



REPUBLIKA HRVATSKA

MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I
ODRŽIVOG RAZVOJA

KLASA: UP/I-351-03/21-08/08

URBROJ: 517-05-1-2-23-15

Zagreb, 18. siječnja 2023.

Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja (OIB: 19370100881) na temelju odredbe članka 89. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18) i članka 21. stavka 2. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), povodom zahtjeva nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o. (OIB: 55545787885), Vončinina 3, Zagreb, za procjenu utjecaja na okoliš izmještanja državne ceste DC220 na dionici Čaporice (DC60)-Velić (DC220), Splitsko-dalmatinska županija, donosi

N A C R T R J E Š E N J A

I. Namjeravani zahvat – izmještanje državne ceste DC220 na dionici Čaporice (DC60)-Velić (DC220), Splitsko-dalmatinska županija, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, temeljem studije o utjecaju na okoliš koju je u siječnju 2021. godine izradio, a u kolovozu 2021. te veljači 2022. godine dopunio ovlaštenik Fidon d.o.o. iz Zagreba – prihvatljiv je za okoliš uz primjenu zakonom propisanih i ovim rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša (A) i provedbu programa praćenja stanja okoliša (B).

A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

A.1. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM PROJEKTIRANJA I PRIPREME

Opće mjere zaštite

- A.1.1. U okviru Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazan način su u Glavni projekt ugrađene mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša iz ovoga Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša u suradnji s projektantom.
- A.1.2. Izraditi projekt organizacije gradilišta kojim će se unaprijed odrediti prostor za smještaj i kretanje građevinskih vozila i druge mehanizacije, prostor za skladištenje i manipulaciju tvarima štetnim za okoliš, privremene lokacije skladišta/odlagališta građevinskog materijala, materijala iz iskopa i humusnog sloja iz iskopa te transportne rute.
- A.1.3. Površine potrebne za organizaciju građenja planirati unutar koridora ceste kako bi se negativni utjecaj na okoliš i oštećenja okolnih površina svela na najmanju moguću mjeru.
- A.1.4. Izraditi projekt privremene regulacije prometa s jasno definiranim točkama prilaza na postojeći cestovni sustav i osiguranjem svih kolizijskih točaka tijekom izvođenja radova.
- A.1.5. Za pristup gradilištu planirati korištenje postojeće mreže putova, a kao glavni pristupni put koristiti trasu zahvata.

A.1.6. Sav kvalitetan materijal iz iskopa ugraditi u trup nasipa.

Mjere zaštite voda i vodnih tijela

- A.1.7. Ukoliko se ispuštanje pročišćenih kolničkih oborinskih voda planira unutar III. zone sanitarne zaštite izvora Studenci, provesti detaljne vodoistražne radove (mikrozoniranje terena) unutar III. zone sanitarne zaštite u svrhu utvrđivanja hidrogeoloških karakteristika užeg područja zahvata. Sukladno rezultatima detaljnih istražnih radova, ispuštanje pročišćenih kolničkih oborinskih voda predvidjeti u području površinskog rasprostiranja nepropusnih fliških naslaga ili kvartarnih taložina odgovarajućeg sastava i debljine.
- A.1.8. Unutar zona sanitarne zaštite predvidjeti zatvoreni sustav odvodnje i pročišćavanje kolničkih oborinskih voda na separatoru ulja i masti.
- A.1.9. Propustima i kanalima omogućiti protjecanje vanjskih voda na način da se spriječi erozija ceste i okolnog terena. Za obloge koristiti kameni materijal ili drugi odgovarajući prirodni materijal.
- A.1.10. Parkirališta za vozila i strojeve koji sudjeluju u izvođenju radova, a predviđena su unutar zona sanitarne zaštite, izvesti nepropusno s pročišćavanjem oborinske vode prije ispuštanja u okoliš.
- A.1.11. Ne skladištiti pogonska goriva, ulja i maziva u prostoru gradilišta u količinama većim nego što je potrebno za tekuće održavanje strojeva i opreme. Dopuštene količine ulja i maziva čuvati u zatvorenom skladištu s vodonepropusnom podlogom i ugrađenim izoliranim spremnikom za otpadno ulje i maziva.
- A.1.12. Servisiranje vozila i opreme obavljati izvan zona sanitarne zaštite, u namjenski uređenom natkrivenom prostoru, s vodonepropusnim dnom i sabirnicom otpadnih ulja i maziva te viška goriva.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.1.13. U slučaju postavljanja transparentnih barijera za zaštitu od buke iste projektirati na način da se opreme odgovarajućim naljepnicama u svrhu sprječavanja zalijetanja ptica.
- A.1.14. U Glavnom projektu planirati propuste koji služe kao prolazi za male i srednje životinje u obliku cijevnih propusta ili pravokutnih tunela otvora minimalnih dimenzija 2 x 2,5 m, odnosno sukladno smjernicama navedenim u dokumentu „Stručne smjernice – prometna infrastruktura” (HAOP, 2015.) ili u skladu s novijim saznanjima.

Mjere zaštite šuma

- A.1.15. Ispuštanje voda koje se prikupljaju obodnim kanalima u svrhu zaštite usjeka i nasipa u okolni teren planirati na način da ne dođe do erozivnih procesa, nekontroliranog ispiranja šumskog tla te ugrožavanja kultiviranih krških polja.
- A.1.16. Uspostaviti stalnu suradnju s nadležnom šumarskom službom radi utvrđivanja prilaznih putova gradilištu. Koristiti podatke iz šumskogospodarskih planova koji se odnose na šumsku infrastrukturu i karte požara radi korištenja postojećih i planiranih pristupnih cesta u svrhu racionalnog korištenja prostora.
- A.1.17. U šumi i na šumskom zemljištu ne planirati deponiranje materijala.
- A.1.18. Pri planiranju i organizaciji gradilišta voditi računa o protupožarnoj zaštiti, a posebno da se ne ugrozi funkcionalnost postojećih protupožarnih cesta i/ili protupožarnih prosjeka.

Mjere zaštite lovstva i divljači

- A.1.19. U daljnjim fazama projektiranja zadržati zahvatom predviđene objekte ili predvidjeti druge pogodne za prolaz divljači:

- AB prolaz 4,0 x 4,0 m u stacionaži oko km 0+180,00 duljine oko 30 m;
 - vijadukt u stacionaži km 1+495,00 duljine oko 180 m;
 - podvožnjak u stacionaži km 1+877,79 duljine oko 15 m;
 - vijadukt u stacionaži km 2+887,50 duljine oko 45 m;
 - AB prolaz 4,0 x 4,0 m u stacionaži km 5+067,46 duljine oko 4,80 m;
 - AB prolaz 4,0 x 4,0 m u stacionaži km 6+106,71 duljine oko 4,40 m;
 - AB prolaz 4,0 x 4,0 m u stacionaži km 6+889,15 duljine oko 4,40 m;
 - nadvožnjak u stacionaži km 7+616,97 duljine oko 15 m.
- A.1.20. U Glavnom projektu posebnu pažnju posvetiti planiranju vijadukata kako bi se omogućilo korištenje istih za prolazak krupne divljači u lovištu (divlja svinja, srna obična, smeđi medvjed).
- A.1.21. Uspostaviti suradnju s nadležnim lovoovlaštenikom u svrhu usmjeravanja divljači zatečene na trasi ceste prema staništima u kojima će imati osiguran mir te definiranja odgovarajućih lokacija za mjesta postavljanja privremenih znakova opasnosti od divljači na trasi ceste.
- A.1.22. U suradnji s lovoovlaštenikom na trasi zatečene lovnogospodarske i lovnotehničke objekte (čeke, hranilišta) premjestiti na druge lokacije.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina

- A.1.23. Osigurati primjeren način deponiranja iskopanog materijala s poljoprivrednih površina unutar same trase kako bi se isti mogao ponovno vratiti primarnoj namjeni, pri čemu je kao površinski sloj potrebno vratiti humusni sloj.
- A.1.24. U Glavnom projektu gdje je god tehnički izvedivo nastojati zaobići ili što manje zadirati u plodne vrtače, doce, uvale i polja, posebno polja Podvornice (od oko km 2+000 do km 3+000) i Poljica (od oko km 5+070 do km 5+200), kako bi se sačuvala vrijedna poljoprivredna tla.
- A.1.25. Omogućiti komunikacijske putove za korištenje poljoprivrednih površina njihovim vlasnicima odnosno korisnicima.

