojava novog cestovnog koridora u ovakvom okruženju neće predstavljati znatnu promjenu u izgledu i načinu doživljavanja područja u odnosu na postojeće stanje.

#### **Izmještanje državne ceste D34, Obilaznica Petrijevac**

Trasa je položena na izrazito zaravnjenom nizinskom području, stoga neće uzrokovati znatne promjene u morfologiji terena. S obzirom na promjene površinskog pokrova, također neće uzrokovati znatne nepoželjne promjene budući da je najvećim dijelom položena mozaicima različitih načina poljoprivrednog korištenja i oranicama, odnosno krajobraznim strukturama bez osobitih vizualnih i ambijentalnih vrijednosti. Iznimka je krajnji zapadni dio trase gdje će doći do narušavanja vizualnih i ambijentalnih vrijednosti prirodnog močvarnog ambijenta - mrtvaje i okolne visoke vegetacije. Trasa će većim dijelom biti vidljiva iz južnih predjela naselja Petrijevac, dok krajnji zapadni dio trase, koji je odmaknut od naselja neće biti znatno vidljiv. Pri tome vidljivost ceste neće uzrokovati znatnu nepoželjnu promjenu u načinu doživljavanja područja, budući da se radi o istoj kategoriji prometnice koja je dijelom položena uz postojeću cestu, odnosno da se radi o prostornoj strukturi na koju su promatrači navikli, pa i u stambenom okruženju. S druge strane, pridonijet će rasterećenju prometnog opterećenja u centralnom dijelu naselja, što će unaprijediti boravišne kvalitete područja.

#### **Obilaznica grada Poreča**

Planirani zahvat neće uzrokovati znatne promjene u morfologiji terena, budući da je predviđen na zaravnjenom terenu, dok će s obzirom na površinski pokrov, doći do

nepoželjne promjene u vidu formiranja šumske prosjeke. Pri tome se radi o relativno kratkom potezu od cca 1,5 km koji neće uzrokovati promjene čiji razmjer bi bio od značaja za krajobraz u širem smislu. Uz to, vidljivost zahvata neće biti znatna budući da prolazi nenaseljenim područjem.

S obzirom da je utvrđeno da zahvati neće uzrokovati nepoželjne utjecaje na krajobraz koji se primjenom mjera zaštite na projektnoj razini ne bi mogle ublažiti, planirane trase prometnica mogu se smatrati prihvatljivima na strateškoj razini.

#### **Državna cesta D2, južna zaobilaznica grada Osijeka**

Planirani zahvat neće uzrokovati znatne promjene u morfologiji terena, budući da je predviđen na zaravnjenom terenu. S obzirom na to da podrazumijeva dogradnju južnog kolnika uz već postojeću trasu državne ceste D2, koja se tokom vremena integrirala u prostor, planirani zahvat neće uzrokovati znatne promjene u površinskom pokrovu i načinu korištenja, odnosno izgledu i načinu doživljavanja područja.

#### **Brza cesta Popovec-Marija Bistrica-Zabok**

Planirane dionice brze ceste i pripadajuće spojne ceste koje prolaze zaravnjenim terenom doline Krapine, neće uzrokovati znatne promjene prirodne morfologije terena. Za razliku od toga, na visinski razvedenom terenu Medvednice i brežuljkastog područja u okolici Brezničkog Huma, vjerojatno je formiranje većih usjeka, zasjeka i nasipa. Što se površinskog pokrova tiče, zahvat na području doline Krapine neće uzrokovati znatne nepoželjne promjene budući da je dolina dijelom ispresijecana postojećim prometnim koridorima, odnosno da je najvećim dijelom položena široko rasprostranjenim mozaicima različitih načina poljoprivrednog korištenja i pašnjacima, uz već postojeće prometne koridore. S druge pak strane, na visinski razvedenom području padina Medvednice pri prolasku trase kroz visoku šumsku vegetaciju, doći će do formiranja šumske prosjeke i promjene načina doživljavanja područja kao krajobraza prirodnog karaktera. S obzirom da je trasa pri tome također manjim dijelom položena u koridoru postojeće prometnice, odnosno da ne prolazi sasvim netaknutim područjem, te da je na dijelu Parka prirode Medvednica predviđena u tunelu, značaj ovog utjecaja je manji. Trasa pri tome najvećim dijelom neće biti znatno vidljiva, uz iznimku manjih naselja kroz koja trasa prolazi (BC - Hum Bistrički i Laz Stubički, spojna cesta - zaselci Konjšćine i Trgovišća).

#### **Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj**

Budući da je trasa položena na izrazito zaravnjenom nizinskom području, neće uzrokovati znatne promjene u morfologiji terena. Što se promjene površinskog pokrova tiče, također neće uzrokovati znatne nepoželjne promjene budući da je najvećim dijelom položena mozaicima različitih načina poljoprivrednog korištenja i oranicama, odnosno krajobraznim strukturama bez osobitih vizualnih i ambijentalnih vrijednosti. Tek na kraćem potezu uz rijeku doći će do nepoželjnih promjena, tj. formiranja šumske prosjeke, odnosno narušavanja vizualnih i ambijentalnih vrijednosti prirodnog riječnog ambijenta uslijed pojave snažnog infrastrukturnog koridora. S obzirom da trasa prolazi nenaseljenim područjem, njena vidljivosti neće biti znatna.

#### 4.5.2. Zračni sektor

##### **Razvoj zračne luke Dubrovnik**

Predmetni zahvat podrazumijeva nadogradnju sadržaja zračne luke Dubrovnik. S obzirom na to da je područje velikim dijelom već obilježeno i izmijenjeno postojećom zračnom lukom i pripadajućim sadržajima, dogradnja neće uzrokovati znatne promjene u izgledu i načinu doživljavanja područja u odnosu na postojeće stanje.

#### 4.6. Šumarstvo i lovstvo

##### 4.6.1. Cestovni sektor

Utjecaji na šume i šumarstvo ponajprije se očituju u trajnom gubitku površina pod šumom, izravnim zaposjedanjem šumsko-proizvodnih površina izgrađenim prometnicama, a time i gubitkom općekorisnih funkcija šuma. Neizravno može doći do smanjenja vitalnosti šumskih ekoloških sustava te izazivanja klizišta u kontinentalnim šumama i erozivnih procesa u šumama na kršu. Tijekom gradnje osobitu pažnju treba posvetiti rukovanju lakozapaljivim materijalima i alatima koji mogu izazvati iskrenje, kako ne bi došlo do šumskih požara.

Negativni utjecaji mogu se pojaviti tijekom izvođenja radova, a odnose se na:

- zahvaćanje površine koja je veća od planirane
- otvaranje novih šumskih rubova u područjima radnog zahvata
- ekscesne situacije koje se mogu pojaviti tijekom radova, a rezultiraju onečišćenjem okoliša ili požarom.

Značajan utjecaj na šume imati će projekti izgradnje dionice Beli Manastir - Most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj i brze ceste Popovec-Marija Bistrica-Zabok (4 dionice + spojna cesta za Breznički Hum). Na području obuhvata ostalih projekata nema većih šumskih površina koje će biti zaposjednute izgradnjom planiranih prometnica pa je za pretpostaviti kako utjecaj neće biti značajan.

Izgrađene prometnice imat će trajan utjecaj na stanište divljači kako bukom od pojačanog prometa tako i djelomičnom izmjenom vegetacije, onečišćenjem, povećanjem šteta na divljači uzrokovanih prometnim nesrećama te fragmentacijom staništa i ometanjem prirodnih migracija krupne divljači. Antropogeni utjecaj na stanište divljači, na lokacijama većine planiranih zahvata, je od prije vrlo izražen (blizina naselja, kultivirane površine, ograđene površine, poljoprivredni, građevinski i drugi radovi) pa se za te zahvate može pretpostaviti kako utjecaj na divljač neće biti značajan. Značajan utjecaj na divljač imati će projekti izgradnje dionice Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj i brze ceste Popovec-Marija Bistrica-Zabok (4 dionice + spojna cesta za Breznički Hum) koji presjecaju veće šumske komplekse i prolaze nenaseljenim predjelima na kojima divljač obitava.

Prema Zakonu o lovstvu u pojasu 300 odnosno 200 metara od ruba naselja zabranjeno je loviti divljač. Kako se lokacije većine planiranih zahvata nalaze u neposrednoj blizini naselja, utjecaj na lovno gospodarstvo neće biti značajan jer se na tom dijelu lovišta niti

ranije nije provodio lov. Značajniji utjecaj na lovno gospodarjenje imati će projekti izgradnje dionice Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj i brze ceste Popovec-Marija Bistrica-Zabok (4 dionice + spojna cesta za Breznički Hum).

#### 4.6.2. Zračni sektor

Na području obuhvata zahvata nema šumskih površina kojima se gospodari tako da razvoj zračne luke Dubrovnik neće imati utjecaja na gospodarjenje šumom.

Proširenje zračne luke odvija se unutar postojećeg ograđenog područja na kojemu ne može biti ustanovljeno lovište pa tako neće biti niti utjecaja na lovno gospodarjenje na samom području obuhvata zahvata.

Povećana ljudska aktivnost prilikom izvođenja radova proširenja zračne luke, korištenje mehanizacije, prašina i buka koja će se stvarati tijekom izvođenja radova može imati negativan utjecaj na divljač u okolnom lovištu u smislu rastjerivanja i plašenja divljači. Utjecaj na divljač u okolnom lovištu, tijekom korištenja zračne luke, biti će jednak kao i prije proširenja zračne luke s obzirom da je divljač na tom predjelu već naviknuta na buku zrakoplova i kretanje ljudi.

### 4.7. Utjecaj na bioraznolikost

#### 4.7.1. Razvoj cestovnog prometa

Prilikom rekonstrukcije postojećih i izgradnje novih prometnica doći će do trajne prenamjene i gubitka dijela prirodnog vegetacijskog pokrova odnosno staništa. Radovima će prvenstveno biti zahvaćena staništa uz rubove postojećih prometnica, obrađene i napuštene poljoprivredne površine te manjim dijelom površine prekrivene prirodno razvijenim vegetacijskim tipovima. Nestanak i degradacija prisutnih prirodnih stanišnih tipova vjerojatno će dovesti do nestanka pojedinih jedinki ugroženih i strogo zaštićenih biljnih vrsta. Negativan utjecaj izgradnje prometnica na prisutnu floru može se ostvariti i širenjem invazivnih biljnih vrsta duž njihovih rubova.

Tijekom izvođenja radova povećana ljudska prisutnost i aktivnost, korištenje mehanizacije, prašina i buka koja će se stvarati te smanjenje površina postojećih staništa mogu imati negativan utjecaj na faunu šireg područja zahvata. Utjecaj će biti izraženiji na slabopokretnu faunu (prvenstveno faunu tla).

Nove prometnica će nakon puštanja u promet ometati prolazak prisutne faune (poglavito vodozemaca, gmazova i malih sisavaca) povremenim i stalnim migracijskim putovima što se može negativno odraziti na njihove populacije uslijed stradavanja. Izgradnja prometnica nekim vrstama znatno otežava komunikaciju s jedinkama iste populacije s druge strane prometnice što uzrokuje izolaciju pojedinih populacija.

Tijekom korištenja prometnica doći će do degradacije kvalitete staništa prisutnih uz rubove prometnica. Onečišćenje tla, zraka i vode, hidrološke promjene, buka, vibracije, osvjettljenje i nenamjeran unos invazivnih vrsta čije je širenje u rubnim područjima linijskih infrastrukturnih objekata česta pojava, negativno će se odraziti na prisutnu floru i faunu.

Prilikom izgradnje mosta Čiovo za vrijeme gradnje nosećih stupova može doći do prisilnog podizanja čestica sedimenta s morskog dna koje se zatim pod djelovanjem difuzije i morskih struja mogu širiti u okolni akvatorij. Prilikom gradnje svih sastavnica mosta u more može dospjeti različiti otpadni materijal koji se može širiti prema bližem i daljnjem akvatoriju. Tijekom redovite upotrebe mosta različite otpadne čestice i tvari (najčešće ugljikovodika iz motornih ulja iz ispušni odvoda automobila te automobilskih guma) s kolničkih i rubnih traka mosta mogu se širiti u različitim smjerovima ovisno o vjetrovima, dok različite otpadne čestice i tvari nakupljene na mostu mogu ispiranjem dospjeti u more te se ovisno o strujama širiti u različitim smjerovima.

#### 4.7.2. Razvoj zračnog prometa

Proširenje infrastrukturnih objekata ZL Dubrovnik planira se provesti u blizini postojećih objekata, odnosno izvan područja rasprostranjenja prirodnih stanišnih tipova. Također, na području ZL Dubrovnik očekuje se prisutnost manjih vrsta životinja prilagođenih na emisiju buke i prisustvo ljudi koje će prilikom izvođenja zahvata biti izložene dodatnom ali kratkotrajnom uznemiravanju bukom i prašinom.

Zračna luka je tip infrastrukturnog zahvata koji indirektno može imati znatno veće područje utjecaja na okolnu faunu od ostalih kopnenih infrastrukturnih zahvata. Glavni razlog tome je što do najvećeg utjecaja dolazi dalje od same uzletno - sletne staze, odnosno tijekom operacija uzlijetanja i slijetanja zrakoplova. Korištenjem je najugroženija ornitofauna. Vrste koje obitavaju na užem području zahvata ugrožene su uslijed operacija uzlijetanja i slijetanja, dok su na širem području potencijalno ugrožene preletnice ili migracijska jata. Najkritičnija je operacija slijetanja kada zrakoplovi uslijed oduzimanja snage motorima, emitiraju manju razinu buke te ih ptice uoče kasnije nego tijekom polijetanja.

### 4.8. Utjecaj na zaštićene prirodne vrijednosti

#### 4.8.1. Razvoj cestovnog prometa

Dionica brze ceste Popovec - Marija Bistrica - Zabok između Kašine i Marije Bistrice manjim dijelom zadire na područje Parka prirode Medvednica. Trasa planirane ceste prolazi istočnim područjem Parka gdje će kroz Krča šumu biti izveden tunel kako bi se zaštitio kanjon Kašine i izbjeglo prelaganje postojeće ceste D29 i potoka Kašina koji se nalaze na istočnom rubu Parka. S obzirom na prostornu ograničenost zahvata, njegova izvedba neće dovesti do narušavanja prirodnih osobitosti Parka, dok će istovremeno ostati očuvana vrijedna vodena i vlažna staništa doline Kašine. Isto se može ustvrditi i za utjecaj izgradnje dionice autoceste A5 od Belog Manastira do mosta na rijeci Dravi koja ne zalazi na

područje Regionalnog parka Mura - Drava već graniči s njime svojim rubnim dijelom. Unutar zone obuhvata ostalih cestovnih zahvata ne nalaze se zaštićena područja prirode. Zaštićeno područje posebnog rezervata Pantan nalazi se u široj zoni utjecaja izgradnje mosta Čiovo i nizvodno od ušća Pantane te se značajan neposredan utjecaj na ovo područje ne očekuje. Izgradnja čvora Ploče dovesti će do gubitka manjih površina močvarne vegetacije koja se nalazi izvan zaštićenog područja Delta Neretve - jugoistočni dio.

#### 4.8.2. Razvoj zračnog prometa

Prilikom prolaska zrakoplova iznad i pored otoka Supetar, Bobara i Mrkan moguće je uznemiravanje (i eventualno stradavanje) prisutne ornitofaune.

### 4.9. Pritisci na okoliš

#### 4.9.1. Promet i prometna infrastruktura

Utjecaj na okoliš može nastajati zbog prijevoza raznovrsnih opasnih tvari u slučaju nesreća i nepredviđenih situacija. Izgradnjom, nadogradnjom i obnovom cestovnih infrastruktura, kao i zahvat na zračnoj luci, moguće je opterećenje zbog neplaniranih nesreća.

Tijekom rekonstrukcije i izgradnje navedenih zahvata mogu nastati prometna opterećenja.

Tijekom rekonstrukcije i izgradnje, ali i tijekom korištenja navedenih zahvata mogu nastati određene količine komunalnog, neopasnog i opasnog otpada.

Također tijekom izgradnje i izvedbe planiranih zahvata može doći do povećanja razine buke.

#### 4.9.2. Povećanje razine buke

Prihvatljivost planiranih zahvata, obzirom na njihov potencijalni utjecaj na zdravlje stanovništva, razmatrao se s gledišta mogućeg povećanja razine buke u okolnim naseljenim područjima. Kriteriji za ocjenu temeljen je na doseg utjecaja zahvata, odnosno na udaljenosti od najbližih građevinskih područja naselja unutar kojih je moguće povećanje postojećih razina buke. Utjecaj planiranih zahvata na povećanje postojećih razina buke sagledani su pojedinačno.

##### 4.9.2.1. Cestovni sektor

#### **Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste**

Tijekom izgradnje doći će do emitiranja dodatne buke u okolišu kao posljedica građevinskih radova. Ova buka je privremena i ne očekuje se njen negativan utjecaj jer će ista ovisiti o razmještanju i tipu zvučnih izvora (građevinskih strojeva i vozila), te o intenzitetu i načinu izgradnje, kao i o prikladnom odabiru transportnih ruta. Realizacijom

zahvata smanjiti će se emisije buke u centru Trogira, no stambeni objekti u neposrednoj planirane ceste (na 10-20 m udaljenosti), koja se spaja na državnu cestu D8, će neminovno biti izloženi povišenim razinama buke. Isto vrijedi i za stambene objekte u neposrednoj blizini novoizgrađenih prometnica na otoku Čiovu. Za iste se mora izraditi projekt zaštite od buke u višim fazama projektne dokumentacije kako bi zahvat svojom namjenom ostvario zadani cilj rasterećenja prometa, a time i smanjenja emisija buke u naseljenom području.

#### **Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica**

U fazi rekonstrukcije prometnice doći će do neminovne pojave buke vezane uz građevinske radove. Ova buka je privremena i uz poštivanje tehnološke discipline ne očekuje se njen negativan utjecaj na okolna naseljena područja. I prije planirane rekonstrukcije, stambeni objekti u neposrednoj blizini prometnice su izloženi povećanim razinama buke. Uz primjenu propisanih mjera zaštite od buke, zahvat će biti prihvatljiv te će imati pozitivan utjecaj u vidu rasterećenja lokalnih prometnica na kojima će se time smanjiti emisija buke.

#### **Obilaznica Vodica**

Tijekom izgradnje će doći do emitiranja dodatne buke u okolišu kao posljedica građevinskih radova. Ova buka je privremena i uz poštivanje tehnološke discipline ne očekuje se njen negativan utjecaj na okolna naseljena područja. Realizacijom obilaznice smanjit će se količina prometa i time pozitivno utjecati na razine buke u gusto naseljenom području grada Vodice kroz koje prolazi državna cesta D8. Povećane razine buke su moguće pri izdvojenim objektima koji se nalaze unutar pojasa širine 175 m od obje strane prometnice. Za ta područja primijenit će se propisana mjera zaštite od buke u vidu akustičke barijere visine oko 3 metra kao i program praćenja efikasnosti iste u vidu 24-satnog mjerenja buke nakon prve godine korištenja prometnice. Time će utjecaj zahvata biti prihvatljiv za okoliš.

#### **Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče**

Tijekom izgradnje zahvata doći će do povećanja razine buke u okolišu no ista će imati utjecaj samo tijekom izvođenja radova. Povećane razine buke su moguće pri izdvojenim skupinama kuća koji se nalaze unutar pojasa širine 230 metara od osi četverotračne brze ceste, te 198 m od osi dvotračne brze ceste. Za ta područja se mora primijeniti mjere zaštite od buke kao i program praćenja efikasnosti iste u vidu 24-satnog mjerenja buke. Primjenom navedenih mjera zaštite od buke, zahvat će biti prihvatljiv i imat će pozitivan utjecaj u vidu rasterećenja, a time i smanjenja emisija buke na postojećim prometnicama koje prolaze kroz okolna naseljena područja.

#### **Izmještanje državne ceste D 34, Obilaznica Petrijevcu**

Tijekom izgradnje planiranog zahvata mogući negativni utjecaji od rada građevinskih strojeva i vozila mogu se očekivati u zoni naselja Petrijevcu, na način da vozila planiranog gradilišta prolaze kroz naselja, te u slučajevima da je gradilište u blizini naseljenog područja. Budući da su građevinski radovi privremeni, poštivanjem tehnološke discipline ne očekuje se njihov negativan utjecaj na okolna naseljena područja. Izgradnjom obilaznice, na dijelu gdje ista prolazi uz rub građevinskog područja naselja Petrijevcu, znatno će se povećati razine buke. Stoga su za navedenu dionicu trase propisane mjere zaštite od buke

u vidu akustičnih barijera. Intenzitet očekivanog prometa je takav da je utjecaj buke od prometa, uz primjenu predloženih mjera, prihvatljiv za okoliš.

