



Strateška studija o utjecaju na okoliš
Masterplana prometnog razvoja funkcionalne regije
Srednja Dalmacija, NETEHNIČKI SAŽETAK



REPUBLIKA HRVATSKA
Ministarstvo regionalnoga razvoja
i fondova Europske unije



EUROPSKI STRUKTURNI
I INVESTICIJSKI FONDOVI

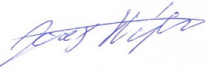


Operativni program
KONKURENTNOST
I KOHEZIJA

Zagreb, rujan 2023.

Naziv dokumenta:	Strateška studija o utjecaju na okoliš Masterplana prometnog razvoja funkcionalne regije Srednja Dalmacija, NETEHNČKI SAŽETAK
Naručitelj:	Splitsko-dalmatinska županija Upravni odjel za gospodarstvo, EU fondove i poljoprivredu Domovinskog rata 2, 21 000 Split Odgovorna osoba: Anđelko Katavić, pročelnik Email: Anđelko.Katavic@dalmacija.hr
Izrađivač:	IRES EKOLOGIJA d.o.o. za zaštitu prirode i okoliša Prilaz baruna Filipovića 21 10 000 Zagreb email: ires-ekologija@ires-ekologija.hr tel.: 01/3717 316, 01/3717 452
Voditelj izrade:	Martina Rupčić, mag. geogr. 

STRUČNJACI

Strateška studija o utjecaju na okoliš	Mario Mesarić, mag. ing. agr.		Tlo i poljoprivredno zemljište
	Ivana Sećanj, mag. ing. geol.		Geološke značajke, Ciljevi zaštite okoliša uspostavljeni po zaključivanju međunarodnih ugovora i sporazuma, koji se odnose na Masterplan
	Martina Rupčić, mag. geogr.		Uvod, Odnos Masterplana s drugim odgovarajućim strategijama, planovima i programima, Metodologija procjene utjecaja, Zaključci Sudije
	Josip Stojak, mag. ing. silv.		Šumski ekosustav, Divljač i lovstvo
	Paula Bucić, mag. ing. oecoling		Utjecaj u slučaju nekontroliranog događaja, Praćenje stanja okoliša
	Filip Lasan, mag. geogr.		Razumna alternativa, Promet kao pokretač promjena u okolišu
	Igor Ivanek, prof. biol.		Bioraznolikost, Zaštićena područja prirode
	Monika Veljković, mag. oecol. et prot.nat.		

DJELATNICI

Helena Selić, mag. geogr.		Klima i klimatske promjene, Emisije stakleničkih plinova iz prometa
Nikolina Fajfer, mag. ing. prosp. arch.		Tlo i poljoprivredno zemljište, Svjetlosno onečišćenje, Prekograničan utjecaj
Marijana Milovac, mag.ing.agr.		Vode, Zrak, Onečišćujuće tvari u zraku iz prometa
Marko Blažić, mag. ing. prosp. arch.		Krajobrazne karakteristike, Kulturno-povijesna baština
Marko Čutura, mag. geogr.		Georaznolikost, Stanovništvo i zdravlje ljudi, Buka

Emina Bajramspahić, mag. ing. silv

E. Bajramspahić

Šumski ekosustav, Divljač i lovstvo

Antonela Mandić, mag. oecol.

A. Mandić

Bioraznolikost, Zaštićena područja prirode, Invazivne vrste

Ema Fazlić, univ. bacc. oecol.

E. Fazlić

VODITELJ IZRADE:

Josip Stojak, mag. ing. silv.

Josip Stojak

STRUČNJACI:

Mirko Mesarić, dipl. ing. biol.

M. Mesarić

Mario Mesarić, mag. ing. agr.

M. Mesarić

Igor Ivanek, prof. biol.

I. Ivanek

Monika Veljković, mag. oecol. et prot. nat.

M. Veljković

DJELATNICI

Antonela Mandić, mag. oecol.

A. Mandić

Ema Fazlić, univ. bacc. oecol.

E. Fazlić

Emina Bajramspahić, mag.ing.silv.

E. Bajramspahić

Vanjski suradnici:

Amelio Vekić, dipl. arheolog

A. Vekić

Kulturno-povijesna baština

**Odgovorna osoba
Izrađivača:**

Mario Mesarić, mag. ing. agr.

ires ekologija d.o.o.
za zaštitu prirode i okoliša
Prilaz baruna Filipovića 21
10000 Zagreb

Datum:

rujan 2023.

Sadržaj

1	Uvod.....	1
1.1	Opći i specifični ciljevi te mjere prometnog razvoja FRSD.....	2
1.1.1	CO 1 Povećanje učinkovitosti prometnog sustava u funkcionalnim urbanim područjima.....	2
1.1.2	CO 2 Pобољшanje prometne povezanosti na regionalnoj razini, na otocima i u ruralnim područjima.....	3
1.1.3	CO 3 Unaprjeđenje teretnog prometa, prometa opskrbnih lanaca, specijalnog i izvanrednog prijevoza.....	3
1.1.4	CO 4 Dekarbonizacija prometa i smanjenje ekološkog otiska.....	4
1.1.5	CO 5 Povećanje sigurnosti u prometu.....	4
2	Odnos Masterplana s drugim odgovarajućim strategijama, planovima i programima.....	5
3	Postojeće stanje i problemi u okolišu, te mogući razvoj okoliša bez provedbe Masterplana	6
4	Okolišne značajke područja na koja provedba Masterplana može značajno utjecati.....	13
5	Ciljevi zaštite okoliša uspostavljeni po zaključivanju međunarodnih ugovora i sporazuma, koji se odnose na Masterplan	14
6	Utjecaji Masterplana na okoliš.....	14
7	Mjere zaštite okoliša.....	16
7.1	Mjere poboljšanja stanja okoliša	16
7.2	Mjere sprječavanja i ublažavanja utjecaja provedbe Masterplana na sastavnice i čimbenike u okolišu..	17
8	Razumna alternativa.....	22
9	Praćenje stanja okoliša.....	22
10	Zaključci Studije	22
11	Glavna ocjena prihvatljivosti za ekološku mrežu.....	24
11.1	Uvod.....	24
11.2	Opis područja ekološke mreže.....	24
11.3	Obilježja utjecaja Masterplana na područja ekološke mreže	26
11.3.1	Metodologija procjene utjecaja.....	26
11.3.2	Mogući pojedinačni i kumulativni utjecaji	27
11.4	Mjere ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže	27
11.5	Zaključak o utjecaju Masterplana na ekološku mrežu.....	34

1 Uvod

Strateška procjena utjecaja na okoliš (dalje u tekstu: SPUO) je postupak kojim se procjenjuju vjerojatno značajni utjecaji na okoliš i zdravlje ljudi koji mogu nastati provedbom strategije, plana ili programa čime se omogućuje da se mjerodavne odluke o prihvatanju strategija, plana i programa donose uz poznavanje mogućih značajnih utjecaja koje bi strategija, plan i program svojom provedbom mogli imati na okoliš, a nositeljima zahvata pružaju se okviri djelovanja i daje se mogućnost uključivanja bitnih elemenata zaštite okoliša u donošenje odluka sukladno Zakonu o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13, 78/15, 12/18, 118/18). Strateška studija mora obuhvaćati sve potrebne podatke, obrazloženja i opise u tekstualnom i grafičkom obliku i prilaže se uz strategiju, plan ili program, a izrađuje ju pravna osoba koja posjeduje suglasnost za obavljanje stručnih poslova iz područja zaštite okoliša (dalje u tekstu: Ovlaštenik. Postupak provedbe SPUO-a, također, pruža priliku dionicima da sudjeluju u postupku, a osigurava se i informiranje i sudjelovanje javnosti za vrijeme postupka donošenja odluka sukladno Uredbi o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša (NN 64/08).