Mjera zaštite kulturno-povijesne baštine

- A.1.26. Očistiti i dokumentirati uz arheološki nadzor lokalitete:
- (5) stari karavanski put kod Marasovića (stacionaža oko km 2+900, presijeca trasu ceste);
 - (6) antički karavanski put na području sela Čačvina (stacionaža oko km 7+000, potencijalno presijeca trasu ceste);
 - (8) Osoje, Biluše, kameni nasipi-suhozidi (stacionaža oko km od 7+750 do oko km 8+200, presijecaju trasu ceste).

Mjere zaštite krajobraza

- A.1.27. U Glavnom projektu cestu trasirati tako da se izbjegne zauzeće polja Podvornice (od oko km 2+000 do km 3+000) i Poljica (od oko km 5+070 do km 5+200), što je više moguće.
- A.1.28. Za oblikovanje pokosa nasipa i usjeka za završnu obradu ne koristiti mlazni beton već prirodne materijale i vegetaciju.
- A.1.29. Humus od iskopa koristiti za krajobrazna uređenja trase.
- A.1.30. U slučaju oštećivanja suhozidnih formacija, kamenje suhozida deponirati kako bi se moglo iskoristiti za formiranje novih formacija.
- A.1.31. Izraditi Projekt/Elaborat krajobraznog uređenja.

Mjere zaštite od buke

- A.1.32. U sklopu glavnog projekta izraditi Projekt zaštite od buke kojim će se definirati i kontrolno jednokratno mjerenje buke nakon puštanja ceste u promet.
- A.1.33. Za parkiranje teških vozila odabrati mjesta udaljena od potencijalno ugroženih objekata te gasiti motore zaustavljenih vozila.

Mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja

- A.1.34. Zahvatom predviđeno osvjetljenje raskrižja planirati ekološki prihvatljivim rasvjetnim tijelima bez nepotrebnog svjetlosnog onečišćenja.

A.2. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM IZGRADNJE

Opća mjera

- A.2.1. Osigurati da se površine privremeno korištene tijekom izgradnje što prije dovedu do stanja bliskog prvobitnom.

Mjera zaštite zraka

- A.2.2. Poduzimati zaštitne mjere kojima će se sprječavati odnosno smanjivati stvaranje prašine, a time i onečišćenje zraka. U slučaju prijevoza izrazito suhog prašinastog materijala, koji bi tijekom prijevoza stvarao prašinu, prije početka vožnje materijal prskati vodom kako bi se spriječilo onečišćenje zraka, koristiti zatvorene spremnike ili pokrivati teret na kamionu.

Mjere zaštite voda i vodnih tijela

- A.2.3. Opskrbu radnih strojeva pogonskim gorivima unutar gradilišta obavljati isključivo putem ovlaštene tvrtke uz korištenje mobilne eko-pumpe.
- A.2.4. Sve opasne otpadne tvari odlagati u namjenski ekokontejner. Odvoz/dovoz ekokontejnera i zbrinjavanje opasnog otpada ugovoriti s ovlaštenom osobom.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.2.5. Radove na izgradnji vijadukata izvoditi na način da se pri gradnji očuva što više postojeće vegetacije.
- A.2.6. Sačuvati prirodnu vegetaciju na pristupnim i rubnim zonama, posebice drvenastu, čime će se spriječiti erozija, a postojeću vegetaciju uklopiti u zeleni pojas ceste. Oštećene površine sanirati koristeći autohtone vrste tog područja.
- A.2.7. Uklanjati invazivne vrste na području građevinskog pojasa zahvata.
- A.2.8. Ukoliko se tijekom građevinskih radova naiđe na speleološke objekte, odmah zaustaviti radove u neposrednoj blizini i o nalazu izvijestiti središnje tijelo državne uprave nadležno za poslove zaštite prirode te postupiti po rješenju nadležnog tijela.
- A.2.9. Uklanjanje vegetacije za potrebe otvaranja koridora planirane ceste izvoditi u razdoblju 15. kolovoza do 15. ožujka kako bi se umanjio utjecaj na faunu.

Mjere zaštite šuma

- A.2.10. U dogovoru s nadležnom šumarskom službom definirati mjere zaštite šuma od biljnih bolesti i štetnih organizama kao i mjere za sprječavanje unošenja i širenja invazivnih vrsta na površine šuma i šumskog zemljišta izvan obuhvata zahvata.

- A.2.11. Na dijelovima trase na kojima će doći do krčenja šumskih sastojina kontinuirano provoditi šumski red u suradnji s nadležnom šumarskom strukom.
- A.2.12. Nakon završetka radova izgradnje provesti sanaciju šumskih rubova.
- A.2.13. Zbog opasnosti od izbijanja šumskog požara na radilištu osigurati potrebnu protupožarnu zaštitu koja uključuje postavljanje cisterne s vodom.

Mjere zaštite lovstva i divljači

- A.2.14. Održavati stalnu suradnju s lovoovlaštenicima za vrijeme odvijanja lova radi sigurnosnih razloga i onemogućavanja dodatnog stradavanja divljači.
- A.2.15. U slučaju stradavanja divljači tijekom izgradnje obavijestiti nadležnog lovoovlaštenika.

Mjera zaštite tla i poljoprivrednih površina

- A.2.16. Sanirati oštećenja zemljišta, a tijekom sanacije oštećenog tla koristiti plodno tlo iz zone trajne prenamjene.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

- A.2.17. Tijekom izvođenja zemljanih radova osigurati arheološki nadzor.
- A.2.18. U slučaju nailaska na arheološke nalaze obustaviti radove i obavijestiti nadležno tijelo.

Mjere zaštite krajobraza

- A.2.19. Uklanjanje vegetacije ograničiti na područje građevinskog zahvata.
- A.2.20. Suhozide oštećene graditeljskim aktivnostima izvan obuhvata zahvata sanirati na način da se dozidaju istim materijalom.
- A.2.21. Nakon završetka radova ukloniti sve privremene objekte i ostatke materijala, a sve oštećene površine sanirati na način da se dovedu do stanja bliskog prvobitnom.

Mjere zaštite od buke

- A.2.22. Radne strojeve i vozila redovito kontrolirati i održavati kako u radu ne bi došlo do povećane emisije buke.
- A.2.23. Bučne radove organizirati i obavljati tijekom dnevnog razdoblja, a samo u izuzetnim slučajevima, kada to zahtijeva tehnologija, tijekom noći.

Mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja

- A.2.24. Rasvjetna tijela u prostoru gradilišta usmjeriti direktno prema tlu ili prema površini koja treba biti osvijetljena, a za rasvjetu koristiti ekološki prihvatljiva rasvjetna tijela.

Mjera gospodarenja otpadom

- A.2.25. Sav otpad s gradilišta odvojeno skupljati po vrstama i predavati ovlaštenoj osobi.

Mjera postupanja s viškom materijala od iskopa

- A.2.26. Višak materijala koji nije dovoljno kvalitetan da bi se ugradio u trup nasipa odložiti na lokacijama koje će odrediti jedinica lokalne samouprave.

A.3.MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM KORIŠTENJA

Mjere zaštite voda i vodnih tijela

- A.3.1. Redovito održavati cestu i njen sustav unutarne i vanjske odvodnje.
- A.3.2. U zimskom razdoblju pri održavanju ceste koristiti ekološki prihvatljiva sredstva protiv smrzavanja kolnika, u minimalno potrebnim količinama.