#### **Obilaznica grada Poreča**

Realizacijom zahvata, 15-tak naseljenih objekata će biti unutar zone (150 m od prometnice) potencijalnog prekoračenja razine buke od ljetnog prometa koje će se odvijati u planskoj 2022. godini. Za navedene objekte propisane su mjere zaštite od buke u vidu hortikulturnih rješenja te mehaničkih zvučnih barijera samo u slučaju nužde. Također je propisan monitoring buke nakon izgradnje svake dionice koji će utvrditi stvarno stanje razina buke kao i potrebu primjene dodatnih mjera zaštite. Monitoring će se odvijati tijekom dana i noći ljeti kad je promet značajno povećan. Primjenom propisanih mjera zaštite od buke zahvat će biti prihvatljiv za okoliš.

#### **Državna cesta D2, južna zaobilaznica grada Osijeka**

S obzirom na planirani promet koji će se kretati obilaznicom, na određenim dionicama trase se očekuju prekoračenja dozvoljenih noćnih razina buka pri naseljenim objektima koji se nalaze unutar 300 metara od prometnice. Za te dionice propisane su mjere zaštite u vidu akustičkih barijera koje će razine buke smanjiti na dozvoljene razine. Time će utjecaj zahvata biti prihvatljiv za okoliš.

#### **Brza cesta Popovec-Marija Bistrica-Zabok**

Povećana razina buke tijekom izgradnje će predstavljati kratkotrajan utjecaj isključivo na užem području zahvata. Nakon izgradnje zahvata, u pogledu zaštite od buke, kritično će biti noćno razdoblje tijekom kojega će očekivane razine buke prelaziti dopuštenu vrijednost u desetak naseljenih područja. Sukladno navedenom propisane su mjere za smanjenje emisije buke u okoliš u vidu zaštitnih barijera. Također je propisan monitoring buke koji će utvrditi stvarno stanje razina buke nakon otvaranja prometnice kao i potrebu primjene dodatnih mjera zaštite. Primjenom propisanih mjera zaštite od buke zahvat će biti prihvatljiv za okoliš.

#### **Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5**

Realizacijom zahvata neminovno će se povećati razine buke u prostoru. Zaštita naseljenog područja uz planiranu prometnicu od povećanih razina buke se mora provesti na nekoliko mjesta. Za pojedine dionice propisana je izgradnja zaštite od buke tijekom izgradnje autoceste, dok je na nekim lokacijama zaštita predviđena u drugoj fazi čije će vrijeme izgradnje utvrditi propisani monitoring razina buke uz planiranu prometnicu. Time će utjecaj zahvata biti prihvatljiv za okoliš.

#### *4.9.2.2. Zračni sektor*

#### **Razvoj zračne luke Dubrovnik**

Tijekom građenja u okolišu će se javljati buka rada teških građevinskih strojeva i uređaja, te teretnih vozila vezanih na rad gradilišta. U višim fazama projektne dokumentacije navedena buka će se umanjiti postavljanjem opreme i/ili sustava za smanjenje buke prema najbližim stambenim objektima. Realizacijom zahvata uslijed povećanja zračnog i cestovnog prometa značajno će se povećati razine buke u okolnim naseljenim područjima, pogotovo u području naselja Cavtat i Močići. Stoga su propisane mjere zaštite od buke

kojima će se navedeni utjecaji umanjiti. Nakon provedbe mjera zaštite od buke opterećenje bukom će se najviše osjetiti u naselju Močići. Za ugrožena naseljena područja propisan je i program praćenja u vidu trajnog mjerenja buke na četiri lokacije.

#### 4.9.3. Nastajanje otpada

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

### 4.10. Utjecaj na kulturno-povijesnu baštinu

#### 4.10.1. Cestovni sektor

Procjenjuje se da bi zahvati planirani Izmjenama i dopunama Operativnog programa Promet 2007.-2013. imali neznatan utjecaja na kulturno-povijesnu baštinu. Planirani projekti neće rezultirati zahvatima koji bi u značajnoj mjeri ili opsegu ugrozili zaštićena kulturna dobra i evidentirane kulturno-povijesne vrijednosti. Negativni utjecaji na kulturno-povijesnu baštinu svode se na moguće uništavanje potencijalnih arheoloških lokaliteta i evidentiranih elemenata kulturne baštine te na narušavanje vizualnih obilježja kulturnog krajolika. Budući da se tijekom postupaka procjena utjecaja na okoliš utvrđuje ugroženost te propisuju mjere zaštite kulturno-povijesnih vrijednosti kako bi se minimalizirao utjecaj na kulturnu baštinu takva mogućnost je svedena na najmanju mjeru.

#### **Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste**

Planirani zahvat imat će izrazito pozitivan utjecaj na zaštićenu kulturno-povijesnu cjelinu grada Trogira. Postojeći prometni spoj kopno-stara jezgra Trogira-otok Čiovo prepoznat je kao neprimjeren obzirom na vrlo vrijedan značaj stare jezgre koja je danas izravno ugrožena sve intenzivnijim utjecajem prometa posebno u ljetnom periodu kada prometni zastoji dodatno ugrožavaju kvalitetu zraka i bukom degradiraju život u staroj gradskoj jezgri. Zbog toga je od vitalnog značenja dislociranje prometa sa postojećeg prometnog spoja te uspostavljanje nove prometne veze kopno-otok Čiovo kako bi se efikasno prometno rasteretila i u konačnici sačuvala stara jezgra Trogira.

Osim pozitivnog utjecaja na kulturno-povijesnu cjelinu grada Trogira planirani zahvat imat će potencijalno negativan utjecaj na arheološku baštinu. Gustoća arheoloških nalaza čini ovu kategoriju kulturne baštine posebno ugroženom. Arheološka topografija područja dopušta pretpostavku o mogućnosti pronalaska novih arheoloških lokaliteta tijekom izgradnje zahvata.

### **Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica**

Područje planirane lokacije nalazi se na području koje je iznimno bogato kulturno-povijesnom baštinom, prvenstveno arheološkim lokalitetima i zonama. Zbog toga je ova kategorija kulturne baštine izravno ugrožena planiranim zahvatom. Procjenjuje se da će zahvat imati negativan utjecaj na evidentirane arheološke lokalitete i zone (direktna fizička ugroženost). Stoga je neophodno poduzeti odgovarajuće mjere zaštite kako bi se ublažili negativni utjecaji.

### **Obilaznica Vodica**

Područje planirane lokacije imat će neutralan utjecaj na kulturno-povijesnu baštinu. Zaštićena kulturna dobra i evidentirane kulturno-povijesne vrijednosti ne nalaze se u zoni izravnog i neizravnog utjecaja trase planirane prometnice.

### **Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče**

Područje planirane lokacije nalazi se na području gdje su evidentirane mnogobrojne kulturno-povijesne vrijednosti koje su izravno ugrožene planiranim zahvatom. Procjenjuje se da će zahvat uzrokovati negativne promjene stanja arheoloških lokaliteta (direktna fizička ugroženost). Stoga je neophodno poduzeti odgovarajuće mjere zaštite kako bi se ublažili negativni utjecaji.

### **Izmještanje državne ceste D 34, Obilaznica Petrijevca**

Trasa buduće obilaznice nalazi se na području gdje je evidentirano nekoliko arheološki lokaliteta koji su izravno ugroženi planiranim zahvatom. Procjenjuje se da će zahvat uzrokovati negativne promjene stanja arheoloških lokaliteta (direktna fizička ugroženost). Stoga je neophodno poduzeti odgovarajuće mjere zaštite kako bi se ublažili negativni utjecaji.

### **Obilaznica grada Poreča**

Područje planirane lokacije imat će neutralan utjecaj na kulturno-povijesnu baštinu. Zaštićena kulturna dobra i evidentirane kulturno-povijesne vrijednosti ne nalaze se u zoni izravnog utjecaja trase planirane prometnice.

### **Državna cesta D2, južna zaobilaznica grada Osijeka**

Trasa buduće obilaznice nalazi se na području gdje je evidentirano nekoliko arheoloških lokaliteta koji su izravno ugroženi planiranim zahvatom. Procjenjuje se da će zahvat uzrokovati negativne promjene stanja arheoloških lokaliteta (direktna fizička ugroženost). Stoga je neophodno poduzeti odgovarajuće mjere zaštite kako bi se ublažili negativni utjecaji.

### **Brza cesta Popovec - Marija Bistrica - Zabok**

Područje planirane lokacije nalazi se na području koje je iznimno bogato kulturno-povijesnom baštinom, prvenstveno arheološkom i graditeljskom baštinom te kulturno-povijesnim cjelinama. Procjenjuje se da će zahvat imati negativan utjecaj na kulturno-povijesne cjeline zbog toga što će doći do znatne promjene vizura na naselja. Također, zahvat će imati negativan utjecaj na evidentirane arheološke lokalitete (direktna fizička ugroženost). Stoga je neophodno poduzeti odgovarajuće mjere zaštite kako bi se ublažili negativni utjecaji.

### **Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5**

U široj zoni planirane lokacije ustanovljen je široki spektar zaštićenih i evidentiranih kulturnih dobara. Nepokretna kulturna dobra, prvenstveno sakralne građevine, nalaze se u zoni neizravnog utjecaja, dok se mnogobrojni evidentirani arheološki lokaliteti nalaze u zoni izravnog utjecaja. Zbog toga je ova kategorija kulturne baštine izravno ugrožena planiranim zahvatom. Stoga je neophodno poduzeti odgovarajuće mjere zaštite kako bi se ublažili negativni utjecaji.

#### **4.10.2. Zračni sektor**

##### **Razvoj zračne luke Dubrovnik**

Iako se planirani zahvat proširenja zračne luke nalazi na utjecajnom području nekoliko evidentiranih kulturno-povijesnih vrijednosti koje su izravno ugrožene planiranim proširenjem, procjenjuje se da će planirani zahvat uz odgovarajuće mjere zaštite imati neznatan utjecaj na kulturno-povijesnu baštinu.

#### **4.11. Utjecaj na stanovništvo i naselja**

Zdrav okoliš temeljni je preduvjet dobrom zdravstvenom stanju lokalnog stanovništva. Glavni kriteriji na temelju kojih su ocijenjeni utjecaji pojedinih aktivnosti na stanovništvo su udaljenost i povezanost s građevinskim područjima naselja.

Pretpostavlja se da će izgradnja obilaznica imati pozitivan utjecaj na stanovništvo obližnjeg područja posebice poboljšanjem dostupnosti institucijama npr. zdravstvenim i obrazovnim, a posljedično i razvoj malog poduzetništva, otvaranje novih radnih mjesta i zadržavanje stanovništva u tim područjima.

Pozitivnim utjecajem također se smatra doprinos koji poboljšanje postojeće i izgradnja nove prometne infrastrukture (bolja prometna povezanost) može imati na razvoj gospodarstva. Bolja regionalna prometna povezanost, a s tim i državna, imat će pozitivan utjecaj na migracije stanovništva i mobilnost radne snage koje se smatra jednim od osnovnih pokretača ekonomskog napretka.

Preusmjerenjem prometnih tokova izvan građevinskih područja naselja također će se smanjiti mogućnost onečišćenja zraka i smanjiti razine buke. Negativni učinci očekuju se na "točkama" poput gradilišta, područja u blizini državne ceste D8 - dionica 'Kaštel Gomilica - Kaštel Stari' te predmetne zračne luke.

Pretpostavlja se da bi se utjecaj izgradnje predmetnih zahvata mogao očitovati u povećanju razine buke i narušavanju kvalitete zraka u okolici planiranih zahvata. Taj utjecaj se očituje i u fazi izgradnje i u fazi korištenja. U fazi izgradnje povećane razine buke i narušavanje kvalitete zraka stvaraju građevinski strojevi i eventualno miniranje, a u fazi korištenja promet i gustoća prometa.

Ovdje je riječ o mobilnim izvorima buke koji su prvenstveno vezani uz prometnu infrastrukturu koja se odvija unutar naseljenih područja. Razine emisija ove buke direktno ovise o stanju prometnica i prometne opterećenosti, kao i o stanju vozila koja njima prometuju. Utjecaj buke u fazi izgradnje je konstantan, ali privremen, najčešće ograničen na nekoliko mjeseci, dok je buka koju stvara promet na cesti promjenjiva (ovisna o dobu dana), ali trajna i kontinuirana.

Narušavanje kvalitete zraka prilikom gradnje očituje se u pojačanoj emisiji ispušnih plinova mehanizacije i strojeva, kao i emisija lebdećih čestica, što se prilikom radova ne može izbjeći. Ovaj utjecaj je ograničenog trajanja i ovisi o meteorološkim uvjetima. Značajan faktor utjecaja je i broj vozila na prometnicama.

Uredba o razinama onečišćujućih tvari u zraku (NN 117/12) i Pravilnik o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave (NN 145/04 i 46/08) definiraju granične vrijednosti s obzirom na zaštitu ljudi.

Prijedlog ublažavanja utjecaja i praćenja stanja okoliša za sve konfliktne zone uključuje korištenje prepoznatih tehnika smanjivanja emisija onečišćujućih tvari i buke tijekom korištenja pojedinih zahvata te provedbu mjerenja tzv. „nultog stanja“ kvalitete zraka i buke. Na taj način moguće je ponovljenim mjerenjima ustanoviti koliki su doprinosi pojedinih aktivnosti smanjenju kvalitete života stanovništva okolnih naselja.

Promicanje održive nove infrastrukture ovisi o načinu na koji će mjere biti implementirane, posebice tijekom projektiranja nove infrastrukture i specifikacija koje će biti određene. Općenito, mjere Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet (OPP) su u duhu razvoja održivog prometa, sukladne relevantnim europskim politikama. Kao posljedica toga, očekuje se da će ukupni učinci provedbe predmetnih zahvata biti pozitivni.

#### 4.11.1. Mogući razvoj bez provedbe OP-a

Ako ne bi došlo do provedbe OPP-a, stanje u smislu regionalne prometne povezanosti se ne bi promijenilo pa bi time izostao pozitivan utjecaj provedbe OPP-a kao što je poticanje migracije stanovništva te mobilnosti radne snage koje se smatra jednim od osnovnih pokretača ekonomskog napretka.

Neminovno je da bi se, u slučaju da ne dođe do provedbe OPP-a, razine buke u okolišu promijenile, odnosno dotrajala postojeća prometna infrastruktura i preopterećenost iste bi povećale razine buke te utjecale na kvalitetu zraka. Na mjestima samih planiranih zahvata u slučaju bez realizacije OPP-a, stanje u pogledu buke i kvalitete zraka bi ostalo nepromijenjeno.

#### 4.12. Analiza utjecaja na okoliš

Predviđene mjere i aktivnosti prema definiranim prioritetima OPP-a odnose se na planirane zahvate bez osvrta na pojedinu lokaciju. Mogućnost značajnih utjecaja provedbe aktivnosti analizirana je na temelju analize prepoznatih utjecaja na pojedine sastavnice okoliša.

Procjena utjecaja radi se s obzirom na provođenje mjere i aktivnost, a posljedično tome i samih općih ciljeva prema sljedećoj klasifikaciji:

Tablica 4-2. Klasifikacija obilježja utjecaja.

Obilježja utjecaja	Simboli	Objašnjenje
pozitivan	++	značajan pozitivan doprinos poboljšanju stanja sastavnice okoliša
	+	pozitivan doprinos poboljšanju stanja sastavnice okoliša
negativan	-	umjeren negativan utjecaj na stanje sastavnice okoliša
	--	značajan negativan utjecaj na stanje sastavnice okoliša
pozitivan i negativan	+ / -	doprinos stanju sastavnice okoliša može biti i pozitivan i negativan
neutralan	0	nije utvrđen utjecaj/ili utjecaja nema
	?	nije moguće procijeniti utjecaj
izravan/neizravan	I/NI	
sekundarni	SEK	
kumulativni	KUM	
kratkoročan	KR	
srednjoročan	SR	
dugoročan	DR	
privremen	PRI	
povremen	POV	
stalan	ST	
sinergijski	SIN	
reverzibilan/ireverzibilan	R/IR	
prekograničan	PRE	
akcident	AK	

Prioritetna os 4: Razvoj i nadogradnja infrastrukture Hrvatske u cestovnom i zračnom prometnom sektoru	Zrak	Vode	More (most Čiovo)	Tlo	Šumarst vo i lovstvo	Biol. raznol.	Zaštićena prirodna područja	Krajobr az	Kult.- pov. baština	Naselje i stanovn.	Buka
Poseban cilj: Izgradnja /nadogradnja sadržaja zračne luke Dubrovnik kao što je pista, rulna staza, zgrade terminala											
m <sup>2</sup> rekonstruiranog terminala zračne luke	+/- I/NI KR i DR POV	- I DR ST	0	- I DR ST	- I DR ST	- I DR ST	0	- I DR ST	- I	+/- NI DR ST	I DR ST
Poboljšana kvaliteta, sigurnost i kapacitet zračne luke Dubrovnik; sposobnost da se zadovolji rast i daljnje povećanje broja putnika	?	+ NI DR ST	0	0	0	- I/NI DR ST	0	0	0	+/- I KR/DR	? I KR/DR ST
Poboljšana razina usluga za putnike	?	0	0	0	0	0	0	0	0	+ NI DR SIN	0
<p>Provođenjem planirane prioritetne osi postići će se poboljšana kvaliteta, sigurnost i kapacitet zračne luke Dubrovnik; sposobnost da se zadovolji rast i daljnje povećanje broja putnika. Doprinos koji poboljšanje postojeće zračne luke može imati na razvoj gospodarstva i povezivanju ovog izoliranog dijela RH s ostatkom je općenito pozitivan.</p> <p>Utjecaj povećanja površine zračne luke očituje se najviše u povećanju razine buke i narušavanju kvalitete zraka u okolici. Prijedlog ublažavanja utjecaja i praćenja stanja okoliša uključuje korištenje prepoznatih tehnika smanjivanja emisija onečišćujućih tvari i buke tijekom korištenja pojedinih zahvata te provedbu mjerenja tzv. „nultog stanja“ kvalitete zraka i buke. Na taj način moguće je ponovljenim mjerenjima ustanoviti koliki su doprinosi pojedinih aktivnosti smanjenju kvalitete života stanovništva okolnih naselja.</p> <p>Prilikom provedbe ove prioritetne osi potrebno je osigurati da promjene ne smanje kriterije zaštite okoliša i prirode te zaštite kulturne baštine. S obzirom da je za namjeravani projekt već provedena procjena utjecaja na okoliš, trebat će osigurati provođenje propisanih mjera zaštite i praćenja stanja okoliša.</p>											

Prioritetna os 4:	Zrak	Vode	More (most Čiovo)	Tlo	Šumarstvo i lovstvo	Biol. raznol.	Zaštićena prirodna područja	Krajobr az	Kult.- pov. baština	Naselje i stanovn.	Buka
Razvoj i nadogradnja infrastrukture Hrvatske u cestovnom i zračnom prometnom sektoru											
Poseban cilj:											
Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU											
km novih cesta	- I DR ST KUM	- I DR ST	0	-- I DR ST AK	-- I DR ST	- I DR ST	0	- I DR ST	- I	+ / - I/NI KR/DR ST	- I DR ST
poboljšanje cestovne pristupačnosti unutar/duž hrvatskih regija	+ / - I DR ST	0	0	+ / - NI DR ST	+ / - I/NI DR ST	- I DR ST	0	0	+ NIDR ST	+ / - NI DR ST	+ / - NI DR ST
Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagađenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš											
Skraćivanje vremena putovanja	+ I DR ST	+ / - I DR ST	0	+ / - NI DR ST	+ / - NI DR ST	- I DR ST	0	0	0	+ / - I/NI DR ST	+ I DR ST
Izmještanje prometnih tokova iz naselja	+ / - I DR ST	0	+ / - I DR ST	- I DR ST	- I DR ST	- I DR ST	0	+ I DR ST	+ I DR ST	+ I DR ST	+ I DR ST

Povećanje km novih cesta kao takvo, uglavnom ima negativan utjecaj na sve sastavnice okoliša te je ovu stavku potrebno sagledati šire, zajedno s ostalim specifičnim ciljevima.