Predmet ove Strateške studije o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu: Studija) je procjena vjerojatno značajnih utjecaja na okoliš i zdravlje ljudi koji bi mogli nastati provedbom Masterplana prometnog razvoja funkcionalne regije Srednja Dalmacija (u daljnjem tekstu: Masterplan) kao regionalnog strateškog dokumenta u području planiranja prometa koji ukazuje na prometne potrebe te prepoznaje načine rješavanja problema prometne mreže u svrhu unaprijeđenja prometnog sustava Splitsko-dalmatinske županije i Šibensko-kninske županije te svih jedinica lokalne samouprave na njihovom području.

Postupak SPUO za Masterplan provodi se temeljem odredbi Zakona o zaštiti okoliša, Zakona o zaštiti prirode (NN 80/13, 15/18, 14/19, 127/19), Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja strategije, plana i programa na okoliš (NN 3/17) i Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša.

Stručni izrađivač Masterplana je tvrtka Trames d.o.o. iz Dubrovnika. Nositelj izrade Masterplana je Upravni odjel za gospodarstvo, EU fondove i poljoprivredu Splitsko-dalmatinske županije.

Odluka o započinjanju postupka strateške procjene utjecaja Masterplana na okoliš (KLASA: 300-02/14-01/0002, URBROJ: 2181/1-5-02/01-23-0107) na temelju koje započinje postupak strateške procjene utjecaja na okoliš donesena je 27. ožujka 2023. godine. Tijelo nadležno za provedbu postupka strateške procjene je Upravni odjel za gospodarstvo, EU fondove i poljoprivredu Splitsko-dalmatinske županije (u daljnjem tekstu: nadležno tijelo), koji provodi sve zakonom propisane postupke.

U postupku je osigurano sudjelovanje javnosti objavom Obavijesti o provedbi postupka strateške procjene utjecaja na okoliš Masterplana (KLASA: 300-02/14-01/0002, URBROJ: 2181/1-05-02/01-23-0109 od 21. travnja 2023. godine) na službenim Internet stranicama Splitsko-dalmatinske županije.

Nadležno tijelo provelo je postupak određivanja sadržaja Studije, sukladno članku 8. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja strategije, plana i programa na okoliš, na način da je pribavilo mišljenja tijela određenih posebnim propisima o sadržaju Studije i razini obuhvata podataka koji se moraju obraditi u Studiji, vezano na područje djelokruga toga tijela. Odluka o sadržaju Strateške studije utjecaja Masterplana na okoliš donesena je 27. lipnja 2023. godine (KLASA: 300-02/14-01/0002, URBROJ: 2181/1-05-02/01-23-0131).

Za Masterplan je proveden postupak Prethodne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu sukladno Zakonu o zaštiti prirode (NN 80/13, 15/18, 14/19, 127/19). Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja (u daljnjem tekstu: MINGOR) se očitovalo da je za Masterplan potrebno provesti postupak Glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu s obzirom na to da je prethodnom ocjenom prihvatljivosti za ekološku mrežu nije isključena mogućnost značajnih negativnih utjecaja na cjelovitost i ciljeve očuvanja područja ekološke mreže (KLASA: UP/I 352-03/22-05/145, URBROJ: 517-10-2-3-22-5, 21. prosinca 2022.).

Ovlaštenik za izradu ove Studije je tvrtka IRES EKOLOGIJA d.o.o. koja posjeduje suglasnost MINGOR-a za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša i prirode.

1.1 Opći i specifični ciljevi te mjere prometnog razvoja FRSD

1.1.1 CO 1 Povećanje učinkovitosti prometnog sustava u funkcionalnim urbanim područjima

SC1.1. Bolje upravljanje prometnom potražnjom u urbanim aglomeracijama održivim urbanim planiranjem
M1.1. Planiranje održivog urbanog razvoja i izrada prostorno-planske dokumentacije primjenjujući načela održive mobilnosti
M1.2. Relokacija manifestacija i prenamjena javnih urbanih površina i prostora namijenjenih društveno-kulturno-sportskim događajima
M1.3. Uvođenje fleksibilnog radnog vremena i rada na daljinu u javnim i privatnim tvrtkama i ustanovama
SC1.2. Pобољшanje integracije usluge javnog prijevoza u urbanim područjima temeljeno na željezničkom i pomorskom prometu
M1.4. Nadogradnja i modernizacija željezničke mreže i infrastrukture (obnova gornjeg i donjeg ustroja, elektrifikacija mreže, povećanje broja željezničkih stajališta)
M1.5. Uspostavljanje veze između glavnih gradova FRSD, Šibenika i Splita
M1.6. Povezivanje obalnih gradova pomorskim prometom na području urbanih aglomeracija: Tisno, Vodice, Primošten i Rogoznica sa Šibenikom; i Trogir, Kaštela Podstrana, Omiš, Makarska sa Splitom
M1.7. Optimizacija postojećih voznih redova putničkih i trajektnih linija prema otocima u proširenoj zoni aglomeracije
M1.8. Povećanje protočnosti i prihvaćanja pomorskih luka te povezane cestovne infrastrukture
M1.9. Integracija svih oblika i usluga javnog prijevoza (<i>Booking, ticketing</i> , usklađivanje voznih redova, tarifni sustavi)
M1.10. Uređenje karata i voznih redova stajališta, kolodvora i terminala svih oblika javnog prijevoza
M1.11. Uvođenje sustava informiranja putnika
M1.12. Izgradnja intermodalnih čvorišta
M1.13. Uvođenje usluga na zahtjev kao nadopune tradicionalnoga gradskog prijevoza
SC1.3. Unaprjeđenje infrastrukture za mikromobilnost i pješake
M1.14. Unaprjeđenje postojeće biciklističke infrastrukture te projektiranje i izgradnja nove u skladu sa sigurnosnim standardima
M1.15. Proširenje mreže stanica i terminala za usluge javnih dijeljenih bicikala te povećanje broja dostupnih bicikala
M1.16. Uređenje pristupa stajalištima javnog prijevoza, terminalima, kolodvorima, lukama
M1.17. Izgradnja zelene infrastrukture uzduž biciklističkih i pješačkih ruta i staza
M1.18. Uvođenje <i>Park&Ride</i> sustava
M1.19. Razvijanje vertikalnih pješačkih rješenja za savladavanje topografskih uvjeta
SC1.4. Pобољшanje učinkovitosti prometa na cestovnoj mreži
M1.20. Uspostava središnjeg centra za kontrolu i nadzor prometa
M1.21. Nadogradnja prometne infrastrukture pametnim rješenjima i tehnologijama za praćenje stanja prometa i okoliša, regulaciju i optimizaciju prometa, prioritizaciju javnog prijevoza i interventnih vozila
M1.22. Primjena inovativnih rješenja sustava rasvjete prometnih površina
M1.23. Regulatorna i tehnološka modernizacija sustava prometa u mirovanju
M1.24. Nadogradnja cestovne infrastrukture
SC1.5. Unaprjeđenje prometa u zonama povijesnih gradskih jezgri
M1.25. Uvođenje zona mješovite namjene i smirenog prometa
M1.26. Širenje zona ograničenog pristupa motoriziranih vozila
M1.27. Unaprjeđenje infrastrukture namijenjene osobama sa smanjenom pokretljivošću
M1.28. Usklađivanje s planovima upravljanja posjetiteljima
M1.29. Uvođenje prometnih strategija upravljanja, regulacije i prioritizacije pješačkog prometa
M1.30. Razvijanje vertikalnih pješačkih rješenja za savladavanje topografskih uvjeta u zaštićenim jezgrama