- A.3.3. Izraditi Operativni plana interventnih mjera u slučaju izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda s preventivnim i interventnim mjerama za sprječavanje i uklanjanje izvanrednog onečišćenja, te postupati u skladu s istim.

Mjere zaštite bioraznolikosti

- A.3.4. Redovito uklanjati pregažene životinje kako bi se spriječilo dodatno stradavanje životinja koje se njima hrane.
- A.3.5. Redovito održavati prolaze za male i srednje životinje i propuste i ostale objekte na trasi ceste te prohodnost ispod vijadukata.
- A.3.6. Ako se tijekom korištenja utvrdi da dolazi do stradavanja jedinki strogo zaštićenih vrsta, poduzeti odgovarajuće mjere za sprječavanje prelaska životinja na spornim dionicama ceste i upozoriti sudionike u prometu prometnom signalizacijom upozorenja ili smanjenja brzine odnosno poduzeti dodatne mjere u skladu sa smjernicama navedenim u dokumentu “Stručne smjernice – prometna infrastruktura” (HAOP, 2015.) ili u skladu s novijim saznanjima.
- A.3.7. Uklanjati invazivne vrste.

Mjere zaštite lovstva i divljači

- A.3.8. Ako se tijekom korištenja utvrdi da dolazi do stradavanja divljači, na predmetnim lokacijama postaviti odgovarajuće prometne znakove, prizmatična ogledalca, itd.
- A.3.9. O stradavanju divljači od prometa obavijestiti nadležnog lovoovlaštenika.

Mjera zaštite krajobraza

- A.3.10. Redovito održavati pokose ceste.

Mjera gospodarenja otpadom

- A.3.11. Sadržaj separatora ulja i masti redovito prazniti putem ovlaštene osobe.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Vode

- B.1. Provoditi mjerenje kakvoće pročišćenih kolničkih otpadnih voda na separatorima prije ispuštanja u okoliš četiri puta godišnje na sljedeće pokazatelje: suspendirana tvar, ukupni ugljikovodici (mineralna ulja), olovo, cink i kloridi.
Ukoliko nakon dvije godine praćenja za navedene parametre analize pokažu da nema prekoračenja graničnih vrijednosti, u dogovoru s nadležnim tijelom moguće je smanjiti opseg i dinamiku praćenja ili ga u potpunosti prekinuti.

Fauna

- B.2. Pratiti učestalost stradavanja životinja te nakon praćenja u trajanju od godinu dana napraviti analizu o mjestima stradavanja i taksonomske pripadnosti stradalih životinja. Ako se praćenjem utvrdi pojačano stradavanje životinja, poduzeti odgovarajuće mjere zaštite kako bi se stradavanje umanjilo i/ili spriječilo prema „Stručnim smjernicama – prometna infrastruktura” (HAOP, listopad 2015.) ili u skladu s novijim saznanjima.

Buka

B.3. Tijekom izgradnje:

Ako se građevinski radovi budu obavljali u noćnom razdoblju, provoditi mjerenje buke u vanjskom prostoru ispred najugroženijih stambenih objekata. Prvo mjerenje obaviti tijekom početka radova na izgradnji, nakon toga kontrolno mjerenje svakih 30 dana, sve do prestanka noćnih radova. Postaje mjerenja treba odrediti djelatnik ovlaštene tvrtke koja će mjerenja provesti, ovisno o situaciji na terenu.

B.4. Tijekom korištenja:

Kako bi se utvrdilo stvarno stanje ugroženosti bukom uz predmetnu cestu, nakon puštanja ceste u promet, provesti jednokratna kontrolna mjerenja na najbližim i ugroženim objektima, uz istovremeno brojanje prometa, sukladno Projektu zaštite od buke, te prema potrebi poduzeti dodatne mjere zaštite.

- II. Nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša te programa praćenja stanja okoliša kako je to određeno ovim rješenjem.**
- III. Rezultate praćenja stanja okoliša nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, obavezan je dostavljati Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.**
- IV. Nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, podmiruje sve troškove u ovom postupku procjene utjecaja na okoliš. O troškovima ovog postupka odlučit će se posebnim rješenjem koje prileži u spisu predmeta.**
- V. Ovo rješenje prestaje važiti ako u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata Hrvatskih cesta d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu promijenili uvjeti utvrđeni ovim rješenjem.**
- VI. Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja.**
- VII. Sastavni dio ovog Rješenja je sljedeći grafički prilog:**
 - Prilog 1. Situacijski prikaz zahvata na ortofoto podlozi

O b r a z l o ž e n j e

Nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, podnio je Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja (dalje u tekstu: Ministarstvo) putem opunomoćenika Fidon d.o.o., Trpinjska 5, Zagreb, 16. veljače 2021. godine zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš izmještanja državne ceste DC220 na dionici Čaporice (DC60)-Velić (DC220), Splitsko-dalmatinska županija. U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti i dokazi sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša (dalje u tekstu: Zakon) te članka 8. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (dalje u tekstu: Uredba), kao što su:

- Potvrda Uprave za prostorno uređenje i dozvole državnog značaja Ministarstva prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine o usklađenosti zahvata s prostornim planovima (KLASA: 350-02/20-02/40; URBROJ: 531-06-2-2-21-3 od 5. veljače 2021. godine).
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I-612-07/20-60/51; URBROJ: 517-05-2-2-20-2 od 2. listopada 2020. godine) da je planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu te da nije potrebno provesti postupak glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu.
- Studija o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu Studija) koju je izradio ovlaštenik Fidon d.o.o. iz Zagreba, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I-351-02/18-08/16; URBROJ: 517-03-1-2-19-4 od 20. rujna 2019. godine). Studija je izrađena u siječnju 2021. godine, a dopunjena u kolovozu 2021. te veljači 2022. godine. Voditeljica izrade Studije je dr.sc. Anita Erdelez, dipl.ing.grad.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, sukladno članku 80. stavku 3. Zakona i članku 8. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08), na internetskim stranicama Ministarstva objavljena je 12. ožujka 2021. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš izmještanja državne ceste DC220 na dionici Čaporice (DC60)-Velić (DC220), Splitsko-dalmatinska županija (KLASA: UP/I-351-03/21-08/08; URBROJ: 517-03-1-2-21-2 od 10. ožujka 2021. godine).

Stalno savjetodavno stručno povjerenstvo za ocjenu utjecaja na okoliš za zahvate autocesta i državnih cesta (u daljnjem tekstu: Stalno povjerenstvo) imenovano je na temelju članka 87. stavaka 1., 4. i 5. Zakona Odlukom (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-5 od 15. lipnja 2018. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-19-6 od 12. veljače 2019. godine) i Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-20-7 od 7. siječnja 2020. godine).

Stalno povjerenstvo održalo je dvije sjednice. Na **prvoj sjednici** održanoj 31. svibnja 2021. godine putem videokonferencije, Stalno povjerenstvo je utvrdilo da je Studija cjelovita i u svojim bitnim elementima stručno utemeljena i izrađena u skladu s propisima te predložilo da se Studija dopuni u skladu s primjedbama članova Stalnog povjerenstva i nakon dorade i suglasnosti članova uputi na javnu raspravu.

