



REPUBLIKA HRVATSKA

MINISTARSTVO GOSPODARSTVA
I ODRŽIVOG RAZVOJA

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

Uprava za procjenu utjecaja na okoliš
i održivo gospodarenje otpadom

KLASA: UP/I-351-03/20-08/04

URBROJ: 517-05-1-2-21-31

Zagreb, 19. kolovoza 2021.

Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja na temelju odredbe članka 84. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18) i odredbe članka 5. stavka 1. i članka 21. stavka 1. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), povodom zahtjeva nositelja zahvata Lučka uprava Split, Gat Sv. Duje 1, Split, donosi

R J E Š E N J E

- I. Namjeravani zahvat – rekonstrukcija i proširenje Sjeverne luke na lučkom području Vranjičko-solinskog bazena pod upravom Lučke uprave Split, nositelja zahvata Lučka uprava Split, Gat sv. Duje 1, Split, temeljem studije o utjecaju na okoliš koju je izradio u veljači 2020. godine, a dopunio u rujnu 2020. godine i svibnju 2021. godine ovlaštenik Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije, Sveučilišta u Splitu iz Splita – 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 TIJEKOM PRIPREME I GRAĐENJA

Opće mjere

- A.1.1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazan način na koji su u Glavni projekt ugrađene mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša iz ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša, u suradnji s projektantom.
- A.1.2. Projektom organizacije gradilišta odrediti mjesta na kojima će se privremeno skladištiti višak materijala od iskopa i otpad te površine za kretanje i parkiranje vozila.

- A.1.3. Vrijeme gradnje uskladiti s odlukama lokalne samouprave s obzirom na turističku sezonu.
- A.1.4. Donijeti Pravilnik o redu u luci, sukladno uvjetima nadležne lučke kapetanije, kojim se propisuje način uplovljavanja, pristajanja, vezivanja, sidrenja i isplovljavanja plovila.
- A.1.5. Izraditi Plan prihvatnih postrojenja sposobnih za prihvat vrste i količine tekućeg i krutog otpada i ostataka tereta, obzirom na vrstu i veličinu plovnih objekata koji uobičajeno koriste luku, te s obzirom na veličinu i zemljopisni položaj luke.
- A.1.6. Prije početka radova na moru obavijestiti nadležnu lučku kapetaniju.
- A.1.7. U daljnjim fazama projektiranja izraditi Projekt privremene regulacije prometa.
- A.1.8. Tijekom izgradnje, a kasnije i prilikom korištenja zahvata kontrolirati stanje postojećih susjednih objekata s obzirom na pojavu pukotina te u slučaju istih, provesti postupak sanacije i zaštite.

SASTAVNICE OKOLIŠA

vode/more

- A.1.9. U projektu organizacije gradilišta parkirališta za vozila i strojeve koji sudjeluju u izvođenju radova izvesti nepropusno, s obradom oborinske vode.
- A.1.10. Radove nasipavanja izvoditi kamenim materijalom bez primjese zemlje i mulja.
- A.1.11. Radove jaružanja izvoditi u dijelu godine kad je temperatura mora niža, odnosno od 1. studenog do 1. svibnja, kako bi se spriječila pojava eutrofikacije.
- A.1.12. Izabrati tehnologiju izgradnje koja će uzrokovati što manje podizanje i raspršivanje čestica sedimenta s morskog dna u okolinu.
- A.1.13. Podmorske radove (podmorski iskopi, postavljanje građevinskih oplata) izvoditi samo na nužno potrebnim površinama dna.
- A.1.14. Tijekom izvođenja radova miniranja svaku bušotinu s eksplozivom napuniti vrećicama pijeska kako bi udarni val bio što manjeg intenziteta.
- A.1.15. U tijeku građenja za mehanizaciju na samom gradilištu organizirati servisni centar (zamjena ulja motora, zamjena hidrauličnog ulja, maziva, radionica za jednostavnije popravke) kao i odgovarajuće privremeno skladište za dizel gorivo, ulja, maziva i rezervne dijelove.
- A.1.16. S morskog dna pokupiti sve ostatke oplata i građevinskog materijala.
- A.1.17. Iskop sedimenta provoditi na način da se osigura homogenizacija iskopa i to tako da se iskop vrši po profilu od gornje do donje kote iskopa, a ne na način da se sediment uklanja po slojevima (najprije gornji sloj sedimenta pa onda donji).
- A.1.18. Radi zaštite priobalnog vodnog tijela O313-KASP od negativnih utjecaja zamućenja kao posljedice erozije, potrebno je provesti stabilizaciju pokosa vegetacijom.
- A.1.19. Sve armiranobetonske elemente koji se mogu izvesti na kopnu izvan mjesta zahvata ugraditi kao gotove prefabrikate. Prilikom betoniranja u moru, pažljivo postaviti oplata kako bi se spriječilo curenje betona u more.

cestovni i pomorski promet

- A.1.20. Prilikom prijevoza materijala iz iskopa i građevinskog materijala kopnom ograničiti brzinu kretanja vozila na prometnicama na 40 km/h. U slučaju prijevoza morem i radova u obalnom pojasu osigurati koordinaciju obavljanja radova u moru s drugim djelatnostima na moru, posebice s plovidbom brodova.
- A.1.21. Postaviti propisnu signalizaciju i putem sredstava javnog priopćavanja obavijestiti javnost o izvođenju radova.
- A.1.22. Nakon izgradnje zahvata oštećene prometnice vratiti u prvobitno ili poboljšano stanje.

- A.1.23. Pri transportu materijala za građenje, vozila ne pretrpavati, kako bi se smanjila mogućnost rasipanja po prometnicama.

zrak

- A.1.24. Izraditi Program praćenja kvalitete zraka (izrađuje ovlaštena ustanova za praćenje kvalitete zraka), a koji je sastavni dio dokumentacije za ishodenje građevinske dozvole.
- A.1.25. Redovito kontrolirati ispravnost građevinskih strojeva i transportnih sredstava koji se upotrebljavaju pri građenju u pogledu količine i kakvoće ispušnih plinova, u skladu s dopuštenim vrijednostima.
- A.1.26. Prilikom prijevoza suhog prašinstog materijala prije početka vožnje materijal prskati vodom te pokriti ceradom.

svjetlosno onečišćenje

- A.1.27. Rasvjetu na području luke projektirati uz korištenje ekološki prihvatljive rasvjete.

kulturno - povijesna baština

- A.1.28. Ukoliko izvođač tijekom izvođenja radova naiđe na arheološke nalaze, dužan je prekinuti radove i zaštititi nalaze te o navedenom bez odlaganja obavijestiti nadležni konzervatorski odjel.

buka

- A.1.23. Građevinske radove obavljati samo tijekom dnevnog razdoblja, osim u slučaju kad tehnologija izgradnje zahtijeva izvođenje neke aktivnosti (prvenstveno betoniranja i asfaltiranja) u kontinuitetu. Ukoliko se građevinski radovi planiraju izvoditi tijekom noći, izraditi projekt zaštite od buke s gradilišta.
- A.1.24. Građevinske radove organizirati tako da tijekom dnevnog razdoblja (7 do 19 sati) ekvivalentna razina buke ne prelazi 65 dB(A). U razdoblju od 8 do 18 sati dopušta se prekoračenje ekvivalentne razine buke od dodatnih 5 dB(A). Pri obavljanju građevinskih radova noću, ekvivalentna razina buke ne smije prijeći dopuštene vrijednosti.
- A.1.25. Koristiti ispravne i malobučne građevinske strojeve i transportna vozila.

otpad

- A.1.26. Opasni otpad (goriva, maziva, ulja i sl.) sakupljati odvojeno po vrstama, privremeno skladištiti u odgovarajuće spremnike, na prostorima određenim u tu svrhu te predavati ovlaštenoj osobi.
- A.1.27. Prostor na koje se nalaze spremnici za otpad mora biti ograđen i natkriven te s uređenim sustavom odvodnje koja završava sabirnom jamom za prihvrat eventualno razlivenog otpada.
- A.1.28. Neopasni otpad sakupljati odvojeno po vrstama otpada, privremeno skladištiti u za to predviđenim spremnicima te predavati ovlaštenoj osobi.
- A.1.29. Luku opremiti za prihvrat otpada s plovila koja koriste luku. Prije početka korištenja luke izraditi Plan gospodarenja otpadom, koji između ostalog sadrži propisane procedure prihvaćanja otpada s plovila, vrste otpada koji se može prihvatiti i lokacije za prihvrat svih vrsta otpada.
- A.1.30. Po završetku građevinskih radova lokaciju zahvata očistiti od otpadnog građevnog materijala i drugih vrsta materijala.
- A.1.31. Višak materijala iz podmorskog iskopa podvrgnuti ispitivanju na fizikalno-kemijska svojstva te ukoliko rezultati pokažu da nema svojstva opasnog otpada odložiti u more,

na lokaciju koju odredi nadležna lučka kapetanija uz propisane suglasnosti ili postupiti sukladno propisima iz područja gospodarenja opasnim otpadom.

sigurnost plovidbe

- A.1.32. Propisno označiti akvatorij u kojem se izvode radovi.
- A.1.33. Tijekom izgradnje zahvata osigurati da plovila koja sudjeluju u izgradnji ni na koji način ne utječu na sigurnost okolnog pomorskog prometa.
- A.1.34. Nakon završetka gradnje i prije početka korištenja zahvata izvršiti službenu hidrografsku izmjeru te dobivene vrijednosti unijeti u navigacijske karte i druge navigacijske publikacije.
- A.1.35. Ukloniti pličinu NNW od pličine Purić. Raspoloživi prostor za okretanje time bi bio od 480 m do 580 m, a također bi se značajno olakšao manevar obilaska pličine Purić, te prilaz istočnim vezovima Sjeverne luke.

A. 2. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM KORIŠTENJA

SASTAVNICE OKOLIŠA

vode/more

- A.2.1. Oborinske otpadne vode sa svih površina koje bi mogle biti zamašćene (parkirališta, prometne i manipulativne površine), prije ispuštanja u more pročistiti preko odgovarajućeg separatora lakih tekućina.
- A.2.2. Sanitarne otpadne vode zbrinuti priključenjem na sustav javne odvodnje, prema uvjetima nadležnog komunalnog poduzeća.
- A.2.3. „Čiste“ oborinske vode ispuštati kontrolirano u more.
- A.2.4. Kontrolirati ispravnost sustava odvodnje na svojstvo vodonepropusnosti, strukturne stabilnosti i funkcionalnosti.
- A.2.5. Nije dozvoljeno ispuštanje onečišćujućih tvari u more (kruti i tekući otpad, zauljene vode, fekalije i ostaci tereta s brodova i sl.).
- A.2.6. Redovito čistiti obalno područje od krutog i krupnog otpada.
- A.2.7. Redovito održavati sustav sanitarne i oborinske odvodnje.
- A.2.8. Sanitarne otpadne vode s plovila zbrinuti putem ovlaštenog koncesionara sukladno koncesijskom ugovoru sa specijaliziranom tvrtkom koja raspolaže tehničkim sredstvima za prihvrat takvih vrsta voda.
- A.2.9. Kaljužne vode s plovila zbrinuti putem ovlaštenog koncesionara sukladno koncesijskom ugovoru sa specijaliziranom tvrtkom koja raspolaže tehničkim sredstvima za prihvrat takvih vrsta voda.

zrak

- A.2.10. Generatore, pumpe i brodske motore održavati u optimalnom radu, kako bi se osigurale što manje emisije štetnih plinova.

buka

- A.2.11. Redom u luci definirati da sva brodska oprema mora biti fiksirana na način da ne proizvodi vibraciju ni buku.