1.1.2 CO 2 Poboľšanje prometne povezanosti na regionalnoj razini, na otocima i u ruralnim područjima

SC2.1. Povezivanje regionalnih središta prema društveno-ekonomskim kretanjima učinkovitom integracijom željezničkog, pomorskog i cestovnog prometa
M1.31. Izgradnja intermodalnih čvorišta na regionalnoj razini
M1.32. Povezivanje gradova i općina na području regije učinkovitim i brzim javnim prijevozom
M1.33. Povezivanje poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu
SC2.2. Poboľšanje stupnja mobilnosti stanovništva u područjima smanjenje gustoće naseljenosti
M1.34. Uvođenje usluge prijevoza na zahtjev sa specifičnostima ruralnih područja
M1.35. Uvođenje usluga dijeljenih vozila
M1.36. Uvođenje usluge <i>carpooling-a</i>
M1.37. Unaprjeđenje taksi usluge
M1.38. Povećanje broja komunalnih vezova
SC2.3. Bolja integracija međunarodnog/nacionalnog prometnog sustava u sustave lokalnog i regionalnog prijevoza
M1.39. Povećanje konkurentnosti željezničkog i pomorskog prometa na međunarodnoj i nacionalnoj razini
M1.40. Nadogradnja cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja
M1.41. Povezivanje Zračne luke Split željeznicom
M1.42. Razvijanje kapaciteta manjih zračnih luka
M1.43. Definiranje koridora Jadransko jonske željeznice

1.1.3 CO 3 Unaprjeđenje teretnog prometa, prometa opskrbenih lanaca, specijalnog i izvanrednog prijevoza

SC3.1. Poboľšanje međunarodnog i nacionalnog značaja FRSD razvojem logističkih čvorišta
M1.44. Unaprjeđenje i sistematizacija intermodalnih logističkih čvorišta pametnim tehnologijama i rješenjima
M1.45. Povećanje kapaciteta i povezanosti logističkih intermodalnih čvorišta
SC3.2. Razvijanje potencijala luka kao logističkih centara
M1.46. Nadogradnja skladišnih kapaciteta luka
M1.47. Modernizacija prekrcajne mehanizacije
M1.48. Uspostava <i>Just-in-Time</i> sustava baziranom na željezničkom prometu
M1.49. Nadogradnja cestovne infrastrukture za prihvaćanje tereta u lukama
M1.50. Opremanje luka pametnim sustavima za upravljanje i regulaciju prometa
M1.51. Izgradnja energetske infrastrukture za punjenja moderniziranih plovila
SC3.3. Povećanje raspodjele prijevoza tereta u korist željezničkog i pomorskog prijevoza
Navedenim ciljem obuhvaćaju se sljedeće Mjere: <i>M1.4., M1.5., M1.6., M1.8., M1.26., M1.31., M1.39., M1.41., M1.42., M1.44., M1.45., M1.47., M1.48., M1.51.</i>
SC3.4. Poboľšanje pouzdanosti pomorskog prometa u pogledu opskrbe otoka
M1.52. Nabavka moderniziranih plovila, otpornijih na nepovoljne vremenske uvjete
M1.53. Prilagodba lučke i prihvatne infrastrukture moderniziranim plovilima i nepovoljnim vremenskim uvjetima
SC3.5. Unaprjeđenje prometa u službi hitnih intervencija i posebnog prijevoza
M1.54. Nabavka novih plovila isključivo namijenjenih za prijevoz pacijenata do najbližih zdravstvenih ustanova
M1.55. Prilagodba infrastrukture za prihvataj interventnih vozila i opreme na otocima i priobalju
M1.56. Osiguranje cestovnih koridora za promet interventnih vozila
M1.57. Izgradnja mreže heliodroma i nabava flote
SC3.6. Unaprjeđenje prometa u svrhu obrambenih i vojnih aktivnosti
M1.58. Revizija prometne povezanosti vojnih objekata u skladu s Ministarstvom obrane
M1.59. Analiza stanja prometne infrastrukture dimenzionirane za promet vojnih vozila

1.1.4 CO 4 Dekarbonizacija prometa i smanjenje ekološkog otiska

SC4.1. Pобољшanje energetske učinkovitosti i ekonomičnosti prometnog sustava
M1.60. Izgradnja energetske mreže za punjenje vozila na pogon električnom energijom
M1.61. Izgradnja energetske mreže za punjenje vozila prirodnim plinom
M1.62. Izgradnja energetske mreže za punjenje vozila vodikom
SC4.2. Povećanje udjela vozila s niskom ili nultom razinom emisija
M1.63. Uvođenje politika za poticaj kupnje i sufinanciranje vozila s niskom ili nultom razinom emisija
M1.64. Nabavka moderniziranih vozila javnog prijevoza
M1.65. Ozelenjivanje pomorske flote
M1.66. Prilagodba parkirališnog sustava vozilima s niskom ili nultom razinom emisija
SC4.3. Očuvanje urbanih i drugih ekosustava pod pritiskom prometa i prometne infrastrukture
M1.67. Razvoj zelene i plave infrastrukture
M1.68. Praćenje stanja okoliša i urbanog ekosustava
M1.69. Smanjenje emisije buke i utjecaja iste na ekosustav
M1.70. Evaluacija kumulativnih utjecaja pomorskih luka
SC4.4. Povećanje broja multimodalnih putovanja bazirano na aktivnim oblicima prometa i javnom prijevozu
M1.71. Promocija višestruke dobiti pješčenja i bicikliranja
M1.72. Kontinuiran razvoj sadržaja i aktivnosti pješačkih površina i površina namijenjenih za bicikliste, vozače romobila i drugih prijevoznih sredstava u segmentu mikromobilnosti
M1.73. Kontinuirana optimizacija i integracija svih usluga mobilnosti i javnog prijevoza

1.1.5 CO 5 Povećanje sigurnosti u prometu

SC5.1. Pобољшanje sigurnosti cestovnog prometnog sustava
M1.74. Provjera i usklađivanje vertikalne i horizontalne prometne signalizacije s funkcijom ceste
M1.75. Postavljanje kamera za kontrolu brzine
M1.76. Implementiranje uređaja za smirivanje prometa na lokacijama s tendencijom razvijanja brzina većih od dopuštene
M1.77. Sanacije dionica ceste i raskrižja s većim brojem prometnih nesreća
M1.78. Edukacija svih sudionika u prometu, ponajviše onih mlađe dobi
M1.79. Provođenje preventivnih akcija i ciljanih nadzora nadležne policijske uprave
SC5.2. Pобољшanje sigurnosti pješačkog i biciklističkog prometa
M1.80. Povećanje sigurnosti biciklista i pješaka na raskrižjima
M1.81. Povećanje sigurnosti pješaka i biciklista na ostatku prometne mreže
M1.82. Sužavanje prometnih traka i postavljanje jasno vidljive prometne signalizacije na lokacijama pješačkih i biciklističkih prijelaza
SC5.3. Povećanje sigurnosti željezničkog prometa
M1.83. Provjera i pobољшanje signalizacije i kolničke konstrukcije cestovno-željezničkih prijelaza
M1.84. Uvođenje video nadzora na kritičnim dionicama i lokacijama
SC5.4. Povećanje sigurnosti i pouzdanosti pomorskog prometa
M1.85. Rekonstrukcija ili izgradnja sastavnica lučkih područja
M1.86. Uvođenje sigurnosnih i sustava za praćenje manjih plovniha objekata
M1.87. Unaprjeđenje uvjeta plovnosti