Poboljšanjem cestovne pristupačnosti unutar/duž hrvatskih regija, skraćivanjem vremena putovanja te izmještanjem prometnih tokova iz naselja postići će se smanjenje uskih grla i zagušenja na cestama u Hrvatskoj i poboljšanje cestovne pristupačnosti unutar/duž hrvatskih regija i međunarodno na TEN-T mrežu. Prilikom provedbe ove prioritetne osi potrebno je osigurati da promjene ne smanje kriterije zaštite okoliša i prirode te zaštite kulturne baštine. S obzirom da su za većinu projekata već provedene procjene utjecaja na okoliš, trebat će osigurati provođenje propisanih mjera zaštite okoliša

#### 4.13. Prekogranični utjecaji

Aktivnosti, odnosno cestovni projekti kao i projekt rekonstrukcije zračne luke Dubrovnik razmatrani unutar Prioritetne osi 4 Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007.-2013. su većinom lokalnog karaktera. Utjecaj ovih projekata uglavnom je ograničen na šire područje uz sam zahvat. S obzirom da se niti jedan od ovih projekata ne nalazi na području u blizini granice s nekom od susjednih država ne očekuje se niti njihov prekogranični utjecaj.

### 5. Ocjena prihvatljivosti Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007.-2013. za ekološku mrežu

Temeljem zahtjeva Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, Ministarstvo zaštite okoliša i prirode provelo je postupak prethodne ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu kojom je isključena mogućnost značajnih negativnih utjecaja na cjelovitost i ciljeve očuvanja područja Ekološke mreže te je 13. studenog 2014. donijelo Rješenje (Klasa: UPI/I 612-07/14-71/168, Ur. br.: 517-07-2-1-14-4) o prihvatljivosti Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007.-2013. za ekološku mrežu. Nakon uvrštavanja novih projekata u Izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013., Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture podnijelo je novi zahtjev za provedbu postupka prethodne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu te je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Uprave za zaštitu prirode 21. travnja 2015. donijelo Rješenje, (Klasa: UPI/I 612-07/15-71/99, Ur. br.: 517-07-2-1-15-3), kojim se određuje da su izmjene i dopune Operativnog programa promet 2007.-2013. prihvatljive za ekološku mrežu. Navedena Rješenja su dana u uvodnom dijelu studije.

## 6. Mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša

### 6.1. Mjere zaštite okoliša uključujući mjere sprječavanja, smanjenja, ublažavanja i kompenzacije nepovoljnih utjecaja provedbe programa na okoliš

Mjere zaštite okoliša predložene su uvažavajući mjere zaštite definirane kroz postupak procjene utjecaja na okoliš, ali i uz uvažavanje najnovijih zakonskih propisa i obaveza koji su u međuvremenu stupili na snagu.

Mogući utjecaji na okoliš	Prijedlog mjera za ublažavanje utjecaja na okoliš
<b>Utjecaj na kvalitetu zraka</b>	
Cestovni sektor	
Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> <li>- Brza cesta Popovec - Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tijekom izgradnje, rad strojeva i transport materijala organizirati tako da ne ometaju život u obližnjim naseljima.</li> <li>- Primjenom određenih mjera i odgovornim postupanjem ograničiti, odnosno smanjiti negativne utjecaje tijekom izgradnje zahvata.</li> </ul>
Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš	

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari – Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevac</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	
<p>Zračni sektor</p>	
<p>Zračna luka Dubrovnik</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sukladno mjerenim i prognoziranim meteorološkim parametrima, te osobinama zrakoplova, provoditi mjere unaprjeđivanja postupka slijetanja/polijetanja radi optimalne potrošnje goriva s ciljem očuvanja postojeće kvalitete zraka</li> <li>- minimalizirati emisije u zrak prilikom punjenja goriva u zrakoplove i pretakanja goriva u spremnike (prikupljanjem emitiranih plinova)</li> <li>- povećati upotrebu obnovljivih izvora energije (ponajprije solari) kao izvora energije za hlađenje/grijanje objekata zračne luke</li> </ul>
<p><b>Utjecaj na vode</b></p>	
<p>Cestovni sektor</p>	
<p>Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> <li>- Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ovisno o području kojim prolazi trasa, planirati i izgraditi odgovarajući sustav odvodnje i pročišćavanja oborinske vode.</li> <li>- Dimenzioniranje svih objekata u području koja su unutar moguće zone utjecaja poplavnih voda treba izraditi prema normama i kriterijima zaštite od štetnog djelovanja voda,</li> <li>- Osigurati vodonepropusne površina za skladištenje i manipuliranje opasnim tvarima (gorivo, ulja itd.)</li> <li>- U slučaju izvanrednih onečišćenja voda potrebno je pridržavati se mjera definiranih Državnim planom mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda te nižim planovima mjera.</li> </ul>
<p>Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i</p>	

<p>gospodarska središta ili ublažavaju zagašenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevac</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	
<p>Zračni sektor</p>	
<p>Zračna luka Dubrovnik</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Izgraditi zaštitni sustav kontroliranja odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda s prometnica</li> <li>- Osigurati vodonepropusne površina za skladištenje i manipuliranje opasnim tvarima (gorivo, ulja itd.)</li> </ul>
<p><b>Utjecaj na more</b></p>	
<p>Cestovni sektor</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odabrati tehnologiju i izvoditi radove koji će u najmanjoj mjeri utjecati na podizanje čestica sedimenta s dna</li> <li>- Pravilnom organizacijom gradilišta i pojačanim oprezom tijekom izvođenja radova spriječiti akcidentne situacije i mogućnost izlivanja onečišćujućih tvari u more</li> <li>- Izgraditi zatvoreni sustav odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda s mosta</li> </ul>
<p><b>Utjecaj na tlo</b></p>	
<p>Cestovni sektor</p>	
<p>Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projektirati dovoljan broj propusta za površinske vode, odnosno spriječiti otjecanje oborinskih voda s ceste u okolne površinske vode kako bi se spriječilo njihovo onečišćenje.</li> <li>- Riješiti pitanje funkcionalnosti presječenih odvodnih sustava oborinskih voda</li> <li>- Obavezno djelotvorno zaštititi poljoprivredno tlo od imisije krutih čestica podizanjem zaštitnih vegetacijskih pojaseva uz same trase ceste</li> <li>- Izvoditi radove tako da se na najmanji mogući način uništava okolno tlo te voditi računa o sprečavanju erozije tla posebno na vodopropusnim</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- geološkim supstratima poput flišnih sedimenata.</li> <li>- Biološkom sanacijom stabilizirati i zaštititi pokose nasipa i usjeka od erozije.</li> <li>- Kontrolirano provoditi zbrinjavanje otpada</li> <li>- Očuvati humusni sloj tla i koristiti ga kod sanacije gradilišta i krajobraznog uređenja pojasa uz prometnicu.</li> </ul>
<p>Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevaca</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	
<p>Zračni sektor</p>	
<p>Zračna luka Dubrovnik</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Očuvati humusni sloj tla i koristiti ga kod sanacije gradilišta i krajobraznog uređenja degradiranih površina.</li> <li>- U slučaju da se utvrdi onečišćenje poljoprivrednog zemljišta i u slučaju zabrane uzgoja poljoprivrednih kultura za prehrambene potrebe, planirati sustav potpore za uzgoj poljoprivrednih kultura za neprehrambene svrhe.</li> </ul>
<p><b>Utjecaj na krajobraz</b></p>	
<p>Cestovni sektor</p>	
<p>Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Izraditi projekt krajobraznog uređenja kojim se trebaju osmisliti rješenja za sanaciju područja zahvaćenih građevinskim radovima, odnosno za maksimalno vizualno uklapanje zahvata u okolni prostor.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	
<p>Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevaca</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	
<p><b>Zračni sektor</b></p>	
<p>Zračna luka Dubrovnik</p>	
<p><b>Utjecaj na bioraznolikost i zaštićene prirodne vrijednosti</b></p>	
<p>Cestovni sektor</p>	
<p>Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> <li>- Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tijekom projektiranja prometnica predvidjeti izgradnju prijelaza za male divlje životinja (vodozemce, gmazove, male sisavce).</li> <li>- Koristiti ekološki prihvatljive svjetiljke čiji je snop svjetlosti usmjeren izravno prema površini koju osvjetljava</li> <li>- Uz planirane prometnice osigurati uklanjanje invazivnih biljnih vrsta</li> </ul>

<p>Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevac</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	
<p>Zračni sektor</p>	
<p>Zračna luka Dubrovnik</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pravilnom organizacijom gradilišta ograničiti kretanje teške mehanizacije kako bi se degradiranje okolnih staništa svelo na najmanju moguću mjeru.</li> <li>- Na području zračne luke osigurati uklanjanje invazivnih biljnih vrsta</li> </ul>
<p><b>Utjecaj na šumarstvo i lovstvo</b></p>	
<p>Cestovni sektor</p>	
<p>Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> <li>- Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prilikom radova pridržavati se svih mjera zaštite šuma od požara</li> <li>- Osobitu pažnju posvetiti zaštiti tla od erozije i pojave klizišta</li> <li>- Pridržavati se mjera zaštite od pojave šumskih štetnika</li> <li>- Određivanjem putnih pravaca i koridora za kretanje ljudi i vozila za vrijeme izvođenja radova, zaštititi stanište od nepotrebnih i nekontroliranih ulazaka i kretanja po lovištu.</li> <li>- Osigurati dovoljan broj prijelaza i prolaza za divljač kako bi se omogućila neometana migracija</li> </ul>
<p>Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju</p>	

negativne utjecaje na okoliš	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevac</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	
Zračni sektor	
Zračna luka Dubrovnik	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prilikom radova pridržavati se svih mjera zaštite šuma od požara.</li> <li>- Osobitu pažnju posvetiti zaštiti tla od erozije</li> <li>- Određivanjem putnih pravaca i koridora za kretanje ljudi i vozila za vrijeme izvođenja radova, zaštititi stanište od nepotrebnih i nekontroliranih ulazaka i kretanja po lovištu</li> </ul>
<b>Opterećenje okoliša</b>	
<b>Buka</b>	
Cestovni sektor	
Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> <li>- Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Osigurati zaštitu od buke na mjestima potencijalno ugroženim povećanim razinama buke.</li> </ul>
Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju	

<p>zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari – Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevac</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	
<p>Zračni sektor</p>	
<p>Zračna luka Dubrovnik</p>	
<p><b>Utjecaj na kulturno-povijesnu baštinu</b></p>	
<p>Cestovni sektor</p>	
<p>Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> <li>- Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prije poduzimanja planiranih zahvata u prostoru potrebno je za svaku lokaciju analizirati i ocijeniti utjecaj na pojedine vrste kulturnih dobara (kulturno-povijesne cjeline, povijesne građevine i kulturni krajolik) te odrediti detaljne mjere zaštite.</li> <li>- Za svaki pojedini zahvat u prostoru potrebno je provesti arheološka rekognosciranja i po potrebi probna arheološka istraživanja kojima će se odrediti opseg zaštitnih arheoloških istraživanja, dokumentiranja i konzervacije nalaza i nalazišta. Ako bi zaštitna arheološka istraživanja rezultirala značajnim nalazima koje je potrebno konzervirati i prezentirati, postoji mogućnost i izmještanja trase i drugih planiranih građevina na pozicijama takvih nalazišta.</li> <li>- U tijeku izvođenja radova potrebno je osigurati stalan arheološki ili konzervatorski nadzor na preostalim dijelovima područja izgradnje.</li> <li>- Ako se pri izvođenju građevinskih ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla, na kopnu, u vodi ili moru nađe na arheološko nalazište ili nalaze, osoba koja izvodi</li> </ul>
<p>Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš</p>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevac</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	<p>radove dužna je prekinuti radove i o nalazu bez odgađanja obavijestiti nadležno tijelo</p>
<p>Zračni sektor</p>	
<p>Zračna luka Dubrovnik</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evidentirane kulturno-povijesne vrijednosti koje su izravno ugrožene predmetnim zahvatom potrebno je dokumentirati, temeljem čega će se utvrditi način zaštite i prezentacija.</li> <li>- U tijeku izvođenja radova potrebno je osigurati stalan arheološki ili konzervatorski nadzor na preostalim dijelovima područja izgradnje.</li> <li>- Ako se pri izvođenju građevinskih ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla, na kopnu, u vodi ili moru naiđe na arheološko nalazište ili nalaze, osoba koja izvodi radove dužna je prekinuti radove i o nalazu bez odgađanja obavijestiti nadležno tijelo.</li> </ul>

## 6.2. Opis predviđenih mjera praćenja

U Republici Hrvatskoj uspostavljeni su mehanizmi praćenja stanja okoliša kroz postupke procjene utjecaja zahvata na okoliš te kroz izdavanje vodopravnih akata za pojedine zahvate te slijedom navedenog, ovom strateškom studijom ne predlaže se uspostava posebnog programa praćenja stanje okoliša.

## 6.3. Kratak prikaz razmotrenih varijantnih rješenja OPP-a 2007.-2013. i opis provedene procjene, uključujući i poteškoće pri prikupljanju potrebnih podataka

Operativni program „Promet“ 2007.-2013. naglasak je stavio na projekte vezane uz revitalizaciju željezničke infrastrukture i unutarnjih plovnih putova, s naglaskom na one koji imaju najveći učinak na modernizaciju željezničkih pruga, uz pripremu projekata za buduća ulaganja u modernizaciju i poboljšanje uvjeta u sektoru unutarnje plovidbe te razvijanju administrativne i upravne sposobnosti institucija koje provode Operativni program za promet.

Operativnim programom Promet 2007.-2013. predviđen je sljedeći indikativni popis velikih projekata

Veliki projekti željezničkog prometa:

- Obnova pruge Dugo Selo - Novska, dionica Dugo Selo - Novoselec
- Nadogradnja i izgradnja drugog kolosijeka na dionici pruge Dugo Selo -Križevci
- Izgradnja nove željezničke pruge za prigradski promet na dionici Gradec - Sv.Ivan Žabno
- Izgradnja nove elektrificirane jednokolosiječne pruge, dionica Podsused -Samobor

Veliki projekti riječnog prometa:

- Obnova i modernizacija plovnog puta rijeke Save
- Izgradnja Južne obale - Luka Osijek
- Izgradnja intermodalne infrastrukture - zapadni dio Luke Osijek

Ovi zahvati analizirani su kroz Stratešku procjenu utjecaja na okoliš koja je provedena u razdoblju od 2010. do 2012. godine.

Međutim, zbog poteškoća u provedbi, željeznički projekt Dugo Selo - Križevci je odgođen zbog pitanja o javnoj nabavi, brojni projekti na unutarnjim plovnim putovima su u suspenziji te su predložene izmjene i dopune Operativnog programa Promet. Prijedlozi se odnose na uključivanje aktivnosti i projekata cestovnog i zračnog sektora unutar nove prioritetne osi i uvođenje dodatnih prihvatljivih aktivnosti za pripremu projekata unutar Prioritetne osi 1, kao i povećanja vrijednosti prioritetne osi 3 - Tehnička pomoć.

Projekti obuhvaćeni prvim izmjenama i dopunama Operativnog programa Promet 2007.-2013. su bili sljedeći:

1. Razvoj zračne luke Dubrovnik (zračni sektor)
2. Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste (cestovni sektor)
3. Projekt splitske obilaznice, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica (cestovni sektor)
4. Obilaznica Vodica (cestovni sektor)

Zbog potrebe za uključivanjem dodatnih investicijskih prioriteta u program, a kako bi se poboljšala stopa provedbe, novim izmjenama i dopunama OPP 2007.-2013. obuhvaćeni su i sljedeći projekti:

1. Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče (cestovni sektor)
2. Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (cestovni sektor)
3. Izmještanje državne ceste D34, Obilaznica Petrijevac (cestovni sektor)
4. Obilaznica grada Poreča (cestovni sektor)
5. Državna cesta D2, južna zaobilaznica Osijeka (cestovni sektor)

6. Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj (cestovni sektor).

Za većinu navedenih zahvata prethodno su provedeni postupci procjene utjecaja na okoliš ili su oni u tijeku (Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok, dionica Kašina Zlatar Bistrica). U ovoj Strateškoj studiji opisani su mogući utjecaji i dane odgovarajuće mjere ublažavanja negativnih utjecaja koje su usklađene s onima utvrđenima za svaki pojedini zahvat, ali uz uvažavanje novih zakonskih propisa i obveza s obzirom da su pojedini postupci provedeni prije njihovog donošenja.

Strateškom studijom nisu razmatrane varijante pojedinih zahvata, jer su iste razmotrene i ocjenjene kroz provedene postupke procjene utjecaja na okoliš na projektnoj razini.

#### **6.4. Ostali podaci i zahtjevi kako se utvrdi prilikom određivanja sadržaja strateške studije u posebnom postupku prema Uredbi o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš**

Nije bilo posebnih zahtjeva prilikom određivanja sadržaja strateške studije.

## **7. Naznake bilo kakvih poteškoća**

Prilikom izrade ove studije nije bilo naznaka poteškoća. Izrađivačima je na raspolaganju bila sva prethodno izrađena dokumentacija (Strateška studija utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske (PLANET S.A. lipanj 2014.), Strateška studija utjecaja na okoliš za OPP 2007.-2013. (Dvocat Ecro, svibanj 2012.)), projektna dokumentacija i studije utjecaja na okoliš pojedinih projekata te pripadajuća Rješenja o prihvatljivosti zahvata.

## 8. Sažetak

Ministar pomorstva, prometa i infrastrukture donio je 21. studenog 2014. godine Odluku o provođenju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš za Izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013. (KLASA: 340-03/14-04/43, URBROJ: 530-08-2-3-2-14-4). te Izmjenu odluke o provođenju postupka strateške procjene utjecaja na okoliš za Izmjene i dopune Operativnog programa Promet 2007.-2013. (KLASA: 340-03/14-04/43, URBROJ: 530-08-2-3-2-15-34). Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture donijelo je Odluku o sadržaju strateške studije izmjena i dopuna Operativnog programa promet 2007.-2013. Stratešku procjenu utjecaja za Izmjene i dopune OPP 2007.-2013. potrebno je provesti u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13) i Uredbom o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (NN 64/08).

Ovom strateškom procjenom razmatrani su isključivo aktivnosti i projekti predviđeni unutar Prioritetne osi 4, a s obzirom da su ostali projekti predviđeni kroz prioritetne osi 1 i 2 te prioritetne osi 3 razmatrani prethodnom strateškom procjenom utjecaja na okoliš.

### 8.1. Kratki pregled glavnih ciljeva operativnog programa „Promet“ 2007-2013.

Operativni program promet (OPP) predstavlja programski dokument za korištenje financijskih sredstava EU koja su dodijeljena za provedbu kohezijske politike EU u sektoru prometa u Republici Hrvatskoj, a koja pokriva sedmogodišnje razdoblje od 2007. do 2013. godine.

Opći cilj OPP-a je razvoj suvremenih prometnih mreža i povećana dostupnost regija s naglaskom na sljedeća načelna područja:

1. osiguravanjem bolje integracije hrvatskih prometnih mreža unutar europske prometne mreže poboljšavanjem prometne infrastrukture primarno na TEN-T mreži ali također i poboljšavanjem regionalnih veza.
2. poticanjem uravnoteženijeg razvoja hrvatskih prometnih mreža i regija provedbom radnji koje osiguravaju ravnomjerniji omjer ulaganja vezano za različite prometne sektore i uravnoteženija infrastruktura duž regija Hrvatske.
3. poboljšanje regionalne dostupnosti TEN-T mrežama u ostalim prometnim sektorima kao što su zračni i cestovni.

Središte pozornosti je na razvoju onih dijelova željezničke mreže i mreže unutarnjih plovih putova koji su dio TEN-T mreže u Hrvatskoj. Ova dva sektora također su relativno najnerazvijenija, ali imaju značajan potencijal rasta. Istovremeno poboljšanje ova dva oblika prometa podržat će razvoj ekološki više održive perspektive prometnog sektora u cjelini. Zbog prethodno navedenih razloga ova dva sektora su podržana kroz njihove vlastite prioritetne osi pod ovim OPP-om. Dva ostala prometna sektora (razvoj cesta i zračne luke) su ukomponirana u program u studenome 2014. nakon odobrenja od strane Odbora za praćenje i podnošenje

zahtjeva za izmjenu programa Europskoj komisiji. Izmjene i dopune OPP-a koje se odnose na uključivanje aktivnosti i projekata cestovnog i zračnog sektora unutar nove prioritetne osi (Prioritena os 4) integrirane su u tekst izvornika.