Ministarstvo je nakon pozitivnog očitovanja članova Stalnog povjerenstva na dopunjenu Studiju u skladu s člankom 13. Uredbe 6. listopada 2021. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/21-08/08; URBROJ: 517-05-1-2-21-8). Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/21-08/08; URBROJ: 517-05-1-2-21-9 od 6. listopada 2021. godine) povjerena je Upravnom odjelu za zaštitu okoliša, komunalne poslove, infrastrukturu i investicije Splitsko-dalmatinske županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu sa člankom 162. stavka 2. Zakona u razdoblju od 30. studenoga do 30. prosinca 2021. godine u prostorijama Grada Trilja u Trilju, Poljičke republike 15, svakog radnog dana u vremenu od 9 do 14 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Slobodna Dalmacija“, na oglasnim pločama Splitsko-dalmatinske županije i Grada Trilja te na internetskim stranicama Ministarstva, Splitsko-dalmatinske županije i Grada Trilja. U sklopu javne rasprave u prostorijama kino dvorane Grada Trilja u Trilju, Poljičke republike 15, održano je 15. prosinca 2021. godine javno izlaganje s početkom u 12 sati. Prema izvješću Upravnog odjela za zaštitu okoliša, komunalne poslove, infrastrukturu i investicije Splitsko-dalmatinske županije o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-01/21-01/1690; URBROJ: 2181/1-10/12-22-0005 od 10. siječnja 2022. godine) u knjigu primjedbi izloženu na mjestu javnog uvida nije upisana niti jedna primjedba, prijedlog ili mišljenje javnosti i zainteresirane javnosti. Putem elektroničke

pošte Upravnom odjelu za zaštitu okoliša, komunalne poslove, infrastrukturu i investicije Splitsko-dalmatinske županije dostavljena je primjedba Joze Sarača iz Trilja.

Zaprimljena primjedba, u bitnom, odnosila se je na potrebu izgradnje armirano betonskog prolaza ispod planirane ceste u stacionaži oko km 0+200 radi omogućavanja nastavka korištenja postojećeg puta kojim se ostvaruje komunikacija naselja Pavela s poljoprivrednim površinama, a kojeg trasa izmještene dionice državne ceste DC220 presijeca.

Stalno povjerenstvo je na **drugoj sjednici** održanoj 3. svibnja 2022. godine u Zagrebu razmotrilo odgovor na zaprimljenu primjedbu s javne rasprave, a koji je pripremio nositelj zahvata. Predmetna primjedba je prihvaćena te je izrađeno projektno rješenje s uključenim armirano betonskim prolazom u stacionaži oko km 0+180,00 trase planirane ceste.

Povjerenstvo je u skladu s člancima 14. i 16. Uredbe donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš, kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš te predložilo mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Izmještanjem državne ceste DC220 na dionici Čaporice (DC60) – Velić (DC220) će se ostvariti cestovna poveznica koja transversalno najkraćim putem povezuje autocestu A1 s državnim cestama DC60 i DC220 (postojeća), čime se nastavno ostvaruje veza na prometnu mrežu Bosne i Hercegovine (granični prijelaz Kamensko). Planiranim zahvatom povećat će se sigurnost odvijanja prometa, omogućiti povećanje brzine prometovanja i izmjestiti tranzitni promet iz aglomeracije grada Trilja. Obuhvat zahvata u okviru je administrativnih granica Grada Trilja u Splitsko-dalmatinskoj županiji. Zahvat je planiran Prostornim planom Splitsko-dalmatinske županije („Službeni glasnik Splitsko-dalmatinske županije“, broj 01/03, 08/04, 05/05, 05/06, 13/07, 09/13, 147/15 i 154/21) i Prostornim planom uređenja Grada Trilja („Službeni glasnik Grada Trilja“, broj 01/05, 07/08, 04/11, 02/13, 06/18 i 04/20). Osim odabrane razmatrane su još dvije varijante, koje su vrlo slične odabranoj varijanti po svojim tehničkim karakteristikama (trasa, duljina zahvata, broj i duljina objekata) i utjecajima na okoliš. Odabrana je varijanta koja je u skladu s prostornim planovima, nema značajan utjecaj na okoliš i financijski je najprihvatljivija.*

Zahvat započinje rekonstrukcijom postojeće trase državne ceste DC220 na dionici Bisko (A1) – Čaporice (DC60) zbog uklapanja na buduće denivelirano raskrižje predviđeno zahvatom. Rekonstrukcija se obavlja u duljini oko 0,6 km, od stacionaže km 0+923,77 do stacionaže km 0+291,90 i svodi se na pomicanje trase desetak metara sjeverno u odnosu na postojeću trasu. Izgradnja državne ceste DC220 na dionici Čaporice (DC60) – Velić započinje u stacionaži km 0+291,90 izvedbom deniveliranog čvora s državnom cestom DC60 u naselju Čaporice. Denivelacija se izvodi izdizanjem kolnika DC60 iznad trase ceste. U nastavku se realizira nova trasa ceste kojom se ostvaruje nova veza na postojeću DC220. Trasa se vodi u povoljnim topografskim uvjetima u duljini od oko 9,5 km. Na stacionaži oko km 0+180,00 predviđen je armiranobetonski (AB) prolaz dimenzija 4x4 m radi križanja s postojećim putom. Zbog križanja sa županijskom cestom ŽC6149 i nerazvrstanom cestom na stacionaži oko km 1+405,00 započinje vijadukt duljine 180 m. Nastavno na stacionaži oko km 1+877,79 predviđena je izgradnja podvožnjaka zbog križanja s nerazvrstanom cestom. Na dijelu od stacionaže oko km 2+000 do oko km 3+000 trasa zaobilazi krško polje kod Marasovića. Na ovoj dionici, na stacionaži oko km 2+887,50, predviđen je još jedan vijadukt duljine 45 m kojim se premošćuje nekategorizirani (karavanski) put. U nastavku su na stacionažama oko km 5+067,46, 6+106,71 i 6+889,15 predviđeni AB prolazi dimenzija 4x4 m radi križanja s postojećim stazama/putovima. Križanje trase buduće ceste s lokalnom cestom LC67049 riješeno je nadvožnjakom u stacionaži oko km 7+616,97. Dionica završava na stacionaži km 9+221,74 uklapanjem u trasu postojeće DC220 u naselju Velići.

Raskrižje državne ceste DC60 s novom trasom izvodi se kao denivelirano (stacionaža km 0+000,00). Glavni prometni pravac u deniveliranom raskrižju je trasa državne ceste DC220.

Spoj postojeće državne ceste DC220 u naselju Velić s novom trasom realizirat će se kao T-raskrižje (stacionaža km 8+955,71). Trasa nove ceste predstavlja glavni pravac. Sjeverozapadni privoz raskrižju je cesta kojom se iz smjera Trilja pristupa u novoprojektirano T-raskrižje.

Četverokrakim raskrižjem Velić realizira se uklapanje nove trase u postojeću državnu cestu DC220 kod naselja Velić (stacionaža km 9+148,00). Trasa nove ceste u ovom raskrižju predstavlja glavni pravac. Sjeveroistočni privoz raskrižju je nerazvrstana cesta, a jugozapadni privoz je lokalna cesta LC76089.

Objekti na trasi planirane ceste su:

Stacionaža u osi objekta	Objekt	Duljina objekta (m)	Širina objekta (m)
0+000,00	Nadvožnjak	2 x 20,00	11,30
oko 0+180,00	AB prolaz 4,0 x 4,0 m	30,00	/
1+495,00	Vijadukt	180,00	11,50 (22,50)
1+877,79	Podvožnjak	15,00	6,50
2+887,50	Vijadukt	45,00	11,50
5+067,46	AB prolaz 4,0 x 4,0 m	4,80	/
6+106,71	AB prolaz 4,0 x 4,0 m	4,40	/
6+889,15	AB prolaz 4,0 x 4,0 m	4,40	/
7+616,97	Nadvožnjak	15,00	6,50

Za predmetni zahvat primijenjeni su elementi horizontalne i vertikalne geometrije trase za brzinu $V_p=100$ km/h. Niveleta trase položena je prema konfiguraciji terena, a uzdužni nagibi kreću se od minimalnih 0,50 % do maksimalnih 5,00 %. Planirana cesta izvodi se kao dvotračna cesta uz mogućnost proširenja na četverotračnu cestu u sklopu nekog budućeg zahvata. Dimenzije poprečnog presjeka su sljedeće:

- širina prometnog traka 3,50 m
- širina rubnog traka 0,50 m
- ukupna širina kolnika 8,00 m
- širina berme / bankine 1,50 m

Predviđa se zatvoreni sustav odvodnje oborinskih voda s kolnika s pročišćavanjem u separatoru ulja i masti prije ispuštanja u teren, osim na dijelu trase izvan vodozaštitnog područja na kojem se oborinska voda s kolnika prikupljena rigolima može ispustiti u okolni teren na pogodnoj lokaciji bez pročišćavanja. Ispuštanje u teren obavljat će se na mjestima na kojima ispuštanje neće uzrokovati eroziju i plavljenje.