otpad

- A.2.12. Neopasni otpad razvrstavati, privremeno skladištiti u za to predviđenim spremnicima i predavati ovlaštenoj osobi.
- A.2.13. Opasni otpad odlagati u označene i za tu namjenu predviđene spremnike i predavati ovlaštenoj osobi.
- A.2.14. Organizirati prihvat otpada s brodova u luci.
- A.2.15. Za svaku vrstu otpada voditi očevidnik o nastanku i tijeku otpada sastavljen od obrasca očevidnika pratećih listova za pojedinu vrstu otpada u tekućoj godini. Dostavljati nadležnom uredu prijavne listove za svaku vrstu otpada na propisanom obrascu.

sigurnost plovidbe

- A.2.16. Prilikom uplovljavanja u luku ili isplovljavanja iz luke te za vrijeme plovidbe u luci ograničiti brzinu brodova do 6 čvorova.
- A.2.17. Neposredno ispred Sjeverne luke zabraniti sidrenje, osim područja označenih kao sidrišta. Korištenje sidra može se dozvoliti za manevar priveza broda na obalu.
- A.2.18. Istovremeno manevriranje dvaju većih brodova u luci nije dozvoljeno niti njihovo mimoilaženje. Također, unutar luke nije dozvoljeno istovremeno izvođenje manevra okreta dvaju većih brodova.
- A.2.19. Na službenim pomorskim kartama i publikacijama te u nautičkim priručnicima za plovidbu naznačiti da je glavni prilazni put za Sjevernu luku sjeverno od Hr Galija.
- A.2.20. Poboljšati sustav navigacijskih oznaka, kao i standardizirane postupke djelovanja za različite uvjete plovidbe i manevriranja.
- A.2.21. Kako bi se zadržala postojeća razina sigurnosti plovidbe, potrebno je:
 - Dodatno označiti pličinu Supetarski bad (dnevnom i noćnom oznakom, a po mogućnosti i elektroničkom navigacijskom oznakom),
 - Zamijeniti, odnosno dopuniti oznake odgovarajućim lateralnim i kardinalnim oznakama i/ili oznakama usamljenih opasnosti na Hr Galija i Gr Galija, odnosno cijeli postojeći sustav označavanja pličine Galija,
 - Dodatno označiti ulaz u luku odgovarajućim lateralnim oznakama s pripadajućim svjetlima,
 - Osvijetliti obalni rub područja Sjeverne luke, uz uvjet da ne ometa zapovjednika i posadu broda pri plovidbi te manevaru priveza ili odveza (svjetla moraju imati sjenila),
 - Na navigacijskim kartama staviti odgovarajuća upozorenja, posebno na području rta Marjan i pličine Galija.Navedene dodatne objekte sigurnosti plovidbe, vrstu, značenje, poziciju odnosno područje rada te značajke donijeti uz prethodno pribavljeno mišljenje trgovačkog društva Plovput.
- A.2.22. Kod velikih brodova (dužine do 320 m) manevar okretanja izvoditi usmjeravanjem pramca prema Solinskom bazenu (između usamljene opasnosti i kardinalne oznake zapada), a zatim krmom prema luci. Obrnuta je situacija ako se pramcem izravno dolazi na vez, odnosno ako se okret planira na odlasku.
- A.2.23. Održavati plovne putove.

A. 3. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA U SLUČAJU NEKONTROLIRANIH DOGAĐAJA

- A.3.1. Osigurati specijaliziranu opremu za sprječavanje širenja onečišćenja mora i uklanjanja posljedica onečišćenja mora (apsorpcijske brane, sakupljači i upijači, brodovi čistači).
- A.3.2. Za zaštitu od požara u daljnjim fazama projektiranja predvidjeti podzemne i nadzemne hidrante.

- A.3.3. U slučaju požara postupati prema Operativnom planu protupožarne zaštite. Donijeti Operativni plan protupožarne zaštite i osigurati opremu za njegovo provođenje.
- A.3.4. Kod onečišćenja mora s plovila primijeniti odredbe Plana intervencije kod iznenadnog onečišćenja mora u Splitsko-dalmatinskoj županiji.
- A.3.5. Postupiti prema izrađenom Operativnom planu interventnih mjera u slučaju izvanrednog i iznenadnog onečišćenja mora.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Buka

- B.1. Na lokaciji najbližeg stambenog objekta putem ovlaštene pravne osobe izvršiti sljedeća mjerenja razine buke:
- jednokratno mjerenje prije početka izgradnje luke („nulto stanje“) te
 - jednokratno mjerenje nakon početka korištenja luke.
- Ukoliko rezultati mjerenja pokažu prekoračenje dopuštene razine buke, provesti dodatne mjere zaštite od buke.

Zrak

- B.2. U sklopu Programa praćenja kvalitete zraka utvrditi lokaciju i opremu imisijske postaje za praćenje kvalitete zraka:
- Prema programu uspostaviti praćenje koncentracija:
 - ukupne taložne tvari (UTT) i sadržaja metala u ukupnoj taložnoj tvari (Pb, Cd, As, Ni, Hg, Tl, Cr i Mn),
 - gravimetrijsko određivanje PM_{2,5} i PM_{10μ}, sadržaj metala u PM₁₀ (Pb, Cd, As i Ni),
 - kontinuirano praćenje koncentracija sumporova dioksida i dušikovog oksida
 - kontinuirano praćenje osnovnih meteoroloških parametara (smjer, brzina vjetera, temperatura i relativna vlaga zraka)
 - Osigurati javnosti dostupnost podataka o kvaliteti zraka.

- II. Nositelj zahvata Lučka uprava Split, Gat sv. Duje 1, Split, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša (A) i programa praćenja stanja okoliša (B), kako je to određeno ovim rješenjem.**
- III. Rezultate praćenja stanja okoliša nositelj zahvata Lučka uprava Split, Gat sv. Duje 1, Split, je obvezan dostavljati Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja (u daljnjem tekstu: Ministarstvo) na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.**
- IV. Nositelj zahvata Lučka uprava Split, Gat sv. Duje 1, Split, podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja na okoliš zahvata iz točke I. izreke ovog rješenja. 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 Lučka uprava Split, Gat sv. Duje 1, Split, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata Lučka uprava Split, Gat sv. Duje**

1, Split, 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 grafički prilog:

- **Prilog I. Situacija nadmorskih radova**

O b r a z l o ž e n j e

Nositelj zahvata Lučka uprava Split, Gat sv. Duje 1, Split, podnio je Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja (dalje u tekstu: Ministarstvo) 21. veljače 2020. godine zahtjev za provedbu postupka procjene utjecaja na okoliš rekonstrukcije i proširenja Sjeverne luke na lučkom području Vranjičko-solinskog bazena pod upravom Lučke uprave Split. U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti i dokazi sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša (dalje u tekstu: Zakon) te članka 8. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (dalje u tekstu: Uredba), kao što su:

- Potvrda Uprave za dozvole državnog značaja Ministarstva prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine o usklađenosti zahvata s prostorno-planskom dokumentacijom (KLASA: 350-02/18-02/35; URBROJ: 531-06-2-1-1-20-3 od 5. veljače 2020. godine).
- Rješenje Ministarstva (KLASA: UP/I-612-07/19-60/42; URBROJ: 517-05-2-2-19-2 od 29. svibnja 2019. godine) da je planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu.
- Studiju o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu: Studija) koju je izradio ovlaštenik Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije Sveučilišta u Splitu iz Splita, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša: izrada studija o utjecaju zahvata na okoliš (KLASA: UP/I-351-02/13-08/144; URBROJ: 517-06-1-2-1-1-17-3 od 31. siječnja 2017. godine). Studija je izrađena u veljači 2020. godine, a dopunjena u rujnu 2020. godine i svibnju 2021. godine. Voditelj izrade Studije je prof.dr.sc. Roko Andričević, dipl.ing.građ.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, sukladno članku 160. stavku 1. i članku 162. stavku 1. Zakona i članku 7. stavku 1. i točke 1. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08), na internetskim stranicama Ministarstva objavljena je 17. veljače 2020. godine **Informacija o zahtjevu** nositelja zahvata za provedbom postupka procjene utjecaja na okoliš za predmetni zahvat (KLASA: UP/I-351-03/20-08/04; URBROJ: 517-03-1-2-20-2).

Odluka o imenovanju savjetodavnog stručnog povjerenstva u postupku procjene utjecaja na okoliš (dalje u tekstu: Povjerenstvo) donesena je temeljem članka 87. stavaka 1., 4. i 5. Zakona 13. ožujka 2020. godine (KLASA: UP/I 351-03/20-08/04; URBROJ: 517-03-1-2-20-10). Povjerenstvo je održalo tri sjednice.

Na prvoj sjednici održanoj 26. svibnja 2020. godine Povjerenstvo je utvrdilo da Studija zahtijeva određene dorade i izmjene. Nakon pozitivnog očitovanja članova Povjerenstva na doradenu Studiju na drugoj sjednici Povjerenstva održanoj 9. rujna 2020. godine u Zagrebu, Ministarstvo je 15. listopada 2020. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I 351-03/20-08/04; URBROJ: 517-03-1-2-20-18), a zamolbom za pravnu pomoć (KLASA:

UP/I 351-03/20-08/04; URBROJ: 517-03-1-2-19 od 15. listopada 2020. godine) povjerilo je koordinaciju (osiguranje i provedbu) javne rasprave Upravnom odjelu za zaštitu okoliša, komunalne poslove, infrastrukturu i investicije Splitsko-dalmatinske županije.

Javna rasprava provedena je u skladu sa člankom 162. stavkom 2. Zakona, u razdoblju od 7. studenoga do 7. prosinca 2020. godine u službenim prostorijama Grada Splita (prizemlje), Obala kneza Branimira 17 i Splitsko-dalmatinske županije (prizemlje), Domovinskog rata 2 u Splitu, svakog radnog dana u uredovno radno vrijeme. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Slobodna Dalmacija“, na objavnim pločama i internetskim stranicama Splitsko-dalmatinske županije i Grada Splita te na internetskim stranicama Ministarstva (<https://mingor.gov.hr/>). U sklopu javne rasprave održano je javno izlaganje 24. studenoga 2020. godine s početkom u 18:30 sati u dvorani amfiteatra Fakulteta građevinarstva, arhitekture i geodezije u Splitu, Matice hrvatske 15. Prema izvješću Upravnog odjela za zaštitu okoliša, komunalne poslove, infrastrukturu i investicije Splitsko-dalmatinske županije o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-01/20-01/1365; URBROJ: 2181/1-10/12-20-0020 od 14. prosinca 2020. godine), tijekom javnog uvida i javne rasprave u knjige primjedbi izloženu uz Studiju u Gradu Splitu i Splitsko-dalmatinskoj županiji nisu bile upisane primjedbe javnosti i zainteresirane javnosti, dok je zaprimljeno 66 pisanih primjedbi, mišljenja i prijedloga javnosti i zainteresirane javnosti putem službene elektroničke pošte i na adresu Upravnog odjela za zaštitu okoliša, komunalne poslove, infrastrukturu i investicije Splitsko-dalmatinske županije. Primjedbe Grada Solina zaprimljene su i u Ministarstvu, no istovjetne su primjedbama dostavljenim Upravnom odjelu za zaštitu okoliša, komunalne poslove, infrastrukturu i investicije Splitsko-dalmatinske županije.