OPP predviđa četiri prioritetne osi:

**Prioritetna os 1: Modernizacija željezničke infrastrukture i priprema projekata u sektoru prometa.**

Cilj ove prioritetne osi je postupno razviti i nadograditi hrvatsku TEN-T željezničku mrežu s ciljem sveobuhvatnijeg i učinkovitijeg povezivanja države s europskim prometnim mrežama, uz istovremeno usklađivanje tehničkih standarda i standarda operabilnosti s onima Europske Unije.

Drugi cilj je započeti nadogradnju regionalne i prigradske željezničke mreže koja će također biti usklađena sa standardima Europske unije.

Posljednji cilj je osigurati pripremu projekata u svim sektorima prometa, osim sektora unutarnjih plovnih putova za sljedeće programsko razdoblje.

**Prioritetna os 2: Unaprjeđenje sustava unutarnje plovidbe**

Cilj je obnoviti plovne putove rijeke Save s ciljem postizanja kategorije IV plovnog statusa, uključujući usklađivanje s Direktivom o riječnom informacijskom sustavu (RIS) te sa sustavom luka u Republici Hrvatskoj.

Osim modernizacija osnovne lučke infrastrukture, potrebno je ojačati sustav sigurnosti i nadzora u lučkom području. Luke treba povezati s glavnim cestovnim i željezničkim koridorima kako bi se ostvarila bolja integracija s gospodarskim zaleđem i kako bi se stvorili preduvjeti za razvoj intermodalnog prometa.

**Prioritetna os 3: Tehnička pomoć**

Glavni cilj je osigurati potpuno, efikasno i učinkovito korištenje sredstava dodijeljenih OPP-u u skladu s relevantnim pravilima i postupcima kroz:

- jačanje sustava provedbe OPP-a;
- poboljšanje administrativne sposobnosti ustanova koje sudjeluju u procesu upravljanja operativnim programom;
- povećavanje razine znanja i institucionalnih kapaciteta potencijalnih korisnika programa;
- osiguravanje strateške osnove za razvoj sektora prometa.

**Prioritetna os 4: Razvoj cesta i zračne luke**

Cilj ove prioritetne osi je razvoj i nadogradnja infrastrukture Hrvatske u cestovnom i zračnom prometnom sektoru.

U oba sektora naglasak će biti stavljen na poboljšanje mogućnosti povezivanja različitih vidova prometa i time na budući razvoj multimodalnog povezivanja prometnih sadržaja za putnike i teret tj. poboljšanje cestovnih veza do lučke infrastrukture.

U cestovnom sektoru, ulaganja će pomagati pristupačnost od sekundarnih i tercijarnih cesta do TEN-T mreže, osiguravati pristupačnost i kretanje roba i ljudi od regionalnih središta, ruralnih područja i otoka do većih središta i kopna. Izgradnja obilaznica oko velikih gradskih središta i uklanjanje uskih grla će osigurati poboljšanje sigurnosti, vremena putovanja i prometnih tokova, smanjenje negativnog utjecaja na okoliš i kulturnu baštinu Hrvatske; povećanje regionalne pristupačnosti će poboljšati teritorijalnu koheziju i privlačnost lokalnih područja za poslovanje i turizam.

Ovaj prioritet će također financirati širenje/nadogradnju strateške infrastrukture zračne luke Dubrovnik. Ulaganje će nadograditi kvalitetu i sigurnost infrastrukture, kao i poboljšati kapacitete zračne luke i sposobnost da se nosi sa sezonskim fluktuacijama koje proizlaze iz turizma. Zračna luka igra vitalnu ulogu u pristupačnosti i razvoju dubrovačkog područja; područje je fizički odvojeno od ostatka hrvatskog teritorija i turizam igra jaku ulogu u gospodarskom razvoju Dubrovačko-neretvanske županije. Poboljšanje kapaciteta zračne luke će voditi do smanjenja izolacija i zagušenja i time će poboljšati privlačnost područja za poslovanje i turiste te potaknuti gospodarski rast.

## 8.2. Pregled stanja okoliša, mogućih utjecaja programa i mjera zaštite okoliša

Projekti obuhvaćeni Izmjenama i dopunama OPP-a unutar Prioritetne osi 4: Razvoj cesta i zračne luke obuhvaćaju sljedeće projekte:

### Cestovni sektor

1. Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste (cestovni sektor)
2. Projekt splitske obilaznice, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica (cestovni sektor)
3. Obilaznica Vodica (cestovni sektor)
4. Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče (cestovni sektor)
5. Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (cestovni sektor)
  - 4 dionice brze ceste + spojna cesta za Breznički Hum.
    1. dionica: Andraševac (Bračak) - Mokrice (D307), L=5,2 km
    2. dionica: Zlatar Bistrica - Andraševac (Bračak) , L=11,4 km
    3. dionica: Kašina - Zlatar Bistrica, L=16,9 km
    4. dionica: Popovec - Kašina, L=6,1 km
  - + spojna cesta za Breznički Hum, L=6,1 km
6. Izmještanje državne ceste D34, Obilaznica Petrijevac (cestovni sektor)

7. Obilaznica grada Poreča (cestovni sektor)
8. Državna cesta D2, južna zaobilaznica grada Osijeka (cestovni sektor)
9. Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj (cestovni sektor).

## Zračni sektor

1. Razvoj zračne luke Dubrovnik (zračni sektor)

## Zrak

Svi planirani zahvati nalaze se u blizini naseljenih područja gdje će se njihov individualni utjecaj rezultirati kroz kumulativan utjecaj s postojećom prometnom infrastrukturom odnosno postojećim onečišćivačima okoliša (industrija, domaćinstva, luke i ostalo). Glavni izvori onečišćenja su ispušni plinovi te emisije uzorkovane kretanjem vozila po prometnici. Utjecaj pojedinog zahvata ovisit će svakako i o udaljenosti od najbližih stambenih objekata pri čemu se povećanje koncentracija očekuje na priključcima s postojećom prometnom infrastrukturom te u dolinama i usjecima brdovitog predjela i na ulazu i izlazu iz tunela (npr. na brzjoj cesti Popovec - Marija Bistrica - Zabok).

Očekuje se utjecaj tijekom izgradnje svih zahvata. Taj utjecaj bit će privremen te ga je određenim mjerama i odgovornim postupanjem moguće ograničiti, odnosno smanjiti. No moguća su povremena povećanja onečišćenja, posebice pri duljim sušnim razdobljima i uvjetima slabog vjetra.

Utjecaj zahvata smještenih u blizini turističkih središta bit će izraženiji tijekom turističke sezone kada se očekuje veća gustoća prometa te uvjeti duljih suših razdoblja i slabog vjetra.

Razvojem zračne luke Dubrovnik očekuje se povećanje cestovnog i zračnog prometa koji će uzrokovati dodatne pritiske na okoliš. Međutim, ne očekuju se nepovoljne situacije i prekoračenja razina onečišćujućih tvari koja bi promijenila kvalitetu postojećeg stanja zraka prema važećim propisima, ali je moguće očekivati kratkoročna trenutna povećanja emisija prilikom slijetanja i uzlijetanja aviona.

## Vode i more

Razmatrani zahvati cestovnog i zračnog prometa prelaze preko većeg broja površinskih vodotoka na dunavskom vodnom području, dok je jadransko vodno područje karakteristično po kršu i slabo razvijenoj površinskoj hidrografskoj mreži te postoje samo povremeni vodotoci i bujice. Prometnice predstavljaju raspršeni izvor onečišćenja, koji je mali u odnosu na ostale izvore onečišćenja, ali je izraženiji s obzirom na količine opasnih tvari. Utjecaji na vodna tijela prvenstveno se odnose na oborinska ispiranja s prometnicama koja daljnjim otjecanjem i

procjeđivanjem mogu dospjeti u vodotoke, priobalne i podzemne vode. Negativni utjecaj na vodna tijela moguć je tijekom izvanrednih situacija (sudari, izljetanja vozila i sl.) uslijed kojih dolazi do izlivanja i otjecanja onečišćujućih tvari.

Nepoželjni utjecaj na priobalna vodna tijela može se očitovati kod projekta izgradnje mosta kopno-Čiovo. Tijekom izgradnje moguć je negativan utjecaj koji se sastoji od zamućenja ili onečišćenja mora, kao i u slučaju akcidentnih situacija tijekom kojih može doći do nekontrolirane emisije onečišćujućih tvari, dok se tijekom korištenja može pojaviti onečišćenje uslijed izlivanja kao i otjecanja opasnih tvari. Dobrom organizacijom gradilišta i pridržavanjem odgovarajuće regulative te unaprjeđivanjem sustava odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda s prometnica ovi se utjecaji mogu izbjeći ili svesti na najmanju moguću mjeru.

Provođenjem projekata predviđa se modernizacija i poboljšanje prometne infrastrukture čime se povećava sigurnost prometnica te smanjuje mogućnost od akcidentnih situacija, a sve zajedno dugoročno doprinosi smanjenju negativnih utjecaja na kakvoću vode. Također, izgradnjom zaobilaznica smanjit će se intenzitet prometa na prilazu većim gradovima koji predstavljaju kritične dionice za raspršene izvore onečišćenja.

## Tlo i poljoprivreda

Najznačajniji nepoželjan utjecaj izvođenja planiranih zahvata na tlo i poljoprivredu očituje se u trajnoj prenamjeni tla, štetnim opterećenjem tla i biljaka uslijed emisije štetnih tvari tijekom konstrukcije ceste i odvijanja cestovnog prometa, fragmentaciji prostora i stvaranju infrastrukturne komunikacijske barijere Izvođenje radova u širini radnog pojasa utjecat će se i na degradaciju tala, njihove proizvodne sposobnosti i njihovih fiziografskih osobina. Kad se radi o emisiji štetnih tvari u prostor oko prometnice, očekuje se da će najintenzivnijem onečišćenju biti izloženo tlo uz samu trasu budućih cesta. Značajnije negativne utjecaje imat će zahvati koji dolaze na vrijednom poljoprivrednom tlu, tj. projekti u kojima dolazi i do presijecanja melioracijskih kanala (dionica Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5, Obilaznica Petrijevac, Južna zaobilaznica Osijeka). Uz poštivanje i provođenje mjera zaštite tla potencijalno negativne utjecaje planiranih zahvata moguće je ublažiti ili izbjeći tehničkim i drugim mjerama na razini pojedinog zahvata. Najveći negativni utjecaj se javlja radi presijecanja (cjelovitog) odvodnog sustava na obilaznicama Osijeka i Petrijevac te na dionici autoceste Beli Manastir do mosta na Dravi te je potrebno riješiti pitanje funkcionalnosti odvodnje (nadzemne i podzemne) presječenog odvodnog sustava oborinskih voda.

## Krajobraz

Nepoželjan utjecaj izgradnje planiranih zahvata na krajobraz načelno se očituje u promjenama morfologije terena i površinskog pokrova; te vidljivosti trase, odnosno promjenama u izgledu i načinu doživljavanja područja. Pri tome se značaj navedenih utjecaja razlikuje ovisno o karakteristikama krajobraza u kojem su zahvati smješteni. S obzirom da je za planirane zahvate, na strateškoj razini detaljnosti obrade utjecaja, utvrđeno da zahvati

neće uzrokovati nepoželjne utjecaje na krajobraz koji se primjenom mjera zaštite na projektnoj razini ne bi mogle ublažiti, planirane zahvati mogu se smatrati prihvatljivima. Osim toga, za pojedine slučajeve izmještanja prometnih tokova iz središnjih dijelova naselja, doći će do poboljšanja boravišnih kvaliteta u odnosu na postojeće stanje.

### **Šumarstvo i lovstvo**

Najznačajniji nepoželjan utjecaj izvođenja planiranih zahvata na šumarstvo i lovstvo očituje se u izravnom zaposjedanju šumskih površina i fragmentacijom staništa tj. ometanjem i prekidom prirodnih migracija divljači. Lokacije većine zahvata planiranih Izmjenama i dopunama OP Promet nalaze se unutar antropogeno utjecanih područja bez većih šumskih površina, te se s obzirom na to ne očekuju značajniji negativni utjecaji na šume i divljač. Značajnije negativne utjecaje imati će zahvati u manje naseljenim područjima, tj. projekti izgradnje autoceste A5 dionice Beli Manastir-most Drava (bez mosta) i brze ceste Popovec-Marija Bistrica-Zabok. Potencijalno negativne utjecaje planiranih zahvata moguće je ublažiti ili izbjeći tehničkim i drugim mjerama na razini pojedinog zahvata.

### **Bioraznolikost**

Zahvati iz područja cestovnog i zračnog prometnog sektora općenito imaju negativne učinke na biološke sastavnice okoliša. No, obuhvat većine zahvata planiranih Izmjenama i dopunama OP Promet nalazi se unutar antropogeno utjecanih područja te se s obzirom na postojeću izloženost prisutnih staništa antropogenim pritiscima izvođenjem zahvata ne očekuju značajniji negativni utjecaji na prisutnu floru i faunu. Potencijalne dodatne pritiske na ugrožena staništa i vrste imat će izvođenje zahvata u područjima s razvijenim prirodnim i doprirodnim ekosustavima. Uz poštivanje i provođenje mjera zaštite okoliša propisanih u postupku provođenja pojedine procjene utjecaja na okoliš prepoznati potencijalno negativni utjecaji mogu se smatrati prihvatljivima.

### **Zaštićene prirodne vrijednosti**

Zahvati predviđeni provedbom OP Promet nalaze se na većoj ili manjoj udaljenosti od nekoliko područja zaštićenih temeljem Zakona o zaštiti prirode (NN 80/13) odnosno trasa brze ceste Popovec - Marija Bistrica - Zabok jednim dijelom zadire u rubno područje istočnog dijela Parka prirode Medvednica. Potencijalno negativne utjecaje zahvata planiranih u blizini zaštićenih područja moguće je ublažiti ili izbjeći tehničkim i drugim mjerama na razini pojedinog zahvata.

### **Buka**

Uvidom u pozicije i predviđene namjene planiranih zahvata u Izmjenama i dopunama Operativnog programa, emisije buke će biti neizbježna popratna pojava vezana uz realizaciju istih. Također, u slučaju neprovedbe spomenutog Plana, razine buke u okolišu bi se promijenile pogotovo u vidu dotrajale prometne infrastruktura i preopterećenost iste koja bi

povećala razine buke u okolišu. Provedbom Operativnog programa, u cilju gospodarskog razvoja područja, mogu se očekivati pritisci na okoliš u vidu potencijalnog povećanja ili smanjenja postojećih razina buke u naseljenim područjima. Prihvatljivost planiranih zahvata, a time i njihovih pritisaka na okoliš, će općenito ovisiti o njihovoj udaljenosti od stambenih objekata, vrsti prometne infrastrukture i njenom prometnom opterećenju kao i propisanim mjerama zaštite od buke koje će se primjenjivati.

### Kulturno-povijesna baština

Područje Hrvatske iznimno je bogato kulturno-povijesnom baštinom. Osnovno obilježje ovom području daje raznovrsna i bogata kulturna baština. Na područjima predmetnih projekata, koji su obuhvaćeni Izmjenama i dopunama Operativnog programa Promet 2007.-2013., nalazi se bogata nepokretna kulturna baština - graditeljska i arheološka. Najveći je broj kulturno-povijesnih vrijednosti evidentiran, a samo manji dio preventivno je ili trajno zaštićen te upisan u Listu zaštićenih kulturnih dobara Registra kulturnih dobara Republike Hrvatske.

Procjenjuje se da bi zahvati planirani Izmjenama i dopunama Operativnog programa Promet 2007.-2013. imali neznatan utjecaja na kulturno-povijesnu baštinu. Planirani projekti neće rezultirati zahvatima koji bi u značajnoj mjeri ili opsegu ugrozili zaštićena kulturna dobra i evidentirane kulturno-povijesne vrijednosti. Negativni utjecaji na kulturno-povijesnu baštinu svode se na moguće uništavanje potencijalnih arheoloških lokaliteta i evidentiranih elemenata kulturne baštine te na narušavanje vizualnih obilježja kulturnog krajolika. Budući da se tijekom postupaka procjena utjecaja na okoliš utvrđuje ugroženost te propisuju mjere zaštite kulturno-povijesnih vrijednosti kako bi se minimalizirao utjecaj na kulturnu baštinu, takva mogućnost svedena je na najmanju mjeru.

Ukoliko se tijekom izvođenja građevinskih (zemljanih) radova naiđe na dosad neotkrivene arheološke nalaze, osoba koja izvodi radove dužna je prekinuti radove i o nalazu obavijestiti nadležno tijelo, kako bi se poduzele odgovarajuće mjere zaštite nalaza i nalazišta.

### Stanovništvo i naselja

Planirani Zahvati promatrani OPP-om nalaze se području sljedećih županija; Osječko-baranjska, Istarska, Šibensko-kninska, Splitsko-dalmatinska, Dubrovačko-neretvanska, Krapinsko-zagorska županija te na području Grada Zagreba.

U slučaju planirane Projekt splitske obilaznice, LOT-2, dionica Kaštel Gomilica - Kaštel Stari' na području Grada Kaštela se cijela trasa planiranog zahvata nalazi unutar građevinskog područja naselja te planirani zahvat prati trasu postojeće ceste (D8). Većina ostalih planiranih zahvata u velikoj mjeri prolaze kroz administrativna područja gradova ili općina osim planiranih zahvata: 'Državna cesta D2, južna zaobilaznica Osijeka' koji na području Grada Osijeka jednim dijelom prolazi kroz građevinsko područje naselja i prati trasu već postojeće ceste (D2), dok planirani zahvati 'obilaznica Petrijevcu' na području Općine Pertijevci, 'brza cesta Popovec - Marija Bistrica - Zabok' na području Grada Zagreba te 'Most kopno - Čiovo s

pristupnim cestama' na području Grada Trogira svojim manjim dijelom zadiru u građevinska područja naselja.

Predmetni zahvati imat će i pozitivan i negativan utjecaj na stanovništvo i naselja. Negativni utjecaji izgradnje predmetnih zahvata očituju se u povećanju razine buke i narušavanju kvalitete zraka u okolici planiranih zahvata, prvenstveno na "točkama" poput gradilišta na području u blizini splitske obilaznice - dionica 'Kaštel Gomilica - Kaštel Stari' te predmetne zračne luke. Međutim, preusmjerenje prometnih tokova izvan građevinskih područja naselja ujedno ima pozitivne učinke jer potencijalno smanjuje mogućnost onečišćenja zraka i smanjuje razine buke na području naselja.

Pozitivnim utjecajem također se smatra doprinos koji poboljšanje postojeće i izgradnja nove prometne infrastrukture (bolja prometna povezanost) može imati na razvoj gospodarstva. Bolja regionalna prometna povezanost imat će pozitivan utjecaj na migracije stanovništva i mobilnost radne snage koje se smatra jednim od osnovnih pokretača ekonomskog napretka.

### 8.3. Ocjena prihvatljivosti Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007.-2013. za ekološku mrežu

Za Izmjene i dopune OPP 2007.-2013. proveden je postupak prethodne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu te je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode donijelo rješenja (KLASA: UPI/I 612-07/14-71/168, URBROJ: 517-07-2-1-14-4 i KLASA: UPI/I 612-07/15-71/99, URBROJ.: 517-07-2-1-15-3) o prihvatljivosti Izmjena i dopuna Operativnog programa Promet 2007.-2013. za ekološku mrežu.

### 8.4. Mjere zaštite okoliša

Mjere zaštite okoliša predložene su uvažavajući mjere zaštite definirane kroz postupak procjene utjecaja na okoliš, ali i uz uvažavanje najnovijih zakonskih propisa i obaveza koji su u međuvremenu stupili na snagu.