2 Odnos Masterplana s drugim odgovarajućim strategijama, planovima i programima

U ovom poglavlju detaljno se obradio prikaz strategija, planova i programa na nacionalnoj i županijskoj razini, svrha i ciljevi tih dokumenata te usporedba njihovih ciljeva s ciljevima Masterplana. Analizom se utvrdilo da je Masterplan usklađen sa sljedećim dokumentima:

- Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti (2020.)
- Bijela knjiga o jedinstvenom europskom prometnom području – ususret konkurentnosti i učinkovitom prometnom sustavu (2011.)
- Akcijski plan za infrastrukturu za alternativna goriva (2017.)
- Akcijski plan za poticanje željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti i prekograničnog željezničkog prijevoza putnika (2021.)
- Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030. godine (NN 13/21)
- Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske (NN 106/17)
- Program prostornog uređenja Republike Hrvatske (NN 50/99, 84/13)
- Nacionalni plan razvoja željezničke infrastrukture za razdoblje do 2030. godine (NN 156/22)
- Nacionalni plan razvoja obalnog linijskog pomorskog prometa (2019.)
- Operativni program Konkurentnost i kohezija 2021. – 2027.
- Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017.-2030. (NN 84/17)
- Strategija i akcijski plan zaštite prirode Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2025. godine (NN 72/17)
- Strategija niskouglijičnog razvoja Republike Hrvatske do 2030. s pogledom na 2050. godinu (NN 63/21)
- Strategija prilagodbe klimatskim promjenama u Republici Hrvatskoj za razdoblje do 2040. godine s pogledom na 2070. godinu (NN 46/20)
- Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021. – 2026.
- Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. do 2030. godine (NN 86/21)
- Strategija energetskog razvoja Republike Hrvatske do 2030. s pogledom na 2050. godinu (NN 25/20)
- Prostorni plan Šibensko-kninske županije (Službeni vjesnik Šibensko-kninske županije" broj 11/02., 10/05.-uskl., 3/06., 5/08., 9/12.-pročišć. tekst, 4/13, 8/13.-ispr., 2/14. i 4/17.)
- Prostorni plan Splitsko-dalmatinske županije (Službeni glasnik Splitsko-dalmatinske županije", broj 1/03, 8/04 (stavlanje izvan snage odredbe), 5/05 (usklađenje s Uredbom o ZOP-u), 5/06 (ispravak usklađenja s Uredbom o ZOP-u), 13/07, 9/13, 147/15 (rješenja o ispravcima grešaka), 154/21)
- Plan razvoja Šibensko-kninske županije za razdoblje 2021.-2027.
- Plan razvoja Splitsko-dalmatinske županije 2022.-2027.
- Program zaštite okoliša Splitsko-dalmatinske županije (Službeni glasnik Splitsko-dalmatinske županije, br. 1A/08)
- Program zaštite zraka, ozonskog sloja, ublažavanja klimatskih promjena i prilagodbe klimatskim promjenama u Splitsko-dalmatinskoj županiji za razdoblje od 2017. do 2020. godine (Službeni glasnik Splitsko-dalmatinske županije, br. 160/17)
- Akcijski plan za dinamičnu i integriranu zelenu tranziciju Splitsko-dalmatinske županije (Službeni glasnik Splitsko-dalmatinske županije, br. 58/23)
- Strategija razvoja Grada Splita do 2030. godine (nacrt)
- Strategija razvoja Urbane aglomeracije Split za razdoblje do kraja 2027. (nacrt)
- Masterplan održive urbane mobilnosti Grada Šibenika

3 Postojeće stanje i problemi u okolišu, te mogući razvoj okoliša bez provedbe Masterplana

Pristup izrade zasniva se na međunarodno prihvaćenom okviru za izvještavanje o stanju okoliša – DPSIR (eng. *driver, pressure, state, impact, response*, hrv. *pokretači, pritisci, stanje, utjecaj, odgovor*) metodologiji. Ovaj okvir pretpostavlja uzročno-posljedične veze međusobno povezanih komponenti društvenih i ekonomskih sustava te okoliša. On prepoznaje lanac pokretačkih sustava i procesa pojedinih pritisaka na okoliš, posljedice tih pritisaka, tj. stanja okoliša koje generiraju različite probleme i utjecaje na okoliš. Navedeni pritisci i utjecaji ljudskih aktivnosti na sastavnice i čimbenike u okolišu za posljedicu imaju odgovor društva koji nizom mjera djeluje na sve karike lanca. Sukladno navedenoj metodologiji, postojeće stanje okoliša u Studiji analizira se kroz poglavlja:

- pokretači promjena u okolišu - promet
- opterećenja okoliša – onečišćujuće tvari u vodama, onečišćujuće tvari u zraku, emisije stakleničkih plinova, otpad, otpadne vode, buka, svjetlosno onečišćenje, invazivne vrste
- sastavnice okoliša i čimbenici u okolišu, sukladno Zakonu o zaštiti okoliša.

Funkcionalna regija Srednja Dalmacija (u daljnjem tekstu: FRSD) obuhvaća područje dvije županije, Splitsko-dalmatinske (u daljnjem tekstu: SDŽ) i Šibensko-kninsku županiju (u daljnjem tekstu: ŠKŽ) koje imaju 75 jedinica lokalne samouprave (u daljnjem tekstu: JLS), odnosno 54 općine i 21 grad. Ukupne je površine 19 776,40 km², od čega se na kopneni dio s otocima odnosi 7517,64 km². Na sjeveru graniči s Bosnom i Hercegovinom, s Dubrovačko-neretvanskom županijom na istoku te sa Zadarskom županijom na zapadu, a na jugu se prostire do granice teritorijalnog mora Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu: RH). Kao geografsko-prostorne cjeline u okviru funkcionalne regije koje uvjetuju razvoj prometa i utječu na prometne sustave izdvajaju se: zaobalje, priobalje i otoci.

U prometnom smislu, glavna značajka FRSD je dobra prometna povezanost s ostalim funkcionalnim regijama Hrvatske, a time i s europskim teritorijem, na čijem je području zastupljen je svaki od prijevoznih oblika.

Prometni sustav karakterizira odvojenost glavnih prometnica (ceste, željeznica), zastarjela unutarregionalna i međuregionalna povezanost, iznimna opterećenost obalnih prometnih pravaca, velika udaljenost između dijelova (uključujući otoke) funkcionalne regije što ga čini kompleksnim prometnim područjem.

Područje SDŽ i ŠKŽ nije imalo razrađen strateški razvojni dokument za područje prometa koji bi prometni sustav Funkcionalne regije razmatrao kao cjelinu i time poticao integriran pristup razvoja. Izradi Masterplana, pristupilo se stoga kao razvoju strateškog dokumenta od važnosti za gospodarski i prometni razvoj, kako predmetne Funkcionalne regije, tako i šireg kontaktnog prostora. Sveobuhvatan cilj izrade Masterplana je identificirati probleme i prilike za poboljšanje prometnog sustava, te postaviti okvire mogućih rješenja. Masterplanom se predviđa ravnomjerniji razvoj prometne infrastrukture i ujednačenije upravljanje prometnim sustavom gledano u cjelini promatrane regije, uz integraciju prometnih podsustava putem institucionalnih, organizacijskih i infrastrukturnih poboljšanja, s posebnim naglaskom na integraciju sustava javnog prijevoza. Masterplanom će biti predložena optimalna rješenja organizacije, operativnog funkcioniranja i upravljanja, te infrastrukturne gradnje i vođenja svih *mod*-ova prometa.