Mogući utjecaji tijekom pripreme, građenja i korištenja zahvata

Izgaranjem goriva u motorima vozila dolazi do emisije **stakleničkih plinova**, pri čemu je najznačajnija emisija ugljikovog dioksida (CO_2). Tijekom izgradnje zahvata radi se o privremenom prometovanju vozila kojima se doprema materijal za građenje te strojeva, što s obzirom na očekivani povremeni i privremeni gradilišni promet ima beznačajan doprinos učinku staklenika.

Tijekom korištenja zahvata procjenjuje se da emisija od očekivanog prosječnog dnevnog prometa koji za pogon koristi benzin na kraju projektnog razdoblja predstavlja izuzetno mali doprinos zahvata nacionalnoj emisiji stakleničkih plinova.

Utjecaj na **zrak** uslijed prašenja i emisija onečišćujućih tvari u ispušnim plinovima građevinskih strojeva i vozila tijekom izgradnje je privremenog karaktera te manjeg značaja.

Utjecaj cestovnog prometa na kvalitetu zraka tijekom korištenja ceste vezan je uz onečišćujuće tvari koje nastaju izgaranjem goriva u motorima cestovnih vozila, prvenstveno dušikove okside NO_x. Procijenjena emisija NO_x koja nastaje uslijed prometovanja budućom cestom je zanemariva s obzirom na nizak očekivani prosječan godišnji dnevni promet od 2 476 vozila. Procijenjena emisija onečišćujućih tvari u budućnosti bit će i manja jer se očekuje porast udjela cestovnih vozila koja za pogon djelomično ili u cijelosti koriste električnu energiju. Razmatrano u lokalnom kontekstu, zahvatom će se rasteretiti prometna mreža u građevinskim područjima naselja zbog izmještanja ceste iz naselja, što će rezultirati poboljšanjem kvalitete zraka u naseljenom području.

Utjecaj na **vode** tijekom građenja može se očitovati kroz onečišćenje vodnog tijela podzemne vode JKGI_11 – CETINA odnosno područja posebne zaštite voda – područje podzemnih voda Studenci i to uslijed neodgovarajuće organizacije građenja odnosno akcidenata na gradilištu (izlijevanje maziva iz građevinskih strojeva, izlijevanje goriva tijekom pretakanja, nepropisno skladištenje otpada - istrošena ulja, iskopani materijal, nepostojanja odgovarajućeg rješenja za sanitarne otpadne vode s gradilišta, itd).

Tijekom korištenja ceste oborinskom vodom prenosit će se krute čestice i nehlapive komponente tekućina nataložene na kolniku. Zahvatom je za dionicu planiranu unutar III. i IV. zone sanitarne zaštite predviđen zatvoreni sustav odvodnje oborinskih voda s kolnika s pročišćavanjem u separatoru ulja i masti prije ispuštanja u teren, čime se izbjegava mogući utjecaj onečišćenih oborinskih voda na podzemne vode. Na početnom dijelu trase, koja je izvan vodozaštitnog područja, oborinska voda s kolnika ispuštat će se bez pročišćavanja.

Iako tijekom izrade projekta nije utvrđena pojava bujičnih tokova koji bi presijecali trasu planirane ceste, ne može se isključiti mogućnost utjecaja ceste kao novog elementa u prostoru na slobodno tečenje bujičnih voda koje mogu nastajati na okolnom terenu tijekom jačih oborina.

Izgradnjom ceste doći će do trajnog gubitka šumskih stanišnih tipova u obuhvatu zahvata i njihove fragmentacije. Procjenjuje se da će izgradnjom ceste doći do trajnog gubitka od oko 14 ha površina pod staništem E.3.5.1. Šuma i šikara medunca i bijeloga graba, što u odnosu na zastupljenost ovog stanišnog tipa na širem okolnom području predstavlja manje od 0,05 % pa se ovaj utjecaj smatra zanemarivim. Osim šumskih, doći će i do trajnog gubitka manjih površina travnjačkih staništa, i to oko 4 ha rubnih dijelova površina pod stanišnim tipom C.3.5.3.6. Travnjaci vlaske i krutovlatke te manje od 0,5 ha stanišnog tipa C.3.6.2.6. Travnjaci vlasastog pira i mačice. Kako se radi o vrlo malim površinama stanišnih tipova koji nisu ugroženi i rijetki u Republici Hrvatskoj, utjecaj se smatra zanemarivim. Također, doći će i do trajnog gubitka oko 3,3 ha stanišnog tipa I.2.1. Mozaici kultiviranih površina. Iako se očekuje gubitak pojedinih biljaka unutar planiranog koridora trase ceste, ne očekuje se značajan utjecaj na populacije zaštićenih biljnih vrsta na širem području zahvata. Tijekom izgradnje doći će do narušavanja kvalitete stanišnih uvjeta životinjskih vrsta zbog gubitka staništa, prisutnosti ljudi i strojeva, širenja buke i drugog. Budući da je utjecaj lokalni i ograničen na vrijeme trajanja radova i područje izvođenja radova, ne smatra se značajnim. Potencijalno može doći do utjecaja na podzemnu faunu ako se tijekom kopanja usjeka ili temeljenja naiđe na dosad nedokumentirane jame i špilje.

Osim trajnog gubitka staništa zbog izgradnje ceste, utjecaji na **bioraznolikost** tijekom korištenja zahvata uglavnom su vezani uz promjenu životnih uvjeta na staništima koja se nalaze neposredno uz cestu zbog prometa koji se odvija cestom. Budući da cesta neće biti ograđena, većim sisavcima neće biti onemogućena migracija, ali se može očekivati veće stradavanje i smrtnost na cesti. Utjecaj će se odnositi prvenstveno na populaciju vuka, a manje na ostale prisutne sisavce (smeđi medvjed, ris, divlja svinja, srna, zec i dr.) te gmazove (zmije, gušterice). Osim sisavaca i

gmazova, ptice su također izložene riziku od stradavanja na budućoj cesti, što se posebno odnosi na ptice grabljivice (npr. zmijar, kobac i škanjac), koje koriste cestu kao površinu za lov ili se zadržavaju na cestama kako bi se nahranile pregaženim životinjama, te na moguće stradavanje u koliziji s prozirnim bukobranima. Imajući u vidu uklapanje ceste u topografiju terena na način da je cesta ili u niskim usjecima i nasipima ili u vijaduktima (> 65 % trase), zahvat neće imati značajan utjecaj na životinjske vrste u smislu fragmentacije staništa i prekida migracijskih putova. Osim toga, u široj okolici zahvata vladaju slični ili isti stanišni uvjeti gdje dio vrsta može naći pogodna područja. Očekivani promet je niskog intenziteta i neće stvarati buku koja bi uzrokovala značajno uznemiravanje životinja u okolnom području. Budući da neće biti novog izvora svjetla duž trase ceste, osim na raskrižjima koja su već sad osvijetljena, ne očekuje se značajan utjecaj na faunu u vidu uznemiravanja i promjena u ponašanju.