Mogući utjecaji na okoliš	Prijedlog mjera za ublažavanje utjecaja na okoliš
<b>Utjecaj na kvalitetu zraka</b>	
Cestovni sektor	
Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tijekom izgradnje, rad strojeva i transport materijala organizirati tako da ne ometaju život u obližnjim naseljima.</li> <li>- Primjenom određenih mjera i odgovornim postupanjem ograničiti, odnosno smanjiti negativne utjecaje tijekom izgradnje zahvata.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> <li>- Brza cesta Popovec - Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	
<p>Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevac</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	
<p>Zračni sektor</p>	
<p>Zračna luka Dubrovnik</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sukladno mjerenim i prognoziranim meteorološkim parametrima, te osobinama zrakoplova, provoditi mjere unaprjeđivanja postupka slijetanja/polijetanja radi optimalne potrošnje goriva s ciljem očuvanja postojeće kvalitete zraka</li> <li>- minimalizirati emisije u zrak prilikom punjenja goriva u zrakoplove i pretakanja goriva u spremnike (prikupljanjem emitiranih plinova)</li> <li>- povećati upotrebu obnovljivih izvora energije (ponajprije solari) kao izvora energije za hlađenje/grijanje objekata zračne luke</li> </ul>
<p><b>Utjecaj na vode</b></p>	
<p>Cestovni sektor</p>	
<p>Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili</p>	

<p>luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> <li>- Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ovisno o području kojim prolazi trasa, planirati i izgraditi odgovarajući sustav odvodnje i pročišćavanja oborinske vode.</li> <li>- Dimenzioniranje svih objekata u području koja su unutar moguće zone utjecaja poplavnih voda treba izraditi prema normama i kriterijima zaštite od štetnog djelovanja voda,</li> <li>- Osigurati vodonepropusne površina za skladištenje i manipuliranje opasnim tvarima (gorivo, ulja itd.)</li> <li>- U slučaju izvanrednih onečišćenja voda potrebno je pridržavati se mjera definiranih Državnim planom mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda te nižim planovima mjera.</li> </ul>
<p>Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevac</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	
<p>Zračni sektor</p>	
<p>Zračna luka Dubrovnik</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Izgraditi zaštitni sustav kontroliranja odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda s prometnica</li> <li>- Osigurati vodonepropusne površina za skladištenje i manipuliranje opasnim tvarima (gorivo, ulja itd.)</li> </ul>
<p><b>Utjecaj na more</b></p>	
<p>Cestovni sektor</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odabrati tehnologiju i izvoditi radove koji će u najmanjoj mjeri utjecati na podizanje čestica sedimenta s dna</li> <li>- Pravilnom organizacijom gradilišta i pojačanim oprezom tijekom izvođenja radova spriječiti akcidentne situacije i mogućnost izlivanja onečišćujućih tvari u more</li> <li>- Izgraditi zatvoreni sustav odvodnje i pročišćavanja</li> </ul>

Utjecaj na tlo	otpadnih voda s mosta
Cestovni sektor	
<p>Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> <li>- Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projektirati dovoljan broj propusta za površinske vode, odnosno spriječiti otjecanje oborinskih voda s ceste u okolne površinske vode kako bi se spriječilo njihovo onečišćenje.</li> <li>- Riješiti pitanje funkcionalnosti presječenih odvodnih sustava oborinskih voda</li> <li>- Obavezno djelotvorno zaštititi poljoprivredno tlo od imisije krutih čestica podizanjem zaštitnih vegetacijskih pojaseva uz same trase ceste</li> <li>- Izvoditi radove tako da se na najmanji mogući način uništava okolno tlo te voditi računa o sprečavanju erozije tla posebno na vodopropusnim geološkim supstratima poput flišnih sedimenata.</li> </ul>
<p>Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Biološkom sanacijom stabilizirati i zaštititi pokose nasipa i usjeka od erozije.</li> <li>- Kontrolirano provoditi zbrinjavanje otpada</li> <li>- Očuvati humusni sloj tla i koristiti ga kod sanacije gradilišta i krajobraznog uređenja pojasa uz prometnicu.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevac</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	
Zračni sektor	
Zračna luka Dubrovnik	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Očuvati humusni sloj tla i koristiti ga kod sanacije gradilišta i krajobraznog uređenja degradiranih površina.</li> <li>- U slučaju da se utvrdi onečišćenje poljoprivrednog zemljišta i u slučaju zabrane uzgoja poljoprivrednih kultura za prehrambene potrebe, planirati sustav potpore za uzgoj poljoprivrednih kultura za neprehrambene svrhe.</li> </ul>

<b>Utjecaj na krajobraz</b>	
Cestovni sektor	
Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> <li>- Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Izraditi projekt krajobraznog uređenja kojim se trebaju osmisliti rješenja za sanaciju područja zahvaćenih građevinskim radovima, odnosno za maksimalno vizualno uklapanje zahvata u okolni prostor.</li> </ul>
Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevac</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	
<b>Zračni sektor</b>	
Zračna luka Dubrovnik	
<b>Utjecaj na bioraznolikost i zaštićene prirodne vrijednosti</b>	
Cestovni sektor	
Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tijekom projektiranja prometnica predvidjeti izgradnju prijelaza za male divlje životinje</li> </ul>

<p>državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU</p>	<p>(vodozemce, gmazove, male sisavce).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Koristiti ekološki prihvatljive svjetiljke čiji je snop svjetlosti usmjeren izravno prema površini koju osvjetljava</li> <li>- Uz planirane prometnice osigurati uklanjanje invazivnih biljnih vrsta</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> <li>- Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	
<p>Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevac</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	
<p>Zračni sektor</p>	
<p>Zračna luka Dubrovnik</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pravilnom organizacijom gradilišta ograničiti kretanje teške mehanizacije kako bi se degradiranje okolnih staništa svelo na najmanju moguću mjeru.</li> <li>- Na području zračne luke osigurati uklanjanje invazivnih biljnih vrsta</li> </ul>
<p><b>Utjecaj na šumarstvo i lovstvo</b></p>	
<p>Cestovni sektor</p>	
<p>Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla,</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prilikom radova pridržavati se svih mjera zaštite šuma od požara</li> <li>- Osobitu pažnju posvetiti zaštiti tla od erozije i pojave klizišta</li> </ul>

<p>povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> <li>- Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pridržavati se mjera zaštite od pojave šumskih štetnika</li> <li>- Određivanjem putnih pravaca i koridora za kretanje ljudi i vozila za vrijeme izvođenja radova, zaštititi stanište od nepotrebnih i nekontroliranih ulazaka i kretanja po lovištu.</li> <li>- Osigurati dovoljan broj prijelaza i prolaza za divljač kako bi se omogućila neometana migracija</li> </ul>
<p>Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevac</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	
<p>Zračni sektor</p>	
<p>Zračna luka Dubrovnik</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prilikom radova pridržavati se svih mjera zaštite šuma od požara.</li> <li>- Osobitu pažnju posvetiti zaštiti tla od erozije</li> <li>- Određivanjem putnih pravaca i koridora za kretanje ljudi i vozila za vrijeme izvođenja radova, zaštititi stanište od nepotrebnih i nekontroliranih ulazaka i kretanja po lovištu</li> </ul>
<p><b>Opterećenje okoliša</b></p>	
<p>Buka</p>	
<p>Cestovni sektor</p>	
<p>Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Osigurati zaštitu od buke na mjestima potencijalno ugroženim povećanim razinama buke.</li> </ul>

<p>luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> <li>- Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	
<p>Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevac</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	
<p>Zračni sektor</p>	
<p>Zračna luka Dubrovnik</p>	
<p><b>Utjecaj na kulturno-povijesnu baštinu</b></p>	
<p>Cestovni sektor</p>	
<p>Izgradnja ili rekonstrukcija poboljšanih veza između lokalnih, regionalnih i državnih cesta i ruta TEN-T autocesta ili luka s ciljem uklanjanja uskih grla, povećanje kapaciteta i povećanje pristupačnosti na TEN-T mrežu i prema ostalim državama članicama EU</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prije poduzimanja planiranih zahvata u prostoru potrebno je za svaku lokaciju analizirati i ocijeniti utjecaj na pojedine vrste kulturnih dobara (kulturno-povijesne cjeline, povijesne građevine i kulturni krajolik) te odrediti detaljne mjere zaštite.</li> <li>- Za svaki pojedini zahvat u prostoru potrebno je provesti arheološka rekognosciranja i po potrebi probna arheološka istraživanja kojima će se odrediti opseg zaštitnih arheoloških istraživanja,</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I- Most Čiovo i pristupne ceste</li> <li>- Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i Grad Ploče</li> <li>- Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice brze ceste) + spojna cesta za Breznički Hum</li> <li>- Izgradnja dionice Beli Manastir - most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj</li> </ul>	<p>dokumentiranja i konzervacije nalaza i nalazišta. Ako bi zaštitna arheološka istraživanja rezultirala značajnim nalazima koje je potrebno konzervirati i prezentirati, postoji mogućnost i izmještanja trase i drugih planiranih građevina na pozicijama takvih nalazišta.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- U tijeku izvođenja radova potrebno je osigurati stalan arheološki ili konzervatorski nadzor na preostalim dijelovima područja izgradnje.</li> <li>- Ako se pri izvođenju građevinskih ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla, na kopnu, u vodi ili moru naiđe na arheološko nalazište ili nalaze, osoba koja izvodi radove dužna je prekinuti radove i o nalazu bez odgađanja obavijestiti nadležno tijelo</li> </ul>
<p>Izgradnja novih cestovnih veza koje zaobilaze ključna regionalna i gospodarska središta ili ublažavaju zagušenja na uskim grlima i smanjuju negativne utjecaje na okoliš</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt splitske obilaznice - LOT 2: Kaštel Stari - Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica</li> <li>- Obilaznica Vodica</li> <li>- Izmještanje državne ceste D 34, obilaznica Petrijevac</li> <li>- Obilaznica grada Poreča</li> <li>- Državna cesta D2, Južna zaobilaznica Osijeka</li> </ul>	
<p>Zračni sektor</p>	
<p>Zračna luka Dubrovnik</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evidentirane kulturno-povijesne vrijednosti koje su izravno ugrožene predmetnim zahvatom potrebno je dokumentirati, temeljem čega će se utvrditi način zaštite i prezentacija.</li> <li>- U tijeku izvođenja radova potrebno je osigurati stalan arheološki ili konzervatorski nadzor na preostalim dijelovima područja izgradnje.</li> <li>- Ako se pri izvođenju građevinskih ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla, na kopnu, u vodi ili moru naiđe na arheološko nalazište ili nalaze, osoba koja izvodi radove dužna je prekinuti radove i o nalazu bez odgađanja obavijestiti nadležno tijelo.</li> </ul>

## 8.5. Opis predviđenih mjera praćenja

U Republici Hrvatskoj uspostavljeni su mehanizmi praćenja stanja okoliša kroz postupke procjene utjecaja zahvata na okoliš te kroz izdavanje vodopravnih akata za pojedine zahvate te slijedom navedenog, ovom strateškom studijom ne predlaže se uspostava posebnog programa praćenja stanje okoliša.

## 8.6. Kratak prikaz razmotrenih varijantnih rješenja OPP-a 2007.-2013. i opis provedene procjene, uključujući i poteškoće pri prikupljanju potrebnih podataka

Operativni program „Promet“ 2007.-2013. naglasak je stavio na projekte vezane uz revitalizaciju željezničke infrastrukture i unutarnjih plovnih putova, s naglaskom na one koji imaju najveći učinak na modernizaciju željezničkih pruga, uz pripremu projekata za buduća ulaganja u modernizaciju i poboljšanje uvjeta u sektoru unutarnje plovidbe te razvijanju administrativne i upravne sposobnosti institucija koje provode Operativni program za promet.

Ovi zahvati analizirani su kroz Stratešku procjenu utjecaja na okoliš koja je provedena u razdoblju od 2010. do 2012. godine.

Međutim, zbog poteškoća u provedbi predložene su izmjene i dopune Operativnog programa Promet. Prijedlozi se odnose na uključivanje aktivnosti i projekata cestovnog i zračnog sektora unutar nove prioritetne osi.

Projekti obuhvaćeni prvim izmjenama i dopunama Operativnog programa Promet 2007.-2013. su bili sljedeći:

1. Razvoj zračne luke Dubrovnik (zračni sektor)
2. Most Čiovo sa spojnim cestama-faza I-Most Čiovo i pristupne ceste (cestovni sektor)
3. Projekt splitske obilaznice, LOT-2 - Kaštel Stari-Kaštel Sućurac/Kaštel Gomilica (cestovni sektor)
4. Obilaznica Vodica (cestovni sektor)

Zbog potrebe za uključivanjem dodatnih investicijskih prioriteta u program, a kako bi se poboljšala stopa provedbe, novim izmjenama i dopunama OPP 2007.-2013. obuhvaćeni su i sljedeći projekti:

1. Rekonstrukcija brze ceste i građenje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče (cestovni sektor)
2. Brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (cestovni sektor)
3. Izmještanje državne ceste D34, Obilaznica Petrijevac (cestovni sektor)
4. Obilaznica grada Poreča (cestovni sektor)

5. Državna cesta D2, južna zaobilaznica Osijeka (cestovni sektor)
6. Izgradnja dionice Beli Manastir - Most Drava (bez mosta) na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj (cestovni sektor).

Za većinu od navedenih zahvata prethodno su provedeni postupci procjene utjecaja na okoliš ili su isti u tijeku. U ovoj Strateškoj studiji opisani su mogući utjecaji i dane odgovarajuće mjere sprječavanja i ublažavanja mogućih negativnih utjecaja koje su usklađene s onima utvrđenima za svaki pojedini zahvat, ali uz uvažavanje novih zakonskih propisa i obaveza s obzirom da su pojedini postupci provedeni prije njihovog donošenja.

Strateškom studijom nisu razmatrane varijante pojedinih zahvata, jer su iste razmotrene i ocjenjene kroz provedene postupke procjene utjecaja na okoliš na projektnoj razini.

## 9. Popis propisa i literature

### Propisi

- Zakon o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13)
- Uredba o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (NN 64/08)
- Nacionalna strategija i plan djelovanja na okoliš (NN 46/02)
- Strategija održivog razvitka Republike Hrvatske (NN 39/08)
- Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine (NN 131/14)
- Strategija i program prostornog uređenja Republike Hrvatske, 1997
- Odluka o Izmjenama i dopunama Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske (NN 76/2013)
- Program prostornog uređenja Republike Hrvatske, 1999
- Odluka o Izmjeni i dopuni Programa prostornog uređenja Republike Hrvatske (NN 84/13)
- Strategija regionalnog razvoja Republike Hrvatske 2011.-2013.
- Strategija razvoja turizma RH do 2020. godine (NN 55/13)

### Zrak

- Zakon o zaštiti zraka (NN 130/11, 47/14)
- Uredba o određivanju zona i aglomeracija prema razinama onečišćenosti zraka na teritoriju Republike Hrvatske (NN 01/14)
- Plan zaštite i poboljšanja kakvoće zraka u Republici Hrvatskoj za razdoblje od 2008. do 2011. godine
- Plan zaštite zraka, ozonskog sloja i ublažavanja klimatskih promjena te prilagodbe klimatskim promjenama na području Republike Hrvatske za razdoblje 2013. - 2017.

### Vode

- Zakon o vodama (NN 153/09, 130/11, 56/13 i 14/14)
- Strategija upravljanja vodama (NN 91/08)
- Plan upravljanja vodnim područjima (NN 82/13)
- Državni plan mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda (NN 5/11)
- Pravilnik o uvjetima za utvrđivanje zona sanitarne zaštite izvorišta (NN 66/11 i 47/13)
- Strategija integralnog upravljanja obalnim područjem (Protokol Barcelonske konvencije o integralnom upravljanju obalnim područjem Sredozemlja, NN MU 8/12)

### More

- Uredba o standardu kakvoće voda (NN 73/13)
- Uredba o uspostavi okvira za djelovanje Republike Hrvatske u zaštiti morskog okoliša (NN 136/11)

## Bioraznolikost

- Zakon o zaštiti prirode (NN 80/13)
- Zakon o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja (NN 114/11)
- Pravilnik o popisu stanišnih tipova, karti staništa te ugroženim i rijetkim stanišnim tipovima (NN 88/2014)
- Strategija i akcijski plan zaštite biološke i krajobrazne raznolikosti Republike Hrvatske (NN 81/99, 143/08)
- Uredba (EU) br. 1143/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o sprječavanju i upravljanju unošenja i širenja invazivnih stranih vrsta
- Pravilnik o strogo zaštićenim vrstama (NN 144/13)
- Pravilnik o prijelazima za divlje životinje (NN 5/07)

## Šumarstvo i Lovstvo

- Zakon o šumama (NN 140/05, 82/06, 129/08, 80/10, 124/10, 25/12 i 94/14)
- Zakon o lovstvu (NN 140/05, 75/09 i 14/14)
- Zakon o šumskom reprodukcijском materijalu (NN 140/05, 75/09, 61/11, 56/13 i 14/14)
- Nacionalna šumarska politika i strategija (NN 120/03)
- Pravilnik o načinu motrenja oštećenosti šumskih ekosustava (NN 67/10, 76/13 i 122/14)
- Pravilnik o sadržaju, načinu izrade i postupku donošenja, odnosno odobravanja lovnogospodarske osnove, programa uzgoja divljači i programa zaštite divljači (NN 40/06., 92/08, 39/11 i 41/13)

## Tlo

- Zakon o poljoprivrednom zemljištu (NN 39/13 i 48/15)
- Zakon o provedbi Uredbe Vijeća (EZ) br. 834/2007 o ekološkoj proizvodnji i označavanju ekoloških proizvoda (80/13 i 14/14)
- Uredba o osnivanju Agencije za poljoprivredno zemljište (NN 039/09, 33/10, 109/11, 66/13 i 141/13)
- Pravilnik o višestrukoj sukladnosti (NN 27/14)
- Pravilnik o mjerilima za utvrđivanje osobito vrijednog obradivog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta (NN 151/13)
- Pravilnik o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja (NN 9/14)

## Kuturno-povijesna baština

- Zakon o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara (NN 69/99, 151/03, 157/03, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14).
- Pravilnik o arheološkim istraživanjima (NN 102/10)
- Pravilnik o obliku, sadržaju i načinu vođenja Registra kulturnih dobara Republike Hrvatske (NN 89/11 i 130/13)

## Promet

- Pravilnik o osnovnim uvjetima kojima javne ceste izvan naselja i njihovi elementi moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti prometa (NN br. 110/01)
- Odluka o razvrstavanju javnih cesta (NN 94/14)
- Nacionalni program za razvoj i uvođenje inteligentnih transportnih sustava u cestovnom prometu za razdoblje od 2014. do 2018. godine (NN 82/14)
- Program - građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do 2016. godine (NN 1/14, 151/14)
- Plan građenja i održavanja autocesta za 2015. godinu

#### Buka

- Pravilniku o načinu izrade i sadržaju karata buke i akcijskih planova (NN 75/09)
- Pravilnik o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave (NN 145/04)
- Zakon o zaštiti od buke (NN 30/09, NN 55/13, NN 153/13)

#### Literatura

- Strateška studija utjecaja na okoliš za Strategiju prometnog razvoja Republike Hrvatske (PLANET S.A., lipanj 2014.)
- Strateška studija utjecaja na okoliš za OPP 2007.-2013., Dvocat Ecro, svibanj 2012.
- Elaborat zaštite okoliša u postupku ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš rekonstrukcije brze ceste i izgradnje spojne ceste za luku Ploče i grad Ploče, IGH d.d., Split, veljača 2015.
- Studija o utjecaju na okoliš brze ceste čvor Ploče 2-Ploče s odvojkom za Rogotin, IGH d.d. Zagreb-Poslovni centar Split, Split, lipanj 2006.
- Studija o utjecaju na okoliš Most kopno-otok Čiovo s pristupnim cestama, IGH d.d., Split, studeni 2007.
- Urbanističko-konzervatorska studija budućeg mosta kopno - otok Čiovo, Studio X d.o.o., ožujak 2007.
- Studija o utjecaju na okoliš razvoja Zračne luke Dubrovnik, Općina Konavle, DVOKUT ECRO d.o.o., Zagreb, ožujak 2014.
- Studija o utjecaju na okoliš rekonstrukcije državne ceste D8: Dionica Solin-Plano, IGH d.d., Split, travanj 2003.
- Studija o utjecaju na okoliš za obilaznicu Vodica u duljini L=5.1 km, Via plan d.o.o. Varaždin, studeni 2011.
- Studija o utjecaju na okoliš obilaznice Petrijevaca, Zavod za prostorno planiranje d.d. Osijek, siječanj 2012.
- STUDIJA O UTJECAJU NA OKOLIŠ AUTOCESTE: granica Mađarske-Beli Manastir-Osijek-granica Bosne i Hercegovine (Koridor Vc), INSTITUT GRAĐEVINARSTVA HRVATSKE d.d. Poslovni centar Osijek, Zavod za prostorno planiranje d.d. Osijek, srpanj 2003.
- Obilaznica grada Poreča Studija o utjecaju na okoliš, Građevinski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, siječanj 2003.