Primjedbe su dostavili sljedeće pravne i fizičke osobe: Upravni odjel za gospodarstvo, zaštitu okoliša i europske fondove Grada Solina, Melina Čota, Juraj Vrdoljak, Ines Grubišić, Društvo arhitekata Split, Ana Burić, Antonia Kuzmanić, Darko Ivanovski, Udruga Kopilica iz Splita, Grgo Mandić, Bruno Malbašić, Ivan Barić, Anđela Grcić, Nikolina Grcić Rogošić, Josip Jurić, Ivana Grcić, Dario Prgomet, Edita Barić, Marija Grcić, Ivan Grubišić - Tasić, Antonia Ivić, Loreta Ornić, Ivna Grgić, Tanja Munivrana, Nikolina Grcić Rogošić, Lukša Grubić, Leo Benzon, Marin Benzon, Udruga za prirodu, okoliš i održivi razvoj – Sunce, Rina Milanović, Mateja Rešetić, Ivan Milišić, Vinko Jurić, Senka Maras, Irena Terze, Perica Bagavac, Martin Bilić, Dragana Malbašić, Melanija Kljaković, Gorana Fiamengo, Mirko Sučić, Josipa Jotanović, Marija Benzon, Josip Ćurak, Antonia Jerković, Dorotea Jurić, Marija Juras, Ivana Ćubelić, Damjan Odisej Vranjković, Maja Vujnović, Vana Ivić, Ivan Jakić, Ivica Rozga, Josip Prgomet, Nikola Grcić, Jelica Jukić, Mario Dadić, Nevenka Marasović, Dajana Jakić, Mario Gruić, Drago Bakica, Goran Antonio Drnasin, Joško Hrabar, Miro Gulišija, Marijan Grgić, Mario Zec i Anica Prgomet.

Zaprimljene primjedbe u bitnom su se odnosile na problematiku odvijanja cestovnog prometa i prometnu povezanost (znatno povećanje prometa za potrebe nove trajektne luke, opterećenje postojeće cestovne infrastrukture, podaci o sadašnjem i budućem prometu) te dodatno pojašnjenje da je zadovoljavajuća razina komunalne infrastrukture i cestovne povezanosti, na budući promet plovila trajektnog i međunarodnog linijskog prometa s obzirom na veličinu manipulativnog prostora, zone za pristanak i odlazak brodova te njihov utjecaj na sastavnice okoliša i života na području Vranjica, na trenutnu razinu buke te očekivano povećanje razine buke tijekom odvijanja budućeg cestovnog i pomorskog prometa (traži se provođenje mjerenja postojeće razine buke u stambenim naseljima u okolini i sagledavanje kumulativnog utjecaja buke na okoliš, te provođenje monitoringa i postupanja u slučaju prekoračenja dopuštenih vrijednosti), na povećanje emisije

ispušnih plinova prilikom korištenja luke te na koji način će se korištenje luke odraziti na kvalitetu zraka u užem i širem području (predlaže se uspostava kontinuiranog monitoringa zraka te navođenje prihvatljivih kvantitativnih pokazatelja onečišćenja za stanare okolnog područja), na nataloženi sediment, njegovo podizanje tijekom korištenja zahvata čime će doći do zagađenja Kaštelanskog zaljeva, utjecaj teških metala i PAH-ova na morsku floru i faunu te zdravlje stanovnika okolnog područja, ukazuje se na potrebu propisivanja konstantne kontrole prisustva štetnih tvari u moru uz određivanje maksimalne dopuštene granice, prihvatljive za žive organizme te definiranje mjera zaštite u slučaju prekoračenja istog te se traži definiranje postupanja s iskopanim sedimentom, na kumulativne utjecaje na more i morska staništa s obzirom na postojeće aktivnosti u okruženju, na zastarjelost podataka u dijelu utjecaja na vode i vodna tijela, vrijednosti teških metala, na utjecaj nasipavanja i produbljivanja morskog dna, na problematiku mulja u morskom sedimentu, na način zbrinjavanja viška materijala iz iskopa, na zaštitu kulturnih dobara, na utjecaj miniranja, na problematiku uklanjanja pličine Purić i mogućnost nasukavanja na poluotok Vranjic, na odvijanje trenutnih aktivnosti na širem području (neregulirana i legalna brodogradnja, nekontrolirano pjeskarenje i brušenje brodova, ilegalni ispusti otpadnih voda...) te na izgradnju naftnog terminala istočno od planiranog zahvata čime se javljaju kumulativni utjecaji, na povijesne probleme Kaštelanskog zaljeva, a koji će se ovim zahvatom dodatno opteretiti, na mogućnost ekološke katastrofe uslijed pomorskog incidenta, na to da u postupak procjene utjecaja na okoliš nije uključen predstavnik Grada Solina, na metodologiju predviđanja utjecaja (potrebno detaljno opisati metode uzorkovanja, razrade kriterija i metode predlaganja mjera kao i pregled alternativnih rješenja i scenarija) te dostupnost dokumentacije na temelju koje je izrađena Studija.

- Primjedbe koje se odnose na problematiku odvijanja **cestovnog prometa** i prometnu povezanost (znatno povećanje prometa za potrebe nove trajektne luke, opterećenje postojeće cestovne infrastrukture, podaci o sadašnjem i budućem prometu) te potrebu dodatnog pojašnjenja da je zadovoljavajuća razina komunalne infrastrukture i cestovne povezanosti su djelomično prihvaćene. Dodatno pojašnjenje je uključeno u konačnoj verziji Studije utjecaja na okoliš a podaci o postojećem i prognoziranom budućem prijevozu putnika i vozila koji su navedeni u predmetnoj Studiji utjecaja na okoliš preuzeti su iz *Studije izvodljivosti s analizom troškova i koristi za projekt „Rekonstrukcija i proširenje Sjeverne luke na lučkom području Vranjičko-solinskog bazena pod upravljanjem Lučke uprave Split“ (Sveučilište u Splitu, veljača 2020.)*. Predmetni zahvat ima za cilj dio prometa koji je ionako išao prema gradskoj luci postojećim prometnim tokovima, koji prolaze kroz grad Solin, preusmjeriti na Sjevernu luku. Time se ne mijenja količina prometa putnika i vozila kroz grad Solin već rasterećuje prometno opterećenje gradske luke Split.

Prema najnovijim statističkim podacima Lučke uprave za 2019. godinu, sveukupni promet vozila splitske luke iznosio je 829.594 od čega na promet kamionima otpada 189.597 ili 22,8%. Od ukupnog broja kamionskog prometa, na lokalni trajektni promet otpada 184.073 dok međunarodni trajektni promet iznosi 5.524 kamiona. S obzirom na okolnosti pandemije COVID-19 za očekivati je da će se promet sličan 2019. dosegnuti tek 2022. odnosno 2023. godine.

Realizacijom projekta rekonstrukcije i proširenja Sjeverne luke doći će do redistribucije ukupnog cestovnog prometa prema širem području grada Splita. Dio kamionskog prometa koji je iznosio 22,8% 2019. godine će se završetkom realizacije projekta rekonstrukcije i proširenja Sjeverne luke usmjeriti prema Sjevernoj luci i time će se znatno rasteretiti gradska luka i smanjiti uobičajena prometna zagušenja koja se redovito događaju u ljetnim mjesecima kada je sveukupni promet na svom vrhuncu.

Važno je napomenuti da, bez obzira na realizaciju predmetnog zahvata, sveukupni promet vozila koja ulaze u šire područje grada Splita ostaje nepromijenjen. Ključna razlika je da će se realizacijom predmetnog zahvata omogućiti rasterećenje dijela kamionskog prometa koji će se ulaskom u grad Split usmjeravati prema Sjevernoj luci novom četvero tračnom Solinskom cestom. Paralelno s postupkom realizacije projekta rekonstrukcije i proširenja Sjeverne luke, u tijeku je realizacija nekoliko ključnih projekata cestovne infrastrukture Hrvatskih cesta koji će znatno poboljšati i unaprijediti stanje prometne infrastrukture u širem području grada Splita. U priloženom pismu namjere Hrvatskih cesta vidljivi su svi planirani zahvati od kojih je projekt rekonstrukcije i dogradnje solinske ceste (državna cesta DC 432) od direktnog značaja za predmetni zahvat i kratko je objašnjen u nastavku.

Odlukom Uprave HC odobreno je pokretanje rekonstrukcije i dogradnje Solinske ulice (Državna cesta DC 432) kojom se pokreće studijska i projektna priprema zahvata.

DC 432 je od iznimne važnosti kao jedan od spomenutih alternativnih pravaca, koji može privući prometne tokove i rasteretiti prometnu mrežu na ulazu u grad. Omogućava prilaz gradu Splitu sa južnog privoza čvorišta „Širina“ u Solinu. Ovo čvorište osigurat će disperziju prometnih tokova iz smjera Solina i Kaštela prema gradu Splitu. U njemu je moguće izvršiti preusmjeravanje prometnih tokova iz smjera Trogira, Kaštela, Solin sjever i Solin zapad, s obilaznice (DC8) na alternativne prometne smjerove.

Prostorni planovi predviđaju dogradnju dijela predmetne dionice Solinske ulice u profil četverotračne prometnice što će uvelike potaknuti preusmjeravanje prometa s obilaznice Splita i rasteretiti DC 8, a time i glavne gradske prometnice, Ulicu Domovinskog rata i Poljičku ulicu. Za takav zahvat postoje i realni prostorni uvjeti.

Dionica DC 432 (Solinska ulica) planirana je kao rekonstrukcija/izgradnja prometnice Solinska ulica i to od raskrižja s Ulicom Vranjički put (granice planiranog šesterokrakog rotora Solinska – A.G.Matoš) do raskrižja s Ulicom Domovinskog rata, uključujući izgradnju planiranog ulaza u Sjevernu luku u vidu čvorišta van razine iznad Solinske ulice, kao i proširenje postojećeg nadvožnjaka iznad pruge u četvero tračnu prometnicu neposredno prije križanja s Hercegovačkom ulicom. Ukupna duljina planirane predmetne dionice je oko 2,6 km.

Osim proširenja Solinske ulice ovim projektom planiran je već spomenuti spoj „Sjeverne luke“ (luke međunarodnog značaja) na mrežu državnih cesta. Ključni objekt za „Sjevernu luku“ na ovoj prometnici je planirano denivelirano čvorište koje sukladno GUP-u Grada Splita povezuje Solinsku ulicu i ulicu Kopilica tj. predstavlja adekvatan spoj „Sjeverne luke“ na državnu cestu. Priložena slika u nastavku pokazuje trasu nove četverotračne Solinske ceste. Lokacija br. 1 predstavlja istočni dio trase dok Lokacija br. 2 prikazuje denivelirano raskršće za ulazak u Sjevernu luku.



Predmetni zahvat rekonstrukcije i proširenja Sjeverne luke se planira završiti, sukladno dinamici korištenja sredstava iz EU fondova, krajem 2026. godine. Temeljem uobičajene dinamike realizacije projekata državne cestovne infrastrukture, koja je netom započeta, realizacija projekta rekonstrukcije i dogradnje Solinske ceste očekuje se također tijekom 2026. godine.

Slijedom navedenog, predmetni zahvat rekonstrukcije i proširenja Sjeverne luke, uz važno rasterećenje prometa u gradskoj luci, neće značajnije utjecati na povećanje prometa na širem području Splita jer će se, nakon predviđenog završetka oba projekta, dio prometa koji će se usmjeravati prema Sjevernoj luci rasporediti na dvije četvertračne prilazne ceste od kojih će nova Solinska cesta preuzimati veći dio kamionskog prometa dok će se ostatak smanjenog prometa odvijati Ulicom Domovinskog rata. Dakle, realizacijom projekta rekonstrukcije i proširenja Sjeverne luke omogućit će se značajno smanjenje prometa (pretežito kamionskog) u gradskoj luci dok će se dio prometa usmjeravati prema Sjevernoj luci koristeći dvije četvertračne ceste.

Gore navedeno zaključno razmatranje o utjecaju zahvata na cestovni promet kao i opis projekta rekonstrukcije i dogradnje Solinske ceste navedene su u Studiji u poglavlju 5.2.10.2 *Utjecaj na cestovni promet*.

Zadovoljavajuća razina razvijenosti komunalne infrastrukture se odnosi na blizinu priključka na sustav odvodnje otpadnih voda te priključak Sjeverne luke preko postojeće državne ceste na autocestu u Dugopolju i zračnu luku Split, čime se smanjuje prometno zagašenje unutar središta grada Splita, posebice u periodima vršnog opterećenja.