U obuhvatu zahvata ne nalaze se **područja zaštićena** u jednoj od kategorija temeljem propisa iz područja zaštite prirode. Najbliže područje je Park prirode Dinara na udaljenosti od oko 520 m sjeverno od zahvata, dok se na udaljenosti oko 1 850 m nalazi značajni krajobraz Ruda. Uzimajući u obzir karakteristike zahvata te udaljenost zahvata od zaštićenih područja isti neće imati značajan negativan utjecaj na zaštićena područja.

Gubitak **šuma** i šumskog zemljišta odnosno krčenje šuma predstavlja negativni utjecaj na šumske ekosustave do kojega dolazi tijekom izgradnje zbog zauzimanja šumskih površina planiranom cestom. Ukupno će se novom cestom zauzeti 23,70 ha površina obuhvaćenih Programima gospodarenja, i to većim dijelom u državnim šumama (18,12 ha), a manjim dijelom u šumama šumoposjednika (5,58 ha). U državnim šumama najveći dio gubitka površine (17,17 ha) odnosi se na uređajni razred Šikara, a ostali dio na uređajne razrede Šibljak, Neobraslo proizvodno i Neplodno zemljište. U šumama šumoposjednika najveći dio gubitka odnosi se na 2,37 ha u uređajnom razredu Panjača medunca u GJ Udovičić-Čaporice-Tijarice odnosno na 2,05 ha uređajnoga razreda Šikara u GJ Budimir-Ugljane. Gubitak šuma i šumskog zemljišta na razini sveukupne površine odgovarajućih uređajnih razreda u svim zahvaćenim gospodarskim jedinicama iznosi samo 0,36 %. Ovaj utjecaj procjenjuje se kao negativan, trajan, ali umjerenoga intenziteta i prihvatljiv, posebice kada se uzme u obzir da se radi o degradiranim oblicima sastojina medunca i bijelog graba odnosno duba i bijelog graba bez prave gospodarske vrijednosti. S obzirom na gubitak vrijednosti OKFŠ zbog izgradnje planirane ceste u odnosu na ukupnu vrijednost OKFŠ u zahvaćenim gospodarskim jedinicama, dolazi se do ukupnog postotnog smanjenja vrijednosti OKFŠ-a od samo 0,39 %. Za pristup gradilištu koristit će se postojeća mreža prometnica, uključujući i šumske ceste. Postoji mogućnost da će uslijed povećanoga prometovanja teških kamiona doći do oštećenja korištenih prometnica. Na područjima uz gradilište ceste doći će do povećanoga rizika od pojave šumskih požara. Uklanjanje šumskog pokrova prilikom izgradnje ceste neće imati značajne sekundarne učinke u vidu pojačane erozije tla na području zahvata. Uslijed dovoza građevinskih strojeva i opreme s drugih lokacija postoji opasnost od prijenosa invazivnih biljnih vrsta.

Tijekom korištenja ceste utvrđena je moguća opasnost od pojave požara jer su šumske površine neposredno uz trasu buduće ceste svrstane u stupanj velike ugroženosti od požara.

Tijekom izvođenja građevinskih radova moguće je stradavanje **divljači** na trasi zahvata uslijed djelovanja građevinske mehanizacije. Izgradnjom zahvata doći će do gubitka staništa za divljač, a posljedično i do zanemarivog smanjenja lovno-produktivnih površina, uglavnom u lovištima Kopršnica-Tijarica (oko 13,7 ha) i Trilj (oko 7,0 ha). Do uznemiravanja divljači prilikom izgradnje zahvata doći će uslijed stvaranja buke kretanjem ljudi, građevinskih strojeva i mehanizacije. Fragmentacija staništa divljači pojavljuje se već tijekom građevinskih radova na izgradnji zahvata

jer se postupnim napredovanjem radova uzduž trase prekidaju ustaljeni dnevni i sezonski migracijski putevi sitne i krupne divljači.

Planirana cesta u potpunosti presijeca lovište Kopršnica-Tijarica i dijeli ga na dva dijela od čega manji (zapadni) dio predstavlja oko 15 % površine lovišta, a veći dio 85 % lovišta. Izgrađena cesta tijekom korištenja predstavljat će u određenoj mjeri fizičku barijeru na ustaljenim dnevnim i sezonskim migracijskim putovima divljači uspostavljenim prije izgradnje ceste. Iako negativan, utjecaj korištenja ceste na migraciju divljači ipak se može procijeniti kao prihvatljiv jer cesta neće biti ograđena, a planirani su i objekti koji mogu omogućiti prolazak divljači bez opasnosti od stradavanja od prometa. Očekuje se da će s vremenom krupna divljač (divlja svinja), kao i sitna dlakava divljač (zec obični) svoje kretanje preusmjeriti na objekte kojima će moći prijeći cestu bez kontakta s prometima (AB propusti, nadvožnjak, vijadukt, podvožnjak). Pretpostavlja se da će se divljač naviknuti na buku od prometa ili će trajno napustiti ograničeni prostor u doseg negativnog utjecaja buke i prašine.

Na planiranoj trasi ceste doći će tijekom izgradnje do trajne prenamjene **tla**, no udio poljoprivrednih tala je nizak te dominiraju šumska tla koja su zbog visoke stjenovitosti, koja predstavlja ograničenje za obradu, trajno nepogodna za korištenje u poljoprivredi. Površina vrijednih poljoprivrednih tala (antropogena tla polja, vrtača i njiva), kategoriziranih kao ostala obradiva tla (P3) do vrijedna obradiva tla (P2), unutar zona trajne prenamjene iznosi 3,3 ha ili oko 15 % površine koridora. S obzirom na ustanovljenu strukturu klasifikacije nagiba terena koridora trase, geološku građu te vegetaciju, može se zaključiti da je opasnost od erozije tla koridora trase niska.

Štetan utjecaj emisija s ceste tijekom korištenja može se očekivati na udaljenosti do 100 m te se definira kao zona onečišćenja tla štetnim tvarima putem zračnih emisija. Površina zone na kojoj je moguće onečišćenje iznosi oko 218 ha. Unutar ovog pojasa oko 80 % površine zauzimaju kartirane jedinice tala trajno nepogodnih za obradu.

U zoni izravnog utjecaja zahvata su sljedeći lokaliteti **kulturnih dobara**:

- Vrljića gradina u Čaporicama (stacionaža oko km 0+300, sjeverno od trase oko 150 m);
- Gomila kod Crvenog klanca (stacionaža oko km 1+200, sjeverno od trase oko 80 m);
- Gomila sjeverno od Peša (Pešića) (stacionaža oko km 1+450, južno od trase oko 100 m);
- Stari karavanski put kod Marasovića (Ugljane) (stacionaža oko km 2+900, presijeca trasu ceste);
- Antički-karavanski put na području sela Čačvine (stacionaža oko km 7+000, potencijalno presijeca trasu ceste);
- Žutina gomila (stacionaža oko km 7+280, istočno od trase oko 160 m);
- Osoje, Biluše, kameni nasipi - suhozidi (stacionaža oko km od 7+750 do oko km 8+200, presijecaju trasu ceste);
- Osoje, Biluše, prapovijesne gomile (stacionaža km 7+750, 7+900, 8+150, 8+300, 9a sjeverno od trase oko 190 m, 9b sjeverno od trase oko 140 m, 9c južno od trase oko 220 m, 9d južno od trase oko 330 m);
- Velić, Griža, prapovijesna gomila i kameni nasipi-suhozidi (stacionaža oko km 8+320, sjeverno od trase oko 40 m);
- Velić, Pudarove torine, Lokva i Bunarina (stacionaža oko km 8+830 i oko km 8+920, sjeverno od trase oko 110 m i neposredno južno od T-raskrižja Velići).

Sljedeći lokalitet je u zoni neizravnog utjecaja zahvata:

- 4. Gomila istočno od Peša (Pešića) (stacionaža oko km 2+100, južno od trase oko 250 m).

Primjenom propisanih mjera zaštite utjecaji na navedene lokalitete kulturnih dobara smanjit će se na najmanju moguću mjeru ili će se u potpunosti izbjeći.