- STUDIJA O UTJECAJU NA OKOLIŠ JUŽNE ZAIBILAZNICE GRADA OSIJEKA-južni kolnik, INSTITUT GRAĐEVINARSTVA HRVATSKE d.d., Zagreb, POSLOVNI CENTAR Osijek i ZAVOD ZA PROSTORNO PLANIRANJE d.d., Osijek, lipanj 2004.
- Studija o utjecaju na okoliš za zahvat: BRZA CESTA POPOVEC-MARIJA BISTRICA-ZABOK: ČVOR KAŠINA- ČVOR ZLATAR BISTRICA, APO d.o.o., prosinac 2014.

#### Zrak

- Godišnje izvješće o praćenju kvalitete zraka na području Republike Hrvatske za 2013. godinu, AZO, 2014.
- Izvješće o stanju okoliša u Splitsko-dalmatinskoj županiji za razdoblje 2008. - 2011. godine

#### More

- Skup značajki dobrog stanja okoliša (DSO) za morske vode pod suverenitetom Republike Hrvatske i skup ciljeva u zaštiti morskog okoliša i s njima povezanih pokazatelja, (IOR, 2014.)

#### Prilagodba klimatskim promjenama

- Branković, Č., I. Güttler, M. Patarčić, and L. Srnec. *Climate Change Impacts and Adaptation Measures - Climate Change scenario*. Fifth National Communication of the Republic of Croatia under the United Nation Framework Convention on the Climate Change, Zagreb: Ministry of Environmental Protection, Physical Planning and Construction, 2010, 152-166.
- Branković, Č., M. Patarčić, I. Güttler, i L. Srnec. »Near-future climate change over Europe with focus on Croatia in an ensemble of regional climate model simulations.« *Climate Research* 52 (2012): 227-251.
- Državni hidrometeorološki zavod. *Klima i klimatske promjene*. n.d. [http://klima.hr/klima.php?id=klimatske\\_promjene](http://klima.hr/klima.php?id=klimatske_promjene) (accessed 2 1, 2014).
- Nemry, Françoise, and Hande Demirel. *Impacts of Climate Change on Transport: Focus on road and rail transport infrastructures*. European Commission, Joint Research Centre, 2012.

#### Promet i prometna infrastruktura

- Izvješće o stanju okoliša u Republici Hrvatskoj 2014, AZO, 2015.
- Statistički ljetopis 2014, Državni zavod za statistiku, [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr)

#### Geologija

- HGI (2009): Tumač Geološke karte Republike Hrvatske 1:300 000. Hrvatski geološki institut, Zagreb, 141 str.
- Korolija, B., Borović, I., Grimani, I., Marinčić, S. (1976): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, List Korčula K 33-47. Institut geološka istraživanja, Zagreb (1967-1968); Savezni geološki institut, Beograd.

- Korolija, B., Borović, I., Grimani, I., Marinčić, S., Jagačić, N., Magaš, N., Milanović, M. (1977): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, Tumač za listove Lastovo K33-46, Korčula K 33-47, Palagruža K33-57. Institut za geološka istraživanja, Zagreb (1968); Savezni geološki institut, Beograd, 53 str.
- Magaš, N., Marinčić, S. (1973): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, Tumač za list Split K33-21 i Primošten K33-20. Institut za geološka istraživanja, Zagreb (1967); Savezni geološki institut, Beograd, 47 str.
- Magaš, N., Marinčić, S., Benček, Đ. (1978): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, Tumač za list Ploče K33-35. Institut za geološka istraživanja, Zagreb (1972); Savezni geološki institut, Beograd, 52 str.
- Mamužić, P. (1975): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, Tumač za list Šibenik K33-8. Institut za geološka istraživanja, Zagreb (1966); Savezni geološki institut, Beograd, 37 str.
- Mamužić, P. (1982): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, List Šibenik K33-8. Zavod za geološka istraživanja, Zagreb (1962-1965); Savezni geološki institut, Beograd.
- Marinčić, S., Magaš, N., Borović, I. (1971): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, List Split K33-21. Institut za geološka istraživanja, Zagreb (1968-1969); Savezni geološki institut, Beograd.
- Marinčić, S., Magaš, N., Benček, Đ. (1978): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, List Ploče K33-35. Institut za geološka istraživanja, Zagreb (1967-1971); Savezni geološki institut, Beograd.
- Marković, B. (1971): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, List Dubrovnik K 34-49. Zavod za geološka i geofizička istraživanja, Beograd (1963-1965); Savezni geološki institut, Beograd.
- Marković, B. (1975): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, Tumač za list Dubrovnik K34-49. Zavod za geološka i geofizička istraživanja, Beograd (1966); Savezni geološki institut, Beograd, 43 str.
- Rajić, V., Papeš, J., Behlilović, S., Crnolatac, I., Mojičević, N., Ranković, M., Slišković, T., Đorđević, G., Golo, B., Ahac, A., Luburić, P., Marić, Lj. (1976): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, List Metković K33-36. Institut za geološka istraživanja, Sarajevo (1958-1971); Savezni geološki institut, Beograd.
- Rajić, V., Papeš, J. (1977): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, Tumač za list Metković K33-36. Institut za geološka istraživanja, Sarajevo (1971); Savezni geološki institut, Beograd, 43 str.
- Rajić, V., Papeš, J. (1982): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, Tumač za list Ston K33-48. Geoinženjering-OOUR Institut za geologiju, Sarajevo, Geološki zavod, Zagreb (1980); Savezni geološki institut, Beograd, 39 str.
- Rajić, V., Papeš, J., Ahac, A., Korolija, B., Borović, I., Grimani, I., Marinčić, S. (1982): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, List Ston K33-48. Geoinženjering-OOUR Institut za geologiju, Sarajevo, Zagreb (1972-1980); Institut za geološka istraživanja, Zagreb (1967-1968); Savezni geološki institut, Beograd.

- Basch, O. (1981): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, List Ivanić-Grad L33-81. Geološki zavod, Zagreb, OOUR za geologiju i paleontologiju (1969-1976), Savezni geološki Institut, Beograd.
- Basch, O. (1983): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, Tumač za List Ivanić-Grad L33-81. Geološki zavod, Zagreb (1980), Savezni geološki Institut, Beograd.
- HGI (2009): Tumač Geološke karte Republike Hrvatske 1:300 000. Hrvatski geološki institut, Zagreb, 141 str.
- Magaš, N. (1978): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, List Osijek L34-86. Geološki zavod, Zagreb (1981-1987), Savezni geološki Institut, Beograd.
- Magaš, N. (1978): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, Tumač za List Osijek L34-86. Geološki zavod, Zagreb (1986), Savezni geološki Institut, Beograd.
- Polšak, A., Šikić, D. (1969): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, List Rovinj L33-100. Institut za geološka istraživanja, Zagreb (1957-1963), Savezni geološki Institut, Beograd.
- Polšak, A., Šikić, D. (1973): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, Tumač za List Rovinj L33-100. Institut za geološka istraživanja, Zagreb (1963), Savezni geološki Institut, Beograd.
- Šikić, K., Basch, O., Šimunić, A. (1978): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, List Zagreb L33-80. Institut za geološka istraživanja, Zagreb (1972), Savezni geološki Institut, Beograd.
- Šikić, K., Basch, O., Šimunić, A. (1978): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, Tumač za List Zagreb L33-80. Institut za geološka istraživanja, Zagreb (1972), Savezni geološki Institut, Beograd.
- Šimunić, A., Pikija, M., Hećimović, I. (1983): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, List Varaždin L33-69. Geološki zavod, Zagreb (1971-1978), Savezni geološki Institut, Beograd.
- Šimunić, A., Pikija, M., Hećimović, I., Šimunić, Al. (1981): Osnovna geološka karta SFRJ 1:100 000, Tumač za List Varaždin L33-69. Geološki zavod, Zagreb (1982), Savezni geološki Institut, Beograd.

#### Bioraznolikost

- Jelić, D., Kuljerić, M., Koren, T., Treer, D., Šalamon, D., Lončar, M., Podnar-Lešić, M., Janev Hutinec, B., Bogdanović, T., Mekinić, S. i Jelić, K. (2012): Crvena knjiga vodozemaca i gmazova Hrvatske. Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Državni zavod za zaštitu prirode, Zagreb
- Antolović, J., Frković, A., Grubešić, M., Holcer, D., Vuković, M., Flajšman, E., Grgurev, M., Hamidović, D., Pavlinić, I. i Tvrtković, N. (2006): Crvena knjiga sisavaca Hrvatske. Ministarstvo kulture, Državni zavod za zaštitu prirode, Zagreb
- Nikolić, T. i Topić, J. (urednici) (2005): Crvena knjiga vaskularne flore Hrvatske. Ministarstvo kulture, Državni zavod za zaštitu prirode, Zagreb
- Tutiš, V., Kralj, J., Radović, D., Čiković, D. i Barišić, S. (2013): Crvena knjiga ptica Hrvatske. Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, Državni zavod za zaštitu prirode, Zagreb

- Radović, J., Krivanek, G., Pećarević, M., Plavac, I., Rodić-Baranović, P., Šestani, G., Topić, R. (2009): Prirodoslovna podloga za Izmjene i dopune Prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije. Državni zavod za zaštitu prirode, Zagreb

#### Internetski izvori podataka

- Nikolić T. ur. (2015): Flora Croatica Database (URL <http://hirc.botanic.hr/fcd>). Prirodoslovno-matematički fakultet, Sveučilište u Zagrebu.
- Geoportal Državne geodetske uprave (2015). (<http://geoportal.dgu.hr/>), Državna geodetska uprava.
- Interaktivna karta Natura 2000 područja u Hrvatskoj (2015) (<http://natura2000.dzpz.hr/natura/>)
- Nacionalna klasifikacija staništa Republike Hrvatske (III. nadopunjena verzija) (2015) ([http://www.dzpz.hr/dokumenti\\_upload/20100527/dzpz201005271405280.pdf](http://www.dzpz.hr/dokumenti_upload/20100527/dzpz201005271405280.pdf)).
- Internetske stranice ekološke udruge Čiopa, Dubrovnik (2015) (<http://www.ciopa.hr/>)
- Internetske stranice RAMSAR područja (2015) (<https://rsis.ramsar.org/>)

#### Lovstvo

- Mustapić, Z., i sur., Lovstvo, Hrvatski lovački savez, Zagreb, 2004.

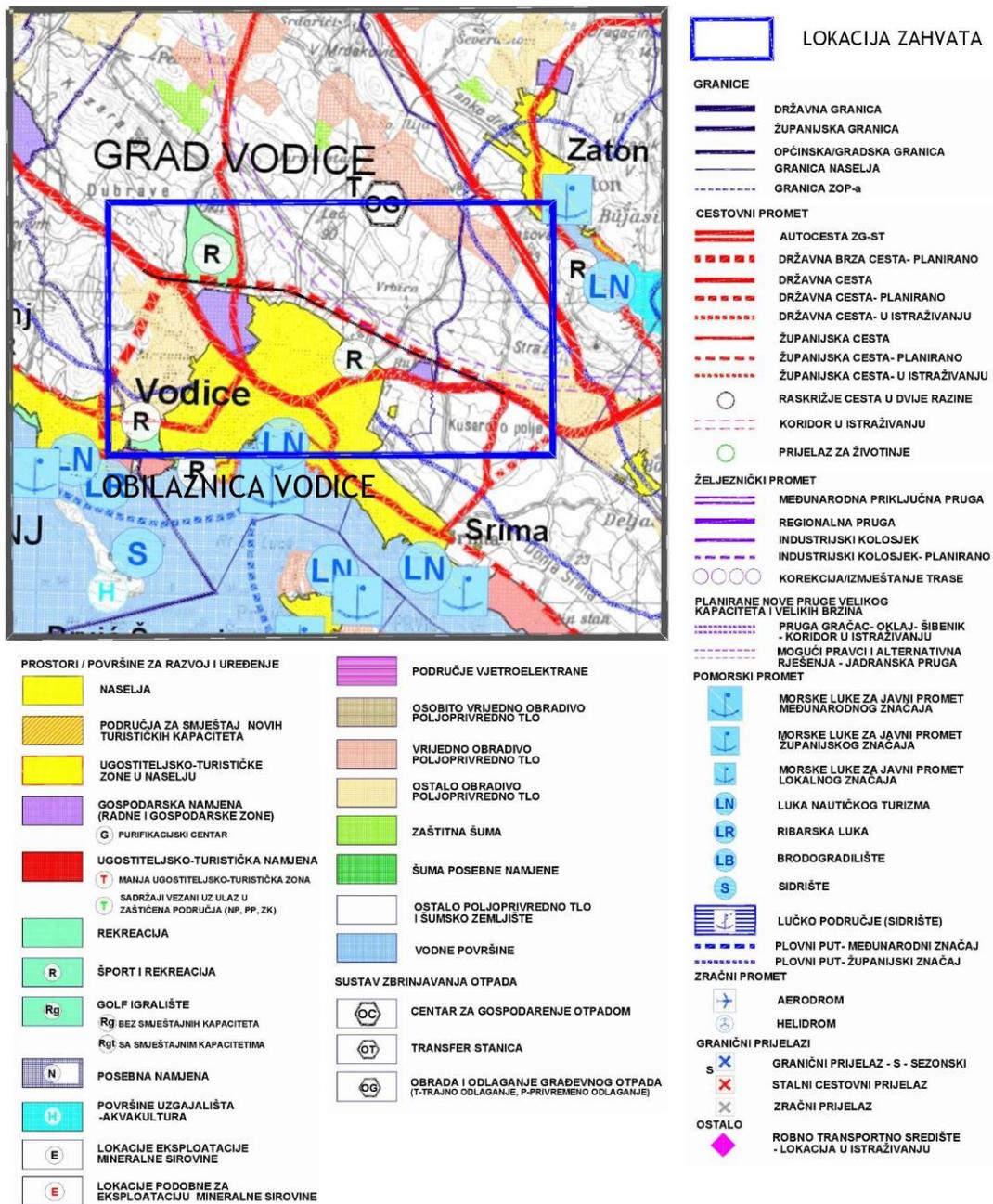
#### Buka

- Strateška karta buke grada Splita, ZAST d.o.o.-Zavod za zaštitu na radu, zaštitu od požara i zaštitu čovjekove okoline, Split, svibanj 2009.

# Prilozi

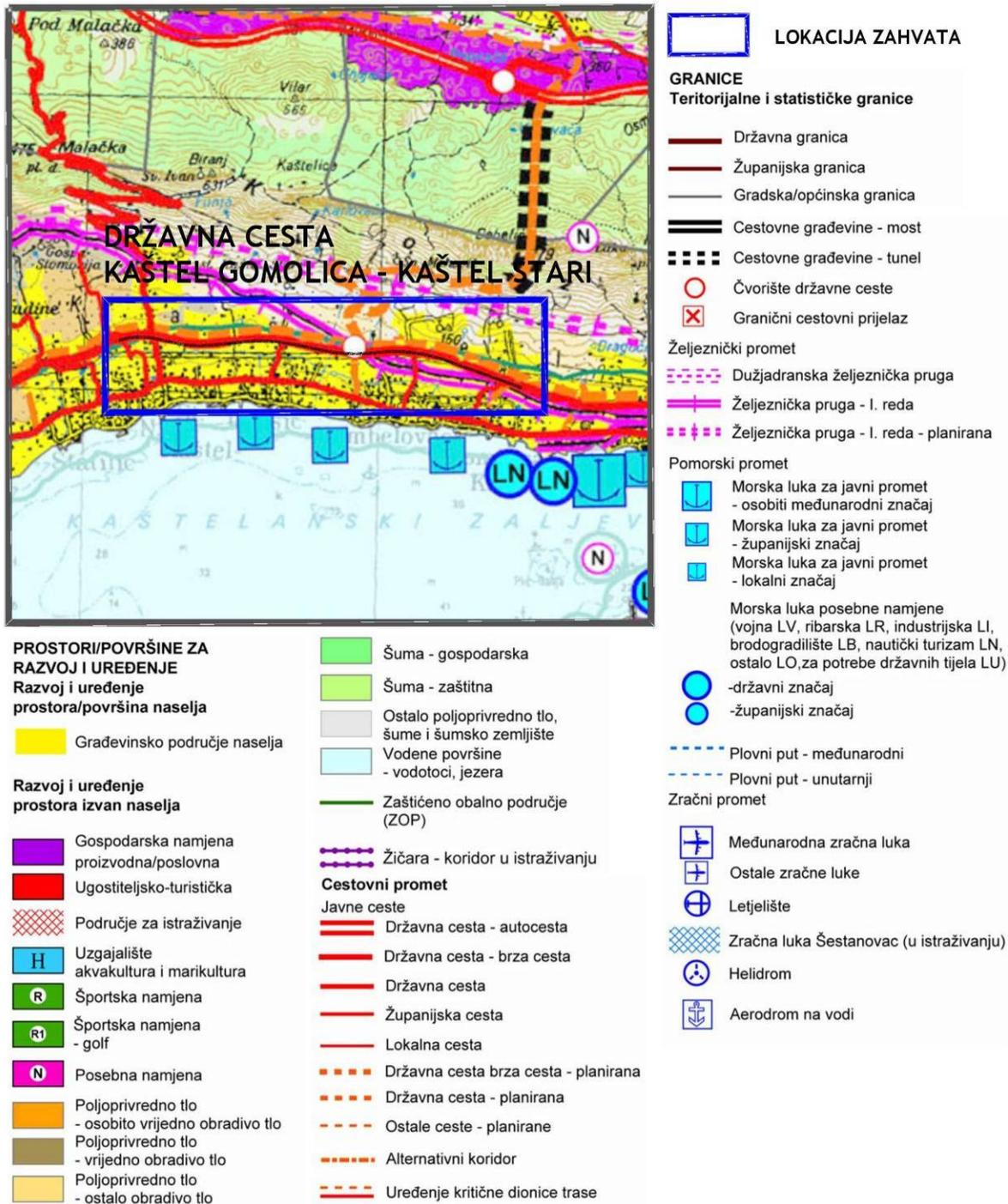
Prostorno-planska dokumentacija: Izvatci iz kartografskog prikaza

Planirani zahvat - 'Obilaznica grada Vodica', predviđen je PP Šibensko-kninske županije.