Masterplan predstavlja okvir za razvoj FRSD i usklađen je s ostalim krovnim dokumentima u području prometa u Republici Hrvatskoj, a i na razini Europske unije (u daljnjem tekstu: EU). Europske smjernice, kao i nacionalna prometna strategija, vrlo jasno upućuju kako je cilj svih regija Europe i Hrvatske postići održivi promet. Prometni sustav stoga valja graditi i organizirati s težnjom ka poboljšanoj prometnoj dostupnosti regije, uz razvoj učinkovitog i održivog prometnog sustava, osiguravanjem veće mobilnosti građana pomoću ekološki i ekonomskih prihvatljivih oblika prijevoza, što više pješačenjem i vožnjom bicikla, korištenjem javnog prijevoza umjesto automobila, povećanjem sigurnosti u prometu, unaprijeđenjem energetske učinkovitosti i osuvremenjivanjem kvalitete usluga, kako bi zajednički bili podloga suvremenom prijevozu ljudi i robe.

Analiza postojećeg stanja i trendova pokretača promjena u okolišu, opterećenja okoliša te sastavnica i čimbenika u okolišu rezultirala je izdvajanjem postojećih okolišnih problema svih sastavnica i čimbenika u okolišu s aspekta područja primjene Masterplana.

Tablica 3.1 Postojeći okolišni problemi u okolišu FRSD

Sastavnica/čimbenik u okolišu	Postojeći okolišni problemi
Zrak	Narušena kvaliteta zraka – II. kategorija kvalitete zraka s obzirom na prizemni ozon (O₃)
Klimatske promjene	- Trend porasta srednje godišnje temperature zraka u odnosu na višegodišnji prosjek - Sve češća olujna nevremena praćena jakim vjetrom - Porast razine mora – plavljenje obalnih područja - Povećana mogućnost bujičnih poplava i poplava uzrokovanih podizanjem razine mora
Geološke značajke i georaznolikost	Narušavanje značajki marinskih, krških i fluviokrških oblika i procesa antropogenim zahvatima u blizini ili neposredno na navedenim oblicima, naročito prirodnim obalama zbog izgradnje, proširenja i korištenja luka, lučica i privezišta
Tlo i poljoprivredno zemljište	- Gubitak ekoloških funkcija tla kao što su proizvodna, ekološko-regulacijska te genofondna funkcija kao posljedica prenamjene za potrebe sustava infrastrukture ili eksploatacije sirovina - Prenamjena P1 i P2 zemljišta za potrebe infrastrukture - Nedostatak podataka o onečišćenosti tla - Izražena erozija tla na nagibima >32°, posebno na opožarenim područjima koja nisu zaštićena vegetacijskim pokrovom - Fragmentiranost i prevelika usitnjenost parcela koje nisu primjerene za primjenu suvremene tehnologije i isplativu poljoprivrednu proizvodnju
Vode	- Značajne promjene fizičkih karakteristika vodnih tijela na 27,8 % vodnih tijela površinskih voda u FRSD (vrlo loše stanje hidromorfoloških elemenata na vodnim tijelima: JKR0005_005, JKR0026_001, JKR0002_002, JKR0002_003, JKR0002_007, JKR0067_001, JOR0006_001, JOR0007_001) - Onečišćenje 52,8 % vodnih tijela površinskih voda što je rezultiralo nepostizanjem barem dobrog ekološkog i/ili kemijskog stanja na ovim vodnim tijelima i samim time nepostizanje ciljeva Okvirne direktive o vodama - Nepostizanje barem dobrog stanja bioloških elemenata kakvoće na 14,6 % vodnih tijela na kojima je proveden monitoring - Neprovođenje monitoringa bioloških elemenata kakvoće na 85,4 % vodnih tijela površinskih voda te posljedično tome nedostatak podataka o biološkom stanju voda - Onečišćenje vodnih tijela priobalnih voda P2_3-KR i P1_2-JA pesticidima iz skupine kloriranih ugljikovodika - Fizički zahvati u vodnim tijela prijelaznih voda P2_2-JAP, P1_2-CEP i P2_3-KRP koji su narušili hidromorfološko stanje vodnih tijela ispod ocjene dobrog stanja - Nepostizanje barem dobrog stanja vodnih tijela priobalnih voda O313-KASP, O313-NEK i O413-STLP - Prisutnost tributil kositra (TBT) iznad dozvoljenih graničnih vrijednosti na vodnim tijelima priobalnih voda O313-NEK i O413-STLP - Plavljenje morske obale od strane povremenih bujičnih vodotoka, što je najizraženije u okolici Vodica, Šibenika, Rogoznice, Kaštela, Omiša i Makarske. - Opasnost od poplava u okolici Knina uz rijeku Krku, Kosovčicu, Butišnicu, Orašnicu i Radljevac, Drniša uz rijeku Čikolu, u okolici Sinja, s obje strane rijeke Cetine na području Sinjskog polja i u okolici Imotskog oko rijeke Vrljike na području Imotskog polja - Onečišćenje zauljenim vodama na prometnicama koje nemaju odgovarajuće sustave oborinske odvodnje ili uslijed nekontroliranih događaja
Bioraznolikost	- Degradacija, gubitak, fragmentacija i prenamjena staništa (osobito ugroženih) - Antropogeni pritisak na vodena staništa - Smanjenje bioraznolikosti zbog neodgovarajućeg sustava upravljanja - Prekomjerni ulov morskih organizama - Unos i širenje alohtonih vrsta koji ugrožavaju opstanak autohtone flore i faune - Invazivne vrste, posebice <i>Herpestes auropunctatus</i> (mungos) koja širi bolesti i ugrožava zavičajnu faunu, osobito gmazove i vodozemce na kopnu - Invazivne zelene alge roda <i>Caulerpa</i> koje prerastaju dna i potiskuju druge alge i morske cvjetnice - Nestajanje endemskih vrsta rijeka Jadro i Cetine
Zaštićena područja prirode	- Nasipavanje obale - Iskapanje humusa