Gradacija negativnog utjecaja na **krajobraz** kreće se od manjeg na područjima prirodnog krajobraza, većinom autohtone šikare, prema većem na poljodjelskim površinama, do najvećeg utjecaja na područjima poljodjelskog krajobraza od velikog lokalnog značaja (kulturni krajobraz kao nositelj identiteta područja):

- Polje Njive na početku zahvata rekonstrukcije postojeće ceste (stacionaža oko km -0+924 – km -0+500);
- Polje Oranice na početku izgradnje nove ceste od križanja s postojećom D60 u Čaporicama (stacionaža oko km 0+000 – 0+200);
- Polje Torine (stacionaža oko km 1+500);
- Polje Podvornice (stacionaža oko km 2+000 – 3+000);
- Polje Poljica (stacionaža oko km 5+070 – 5+200);
- Predjel Velika poda - Živaljići (stacionaža oko km 6+000 – 6+250);
- Predjel Velići – Griža, Torine, Pudarove torine (stacionaža oko km 8+000 – 9+221 kraj zahvata)

Sveukupni utjecaj ceste na krajobraz područja zahvata okarakteriziran je kao prihvatljiv.

Tijekom izgradnje buku stvaraju građevinski strojevi. Utjecaj buke u fazi izgradnje je privremen i povremen, u prostoru koji najvećim dijelom nije naseljen.

Tijekom korištenja, izmještanjem državne ceste DC220 na dionici Čaporice (DC60) – Velić (DC220) povećat će se razina buke u okolišu u zoni zahvata. Ipak, zbog prometnog rasterećenja postojeće dionice DC220 kroz naselje Trilj, nakon puštanja u promet dionice koja je predmet zahvata, smanjit će se razina buke u prostoru u zoni postojeće DC220. Proračunom je utvrđeno da je utjecaj prometne buke na objekte izgrađene neposredno uz DC220 u naselju Velić značajan jer prelazi propisane granice, no radi se o utjecaju koji je prisutan i u postojećem stanju zbog buke prometa s državne ceste DC220.

Tijekom izgradnje zahvata doći će do poremećaja **prometnih tokova** na sljedećim postojećim prometnicama koje presijeca trasa buduće ceste:

- državna cesta DC220, dionica Čvorište Bisko (A1) – Čaporice (DC60), kod naselja Čaporice
- državna cesta DC220, dionica Trilj – GP Kamensko, kod naselja Velić
- državna cesta DC60, dionica Trilj – Cista Provo, kod naselja Čaporice
- županijska cesta ŽC6149 Trilj (D220) – Strmec Dolac – Ugljane (D60)
- lokalna cesta LC67049 D220 – Čačvina – Vrpolje (L67090)
- više nekategoriziranih putova

Tijekom korištenja zahvata ostvarit će se značajna poboljšanja na prometnoj mreži. Skraćuje se duljina ceste za prometni smjer Čaporice – GP Kamensko, koji je značajan za tranzitne prometne tokove, a preusmjeravanjem tranzitnih tokova rasterećuje se prometna mreža koja se pruža građevinskim područjem kroz naselja. Povećava se brzina prometovanja, a preglednost trase omogućit će pretjecanje na gotovo cijeloj trasi što bi trebalo prepoloviti trajanje putovanja na promatranoj dionici. Povećava se sigurnost odvijanja prometa.

Za potrebe izgradnje zahvata ne očekuje se probijanje novih putova. Gradilišne ceste planirat će se u koridoru zahvata gradilišta s ciljem što manjeg narušavanja okoliša. Planirani usjeci gradit će se uz korištenje miniranja. Bilanca materijala (iskop-nasip) same trase pokazuje da će se na predmetnom zahvatu pojaviti manjak materijala u iznosu od oko 100 000 m³. Za nabavu asfaltnih materijala koristit će se postojeće asfaltne baze i betonare.

Zahvat je najvećim dijelom planiran na području ostalog poljoprivrednog tla, šuma i šumskog zemljišta (75 %), zatim na ostalim obradivim tlima (14 %) te zaštitnim šumama (8 %). U zoni spoja na postojeću DC220 u Veliću u duljini od oko 322 m (3 %) zahvat je planiran unutar građevinskog područja naselja Velić. Zahvat neće imati značajnijeg utjecaja na **organizaciju prostora**.

Radovi izgradnje se u pravilu ne odvijaju noću, već su gradilišta osvijetljena samo radi sigurnosnih razloga, odnosno radi nadzora. Samo iznimno moguće je da se neki radovi izvode noću. Tada je područje izvođenja radova osvijetljeno tijekom trajanja potrebnih radova na izgradnji zahvata. Utjecaj osvijetljenja gradilišta prostorno je ograničen i prestaje po završetku radova izgradnje.

Cestovna **rasyjeta** tijekom korištenja ograničena je na planirana raskrižja na početku i završetku trase ceste. Rasyjeta može imati utjecaja na vrste koje obitavaju u obuhvatu zahvata. Međutim, korištenjem ekološke rasyjete utjecaj je prihvatljiv.

Zahvat će zbog križanja s više kategoriziranih i nekategoriziranih cesta imati privremeni utjecaj na prometne tokove tijekom izgradnje. Buka i prašenje s gradilišta imat će privremeni utjecaj na kvalitetu življenja u zoni naselja uz trasu buduće ceste.

Utjecaji na **stanovništvo** tijekom korištenja zahvata su pozitivni zbog bolje prometne povezanosti koja se postiže izgradnjom ceste, ali i očekivanog pojačanog ugostiteljskog prometa na području zahvata. Izmještanje državne ceste DC220 iz naselja, u prvom redu naselja Trilj, imat će pozitivan utjecaj na kvalitetu života u naselju, zbog smanjene buke, onečišćenja zraka ispušnim plinovima vozila i sigurnosti prometa. Trajni gubitak poljoprivrednih površina zbog zauzeća budućom cestom predstavlja direktni utjecaj na korisnike/vlasnike tih zemljišta koje će se izgradnjom ceste trajno prenamijeniti. Procjenjuje se da se radi o površinama veličine oko 3,3 ha.

Otpad nastao tijekom izgradnje predavat će se ovlaštenim sakupljačima otpada. Radi se o manjim količinama otpada kojima je moguće gospodariti u okviru postojećeg sustava gospodarenja otpadom.

Tijekom korištenja zahvata nastat će otpadne tvari u separatoru za pročišćavanje kolničkih voda.

Tijekom izgradnje mogući su **nekontrolirani događaji** vezani uz nepravilnu organizaciju gradilišta koja za posljedicu može imati sljedeće: onečišćenje tla i voda naftnim derivatima i otpadnim vodama s gradilišta, požari na otvorenom, sudari prilikom ulaza i izlaza vozila i strojeva na područje zahvata te nesreće uzrokovane višom silom (nepovoljni vremenski uvjeti, udar groma i sl.), tehničkim kvarom i/ili ljudskom greškom.

Tijekom korištenja ceste najveći utjecaj na okoliš predstavljaju nekontrolirani događaji (sudari, izljetanje i prevrtanje vozila, izlivanje nafte i naftnih derivata i drugih štetnih tvari u okoliš) pri kojima može doći do ekoloških nesreća. Posebnu opasnost predstavljaju veće količine nafte, naftnih derivata, kao i različitih drugih opasnih tekućina koji se prevoze autocisternama i čijim se dospijećem u okoliš onečišćuju vode, tlo, zrak i povezane biocenoze. Požar se može javiti uslijed prometnih nesreća s posljedicom zapaljenja goriva.