- Primjedbe koje se odnose **pomorski promet** odnosno na budući promet plovila trajektnog i međunarodnog linijskog prometa s obzirom na veličinu manipulativnog prostora, zone za pristanak i odlazak brodova te njihov utjecaj na sastavnice okoliša i života na području Vranjica su djelomično prihvaćene, odnosno preformulirana je mjera o reguliranju reda u luci. Procjena značajnijeg povećanja pomorskog prometa kao i dolazak velikih brodova ključna je argumentacija u cijelom nizu preporuka koje donosi Maritimna studija i Studija utjecaja na okoliš, a tiču se odgovarajućeg uređenja i označavanja plovnog puta, proširenje okretišta, dodatne preporuke za plovidbu, unapređenje sustava nadzora i regulacije plovidbe, itd. Pretpostavka je da se svi sudionici pomorskog prometa pridržavaju Pravila za izbjegavanje sudara na moru, što je i obaveza. Brzine u luci i na prilaznim putovima su ograničene te je posljedično utjecaj valova na obalu zanemariv. Veći problem sigurnosti plovidbe i manevriranja predstavlja nekontrolirano vezivanje manjih brodova jedan na drugi uz sjevernu obalu Vranjičko-solinskog bazena, zapadni dio (Salonit). Luka je primarno predviđena za prihvat ro-ro brodova, s mogućnošću priveza većih brodova. Gradska luka i dalje ostaje glavna luka za kruzere. Studija pretpostavlja obvezu pridržavanja propisa u regulaciji smanjenja buke i emisije štetnih tvari. Brodovi vezani u luci podrazumijevaju minimalan rad brodskih sustava, isključivanje glavnih strojeva izuzev pomoćnih, a samim time i 80% manju emisiju štetnih plinova kao i smanjenu buku zbog rada strojeva. Nadalje, suvremeni sustavi za tretiranje otpadnih voda na brodovima su tehnološki unaprijeđeni tako da se ne očekuje veći utjecaj na onečišćenje područja. Valovi nastali zbog manevra, posebice rad bočnih potiskivača i propelera su kratkotrajni (samo za vrijeme manevra i neće učiniti veću štetu na vranjičku obalu). Utjecaj propulzora će biti najveći na operativnu obalu (npr. odmicanje broda i odlazak iz luke), ali zbog udaljenosti od vranjičke obale utjecaj ne može prouzrokovati oštećenja. Ograničenja i red u luci regulira Pravilnik o redu u luci, te je Studijom propisan niz mjera za sigurnost plovidbe. Također je preformulirana mjera vezana za donošenje Pravilnika o redu u luci

na način da ista glasi: „Donijeti Pravilnik o redu u luci, sukladno uvjetima nadležne lučke kapetanije, kojim se propisuje način uplovljavanja, pristajanja, vezivanja, sidrenja i isplavljanja plovila.“

- Primjedbe koje se odnose na trenutnu razinu buke te očekivano povećanje razine buke tijekom odvijanja budućeg cestovnog i pomorskog prometa i traženje provođenja mjerenja postojeće razine buke u stambenim naseljima u okolini i sagledavanja kumulativnog utjecaja buke na okoliš, te provođenje monitoringa i postupanja u slučaju prekoračenja dopuštenih vrijednosti se djelomično prihvaćaju. U Studiji, pod poglavljem Program praćenja stanja okoliša je navedeno da će se prije početka izgradnje luke te nakon početka korištenja luke izvršiti jednokratno mjerenje razine buke. Ukoliko rezultati mjerenja pokažu prekoračenje dopuštene razine buke sukladno propisima, provest će se dodatne mjere zaštite od buke.

A.1.28. Primjedbe koje se odnose na povećanje emisije ispušnih plinova prilikom korištenja luke te način na koji će se korištenje luke odraziti na **kvalitetu zraka** u užem i širem području su prihvaćene. Propisana je uspostava automatske mjerne stanice za kontinuirano praćenje kvalitete zraka te navođenje prihvatljivih kvantitativnih pokazatelja onečišćenja za stanare Vranjica, Kopilice, Solina i Kaštelanskog zaljeva. Poglavlje *Mjere zaštite okoliša* je dopunjeno sljedećom mjerom: „Izraditi Program praćenja kvalitete zraka (izrađuje ovlaštena ustanova za praćenje kvalitete zraka), a koji je sastavni dio dokumentacije za ishođenje građevinske dozvole“.

U sklopu Programa praćenja kvalitete zraka propisano je da će se utvrditi lokacija i oprema imisijske postaje za praćenje kvalitete zraka:

- Prema programu uspostaviti praćenje koncentracija:
 - ukupne taložne tvari (UTT) i sadržaja metala u ukupnoj taložnoj tvari (Pb, Cd, As, Ni, Hg, Tl, Cr i Mn),
 - gravimetrijsko određivanje PM_{2,5} i PM₁₀ μ , sadržaj metala u PM₁₀ (Pb, Cd, As i Ni),
 - kontinuirano praćenje koncentracija sumporova dioksida i dušikovog oksida
 - kontinuirano praćenje osnovnih meteoroloških parametara (smjer, brzina vjetra, temperatura i relativna vlaga zraka)
- Osigurati dostupnost podataka o kvaliteti zraka za javnost.
- Primjedbe koje se odnose na **more i morski okoliš**, odnosno na nataloženi sediment, njegovo podizanje tijekom korištenja zahvata čime će doći do zagađenja Kaštelanskog zaljeva, utjecaj teških metala i PAH-ova na morsku floru i faunu te zdravlje stanovnika okolnog područja, potrebu propisivanja konstantne kontrole prisustva štetnih tvari u moru uz određivanje maksimalne dopuštene granice, prihvatljive za žive organizme te definiranje mjera zaštite u slučaju prekoračenja istog te definiranje postupanja s iskopanim sedimentom se ne prihvaćaju. Utjecaji resuspenzije i raspršivanja sedimenta sagledani su u poglavlju 5.2.1. *Utjecaj na more i morska staništa* (tijekom korištenja zahvata), gdje se navodi: na prikazima slika 5.2.1.1. i slika 5.2.1.2. vidljivo je da se manevri izvode u dubokom dijelu lučkog područja. Za brodove s gazom 8 – 8,5 m, na dubinama od 17 – 19 m, a za brodove s gazom 6,5 m na dubinama od 11 – 14 m. Na tim dubinama neće se događati ispiranje propelerom koje je značajnije od prirodnih struja. To je ujedno i zona u kojoj se danas odvija tranzit teretnih brodova prema Sjevernoj luci. Manji utjecaji ispiranja propelerom, kratkog trajanja bit će u najplićim zonama, uz sami vez, gdje se propulzori

nalaze na udaljenosti manjoj od 2 m od morskog dna, iako se u tim zonama koristi minimalna snaga motora. Značajno je da se u toj zoni planira trajno uklanjanje većeg dijela sedimenta, zbog produblivanja za potreban gaz i u zoni od nove obalne linije do udaljenosti od 10 - 20 m od ruba obalne konstrukcije prema moru, također je planirano uklanjanje sedimenta do čvrste stijene, čime će ti utjecaji biti umanjeni. Uklanjanje onečišćenog sedimenta osim sa područja izgradnje lučke infrastrukture planira se i na dijelu pristajanja brodova, gdje je potrebno postići potrebnu dubinu. Lučki promet pridonijet će povećanju onečišćenja Zn, Cu i PAH i to najviše od brodskih premaza. Oslobođanje biocidnih agensa iz rešetke protuobraštajnih boja događat će se isključivo tijekom manevriranja i boravka broda na vezu. Činjenica je da će se time povećavati njihova koncentracija u morskome okolišu. Dio će biti vezan uz sediment uz održavanje dinamičke ravnoteže a slobodni ioni će migrirati putem morskog strujanja. Obzirom da se neće odvijati nikakvi radovi na brodskoj oplati (održavanje, čišćenje i sl.) nisu predložene mjere zaštite okoliša.

- Primjedbe koje se odnose na **kumulativne utjecaje** na more i morska staništa s obzirom na postojeće aktivnosti u okruženju se ne prihvaćaju. Područje zahvata zapušteni je lučki prostor koji je desetljećima neiskorišten, bez namjene i devastiran te još nije priveden svrsi. Postojeći dio Sjeverne luke se koristi za ukrcaj i iskrcaj raznih vrsta generalnog tereta, kontejnera te rasutih tereta. Uz standardne lučke usluge, Sjeverna luka obuhvaća i bescarinsku zonu za potrebe pretovara tereta i obrade dobara. U Studiji (str. 271. tablica 4.16.1.3.) su dani uplovi teretnih i ostalih brodova na području čitavog Vranjičko-solinskog bazena za 2016., 2017. i 2018. godinu. Industrijska postrojenja tu gotovo više i ne postoje, najbliže postrojenje je tvornica za preradu cementa Cemex u Kaštel Sućurcu. Na užem području zahvata se nalaze napušteni lučki objekti, dok šire područje zahvata karakterizira uglavnom industrijska i gospodarska namjena koja uključuje djelatnosti teretnih luka, brodogradilišta i sl. Generiranje otpadnih voda rekonstrukcije Sjeverne luke odnosi se isključivo na sanitarne otpadne vode koje će biti direktno priključene na postojeći sustav odvodnje otpadnih voda. Na području zahvata nema ilegalnih ispusta, a isti na širem području Sjeverne luke su u postupku rješavanja provedbom aglomeracije Split-Solin u nadležnosti komunalnog poduzeća (u Studiji poglavlje 2.3.1. *Vodoopskrba i odvodnja* te poglavlje 6.3. *Mjere zaštite tijekom korištenja zahvata*). Izborom planirane mikrolokacije zahvata, odabrano je rješenje koje ni u kakvom pogledu ne ugrožava plovni put te funkcioniranje postojeće teretne luke i susjednih priveznih obala. U Studiji, poglavlje 4.20. *Analiza odnosa zahvata prema postojećim i planiranim zahvatima te prema zaštićenim područjima* je dan odnos zahvata prema okolnim zahvatima te je utvrđeno da planirani zahvat neće imati negativni utjecaj prema postojećim i planiranim zahvatima na širem području planiranog zahvata.
- Primjedbe koje se odnose na zastarjelost podataka u dijelu utjecaja na **vode i vodna tijela** te vrijednosti teških metala i utjecaja istih na morski okoliš i zdravlje ljudi se ne prihvaćaju. U Studiji su korišteni svi dostupni podaci u trenutku njezine izrade i to podaci višegodišnjih istraživanja kvalitete mora u Kaštelanskom zaljevu, a koji su javno objavljeni. Recentni dio ovih istraživanja (sezonski, svake neparne godine) financiran je kroz projekt Hrvatskih voda „Sustavno ispitivanje kakvoće prijelaznih i priobalnih voda u srednjem i južnom Jadranu“, a čiji rezultati su ugrađeni u stručne podloge o stanju vodnog tijela razmatranog područja. Te stručne podloge dobivene od Hrvatskih voda prema posebnom zahtjevu tijekom izrade Studije korištene su za analizu stanja morskog okoliša i procjenu utjecaja namjeravanog zahvata. Nadalje, tijekom 2019. godine izvršeni su