Sastavnica/čimbenik u okolišu	Postojeći okolišni problemi
	- Bespravna izgradnja infrastrukture - Pritisak na rubna područja s namjerom sužavanja područja zaštite - Onečišćenje otpadom - Onečišćenje otpadnim vodama - Bespravna sječa stabala - Hidromorfološko opterećenje u morskim vodama i prijelaznim vodama vezano uz fizičke promjene obale (izgradnja lukobrana, operativnih gatova, privezišta i sl.) i intenzivan uzgoj morskih organizama
Šumski ekosustav	- Gubitak šuma i šumskog zemljišta čime se smanjuje iskoristivost drvene zalihe, a posebno vrijednosti općekorisnih funkcija - Bespravna i nekontrolirana sječa (krađa), nestručni šumski zahvati, izostanak uspostave šumskog reda, uništavanje šumskih i lokalnih prometnica, izostanak stručne obnove šuma na površinama šuma u privatnom vlasništvu - Veliki pritisak na šumska staništa izgradnjom turističkih objekata te pretjeranim korištenjem obalnih resursa - Učestali šumski požari kao posljedica klimatskih promjena – ekstremne suše povećavaju osjetljivost šumskih ekosustava na požare, čime dolazi i do povećanja intenziteta erozijskih procesa - Šteta od mediteranskog potkornjaka (<i>Orthomicus erosus</i>), naročito izraženo u Park šumi Marjan, koji je sekundarni štetnik, pa nakon sušnih razdoblja napada fiziološki oslabljena stabla alepskog bora te dovodi do sušenja stabala - tijekom 2017. i 2018. godine uzrokovao sušenje 28 % svih stabala alepskog bora na Marjanu - klimatske promjene omogućile su potkornjacima povećan broj generacija te povećanje populacije, koje je dovela do napada zdravih stabala, odnosno prelaska iz sekundarnog štetnika u primarnog - Štete od borovog četnjaka gnjezdara (<i>Thaumetopoea pityocampa</i>), koji ostavlja ozbiljne posljedice na novopošumljenim dijelovima šuma - mlade biljke brzo odumiru uslijed žderanja iglica, dok kod odraslih stabala uzrokuju smanjen rast i smanjenje opće produktivnosti te stabla postaju podložna obolijevanju - unutar šuma kojima upravljaju šumarije Imotski, Sinj, Šibenik i Hvar utvrđen je intenzitet napada 21-40 %, u šumariji Makarska 41-60%, a u šumariji Vrgorac i privatnim šumama 61-80%
Divljač i lovstvo	- Fragmentacija lovnoproduktivnih površina prouzročena infrastrukturnim zahvatima što je posebno izraženo na rubnim dijelovima staništa zbog promjene stanišnih uvjeta - Smanjenje lovnoproduktivnih površina infrastrukturnim zahvatima - Stradavanje divljači pri koliziji s prometujućim vozilima - Krivolov i nedostatak podataka o krivolovu - Rastući trend brojnosti krupnih predatora vuka (<i>Canis lupus</i> L.) i čaglja (<i>Canis aureus</i> L.), koji predstavljaju prijetnju gospodarenju divljači
Krajobrazne karakteristike	- Gubitak krajobrazne raznolikosti koja je česta posljedica depopulacije i postupnog nestajanja tradicijskih načina korištenja zemljišta odnosno kulturnih krajobraza koji predstavljaju značajan element kulturne baštine i identiteta regije - Suvremeni materijali, položaj objekata i tipologija izgradnje odstupaju od krajobraznih značajki vezanih za tradicijski način upotrebe prostora (kontekstualno neprilagođena izgradnja – betonizacija i nekontrolirana izgradnja obale) - Gubitak šumskih površina te stvaranje pravocrtnih šumskih rubova širenjem ljudskih djelatnosti - Geometrijska regulacija vodotoka - Gubitak ekološkog krajobraznog značaja vodenih tokova i okolnih prostora kao posljedica kanaliziranosti - Vizualna dominantnost prometne infrastrukture poput usjeka u strane stijena, mostova, vijadukata, rasvjetnih tijela i sl. - Degradacija biotopa i prirodnosti krajobraza okrupnjavanjem parcela i korištenjem agresivnijih pristupa poljoprivredi - Degradacija krajobraza od postojećeg problema divljih odlagališta otpada - Umjeren problem raspršene gradnje na rubovima gradskih područja

Sastavnica/čimbenik u okolišu	Postojeći okolišni problemi
	- Narušavanje karaktera urbanog krajobraza postojećim problemima urbanog prometa u pokretu i mirovanju - Narušavanje karaktera urbanog krajobraza impozantnim i akcentnim strukturama brodogradilišta i lučke infrastrukture, kao i velikim plovilima
Stanovništvo i zdravlje ljudi	- Dugotrajno smanjivanje broja stanovnika - Nepovoljni demografski trendovi – negativni migracijski saldo i prirodna promjena - Gubitak stanovništva uzrokovan emigracijom, posebice mladih, najproduktivnijih i radno sposobnih dobnih skupina - Neravnomjeran prostorni razmještaj stanovništva - Neujednačen i nedovoljno brz prostorni razvoj i gospodarski napredak - Rast broja prometnih nesreća
Kulturno-povijesna baština	- Nedovoljno istražena kulturna baština - Nedovoljna iskorištenost potencijala kulturno-povijesne baštine osobito izvan glavnih turističkih naselja - Nedostatak financijskih sredstava - Nedovoljna zaštita pojedinih kulturno-povijesnih dobara - Nepostojanje modela upravljanja kulturnom baštinom (strateški dokument) zbog čega izostaje njihovo sustavno korištenje i održavanje

Mogući razvoj okoliša bez provedbe Masterplana

Zrak

Pritisak na kvalitetu zraka i klimatske značajke na području FRSD evidentiran je u vidu prekoračenja ciljnih vrijednosti za prizemni ozon što je posljedica prirodnih izvora ili događaja, kao i onečišćenja prometom i industrijom no kako se maksimumi koncentracije prizemnog ozona pojavljuju na udaljenostima i od nekoliko desetaka pa čak i stotine kilometara od većih izvora ova prekoračenja ne mogu se izravno povezati s aktivnostima na području FRSD. Procijenjeno je stoga kako bi bez provedbe Masterplana kvaliteta zraka na razini predmetnih županija ostala na postojećoj razini, odnosno ostala bi I. kategorija kvalitete zraka za sve onečišćujuće tvari osim za prizemni ozon s obzirom na koji je zrak ocijenjen kao II. kategorije kvalitete.

Klima i klimatske promjene

Budući da je problem klimatskih promjena globalan i u svojim uzrocima i u svojim posljedicama, potrebna je dugoročna sveobuhvatna međunarodna suradnja kako bi se ovladalo ovim problemom. Globalna promjena klime povezana je s promjenama u globalnoj energetskej ravnoteži Zemlje stoga je razumljivo zaključiti kako se i bez provedbe Masterplana očekuje nastavak rasta godišnje temperature zraka, blago smanjenje količine oborine, povećanje broja sušnih razdoblja, povećanje učestalosti i intenziteta oborina u kratkom razdoblju i dr. što će imati utjecaj na okoliš, infrastrukturu i ljude. Bez primjene mjera prilagodbe i smanjenja ranjivosti u svim sektorima, pa tako i sektoru prometa, zbog novih uvjeta može se očekivati nastavak i intenziviranje dosadašnjih negativnih trendova. Posebice su ranjiva obalna područja gdje može doći do poplavlivanja prometne infrastrukture uslijed podizanja razine mora i obalnih poplava, te izgrađena područja naselja ili većih urbanih središta koja su pod opasnosti od pojave toplinskih otoka i bujičnih poplava uslijed povećanja asfaltiranih površina. Ipak, iako će posljedice klimatskih promjena u budućnosti postati sve jače izražene, cjelokupno društvo sve više razvija svijest o potrebnoj promjeni i planiranju mjera prilagodbe na klimatske promjene kako kroz različite planove, strategije i programe, tako i na razini pojedinačnih projekata, zbog čega se može očekivati da će infrastrukturni i okolišni sustavi u budućnosti postati otporniji na negativne efekte klimatskih promjena. Također, prema trenutnim podacima sektor prometa zaslužan je za velik udio u ukupnim emisijama stakleničkih plinova, posebice cestovni promet, a bez poticanja i razvoja niskougljičnih alternativnih goriva i infrastrukture neće doći ni do napretka po pitanju smanjenja emisija stakleničkih plinova u budućnosti.

Geološke značajke i georaznolikost

Bez provedbe Masterplana, geološke značajke područja FRSD ostale bi nepromijenjene ukoliko se budućim aktivnostima ne bude zadiralo u dublje slojeve Zemljine kore. Georaznolikost je s druge strane pod stalnim pritiskom ljudske djelatnosti, među kojima je i promet. Izgradnja prometne infrastrukture može prouzročiti štetu, prekid prirodnih procesa ili onečišćenje vrijednih elemenata georaznolikosti, posebice karakterističnih krških,

fluviokrških i marinskih reljefnih oblika i procesa kao što su kanjoni, riječne obale, ponikve, speleološki objekti i prirodne obale fizičkom destrukcijom, tj. pregrađivanjem, nasipavanjem, iskopom i urušavanjem navedenih oblika, od kojih su najizloženije prirodne obale mora zbog izgradnje, proširenja i korištenja luka, lučica i privezišta.