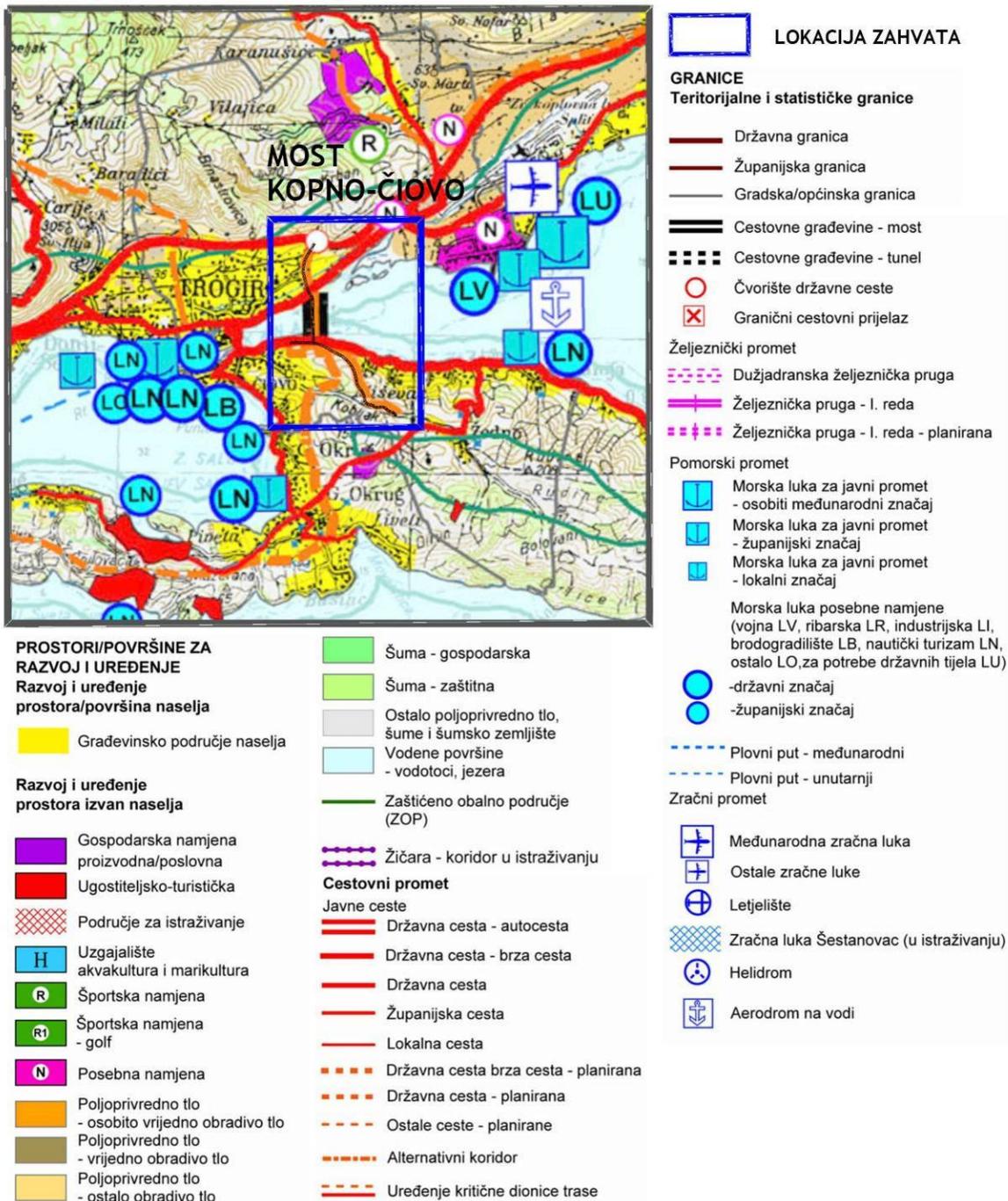
Izvadak iz kartografskog prikaza 1.0. Korištenje i namjena prostora PP Šibensko-kninske županije, s ucrtanim zahvatom

Planirani Zahvat - 'Rekonstrukcija državne ceste D-8, dionica Kaštel Gomilica - Kaštel Stari', predviđen je PP Splitsko dalmatinske županije



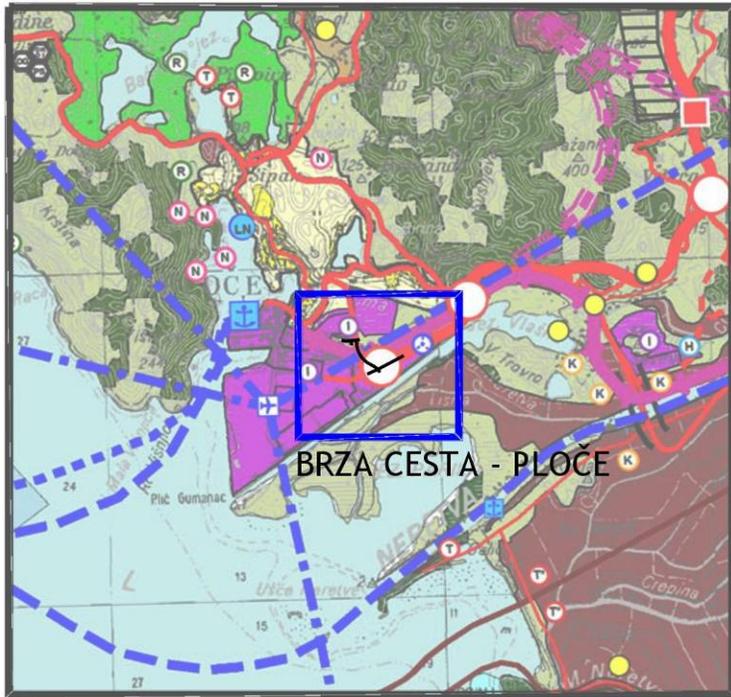
Izvadak iz kartografskog prikaza 1. Korištenje i namjena prostora PP Splitsko-dalmatinske županije, s ucrtanim zahvatom

Planirani Zahvat Most kopno - Čiovo s pristupnim cestama predviđen je PP Splitsko-dalmatinske županije



Izvadak iz kartografskog prikaza 1. Korištenje i namjena prostora PP Splitsko-dalmatinske županije, s ucrtanim zahvatom

Planirani zahvat 'Brza cesta s odvojkom do grada Ploče', predviđen je PP Dubrovačko-neretvanske županije



**LOKACIJA ZAHVATA**

**GRANICE**

Teritorijalne i statističke granice

- Državna granica
- Županijska granica
- Općinska/gradska granica na kopnu
- Prostorni plan Nacionalnog parka Mljet

**OBRADA, SKLADIŠTENJE I ODLAGANJE OTPADA**

- Građevina za privremeno skladištenje opasnog otpada koji se izdvaja tijekom prethodnog pregleda otpada
- Građevina za obradu otpada - biološka i termička obrada
- Građevina za obradu otpada neopasni tehnološki otpad TO, građevinski otpad GO
- Odlagalište otpada komunalni otpad OK, inertni otpad OI
- Pretovarna stanica
- Županijski centar za gospodarenje otpadom

**Cestovni promet**

Javne ceste

- Državna cesta - autocesta
- Državna cesta - autocesta (koridor za istraživanje)
- Državna cesta - brza cesta
- Državna cesta - brza cesta (koridor za istraživanje)
- Ostale državne ceste
- Ostale državne ceste (koridor za istraživanje)
- Županijska cesta
- Lokalna cesta
- Ostale ceste koje nisu javne
- Ostale ceste koje nisu javne (koridor za istraživanje)

Raskrižje cesta u dvije razine

Prateći uslužni objekt

Cestovne građevine - most

Cestovne građevine - tunel

**Željeznički promet**

- Dužjadranska željeznička pruga (koridor/trasa)
- Željeznička pruga - I. reda
- Kolodvor - putnički (međunarodni i međumjesni promet)
- Stajalište

**Pomorski promet**

- Morska luka za javni promet - osobiti međunarodni značaj
- Morska luka za javni promet - županijski značaj
- Morska luka za javni promet - lokalni značaj (lučki baz)
- Morska luka posebne namjene - državni značaj vojne LV, vojne u istraživanju LV\*, ribarstvo LR, industrija LI, brodogradilište LB, nautički turizam LN, sport LS, ostalo LO
- Morska luka posebne namjene - do 200 vezova, županijski značaj
- Morska luka posebne namjene - do 100 vezova, županijski značaj
- Plovni put - međunarodni
- Plovni put - unutarnji

**Zračni promet**

- Međunarodna zračna luka
- Ostale zračne luke (\* - istražna lokacija)
- Heliodrom
- Zračni put - međunarodni i domaći promet

**Razvoj i uređenje prostora/površina naselja**

- Izgrađeni dio građevinskog područja naselja
- Neizgrađeni dio građevinskog područja naselja
- Naselje

**Razvoj i uređenje prostora/površina izvan naselja**

- Gospodarska namjena - proizvodna (pretežito industrijska; pretežito zanatska; pretežito prehrambeno-prerađivačka; pretežito građevinarska/asfaltna baza)
- Gospodarska namjena - površine za iskorištavanje mineralnih sirovina (kamen; sol)
- Gospodarska namjena - površine uzgajališta (akvakultura) uzgajalište školjakaša, kavezni uzgoj riba, kavezni uzgoj riba i školjakaša, otpremni centar
- Gospodarska namjena - ribolov izuzev kočom
- Gospodarska namjena - ribolov kočom
- Gospodarski pojas mora (epikontinentalni pojas)
- Gospodarska namjena - područja ribarenja ludrom, zagonicom i fružatom
- Gospodarska namjena - područja lovišta ribarenja kočicom
- Gospodarska namjena - poslovna namjena (pretežito uslužna; pretežito trgovačka; komunalno servisna; pretežito reciklažna; mješovite zone pretežito poslovne)
- Gospodarska namjena - ugostiteljsko-turistička namjena hotel, turističko naselje, auto-kamp, konačište i sl., zona u istraživanju
- Sportsko rekreacijska namjena, golf, zona u istraživanju, vodeni sportovi, sportska dvorana, sportska igrališta, rekreacijski park

Poljoprivredno tlo - osobito vrijedno obradivo tlo P1

Poljoprivredno tlo - vrijedno obradivo tlo P2

Poljoprivredno tlo - vrijedno obradivo tlo P2 (istražno područje melioracije)

Poljoprivredno tlo - ostalo obradivo tlo P3

Šume - gospodarske i zaštitne Š1 i Š2

Šume - posebne i rekreativne Š3

Ostalo poljoprivredno tlo, šume i šumsko zemljište PS, te kamenjari i goleti

Vodene površine V - vodotoci, jezera i more

Posebna namjena, zona u istraživanju

Površine infrastrukturnih sustava IS

Groblje G

**ENERGETSKI SUSTAVI**

Elektroenergetika - proizvodni uređaji

- Hidroelektrana HE
- Potencijalne makrolokacije za vjetroelektrane
- Potencijalne makrolokacije za vjetroelektrane/solarne elektrane

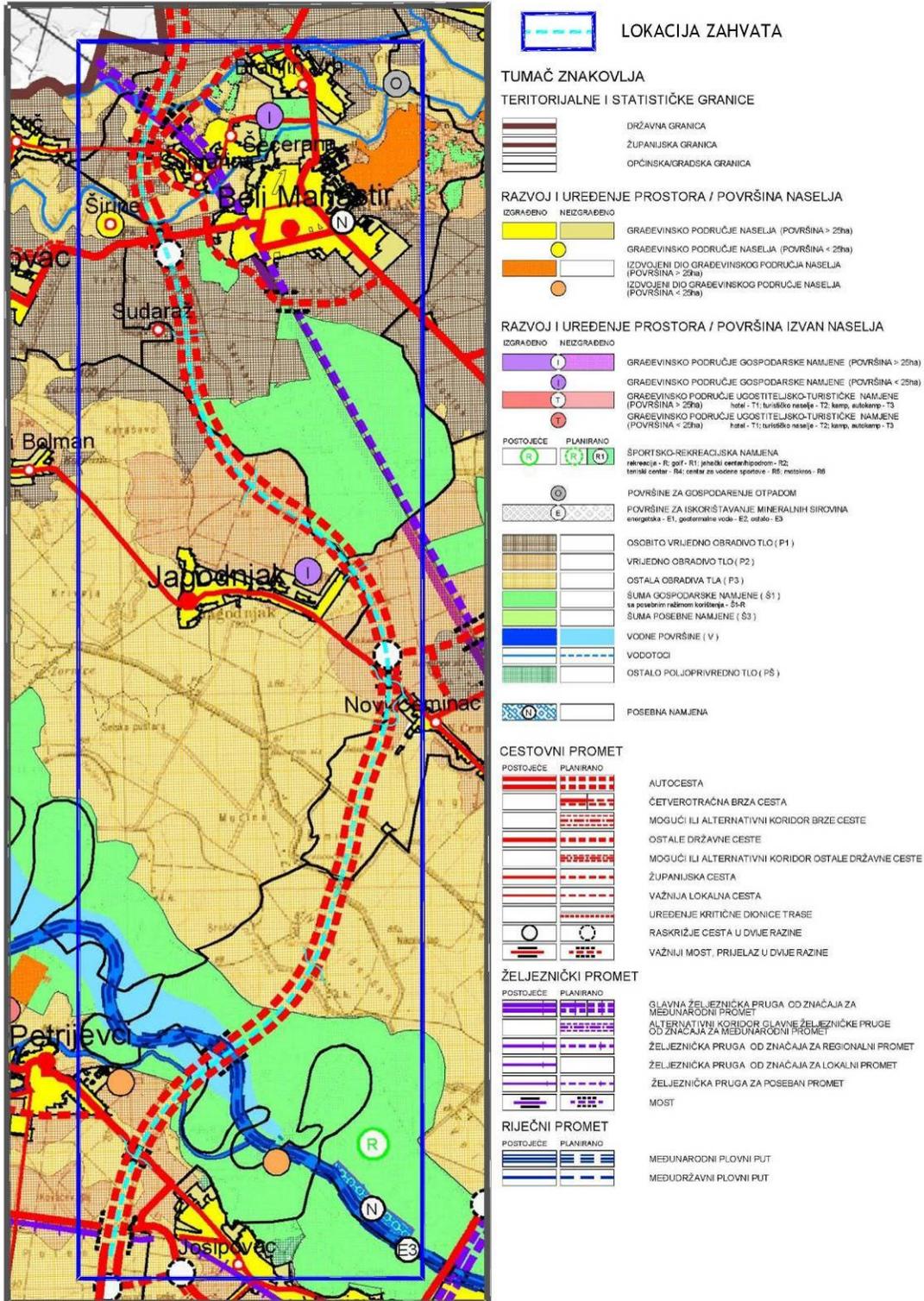
Izvadak iz kartografskog prikaza 1. Korištenje i namjena prostora PP Dubrovačko-neretvanske županije, s ucrtanim zahvatom

Planirani zahvat - 'Zračna luka Dubrovnik', predviđen je PP Dubrovačko-neretvanske županije



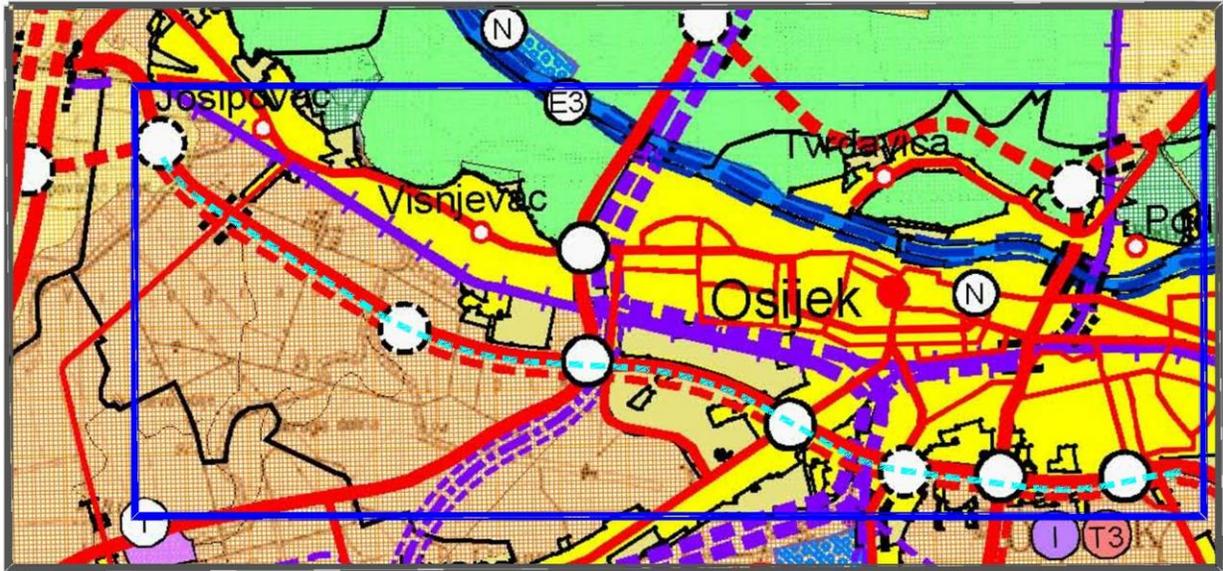
Izvadak iz kartografskog prikaza 1. Korištenje i namjena prostora PP Dubrovačko-neretvanske županije, s ucrtanim zahvatom

Planirani zahvat - 'dionica Beli Manastir - Most Drava na autocesti A5 Beli Manastir - Osijek - Svilaj', predviđen je PP Osječko-baranjske županije.



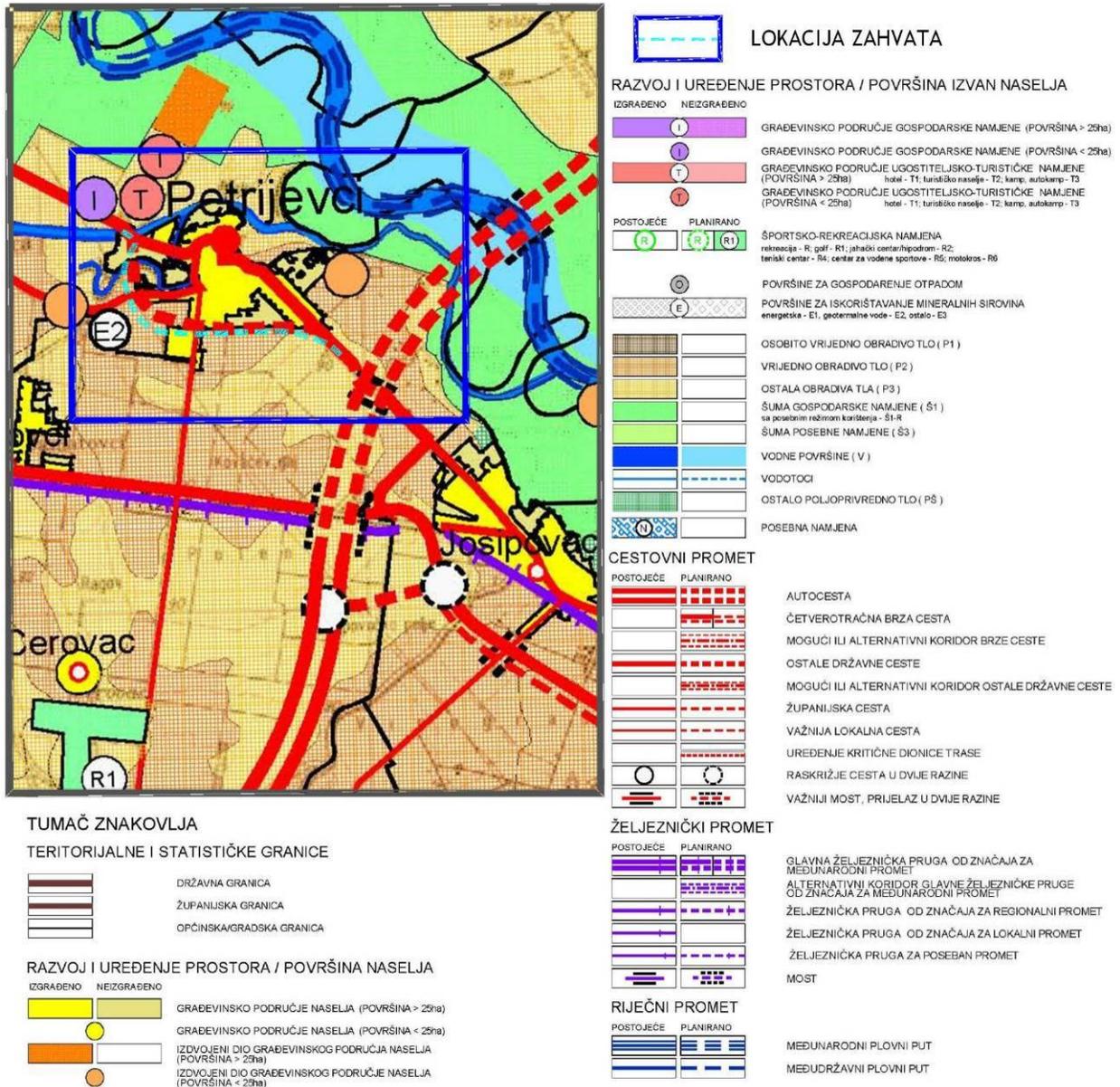
Izvadak iz kartografskog prikaza 1. Korištenje i namjena prostora PP Osječko-baranjske županije, s ucrtanim zahvatom

Planirani zahvat - 'južna zaobilaznica Osijeka', predviđen je PP Osječko-baranjske županije.