ronilački pregledi podmorja lokacije te uzorkovanje i ispitivanje sedimenta. Brzina sedimentacije prosječno iznosi od 0,4 mm godišnje, a što znači da sloj od 4-5 cm sedimenta predstavlja period taloženja i nastajanja sedimenta od 100 godina. U poglavlju 4.10. *Stanje vodnih tijela* utvrđeno je da se sukladno Planu upravljanja vodnim područjima 2016.–2021., temeljem analize hidromorfoloških opterećenja i utjecaja predmetno vodno tijelo može se smatrati kandidatom za znatno promijenjena vodna tijela. Na takva vodna tijela primjenjuju se niži standardi u zaštiti voda, jer se radi o tijelima koja su zbog fizičkih promjena uslijed ljudske djelatnosti značajno promijenila svoj karakter. U poglavlju 4.13. *More i morska staništa*, 4.13.1. *Morska staništa - supralitoral*, detaljno se utvrđuje stanje morske obale, tj. njena morfologija. Temeljem utvrđenog stanja u obuhvatu zahvata zaključeno je da hidromorfologija promatranog područja ne odstupa od ocjene za čitavo vodno tijelo koje je vrlo sličnog karaktera – pretežito izmijenjena. Izvori teških metala u sedimentu mogu biti prirodni (erozija i denudacija stijena i tla, aerosoli iz udaljenih izvora te procjedne vode koje zbog geološke građe terena imaju spoj sa zaljevom) te antropogeni kao posljedica gospodarskih i drugih aktivnosti. Budući da su protuobraštajne boje koje se nanose na oplatu plovila dominantan izvor teških metala u sedimentu, u Studiji su praćene razine bakra i cinka jer su razine tih elemenata bitne u kontekstu eventualnih novih opterećenja koja će nastati provedbom predmetnog zahvata. Također, poglavljem su utvrđeni izvori i iznosi povišenih koncentracija u odnosu na prosječne. Za Zn utvrđene su pojedinačno izmjerene vrijednosti koje odstupaju od prosječne vrijednosti na ostalim vodnim tijelima, ali ukupno, temeljem apsolutnih vrijednosti koncentracija, stanje specifičnih onečišćujućih tvari ocijenjeno je zadovoljavajućim. Temeljem postojećih podataka koji ukazuju na postojeći problem prisustva teških metala u Kaštelanskom zaljevu i Vranjičkom bazenu, za potrebe Studije, 2018. godine izvršeno je uzorkovanje sedimenta s 5 lokacija unutar obuhvata zahvata (slika 4.6.2.1.) i 1 referentni uzorak u podnožju Marjana, kako je opisano u poglavlju 4.6.2. *Sadržaj teških metala u sedimentima*, te uzorkovanje sedimenta na 5 lokacija unutar obuhvata zahvata 2020. godine, koji su korišteni za analizu sadržaja teških metala u eluatima, kako je prikazano u poglavlju 4.6.4. *Analiza eluata uzoraka sedimenta u obuhvatu zahvata*. Rezultati su korišteni u procjeni utjecaja tijekom pripreme, izgradnje i korištenja zahvata.

- Primjedbe koje se odnose na utjecaje **nasipavanja i produbljivanja morskog dna** su prihvaćene i u Studiji je dodan dio „Zbog identificiranih mogućih negativnih utjecaja širenja resuspendiranog sedimenta (teških metala) s lokacije tijekom jaružanja predložene su mjere umanjivanja negativnih utjecaja. Budući da je izračunato da se teški metali, kao posljedice antropogenih aktivnosti nalaze u prvih 10-15 cm sedimenta, zbog potrebe za produbljivanjem morskog dna, velika većina takvog sedimenta bit će trajno uklonjena s lokacije, te u budućnosti, pri održavanju i korištenju luke, neće dolaziti do širenja teških metala. Provedenim terenskim istraživanjem u širem obuhvatu zahvata nije utvrđen ekosustav koji je karakteriziran iznimnom bioraznolikošću, da bi se kao takav mogao okarakterizirati kao osjetljiv. Naprotiv, zatečena su vrlo antropogenizirana staništa, s malim brojem vrsta i malom brojnošću jedinki. Povećana vjerojatnost eutrofikacije, a s obzirom na to da se Vranjički zaljev nalazi na popisu osjetljivih vodnih tijela, te prisustvo soli fosfora i dušika, uzeta je u obzir tijekom procjene, te su u Studiji predložene mjere ublažavanja predviđenih negativnih utjecaja kojima je propisan period izvođenja jaružanja, odabir tehnologije koje će uzrokovati što manje podizanje i raspršivanje čestica sedimenta s morskog dna, izvođenje podmorskih radova samo na nužno potrebnim površinama dna, način iskopa sedimenta te nasipavanje kamenim materijalom bez primjese zemlje i mulja.

- Primjedbe koje se odnose na problematiku **mulja** u morskom sedimentu se ne prihvaćaju. Istražna bušotina BM4 detektira mulj organskog porijekla na dubini od 0 – 1,7 m dubine sedimenta (Slika 4.6.1.1. *Situacija s pozicijama istraživanja*; Tablica 4.6.1.1. *Opći podaci o izvedenim sondažnim bušotinama*). Prema prognoznom profilu oznake RF3 (označen na istoj slici), vidljivo je da dubina tog sloja dublje prema moru naglo opada. Na liniji gdje završava izgradnja lučke infrastrukture gotovo ga i nema. To upućuje da će veliki dio tog mulja biti stabiliziran izgradnjom lučke infrastrukture i trajno uklonjen zbog produbljivanja dna. Analiza eluata uzorka s te lokacije pokazuje da taj sediment nije toksičan, već da sadrži povećane koncentracije klorida i ukupne rastopljene tvari, dok analiza sedimenta pokazuje malo povišene koncentracije žive i kroma, što ga svrstava u kategoriju malo kontaminiranog sedimenta. Studijom nije obuhvaćen mulj u drugom kraku zaljeva, jer se ne smatra relevantnim za predmetni zahvat. Nije ustanovljen prostorni obuhvat dosega utjecaja koji bi se reflektirao na sredinu ili drugi krak zaljeva.
- Primjedbe koje se odnose na **način zbrinjavanja viška materijala iz iskopa nisu prihvaćene**. U Studiji se ne obrađuje lokacija za zbrinjavanje sedimenta u more, jer je ona predmet drugog postupka, a sve sukladno propisima o pomorskom dobru i morskim lukama. Studijom su izvršene analize sastava otpada, tj. viška iz iskopa te sagledane moguće alternative zbrinjavanja u more odnosno na kopno.
- Primjedbe koje se odnose na zaštitu **kulturnih dobara** se ne prihvaćaju. Tvrdnja u Studiji u točki 5.1.10. se odnosi na područje zahvata na kojem se ne nalaze kulturno-povijesni objekti, a kako se radi o rekonstrukciji i proširenju Sjeverne luke, neće doći do utjecaja na kulturno-povijesne vrijednosti u Vranjicu koje se nalazi na 335 m od predmetnog zahvata. Sukladno kartografskom prikazu Prostornog plana uređenja Grada Splita 3.1. *Uvjeti korištenja – Područja posebnih uvjeta korištenja*, predmetni zahvat se nalazi unutar hidroarheološkog područja (priobalno more do izobate 50 m), stoga je u Studiji, pod poglavljem 6.2. *Mjere zaštite okoliša tijekom izgradnje* propisana mjera da je izvođač, ukoliko tijekom izvođenja radova naiđe na arheološke nalaze, dužan prekinuti radove i zaštititi nalaze, te o navedenom bez odlaganja obavijestiti nadležni konzervatorski odjel.
- Primjedbe koje se odnose na utjecaj **miniranja** prilikom čega će se vibracije i buka translirati u smjeru grada Solina, poglavito naselja Vranjic kako na obiteljske kuće tako i na javnu infrastrukturu te zdravlje ljudi i ekosustav mora se djelomično prihvaćaju. Izvedba podmorskog lučkog iskopa se dijelom izvodi u čvrstoj i kompaktnoj stijeni. Po izboru Izvođača, podmorski iskopi u čvrstoj i kompaktnoj stijeni se mogu izvoditi miniranjem i otkopnim čekićima. Glavnim građevinskim projektom će biti definirano da Izvođač radova, ukoliko se odluči na iskop miniranjem, prije iskopa treba izraditi Elaborat miniranja u koji će uključiti sve preporuke iz Geotehničkog elaborata. U građevinskom projektu će biti definirano i mjerenje seizmike uz najbliži objekt - obalni zid ili zgradu, kako na Splitskoj strani, tako i na Solinskoj strani. Mjerenje seizmike će se izvoditi kod svakog pojedinačnog miniranja u podmorskoj čvrstoj i kompaktnoj stijeni i ne smije pokazivati rezultate brzine oscilacija veće od dopuštenih važećim normama.
- Primjedbe koje se odnose na **problematiku uklanjanja plićine Purić i mogućnost nasukavanja na poluotok Vranjic** se ne prihvaćaju. Područje obuhvata zahvata ne obuhvaća plićinu Purić što znači da nema radova na tom dijelu akvatorija. Mogućnost

nasukavanja na poluotok Vranjic uvijek postoji, sa i bez predmetnog proširenja luke, Studija to uzima u obzir i zbog toga su preporučeni granični uvjeti manevriranja, minimalni kapaciteti tegljača koje bi luka trebala imati i niz drugih mjera. Primarno se predlaže uklanjanje pličine (usamljene opasnosti) NNW od pličine Purić, ne same pličine Purić. Uklanjanjem ove pličine plovidbeni put se širi i brodovi se udaljavaju od obale poluotoka Vranjic pa bi sukladno tome vjerojatnost nasukavanja trebala biti manja. S obzirom na male udaljenosti između opasnosti (pličina) i potrebitu veliku izmjenu kursa na malom prostoru, prostor za manevar okreta ne može se smatrati zadovoljavajućim, posebno u uvjetima jakih vjetrova. Raspoloživi prostor za okretanje time bi bio od 480 m do 580 m, a također bi se značajno olakšao manevar obilaska pličine Purić, te prilaz istočnim vezovima Sjeverne luke. Također, pličina Purić nije obrana od nasukavanja i zaštite od obale, nego predstavlja opasnost. Zbog nasukavanja na istu dolazi do gubitka manevarskih sposobnosti broda i mogućeg nasjedanja na pličinu uz obalu Vranjica te se povećava i opasnost od onečišćenja zbog otjecanja zauljenih tekućina zbog probijanja trupa. U cilju zaštite gradova, otoka i luka se postavlja signalizacija (navigacijska oznaka) ili se opasnosti uklanjaju. Pličine, hridi i sl. ne mogu poslužiti kao bokobrani ili sredstvo smanjivanja opasnosti.

- Primjedbe koje se odnose na odvijanje **trenutnih aktivnosti na širem području** (neregulirana i legalna brodogradnja, nekontrolirano pjeskarenje i brušenje brodova, ilegalni ispusti otpadnih voda...) te na izgradnju naftnog terminala istočno od planiranog zahvata čime se javljaju kumulativni utjecaji se djelomično prihvaćaju. Sanitarne otpadne vode s područja luke će biti direktno priključene na postojeći sustav odvodnje otpadnih voda preko postojeće šahte, a svako zbrinjavanje kaljužnih voda s plovila će se obavljati preko ovlaštene osobe. Na području zahvata nema ilegalnih ispusta, a isti na širem području Sjeverne luke su u postupku rješavanja provedbom aglomeracije Split-Solin, a koje je u nadležnosti komunalnog poduzeća. Obuhvat Studije je definiran planiranim zahvatom koji se odnosi na rekonstrukciju i proširenje Sjeverne luke te svojim aktivnostima neće predstavljati značajni kumulativni utjecaj na okoliš postojećeg prostora zahvata koji je zapušteni lučki prostor. Lučka uprava postaviti će stanicu za mjerenje kvalitete zraka i time kontinuirano pratiti kvalitetu zraka na području zahvata i sukladno mjerenjima poduzeti potrebne korake dodatne zaštite. Ilegalne aktivnosti poput nekontroliranog pjeskarenja i brušenja brodova, ako postoje, nisu u nadležnosti nositelja zahvata.
- Primjedbe koje se odnose na **povijesne probleme Kaštelanskog zaljeva**, a koji će se ovim zahvatom dodatno opteretiti su djelomično prihvaćene. Povijesni problemi Kaštelanskog zaljeva, a poglavito stanovnika Vranjica, s azbestozom i zagađenjem zraka su dijelom razlog što je tijekom javnog uvida prihvaćeno da će se postaviti nova mjerna stanica kvalitete zraka te je također u Studiji, pod poglavljem *Program praćenja stanja okoliša* navedeno da će se prije početka izgradnje luke te nakon početka korištenja luke izvršiti jednokratno mjerenje razine buke. Ukoliko rezultati mjerenja pokažu prekoračenje dopuštene razine buke sukladno propisima, provest će se dodatne mjere zaštite od buke. Procjena značajnosti utjecaja na okoliš provodi se u odnosu na vrijednost/osjetljivost receptora i jačinu novonastalog pritiska planiranog zahvata. Osjetljivost receptora određuje se u odnosu na njegov: značaj utvrđen propisima i smjernicama, tj. imaju li određenu razinu zaštite zakonom ili drugim propisima (npr. zabrana zagađivanja podzemnih voda; natura područja) ili čija je vrijednost određena programima ili preporukama (npr. osobito vrijedna područja - krajobrazi), socijalnu vrijednost