Vode

Moguće promjene stanja vodnih tijela površinskih voda prikazane su na temelju podataka iz Izvadka iz Registra vodnih tijela dobivenih od strane Hrvatskih voda. Navedeni podaci daju očekivano stanje vodnih tijela nakon 2021. godine. Analizom navedenih podataka utvrđeno je da se promjene stanja očekuju na 25 od 144 vodna tijela površinskih voda na području FRSD. Na svih 25 vodnih tijela moguće su pozitivne promjene stanja, odnosno poboljšanje ocjene jednog ili više elemenata stanja. Najveći broj promjena vezan je uz poboljšanja osnovnih fizikalno-kemijskih pokazatelja stanja voda. Na 9 vodnih tijela do promjena stanja dolazi zbog nepostojanja ocjene bioloških elemenata kakvoće zbog čega ova procjena nije pouzdana. Na jednom vodnom tijelu do promjene stanja dolazi zbog poboljšanja kemijskog stanja voda. Promjene vezane za hidromorfološke elemente se, prema podacima iz Izvadka iz Registra vodnih tijela, na području FRSD ne očekuju.

Opisani podaci Hrvatskih voda ne prikazuju očekivano stanje krajem 2021. i nakon 2021. godine za prijelazne, priobalne i podzemne vode. Ipak, uzimajući u obzir trend izgradnje na obali i razvoj turizma, moguće je pretpostaviti da će u daljnjem razdoblju doći do jačanja pritiska koji proizlaze iz navedenih trendova. Ovo se odnosi na pritiske u pogledu narušavanja hidromorfološkog stanja vodnih tijela priobalnih i prijelaznih voda te pritiska na ekološko i kemijsko stanje priobalnih, prijelaznih i podzemnih voda.

Tlo i poljoprivredno zemljište

Tlo kao jedan od najvažnijih i nezamjenjivih prirodnih resursa pod stalnim je opterećenjem u vidu onečišćenja iz različitih izvora, a posebno iz prometa. Izgradnjom novih te rekonstrukcijom postojećih prometnih koridora i infrastrukturnih prometnih objekata dolazi do prenamjene odnosno gubitka važnih prirodnih ili ekoloških funkcija tala, kao što su proizvodna, genofondna i ekološko-regulacijska u infrastrukturnu i sirovinSKU funkciju. Na takvim prostorima također može doći do gubitka i/ili fragmentacije poljoprivrednog zemljišta P1 i P2 bonitetne vrijednosti. Izostankom provedbe Masterplana nastavilo bi generiranje negativnih utjecaja postojećeg prometnog opterećenja predmetnih županija na ovu sastavnicu, posebno intenzivnih za vrijeme turističke sezone, a izbjeglo bi se dodatno fragmentiranje i usitnjavanje poljoprivrednih zemljišta, narušavanje povoljnih pedoloških značajki pojedinih jedinica, povećanje rizika od erozijskih procesa, te onečišćenje tla emisijama iz prometa. Ipak, Masterplan predviđa i određene mjere koje potiču razvoj učinkovitog i održivog prometnog sustava kroz osiguravanje veće mobilnosti građana pomoću ekološki i ekonomski prihvatljivih oblika prijevoza, koje bi pozitivno utjecale na smanjenje onečišćenja tla, a posebno onih pedogenetskih jedinica osjetljivih na kemijske onečišćivače. Stoga bi bez provedbe određenih mjera Masterplana bio značajno usporen razvoj aktivnih oblika prometa u kombinaciji s javnim prijevozom kao optimalnog oblika održive mobilnosti, a samim time bi se onemogućilo smanjenje oštećenja i fragmentacije tala i poljoprivrednog zemljišta.

Bioraznolikost

S obzirom na depopulaciju prostora i napuštanje poljoprivredne djelatnosti, i bez provedbe Masterplana nastavila bi se progresivna vegetacijska sukcesija, posebno travnjačkih staništa. Osim sukcesije, do gubitka rijetkih i ugroženih stanišnih tipova došlo bi prilikom izgradnje infrastrukture, uključujući i prometnu infrastrukturu. Nadalje, utjecajem krivolova nastavila bi se ugrožavati prisutna fauna jednakim intenzitetom kao i ranije, a širenje invazivnih biljnih vrsta bi se također nastavilo. Obalna i morska staništa bi i dalje bila pod pojačanim pritiskom tijekom turističke sezone. Nadalje, bez provedbe Masterplana ne dolazi do gubitka, fragmentacije i degradacije rijetkih i ugroženih stanišnih tipova kao ni do gubitka pogodnih staništa za zaštićenu i ugroženu floru i faunu zbog provedbe mjera čije aktivnosti uključuju izgradnju, posebice izgradnju prometne i željezničke mreže. Samim time ne dolazi ni do stvaranja pritiska na prisutnu floru i faunu u vidu narušavanja stanišnih uvjeta te uznemiravanja i stradanja faune. Također, bez provedbe Masterplana izostali bi negativni utjecaji gubitka obalnih i morskih stanišnih tipova kao i destabiliziranja populacija prisutnih morskih organizama. Takvi negativni utjecaji bi proizašli iz mjera čije aktivnosti uključuju komunalne vezove, lučku i prihvatnu infrastrukturu, rekonstrukciju i izgradnju lučkih područja i produbljivanje u lučkim akvatorijima.

Zaštićena područja prirode

Bez provedbe Masterplana očekuje se nastavak trenda narušavanja staništa uzrokovanog fragmentacijom prirodnih staništa koja su dio zaštićenih područja prirode te trend raširenosti antropogenih staništa. Pritisak od onečišćenja vodenih staništa koji su dio zaštićenih područja prirode bi i dalje bio prisutan. Bez provedbe Masterplana izostali

bi negativni utjecaji koji su vezani za aktivnosti pojedinih mjera, posebice onih mjera koje uključuju izgradnju prometne infrastrukture. Ukoliko se izgradnja odvija na zaštićenom području prirode mogu se narušiti karakteristike tog područja. Također bi uslijed izgradnje lukobrana, produbljivanja lučkih akvatorija te izgradnje lučke infrastrukture izostali negativni utjecaji na obalne i morske stanišne tipove unutar zaštićenog područja prirode te na vrste vezane uz takva staništa.

Šumski ekosustav

Šumama i šumskim zemljištem se, na području obuhvata FRSD, gospodari prema principima potrajnog gospodarenja šumama koje optimalno i trajno ispunjavaju općekorisne funkcije šuma, sukladno šumskogospodarskim planovima, odnosno osnovama gospodarenja za državne šume, programima gospodarenja za šume šumoposjednika, programima gospodarenja za šume posebne namjene te operativnim godišnjim planovima. Bez provedbe Masterplana izostali bi negativni utjecaji pojedinih mjera na šumski ekosustav. To se posebno odnosi na mjere koje uključuju izgradnju ili nadogradnju cestovne i željezničke mreže i infrastrukture, a njihovom realizacijom došlo bi do mogućih gubitaka i fragmentacije šuma te posljedično stvaranja šumskih rubova. S druge strane, bez provedbe Masterplana izostali bi pozitivni utjecaji pojedinih mjera na šumski ekosustav. Mjere koje su usmjerene smanjenju cestovnih opterećenja (naročito vozilima koja koriste fosilna goriva) te razvoju i promociji alternativnih i intermodalnih oblika prijevoza, bilo u osobne ili gospodarske svrhe, dovode do smanjenja akumulacije onečišćujućih tvari u šumska staništa i smanjenja emisija stakleničkih plinova, čime se pozitivno utječe na vitalnost i stabilnost šumskog ekosustava. Također, bez provedbe Masterplana izostali bi i pozitivni utjecaji zaštite šuma od požara, koja će se uvelike poboljšati izgradnjom novih heliodroma te nabavom flote helikoptera u svrhu gašenja požara.