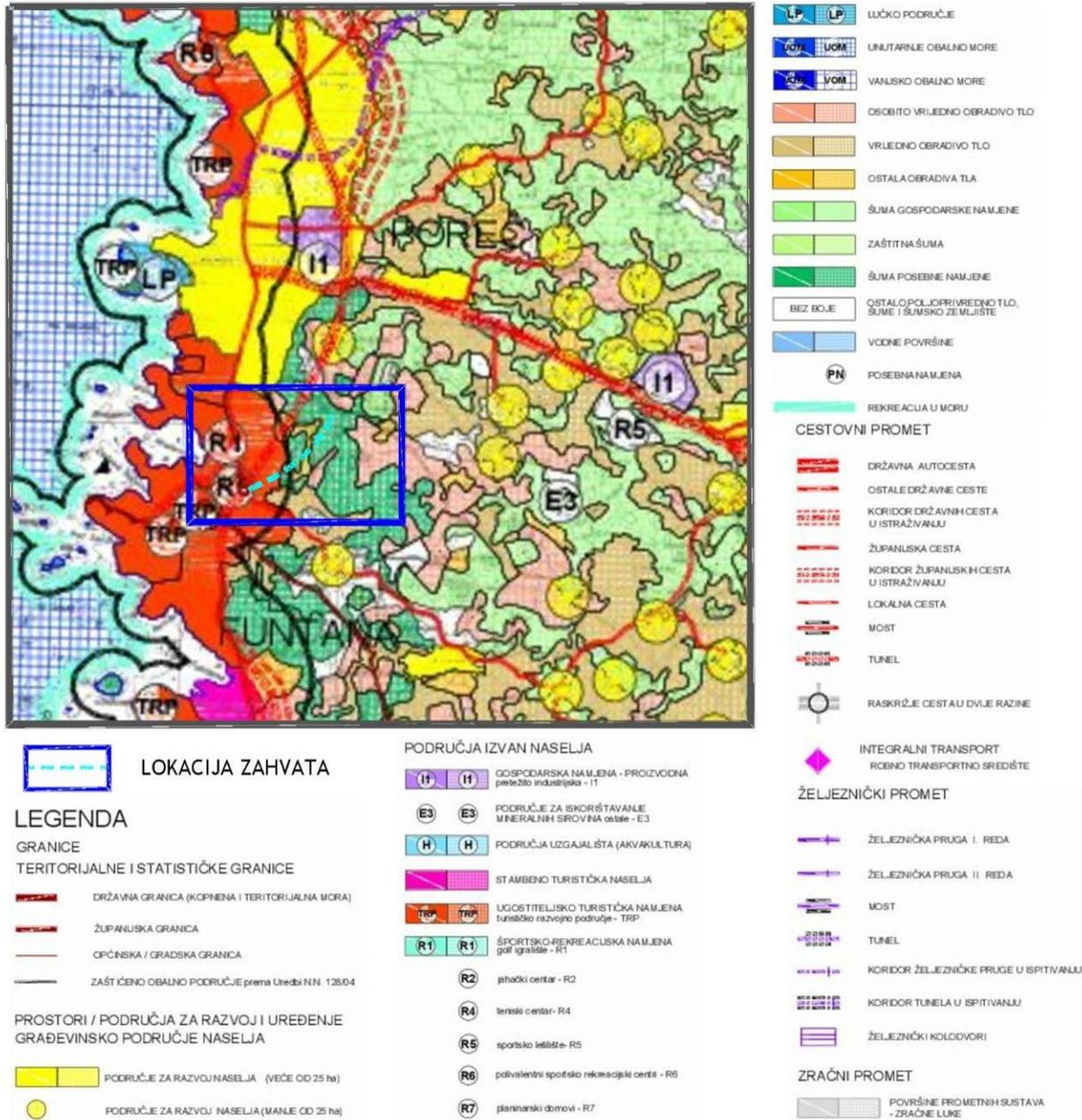
Izvadak iz kartografskog prikaza 1. Korištenje i namjena prostora PP Osječko-baranjske županije, s ucrtanim zahvatom

Planirani zahvat - 'obilaznica Petrijevcima', predviđen je PP Osječko-baranjske županije.

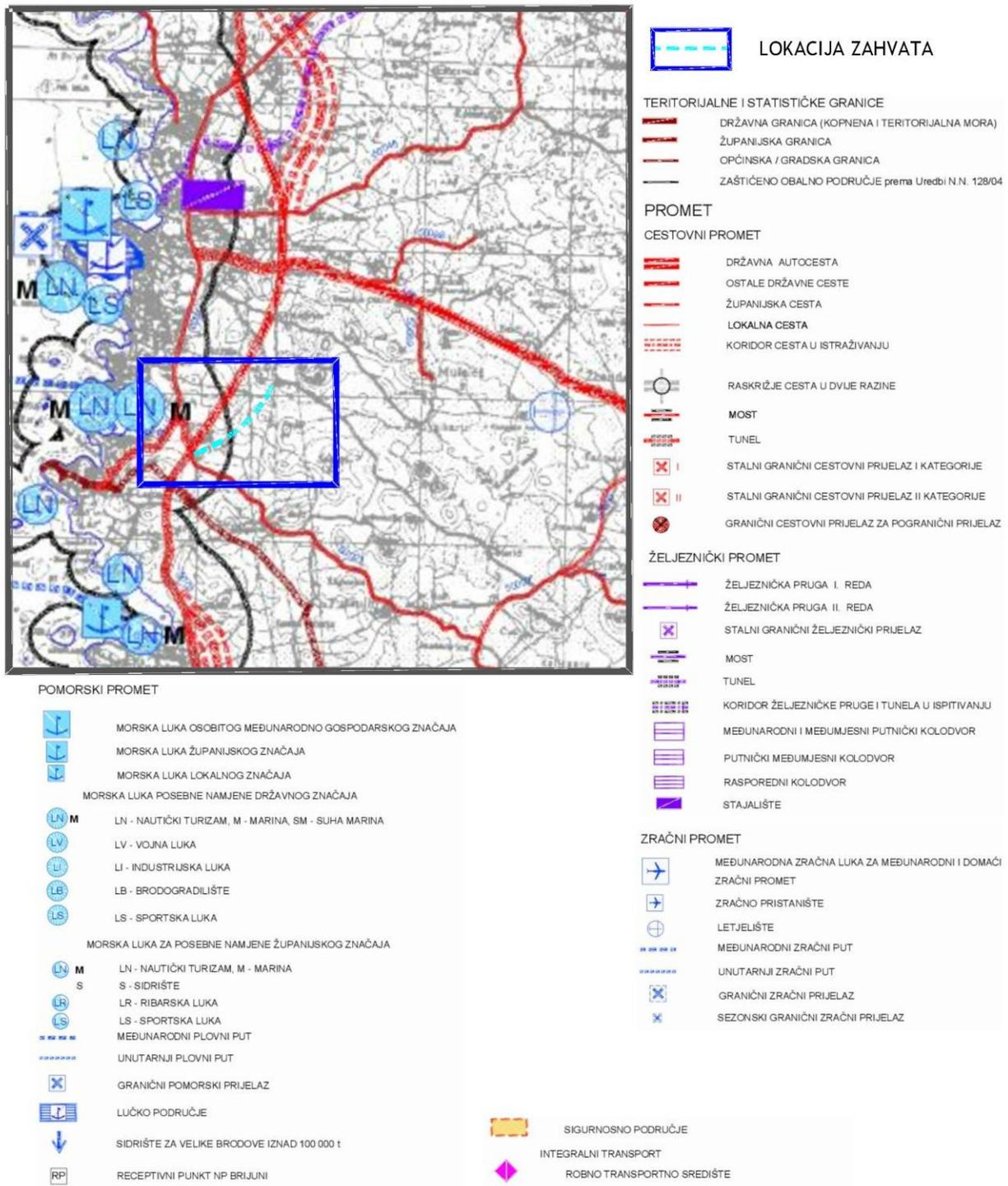


Izvadak iz kartografskog prikaza 1. Korištenje i namjena prostora PP Osječko-baranjske županije, s ucrtanim zahvatom

Planirani zahvat - 'Obilaznica Poreča (faza III i IV)' nije u potpunosti u skladu s PP Istarske županije.

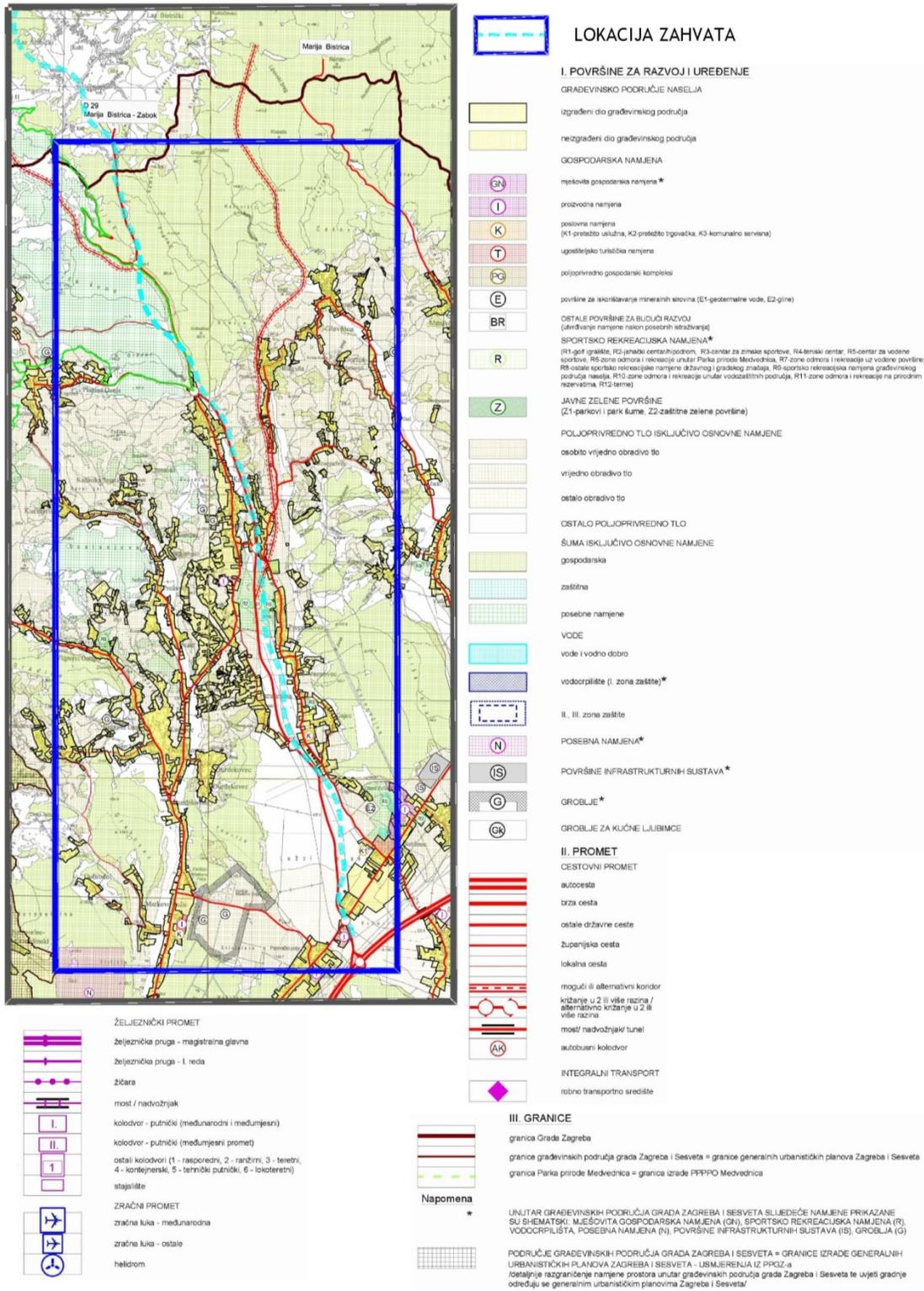


Izvadak iz kartografskog prikaza 1. Korištenje i namjena prostora/površina PP Istarske županije, s ucrtanim zahvatom



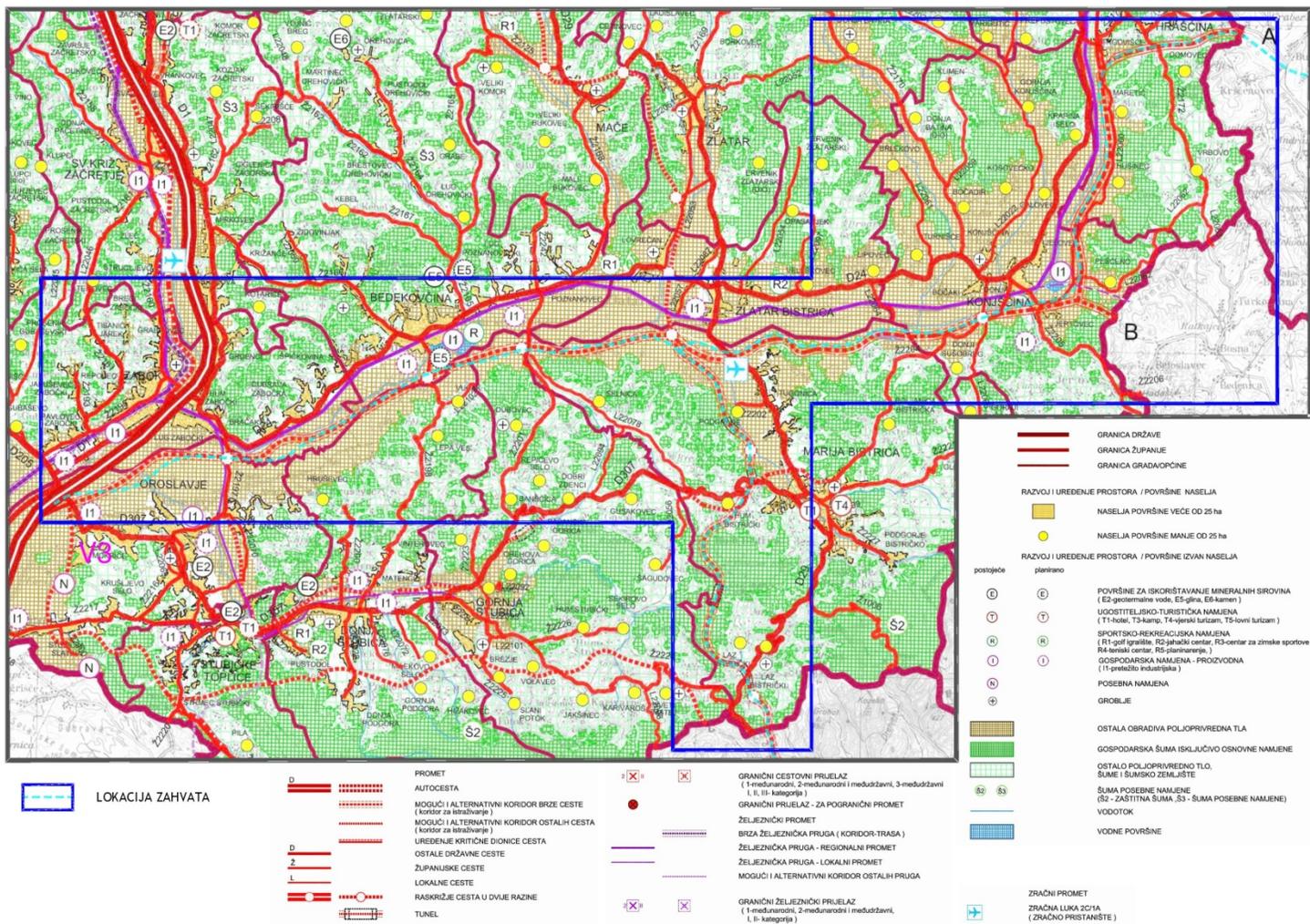
Izvadak iz kartografskog prikaza 2.1. infrastrukturni sustavi – promet PP Istarske županije, s ucrtanim zahvatom

Planirani zahvat - 'brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice) sa spojnom cestom za Breznički Hum)' nije predviđen PP Grada Zagreba.



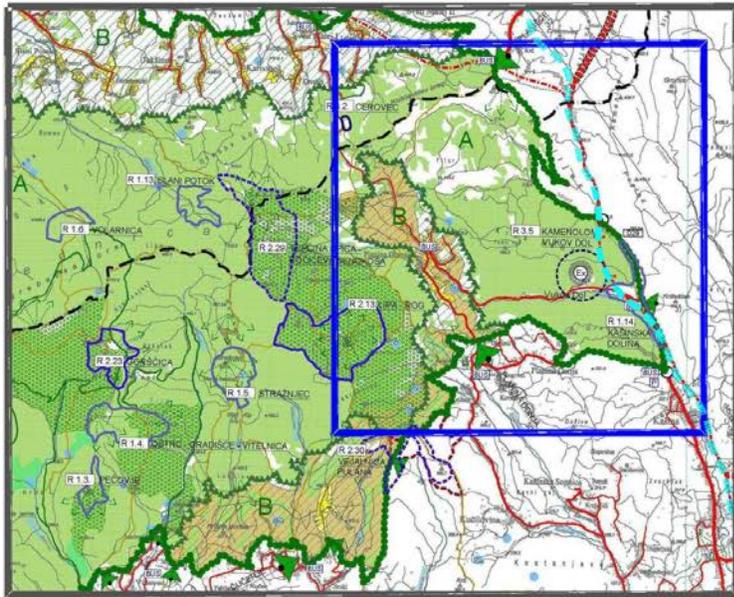
Izvadak iz kartografskog prikaza 1.A. Korištenje i namjena prostora - površine za razvoj i uređenje PP Grada Zagreba, s ucrtanim zahvatom

Planirani zahvat - '(brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice) sa spojnom cestom za Breznički Hum)' nije u potpunosti u skladu s PP Krapinsko-zagorske županije.



Izvadak iz kartografskog prikaza 1. Korištenje i namjena prostora PP Krapinsko-zagorske županije, s ucrtanim zahvatom

Planirani zahvat - 'brza cesta Popovec- Marija Bistrica - Zabok (4 dionice) sa spojnom cestom za Breznički Hum)' predviđen je PPPPO Medvednica



LOKACIJA ZAHVATA

**GRANICE PROSTORA**

- granica Parka prirode Medvednica - granica obuhvata (oivi obuhvat je područje ekološke mreže Natura 2000)
- granica užeg područja Parka prirode Medvednica
- županijska granica
- granica ekološke mreže Natura 2000
- uže područje Parka prirode Medvednica (A)
- pristupna zona (B)

**1. NAMJENA, NAČIN UREĐIVANJA, KORIŠTENJA I ZAŠTITE PROSTORA**

- NASELJA
- PROSTOR IZVAN NASELJA**
- ŠUME ISKLJUČIVO OSNOVNE NAMJENE**
  - gospodarske šume usmjerenog gospodarenja
  - zaštitne šume
  - šume posebne namjene
- POLJOPRIVREDNO TLO ISKLJUČIVO OSNOVNE NAMJENE**
  - osobito vrijedno obradivo tlo
  - vrijedno obradivo tlo
  - ostala obradiva tla
  - ostalo poljoprivredno tlo, šume i šumsko zemljište
- VODNE POVRŠINE**
  - značajniji izvori
  - značajniji vodotoci
  - vodozaštitno područje
- PODRUČJA ODMORA I REKREACIJE PREMA TIPOLOGIJI**
  - R 1.1. - 15. područja odmora i rekreacije bez izgradnje (R1)
  - R 2.5. - 24. područja odmora i rekreacije (R2) - postojeća
  - R 3.2. i 3.7. područja odmora i rekreacije (R3) - postojeća
  - R 2.1. - R 2.4. i R 3.1. područja koja su u obuhvatu UPU-a državne razine
  - R 2.25. - 33. područja odmora i rekreacije (R2) - nova gradnja
  - R 3.3. - 6. područja odmora i rekreacije (R3) - nova gradnja
- POTEZI ODMORA I REKREACIJE**
  - šetnica po vršnom području
  - planinarski putevi
  - staza za skijaško trčanje
  - skijaška staza
  - staza za jahanje
  - staza za invalide
  - vidikovci - točke i potezi panoramskih vrijednosti
- EDUKATIVNO - ZNANSTVENA NAMJENA** - Fakultetsko dobro
- EKSPLOATACIJSKO POLJE (POSTOJEĆE)**
- POSEBNA NAMJENA**

**2. PROMET**

- CESTOVNI PROMET**
  - autocesta
  - državna brza cesta
  - ostale državne ceste
  - županijska cesta
  - planirana cesta
  - koridor ceste (za istraživanje)
  - lokalna cesta
  - ostale ceste i ulice
- ŽELJEZNIČKI PROMET**
  - željeznička pruga II. reda / postaja
  - tramvaj, okretišće
  - žičara - kabinska / stajalište
- ŠUMSKA CESTA I SERVISNI PRILAZI GRAĐEVINAMA**
  - šumska cesta i servisni prilaz građevinama
  - raskrižje ceste u dvije razine
  - tunel
  - benzinska postaja
  - parkiralište automobila i autobusa
  - stajalište gradskog (lokalnog) autobusa
  - interna autobusna linija i servisna cesta za vozila opskrbne održavanja i hitne intervencije
- ZRAČNI PROMET**
  - heliodrom

**3. ULAZNE ZONE**

- glavni ulaz
- važniji ulaz
- sporedni ulaz
- kompleksna ulazna zona (1 - Dolje - izvan obuhvata plana 2 - Bistra)
- moguća ili alternativna lokacija kompleksno opremljene ulazne zone (3 - Pila - za istraživanje)

Izvadak iz kartografskog prikaza 1. Korištenje i namjena prostora PPPPO Medvednica, s ucrtanim zahvatom