(rekreacijske vrijednosti, prirodne vrijednosti, sentimentalne vrijednosti), osjetljivost na promjene, tj. sposobnost toleriranja promjene, izazvane izgradnjom. U kontekstu procjene osjetljivosti mora i morskih staništa, a s obzirom na utvrđeno početno stanje, u odnosu na spomenute kriterije nisu utvrđene karakteristike zbog kojih bi se prostor Vranjičkog bazena svrstao u kategoriju visoke osjetljivosti odnosno ranjivosti. Područje je jedino svrstano u osjetljivo područje s obzirom na vjerojatnost pojave eutrofikacije, što je Studijom primjereno obrađeno, te su u skladu s utvrđenim vjerojatnim utjecajima predložene i odgovarajuće mjere zaštite, odnosno umanjivanja negativnih utjecaja. Problem opterećenja Kaštelanskog i Vranjičkog bazena potrebno je sagledati na višoj razini, te sukladno tome donijeti Program upravljanja okolišem i eventualno prilagoditi prostorne planove. Kao i u slučaju sustava Eko-kaštelanski zaljev, potrebno je primijeniti cjelovit pristup, jer se željeni ciljevi ne mogu postići na razini jednog zahvata. Studijom su predložene mjere zaštite okoliša za namjeravani zahvat kojima će se minimizirati utjecaj na najmanju moguću mjeru.

- Primjedbe koje se odnose na mogućnost **ekološke katastrofe** uslijed pomorskog incidenta nisu prihvaćene. Akcidentne situacije su jedino moguće u brodskom prometu i manipulaciji brodova u luci. Za sve takve situacije postoje propisani protokoli postupanja i mjere zaštite. Lučka uprava kao ovlaštena državna tvrtka za upravljanje lukama ima potpisane ugovore s različitim tvrtkama za provođenje zaštite i prevencije akcidentnih situacija u lukama što je u Studiji navedeno.
- Primjedbe koje se odnose na to da u postupak procjene utjecaja na okoliš nije uključen **predstavnik Grada Solina** se ne prihvaćaju, s obzirom na to da zahvat nije planiran na području Grada Solina. Povjerenstvo se u postupku procjene utjecaja na okoliš imenuje sukladno članku 87. Zakona o zaštiti okoliša. Javnost i zainteresirana javnost može tijekom javnog uvida iskazati svoje primjedbe, pitanja i mišljenja.
- Primjedbe koje se odnose na **metodologiju predviđanja utjecaja** (potrebno detaljno opisati metode uzorkovanja, razrade kriterija i metode predlaganja mjera kao i pregled alternativnih rješenja i scenarija), dostupnost dokumentacije na temelju koje je izrađena Studija se ne prihvaćaju. Izrađivač Studije je koristio raspoložive podloge i dokumentaciju koja mu je dostavljena od strane projektanta i nositelja zahvata. Za mogućnost uvida u korištenu dokumentaciju svaka zainteresirana stranka može zatražiti od nositelja zahvata pristup informacijama. Sadržaj Studije je definiran sukladno Uredbi o procjeni utjecaja zahvata na okoliš. Svaka korištena metodologija procjene utjecaja na okoliš je opisana i rezultati prezentirani sukladno stručnoj praksi. U svim poglavljima gdje su se koristila mjerenja koja su za potrebe izrade predmetne Studije obavljena, rezultati su prikazani sa svim numeričkim podacima i načinom njihovih prikupljanja te analizom istih.

Na trećoj sjednici Povjerenstva održanoj 2. travnja i 28. svibnja 2021. godine putem videokonferencije, Povjerenstvo je u skladu s člancima 14. i 16. Uredbe razmotrilo mišljenja nadležnih tijela prema posebnim propisima izloženo putem predstavnika u Povjerenstvu, dorađenu Studiju, izvješće o provedenoj javnoj raspravi i odgovore na primjedbe s iste te donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata, kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš uz primjenu predloženih mjera zaštita okoliša i program praćenja stanja okoliša.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Sjeverna luka će biti otvorena za plovila javnog pomorskog prometa. Projektom je predviđena izgradnja lučke infrastrukture u*

svrhu poboljšanja dostupnosti i kvalitete prijevoznih usluga Luke Split u obalnom linijskom prometu. Zahvatom će se omogućiti djelomično izmještanje domaćeg teretnog linijskog obalnog prijevoza prema otocima iz Gradskog bazena Lučke uprave Split u Sjevernu luku na lučkom području Vranjičko-solinskog bazena.

Unaprjeđenje infrastrukture postići će se proširenjem Luke Split u Vranjičko-solinskom bazenu gdje će se proširiti operativna obala sa ukupno 7 gatova za RO-RO brodove i alternativnim opcijama korištenja gatova.

Zahvat će se sastojati od sljedećih sastavnih dijelova:

1) Proširenje postojeće obale s izgradnjom novih operativnih obala

- Dogradnja postojećeg gata br. 1 s novom trajektnom rampom širine 30,0 m – za brodove duljine do 120 m
- Gat br. 2 duljine 130 m sa trajektnom rampom širine 28,0 m – za brodove duljine do 120 m
- Gat br. 3 duljine 150 m sa trajektnom rampom širine 30,0 m – za brodove duljine do 140 m
- Gat br. 4 duljine 100 m sa trajektnom rampom širine 30,0 m – za brodove duljine do 90 m
- Gat br. 5 duljine 50 m sa trajektnom rampom širine 20,0 m – za brodove duljine do 70 m
- Gat br. 6 duljine 360 m sa trajektnom rampom širine 30,0 m – za brodove duljine do 200 (320) m
- Gat br. 7 duljine 55 m – za brodove duljine do 50 m.

Dubina mora pred obalama gata br. 1. do gata br. 5. je planirana minimalno 8 m tako da će na nekim dijelovima trebati produbljivati dno do kote -8 m.

Gat br. 6 se izvodi kao obala s najvećom duljinom, ukupno 360 m i dubina mora pred obalom je planirana minimalno 10,5 m tako da će na nekim dijelovima trebati produbljivati dno do kote -10,5 m. Na zapadnom dijelu gata br. 6., na dijelu spoja s postojećom obalom, izvest će se kraća privezna obala tj. gat br. 7. s dubinom gaza minimalno 5 m, primjeren za lučke tegljače koji će trebati asistirati brodovima kod pristajanja u Sjevernoj luci. Ti brodovi su duljine do 50 m. Građevinu je čitavom dužinom predviđeno opremiti priveznom i uslužnom opremom.

2) Plato s internim prometnicama, parkirališta, trakovi za čekanje vozila, pješačke staze, zeleni pojasi

Buduće kopnene površine područja zahvata uredit će se u funkciji ukrcaja i iskrcaja vozila i putnika u ro-ro brodove. Os 1 predstavlja glavnu prometnicu unutar same luke. Ova prometnica vodi promet prema zonama za čekanje na ukrcaj, prema parkiralištima te objektima za kupovinu karata. Također ovom prometnicom prometuje i javni gradski prijevoz. Na krajevima ove prometnice su postavljeni rotori u funkciji okretišta. Na rubnim dijelovima prema susjednim parcelama te u središnjim dijelovima će se prostor hortikulturno urediti.

3) Tipski objekti (ukupno 9 komada) za prodaju karata i sanitarije veličine do 15 m²

Namjena montažnih objekata je za potrebe uslužnih potreba luke otvorene za javni promet. Objekti služe za prodaju karata te osiguranje sanitarno-higijenskih uvjeta za korisnike-putnike u luci. Ukupno će se ugraditi 3 grupe s po jednim objektom za prodaju karata, jednim ženskim sanitarnim čvorom i treći sa sanitarnim čvorom za muškarce i za osobe sa invaliditetom.

4) Objekt trafostanice TS 10/0,4 kV veličine 28 m²

Namjena objekta TS 10/0,4 kV je za potrebe napajanja električnom energijom uređaja i opreme koji se ugrađuju u sklopu rekonstrukcije i proširenja sjeverne luke na lučkom području Vranjičko-solinskog bazena. Građevina - montažni objekt trafostanice TS 10/0,4 kV, tlocrtnih gabarita 4,78 x 4,98 m, smješten je na središnjem dijelu platoa.

5) Pristupna prometnica između platoa i postojeće prometnice

Na dijelu lučkog područja zapadno od lučke zgrade izvest će se pristupne prometnice. Ova prometnica (OS 2) duljine približno 227 m spaja luku s mrežom gradskih prometnica te je jedini

ulaz u luku. Na svom južnom kraju planirana prometnica se spaja na postojeću prometnicu (ulica Kopilica) koja u nastavku vodi do Solinske ulice. Spoj je horizontalno i visinski uklopljen u postojeće stanje.

Za potrebe funkcioniranja luke izvest će se vodovodna mreža. Priključak na vodovod će se izvesti na postojeću mrežu u ulici Kopilica na mjestu gdje se spaja s pristupnom prometnicom (OS 2). Na ulazu vodovoda u zahvat izvest će se zasunsko vodomjerno okno unutar kojeg će se vodovod računati na hidrantsku mrežu i na vodovod za potrošnju. Hidranti su razmješteni uz obalni pojas, te unutar parkirališnih zona s prometnicama. Potrebe za vodom unutar luke su sanitarni čvorovi koji se nalaze na tri lokacije, zatim opskrbni ormarići na glavnom gatu 6, te voda za potrebe vrtnih hidranata tj. zalijevanje zelenih površina. Oborinske vode s obalne konstrukcije će se direktno prelijevati u more. Sve kolničke vode s parkirališta i lučkih prometnica će se prikupiti zatvorenim sustavom odvodnje te nakon tretmana u separatoru ulja i masti ispustiti u more. Oborinske vode s pristupne prometnice prikupljat će se slivnicima te će se putem zatvorenog sustava odvodnje, nakon tretmana na separatoru ulja i masti, ispustiti u more. U sklopu sustava sanitarne odvodnje, osim gravitacijskog dijela, bit će izvedena jedna fekalna crpna stanica s tlačnim cjevovodom, koja će prikupljene sanitarne vode odvoditi na mjesto ispusta. Mjesto ispusta je spoj na jednu od postojećih šahti u luci, odakle će se sanitarna otpadna voda dalje odvoditi do postojeće crpne stanice Dujmovača, sukladno uvjetima nadležnog komunalnog poduzeća. Predviđena količina iskopa i nasipa iznositi će: za podmorski iskop u pijesku i mulju oko 42.800 m³, za podmorski iskop u stijeni oko 19.700 m³, za iskop na kopnu u nevezanom materijalu oko 18.500 m³, za iskop na kopnu u stijeni oko 2.000 m³ te za kamene nasipe oko 206.820 m³. U svrhu provođenja postupka procjene utjecaja zahvata na okoliš Ministarstvo prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine, Uprava za prostorno uređenje i dozvole državnog značaja je izdalo Potvrdu o usklađenosti zahvata s prostornim planovima (KLASA: 350-02/18-02/35; URBROJ: 531-06-2-1-1-20-3, od 5. veljače 2020. godine). Na temelju provedenog postupka Prethodne ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu izdano je Rješenje Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja (KLASA: UP/I 612-07/19-60/42, URBROJ: 517-05-2-2-19-2, od 29. svibnja 2019. godine) da za namjeravani zahvat nije potrebno provesti postupak glavne ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu uzimajući u obzir obilježja i lokaciju zahvata, te je ocijenjeno da je moguće isključiti značajan negativan utjecaj na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže.