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

- **Opće mjere zaštite:** Mjera zaštite A.1.1. propisana je u skladu s člankom 69. stavkom 2. točkom 8. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13, 20/17, 39/19 i 125/19) te člankom 40. stavkom 2. i člankom 89.a Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj

80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18). Ostale opće mjere zaštite propisane su u skladu sa Zakonom o gradnji, Zakonom o zaštiti na radu („Narodne novine“, broj 71/14, 118/14, 154/14, 94/18 i 96/18), Pravilnikom o zaštiti na radu na privremenim gradilištima („Narodne novine“, broj 48/18), Zakonu o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19 i 144/21) i Zakonu o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 170/19 i 42/20).

- **Mjere zaštite zraka** temelje se na Zakonu o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 127/19).
- **Mjere zaštite voda i vodnih tijela** temelje se na Zakonu o vodama („Narodne novine“, broj 66/19 i 84/21).
- **Mjere zaštite bioraznolikosti** temelje se na Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19 i 127/19), Zakonu o sprečavanju unošenja i širenja stranih te invazivnih stranih vrsta i upravljanju njima („Narodne novine“, broj 15/18 i 14/19) i Stručnim smjernicama – Prometna infrastruktura (HAOP, listopad 2015. godine).
- **Mjere zaštite šuma** temelje se na Zakonu o šumama („Narodne novine“, broj 68/18, 115/18, 98/19, 32/20 i 145/20).
- **Mjere zaštite lovstva i divljači** temelje se na Zakonu o lovstvu („Narodne novine“, broj 99/18, 32/19 i 32/20) i Zakonu o cestama.
- **Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina** temelje se na Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 20/18, 115/18, 98/19 i 57/22), Pravilniku o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 71/19) i Pravilniku o mjerilima za utvrđivanje osobito vrijednog obradivog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta („Narodne novine“, broj 23/19).
- **Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine** temelje se na Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 66/99, 151/03, 157/03, 100/04, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14, 98/15, 44/17, 90/18, 32/20, 62/20 i 117/21) i Pravilniku o arheološkim istraživanjima („Narodne novine“, broj 102/10 i 2/20).
- **Mjere zaštite krajobraza** temelje se na čl. 6., 49. i 51. Zakona o prostornom uređenju („Narodne novine“, broj 153/13, 65/17, 114/18, 39/19 i 98/19) i čl. 7. Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara.
- **Mjere zaštite od buke** temelje se na Zakonu o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18 i 14/21) i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka („Narodne novine“, broj 143/21).
- **Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja** temelje se na Zakonu o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19).
- **Mjere gospodarenja otpadom** temelje se na Zakonu o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 84/21) te Pravilniku o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 81/20).
- **Mjera postupanja s viškom materijala od iskopa** temelji se na Pravilniku o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja minimalnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova („Narodne novine“, broj 79/14).

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

- **Program praćenja stanja voda** temelji se na čl. 70. i 75. Zakona o vodama te Pravilniku o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 26/20).
- **Program praćenja razina buke** temelji na Zakonu o zaštiti od buke i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi borave i rade.

Obveza nositelja zahvata pod točkom II. ovog Rješenja proizlazi iz odredbe članka 10. stavka 3. Zakona o zaštiti okoliša, kojim je utvrđeno da se radi izbjegavanja rizika i opasnosti po okoliš pri planiranju i izvođenju zahvata moraju primjenjivati utvrđene mjere zaštite okoliša.

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

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

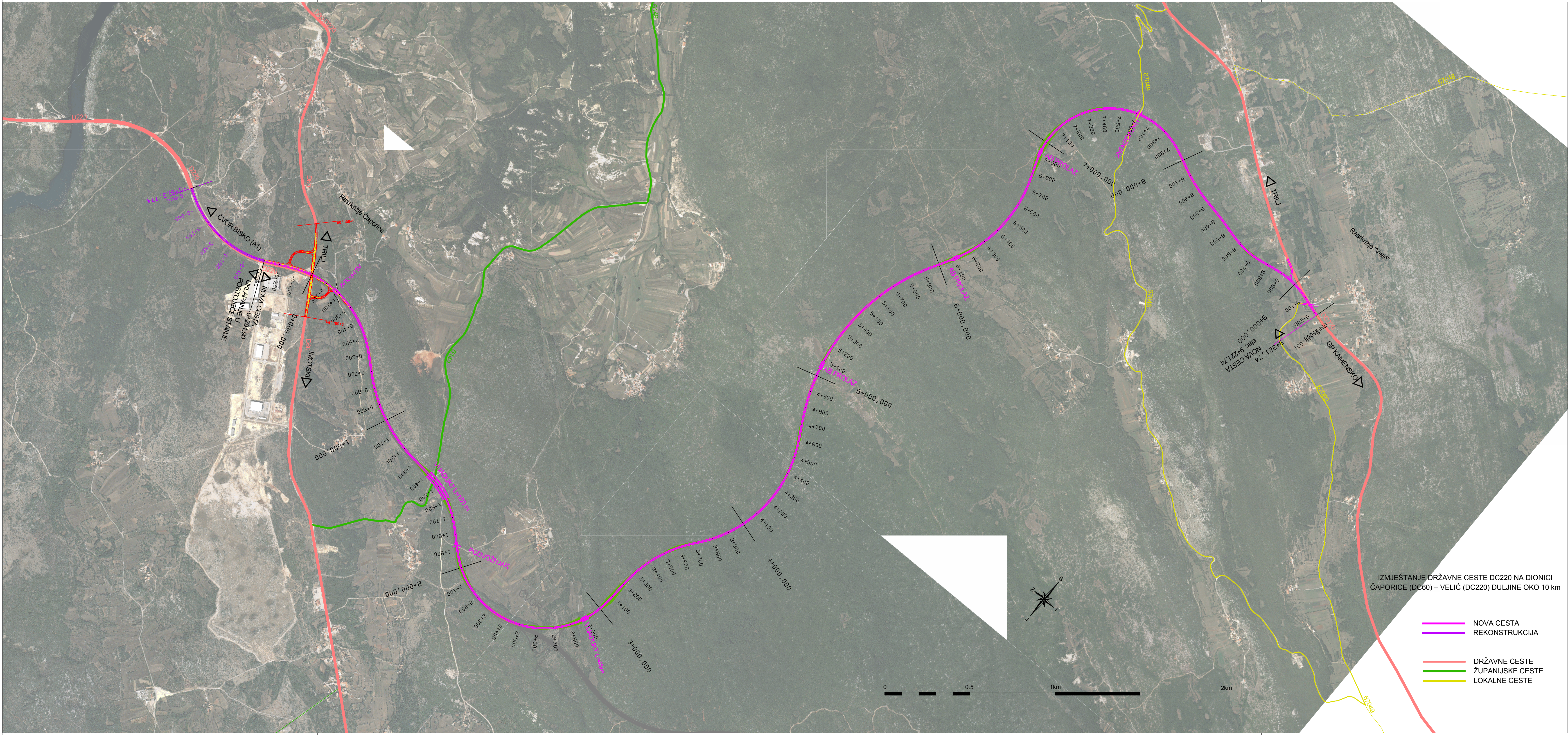
Rok važenja ovog rješenja propisan je u skladu s člankom 92. stavkom 1. Zakona, dok je mogućnost produženja važenja ovog rješenja propisana u skladu s člankom 92. stavkom 4. Zakona (točka V. ovog rješenja).

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

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

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

Upravna pristojba na zahtjev i ovo rješenje naplaćena je državnim biljezima sukladno Zakonu o upravnim pristojbama („Narodne novine“, broj 115/16) i Tarifi br. 2.(1) Priloga I. Uredbe o Tarifi upravnih pristojbi („Narodne novine“, broj 8/17, 37/17, 129/17, 18/19, 97/19 i 128/19).



IZMJESTAŠNJE DRŽAVNE CESTE DC220 NA DIONICI
ČAPORICE (DC60) – VELIĆ (DC220) DULJINE OKO 10 km

- NOVA CESTA
- REKONSTRUKCIJA
- DRŽAVNE CESTE
- ŽUPANIJSKE CESTE
- LOKALNE CESTE