UTJECAJI TIJEKOM PRIPREME I IZGRADNJE

Realizacija zahvata omogućit će unaprjeđenje lučke infrastrukture za javni prijevoz putnika, te unaprjeđenje povezanosti otoka s kopnom, ali ujedno riješiti i ostale identificirane probleme na širem području Luke Split, poput prometnih gužvi u sezoni, ne samo s obzirom na manjak lučkih kapaciteta, već i ostalih povezanih prometnih sustava (posebice cestovnog) te s obzirom na kvalitetu života lokalnog stanovništva i stanovništva otoka Splitsko-dalmatinske županije kojima je Luka Split osnovna veza s kopnom i na kopnu dostupnim uslugama. Prilikom izvođenja iskopa i nasipavanja očekuju se indirektni utjecaji povećanja koncentracije suspendiranih sedimenata (anoroganskih i organskih), a manifestiraju se kao zamućenost **morske vode**. Povećanjem zamućenosti prvenstveno se smanjuje prozirnost, koja je za predmetno priobalno vodno tijelo ocijenjena dobrom. Povećanje razine zamućenosti može imati štetne učinke na biološke resurse, pri čemu se izdvajaju sljedeći ekološki problemi: zasipanje bentičkih organizama izvan područja jaružanja, nekontrolirana resuspenzija vezanih zagađivača i samim tim zagađenje čistih područja i biote, oslobađanje hranjivih sastojaka i smanjenje otopljenog kisika u površinskoj vodi, te blokiranje sunčeve svjetlosti. Utjecaj će biti najizraženiji u neposrednoj zoni jaružanja ili

nasipavanja, tu će biti najveća koncentracija suspendiranih sedimenata, te će se na toj lokaciji u roku nekoliko minuta istaložiti oko 15-20% krupnijeg sedimenta. Međutim, budući da se u sastavu sedimenta nalazi oko 50% mulja i oko 35% pijeska, koji imaju duže vrijeme sedimentacije i lakše se prenose strujama, zamućenje će biti evidentno i u smjeru struje, ali će koncentracija suspendiranih čestica s udaljenošću sve više opadati. S obzirom na to da na širem području zahvata nalazimo isključivo muljevita i pjeskovita staništa, čiji je živi svijet prilagođen povremenim poremećajima u dinamici sedimenta, smatra se da zamućenje tijekom izvođenja radova neće imati značajnih utjecaja na njih. Utjecaji na biotu i posljedično zdravlje ljudi mogu nastati zbog resuspenzije sedimenata koji sadrže policikličke aromatske ugljikovodike (PAH) i teške metale, a koji se djelomično otapaju u stupcu vode. Provođenjem aktivnosti jaružanja i nasipavanja doći će do resuspenzije onečišćenih sedimenata, koji se nalaze u prvih 10 cm dna u čitav vodeni stupac. Dio teških metala i PAH-ova bit će nošen strujama, te će do vremena potpune sedimentacije organizmi biti izloženi prisutnim onečišćenjima. Tijekom izvođenja radova moguće je neznatno onečišćenje mora gorivom i uljima za podmazivanje građevinskih strojeva i prijevoznih sredstava. Jaružanje dna na pojedinim mjestima, u svrhu dobivanja potrebne dubine, će rezultirati određenim batimetrijskim promjenama. Ukoliko bi se dio prijevoza materijala odvijao morem uvijek postoji određena mogućnost onečišćenja mora prilikom iskrcaja i ukrcaja tog materijala. S obzirom na predloženi obim jaružanja mogući utjecaj na onečišćenje mora se ocjenjuje minimalnim a za dodatnu sigurnost tijekom izvođenja podmorskih radova osigurati će se prisustvo površinskih morskih brana. Prilikom izvođenja iskopa i nasipavanja očekuju se indirektni utjecaji povećanja koncentracije suspendiranih sedimenata (anorganskih i organskih) koji se manifestiraju kao zamućenost. Pored teških metala i PAH-ova iz sedimenta, kojima će organizmi biti izloženi zbog djelomične resuspenzije, u sedimentu se nalaze i povišene količine fosfora i dušika te produkata razgradnje organske tvari kao što su kiseli sulfidi (H_2S) i metan. Fosfor i dušik odnosno njihove soli mogu podignuti eutrofikaciju, što je moguće izbjeći izvođenjem radova u periodu godine koji nije značajan za razvoj fitoplanktona i druge biološke procese u moru, tj. zimi. Utjecaji buke tijekom izvođenja radova na morski okoliš i prisutne vrste se ne smatraju značajnima, s obzirom da šire područja zahvata karakterizira industrijska i gospodarska namjena, koja uključuje djelatnosti teretnih luka, brodogradilišta i sl. Tijekom korištenja zahvata, manje će se izmijeniti sastav mediolitoralnih i infralitoralnih zajednica. Budući da se na predmetnoj lokaciji nalaze izrazito antropogenizirana staništa, siromašna vrstama, ovaj se utjecaj ne smatra značajnim. Tijekom izgradnje zahvata može se očekivati privremeni negativni vizualni efekt zbog prisutnosti građevinske mehanizacije, opreme i materijala na području gdje se izvode radovi. Planirana rekonstrukcija i izgradnja je u dijelu područja Sjeverne luke gdje je već godinama izražen antropogeni utjecaj na morski okoliš i obalu. Pojava novoplaniranih sadržaja uzrokovat će izravne i trajne promjene u izgledu, načinu doživljavanja i korištenju obalnog područja naselja. Promjene će biti izrazite zbog prostiranja zahvata na velikoj površini koja obuhvaća središnji obalni prostor područja Sjeverne luke. S obzirom da je trenutni prostor na području zahvata devastiran, realizacijom planiranog zahvata očekuje se pozitivan utjecaj na vizualni izgled ovog dijela luke. Izgradnja zahvata rezultirat će povećanom gustoćom cestovnog prometa i dodatnim opterećenjem postojeće prometne mreže koja vodi do planiranog zahvata. Zbog povećane frekvencije teških vozila za dovoz strojeva, opreme i građevinskog materijala te odvoz otpada i ostalih vozila koja će prometovati prema i od gradilišta moguća su dodatna opterećenja postojeće prometne mreže i poteškoće u nesmetanom odvijanju prometa. Pored toga, može se predvidjeti da bi promet većih kamiona i transport mehanizacije mogao prouzročiti određena oštećenja na prometnicama. Navedeni utjecaju su privremenog karaktera, ograničeni na period izvođenja radova, a po završetku radova će se eventualno oštećene prometnice vratiti u prvobitno ili poboljšano stanje. Radovi izgradnje luke utjecat će na sigurnost plovidbe u dijelu akvatorija na kojem se izvodi zahvat. Za potrebe

izgradnje koristeće se određeni broj plovila. Eventualni prijevoz materijala morskim putem mogao bi imati manji utjecaj na pomorski promet u zaljevu. Tijekom izgradnje zahvata doći će do emitiranja dodatne buke u okolišu kao posljedica građevinskih radova. Rad građevinske mehanizacije i transportna sredstva povećat će razinu buke i vibracija tla na širem području zahvata tijekom trajanja radova. Također se može očekivati povećanje buke prilikom nasipavanja u more. Izvori buke na gradilištu bit će povremeni. S obzirom na to da se zahvat izvodi u industrijskom području koje se nalazi na određenoj udaljenosti od naseljenih dijelova grada, te da se radovi planiraju tijekom dana, utjecaj buke na okoliš i na okolno stanovništvo se ne procjenjuje kao značajan. Tijekom korištenja zahvata razina buke na području zahvata dominantno će biti pod utjecajem prometa transportnih vozila i operativnog rada luke prilikom uplovljavanja i isplovljavanja plovila u/iz luke. Jedna od pretpostavki za smanjenje emisije buke tijekom boravka plovila na vezu je korištenje električne energije s obale umjesto rada pomoćnih motora. Ipak, neki izvori buke kao što su: pumpe za prekrcaj tereta, ventilacija palube i strojarne, hladnjaci i rashladni uređaji su i dalje prisutni. Povećanje razine buke na prometnicama i u luci uslijed rada motora ne može se izbjeći, ali se ipak ne očekuje buka koja bi prekoračila dopuštenu razinu. Tijekom izvođenja radova moguće je onečišćenje zraka povremenim podizanjem prašine s gradilišta i raznošenje vjetrom. Utjecaj prašine će biti prostorno ograničen, usko lokaliziran na područje rada strojeva i privremenog karaktera, a nestat će ubrzo nakon prestanka svih aktivnosti na gradilištu. Onečišćenje zraka moguće je i ispuštanjem plinova radnih strojeva, također je privremeno te će nestati ubrzo nakon prestanka radova na gradilištu. Također negativan utjecaj na kvalitetu zraka mogu uzrokovati transportna vozila kojima će se prevoziti materijal za građenje. Miniranja bi dodatno doprinijela koncentraciji prašine u zraku. Zbog blizine mora, utjecaj rasprostiranja prašine se može odraziti i na morski okoliš, gdje prašina može izazvati zamućenje i onečišćenje mora, a u ekstremnom slučaju i stvaranje taloga na morskom dnu. Navedeni utjecaj će biti prisutan za vrijeme izvođenja radova te se ne očekuju značajnije negativne posljedice za morski okoliš.

UTJECAJI TIJEKOM KORIŠTENJA

Tijekom korištenja zahvata očekuju se manji pozitivni utjecaji na more uslijed uklanjanja dijela površinskog sedimenta loše kvalitete, te njegovog djelomičnog učvršćivanja kamenim nabačajem, čime će se umanjiti pronos ekotoksičnih metala koji se trenutno nalaze na lokaciji. Tijekom korištenja zahvata, manje će se izmijeniti sastav mediolitoralnih i infralitoralnih zajednica. Budući da se i inače na predmetnoj lokaciji nalaze izrazito antropogenizirana staništa, siromašna vrstama, ovaj se utjecaj ne smatra značajnim. Kretanje plovila rezultira mlazom velike brzine (ispiranje propelerom) iza sustava za pokretanje, s potencijalnim izravnim utjecajima na poremećaje sedimenta. Manji utjecaji ispiranja propelerom, kratkog trajanja bit će u najplićim zonama, uz sami vez, gdje se propulzori nalaze na udaljenosti manjoj od 2 m od morskog dna, iako se u tim zonama koristi minimalna snaga motora. Značajno je da se u toj zoni planira uklanjanje većeg dijela sedimenta, zbog produbljivanja za potreban gaz i u zoni od nove obalne linije do udaljenosti od 10-20 m od ruba obalne konstrukcije prema moru, također je planirano uklanjanje sedimenta do čvrste stijene, čime će ti utjecaji biti umanjeni. Nadalje, zbog povećanja broskog prometa i nove namjene dijela obale, može se očekivati povećanje koncentracija teških metala koji dolaze iz antivegetativnih premaza. S obzirom da su trenutno razine bakra (Cu) u obuhvatu zahvata zadovoljavajuće, odnosno između ERL (eng. "Effect Range Low" i predstavlja 10-ti percentil) i ERM (eng. "Effect Range Medium" i predstavlja medijan) vrijednosti, za vrijeme korištenja luke može se očekivati povećanje koncentracije bakra u sedimentu. S obzirom na okolne namjene obalnog područja, koje uključuju brodogradilišnu luku, te teretnu luku, utjecaje se ocjenjuje manjim negativnim značajem. Brodski promet također je značajan izvor policikličkih aromatskih ugljikovodika (PAH), koji dolaze iz nafte i naftnih derivata i procesa izgaranja

brodskih goriva. Luke su karakteristična mjesta povišenih koncentracija PAH-ova, te se s povećanjem prometa u ovom dijelu luke očekuje također i povećanje PAH-ova. Tijekom korištenja zahvata nastajat će sanitarne otpadne vode i oborinske vode. Odvodnja oborinskih voda sa šetnica i obalnih građevina izvest će se kao otvoreni sustav s direktnim ispuustom u more. Onečišćene oborinske vode s prometnih i parkirališnih površina, prije upuštanja u more, pročitit će se preko separatora ulja i masti. Prikupljene sanitarne otpadne vode s područja luke predviđeno je priključiti na jednu od postojećih šahti u luci, odakle će se dalje odvesti do postojeće crpne stanice Dujmovača. Sanitarne i kaljužne otpadne vode s plovila će se zbrinuti putem ovlaštenog koncesionara sukladno koncesijskom ugovoru sa specijaliziranom tvrtkom koja raspolaže tehničkim sredstvima za prihvat takvih vrsta voda. Područje zahvata pripada **priobalnom vodnom tijelu O313-KASP**, koje obuhvaća Sjeverni rub Kaštelanskog zaljeva, Trogirski zaljev, te Marinski zaljev. Mogući negativni utjecaji na ekološko i kemijsko stanje priobalnog vodnog tijela O313-KASP tijekom korištenja zahvata obuhvaćaju one koji dolaze od lučke konstrukcije, a odnose se na izmjenu stanišnih uvjeta morskih organizama i promjenu u kvaliteti oborinskih voda s kopna, te prisustva brodova i broskog prometa, što uključuje poremećaj dinamike sedimenata uslijed rada brodskih propulzora (ispiranje propelerom), povećanje koncentracije teških metala iz protuobraštajnih boja i policikličkih aromatskih ugljikovodika (PAH), te povećanje buke. Lokacija zahvata nalazi se izvan područja **zaštićenih** na temelju Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19 i 127/19), a najbliže zaštićeno područje udaljeno je više od 3,5 km. Sukladno Uredbi o ekološkoj mreži i nadležnostima javnih ustanova za upravljanje područjima ekološke mreže („Narodne novine“, broj 80/19), lokacija zahvata nalazi se izvan područja **ekološke mreže** Natura 2000, a najbliža područja su: Područja očuvanja značajna za vrste i stanišne tipove (POVS) HR2000931 Jadro, od lokacije zahvata udaljeno oko 2,2 km zračne udaljenosti; Područja očuvanja značajna za ptice (POP) HR1000027 Mosor, Kozjak i Trogirska zagora, od lokacije zahvata udaljeno oko 2,7 km zračne udaljenosti, ocijenjeno je da zahvat neće imati značajan negativan utjecaj na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže. Vezano za **bio raznolikost**, zahvat se planira u visoko urbaniziranom gradskom području koje je izuzeto od prirodnih vrijednosti i predstavlja antropogeno utjecano stanište (NKS kôd J.) i pod izraženim je utjecajima, stoga neće biti utjecaja na kopnenu bioraznolikost. Budući da su staništa prisutna na lokaciji zahvata u moru znatno izmijenjena uslijed antropogenog djelovanja, ocijenjeno je da ukupni direktni utjecaji tijekom pripreme i izgradnje na supralitoralna, mediolitoralna i infralitoralna staništa te bentičke organizme koji se očekuju uslijed zatrpavanja morske obale neće biti značajni. Utjecaj **klimatskih promjena** na zahvat sagledan je kroz ocjenu ranjivosti zahvata na klimatske promjene. Materijalna dobra na lokaciji zahvata ranjiva su na eventualno povišenje razine mora, nevremena, plavljenje morem. Utjecaj zahvata na klimatske promjene prvenstveno se manifestira kroz emisije stakleničkih plinova u atmosferu. Vezano za **krajobraz** lokacija zahvata se nalazi u Obalnom području srednje i južne Dalmacije sukladno Krajobraznoj regionalizaciji Hrvatske s obzirom na prirodna obilježja. S obzirom na to da se zahvat realizira na neuređenom i devastiranom dijelu lučkog područja, planiranom rekonstrukcijom ostvarit će se pozitivan utjecaj na vizualno doživljavanje predmetnog područja. Vezano za utjecaj na **kulturno-povijesnu baštinu** utvrđeno je da se najbliže predmetnom zahvatu nalazi ruralna cjelina i kopnena arheološka zona s hidroarheološkom zonom – Poluotok Vranjic koji je proglašen i kao nepokretno kulturno dobro – povijesna cjelina, Z-6273. Budući se radi o rekonstrukciji i proširenju postojeće Sjeverne luke, te zbog udaljenosti zahvata od objekata kulturno-povijesne baštine, neće doći do utjecaja na kulturno-povijesne vrijednosti u Vranjicu (na udaljenosti cca 335 m od lokacije zahvata). Tijekom korištenja zahvata nastajat će **otpad** koji se može svrstati u grupu 13 Otpadna ulja i otpad od tekućih goriva, grupu 15 Otpadna ambalaža; apsorbenzi, tkanine za brisanje, filtarski materijali i zaštitna odjeća koja nije specifikirana na drugi način i

grupu 20 Komunalni otpad. Otpadom će se postupati sukladno propisima čime će se spriječiti negativni utjecaji na okoliš. Korištenje luke će doprinijeti povećanju intenziteta **pomorskog prometa** u Kaštelanskom zaljevu. Uz pretpostavku da se veći dio lokalnog trajektnog prometa i međunarodni linijski promet preusmjere na područje Sjeverne luke, ukupni godišnji promet brodova, zajedno s postojećim teretnim brodovima na prilaznim putovima za luke Kaštelanskog zaljeva, mogao bi dosegnuti 12.000 i više brodova na godišnjoj razini. Najprometniji plovidbeni pravac jest onaj koji ide prema Splitskim vratima i koji predstavlja najkraći put od Splita do otvorenog mora, a ujedno je i najkraći put prema otocima srednjeg Jadrana koji gravitiraju Splitu. Po količini prometa slijede plovidbeni putovi koji povezuju Luku Split s najbližim otocima, a posebno linija Split – Supetar (Brač) i linija Split – Rogač (Šolta). Najveća količina prometa na širem području Splita odnosi se na putničke brodove koji povezuju Luku Split s okolnim otočnim lukama. Plovidbeni putovi ovih brodova većim su dijelom usmjereni prema Splitskim vratima i Drveničkom kanalu. Teretni i ostali brodovi koriste sva tri glavna prilazna kanala, s tim da se brodovi s opasnim teretima, prvenstveno tankeri, usmjeravaju na Drvenički kanal. Turistička plovila imaju najmanje ustaljene rute. S obzirom na to da se radi o izmještanju dijela pomorskog prometa, ukupni priljev brodova trebao bi ostati isti. Na prilazu Gradskoj luci Split doći će do porasta broja križanja kursova većih brodova, a također i do značajnog porasta mimoilaženja većih i manjih brodova na malim udaljenostima, posebno u Kaštelanskom zaljevu. Mogu se očekivati i prosječno veće brzine kretanja brodova koji idu u Sjevernu luku Split. Tijekom korištenja zahvata doći će do pojave ispušnih plinova. Izvore ispušnih plinova predstavljaju motorna vozila koja će prometovati duž pristupne prometnice (prema luci - ukrcaj u plovila i od luke - iskrcaj s plovila) i prilikom čekanja na ukrcaj u luci; plovila te lučka infrastruktura. Među ispušnim plinovima valja istaknuti stakleničke plinove (CO₂, CH₄, N₂O, H₂O, ozon...). Najveće emisije onečišćujućih tvari, koje se emitiraju s brodova u zrak, u pravilu nastaju kao produkt sagorijevanja fosilnih goriva prilikom rada motora. Povećani intenzitet brodova u području zahvata pridonijet će većoj količini emisije štetnih tvari nastalih izgaranjem brodskih dizelskih goriva i promjeni u kvaliteti zraka, ali se pridržavanjem propisa i predviđenih mjera zaštite utjecaj na kvalitetu zraka može smanjiti. S obzirom na to da se zahvat planira u izgrađenom industrijskom području, procjenjuje se da neće značajnije pridonijeti **svjetlosnom onečišćenju** uz primjenu zakonskih odredbi i propisane mjere.

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 propisane su u skladu s člancima 69. stavkom 2. točkom 9., te člancima 132., 133., člancima 8. - 17., 106., 110., 133. - 135., 150. - 152. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13, 20/17, 39/19, 125/19) i člankom 40. stavkom 2. točkom 2. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18, 118/18), članka 54. i članka 84. stavka 1. i 2. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama („Narodne novine“, broj 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16, 98/19) i odredbi članka 3. Pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske („Narodne novine“, broj 90/05, 10/08, 155/08, 127/10, 80/12, 7/17).

Mjere zaštite voda/mora propisane su u skladu s člancima 36.-37., 46.-50., 56.-58., 70., 73.-74. Zakona o vodama („Narodne novine“, broj 66/19), člancima 4. i člancima 7.-14. Pravilnika o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 26/20), Pravilnikom o posebnim uvjetima za obavljanje djelatnosti ispitivanja vodonepropusnosti građevina za odvodnju

i pročišćavanje otpadnih voda („Narodne novine“, broj 9/20), Pomorskim zakonikom („Narodne novine“, broj 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19), Pravilnikom o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom („Narodne novine“, broj 79/13, 140/14, 57/15), Uredbom o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke („Narodne novine“, broj 110/04), člancima 4. i 52. Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19, 127/19), člancima 10. i 25. Zakona o zaštiti okoliša.

Mjera zaštite kulturne baštine propisane su u skladu s člancima 45. i 46. Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 69/99, 151/03, 157/03, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14, 98/15, 44/17, 90/18, 32/20, 62/20).

Mjere zaštite za cestovni promet propisane su u skladu s člancima 23. i 24. Zakona o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19), člancima 5.-8. Pravilnika o vrsti i sadržaju projekata za javne ceste („Narodne novine“, broj 53/02 i 20/17), Zakonom o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 74/11, 80/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20) te uz suglasnost pravne osobe koja upravlja javnom cestom.

Mjere zaštite za pomorski promet i sigurnost plovidbe propisane su u skladu sa Zakonom o hidrografskoj djelatnosti („Narodne novine“, broj 68/98, 110/98, 163/03, 71/14), Zakonom o pomorskom dobru i morskim lukama, Pravilnikom o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom, Planom intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora („Narodne novine“, broj 92/08).

Mjere zaštite od buke propisane su u skladu s člancima 3.- 6. Zakona o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 41/16, 114/18 i 14/21), te člancima 2., 5. i 12. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04).

Mjere zaštite zraka propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 127/19).

Mjere gospodarenja otpadom propisane su u skladu s člankom 33. Zakona o zaštiti okoliša te člancima 1.-9., 12. 44., 45., 47., 54., 57. Zakona o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13, 73/17, 14/19, 98/19).

Mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19).

Mjere zaštite u slučaju nekontroliranog događaja propisane su u skladu s člankom 72. Zakona o vodama te Državnim planom mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11).

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.

- Program praćenja razine buke predložen je sukladno Zakonu o zaštiti od buke, a način praćenja propisan je člankom 2. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini

- u kojoj ljudi rade i borave.
- Program praćenja kvalitete zraka predložen je sukladno Zakonu o zaštiti zraka te Pravilniku o praćenju kvalitete zraka („Narodne novine”, broj 72/20) i Uredbi o razinama onečišćujućih tvari u zraku („Narodne novine”, broj 77/20).

Sukladno članku 21. stavku 2. Uredbe, prije donošenja rješenja nacrt rješenja je stavljen na uvid javnosti na internetskim stranicama Ministarstva u trajanju od 8 dana s datumom objave 22. srpnja 2021. godine i na njega nisu dostavljene primjedbe.

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

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

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

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

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



DOSTAVITI:

1. Lučka uprava Split, Gat sv. Duje 1, 21000 Split (**R!, s povratnicom**)

NA ZNANJE:

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