Divljač i lovstvo

Na području obuhvata FRSD gospodari se lovištima prema lovnogospodarskim osnovama, usklađenim sa šumskogospodarskim planovima. Lovnogospodarskim osnovama se regulira brojnost te dobna i spolna struktura divljači, a osobito propisanim odstrjelnim kvotama i prihranom divljači. Bez provedbe Masterplana izostali bi negativni utjecaji pojedinih mjera na divljač i lovstvo. To se posebno odnosi na mjere koje uključuju izgradnju ili nadogradnju cestovne i željezničke mreže i infrastrukture, čime može doći do fragmentacije lovnoproduktivnih površina te smanjenja mira i kvalitete stanišnih uvjeta u lovištu. S druge strane, bez provedbe Masterplana izostali bi pozitivni utjecaji pojedinih mjera na divljač i lovstvo. Naime, mjere koje su usmjerene smanjenju cestovnog opterećenja i povećanju sigurnosti cestovnog prometnog sustava, dovode do smanjenja kolizije divljači s prometujućim vozilima. Do smanjenja kolizije dolazi i razvojem i promocijom javnog prijevoza, a korištenjem alternativnih i intermodalnih oblika prijevoza, bilo u osobne ili gospodarske svrhe, povećava se kvaliteta stanišnih uvjeta u lovištu (smanjenje onečišćenja zraka i vode) te povećava mir u lovištu (smanjena razina buke i vibracija). Bez provedbe Masterplana, izostali bi pozitivni utjecaji pojedinih mjera specifično usmjerenih smanjenju svjetlosnog onečišćenja i razina emisija buke u prometu, a izostali bi i posredno pozitivni utjecaji na pogodne lovnoproduktivne površine kroz zaštitu šumskih staništa od požara.

Krajobrazne karakteristike

Karakter krajobraza područja Srednje Dalmacije rezultat je međusobnog djelovanja prirodnih i antropogenih čimbenika kroz povijest, a time i pokazatelj prirodnog, gospodarskog i kulturološkog stanja. Inventarizacija trenutnog stanja i procesa u krajobrazu služi kao izvoriste za daljnje analize učinka aktivnosti planiranih predmetnim Masterplanom. Narušavanje karaktera krajobraza stvara se kroz disbalans udjela antropogenih i prirodnih elemenata odnosno negativnim utjecajem planiranih aktivnosti na raznolikost i jedinstvenost krajobraza, ugrožavanjem uravnoteženosti i cjelovitosti. Stanje sadašnjih i budućih trendova u prostoru koje definira sektor prometa, uključuju njegovu intenzifikaciju kao i daljnju izgradnju i nadogradnju. Navedeno rezultira gubitkom i narušavanjem elemenata krajobraza, njihovim zapuštanjem, fragmentacijom te neodgovarajućim korištenjem prostora po pitanju krajobrazne vrijednosti. Međutim, bez provedbe Masterplana izostala bi organiziranost prometa na predmetnom području, te bi se nastavili postojeći negativni trendovi narušavanja i fragmentacije krajobraza obalnog pojasa neprimjerenom gradnjom, daljnje propadanje preostalih tradicijskih i kulturnih objekata uslijed prometne nepovezanosti i urbanizacije. Također bi se nastavili postojeći trendovi gubitka jedinstvenih uzoraka kulturnog krajobraza i pojasa krajobraza visoke ekološke raznolikosti, te uravnoteženost cjeline. Bez provedbe Masterplana, morski krajobraz i dalje će biti narušen pojačanim pomorskim prometom tijekom ljetnih mjeseci, dok će lučki prostori, a osobito brodogradilišta nastaviti postojati kao vizualno dominantne infrastrukturne forme u urbanim krajobrazima.

Stanovništvo i zdravlje ljudi

Demografsku sliku FRSD posljednjih desetljeća obilježava prirodna depopulacija, starenje stanovništva, negativna migracijska bilanca, kontinuirani pad broja stanovnika i rast broja prometnih nesreća. Kvaliteta prometne infrastrukture može pozitivno utjecati na kvalitetu života ljudi s aspekta dostupnosti, povezanosti i sigurnosti. Međutim, promet generira negativne utjecaje na zdravlje poput povećane razine buke, vibracija i onečišćujućih stvari u zraku. Također, nezadovoljstvo stanovništva mogu generirati i dugotrajne prometne gužve, neadekvatna prometna signalizacija, nedovoljna povezanost izoliranih područja te infrastrukturni nedostatci. Bez provedbe Masterplana, zbog navedenih aspekata produbljuje se nezadovoljstvo ljudi i pospješuje nesigurnost putovanja koje se dijelom može očitovati i kroz iseljavanje stanovništva, odnosno bez provedbe Masterplana će se nastaviti dosadašnji demografski trendovi.

Kulturno-povijesna baština

Bogata kulturna baština vidljiva je kroz brojna nepokretna kulturna dobra koje čine pojedinačni lokaliteti (arheološka nalazišta, civilne i sakralne građevine) te povijesne graditeljske cjeline. Ona je nezaobilazni element identiteta i prepoznatljivosti cijelog područja Dalmacije pa tako i njenog centralnog dijela. S obzirom da arheološka baština u pojedinim područjima nije dovoljno istražena i kartirana, najčešće dolazi do njezina otkrića prilikom rekognosciranja terena kod infrastrukturnih radova. Graditeljska baština izložena je trajnim utjecajima pritiska modernizacije stoga je osjetljiva i ugrožena, a na njeno propadanje utječu i nebriga, neodržavanje te nedovoljna svijest o njezinim vrijednostima. Bez provedbe Masterplana nastavio bi se naveden trend propadanja, odnosno spore obnove (izuzev pojedinih objekata) čime bi izostala mogućnost integracije i poboljšanja potencijala kulturne baštine kroz prometno povezivanje. Bez provedbe Masterplana izostala bi mogućnost umrežavanja i bolje dostupnosti spektra kulturnih dobara na predmetnom području, te bi se na taj način spriječilo korištenje njenog punog turističkog potencijala, kao i ostvarivanje povezanosti između materijalne i nematerijalne baštine kroz bolju dostupnost raznolikih lokaliteta

4 Okolišne značajke područja na koja provedba Masterplana može značajno utjecati

Okolišne značajke područja na koja provedba Masterplana može značajno utjecati opisane su u poglavlju *Opis sastavnica i čimbenika u okolišu* u Studiji, a u ovom se poglavlju izdvajaju i prikazuju sukladno preliminarno prepoznatim utjecajima kojima se na njih provedbom Masterplana može značajnije utjecati.

Tablica 4.1 Okolišne značajke područja obuhvata Masterplana na koja provedba mjera Masterplana može značajno utjecati

Sastavnica/ čimbenik u okolišu	Okolišna značajka	Utjecaj
Prilagodba na klimatske promjene	Ranjivost prometne infrastrukture	Nastajanje materijalnih infrastrukturnih šteta ukoliko planirana prometna infrastruktura (npr. prometnice, pomorske luke i lukobrani, biciklistička infrastruktura) ne bude izgrađena u skladu s predviđenim budućim klimatskim uvjetima.
Vode	Hidromorfološki elementi	Narušavanje postojećeg hidromorfološkog stanja vodnih tijela zbog izgradnje prometne infrastrukture.
Georaznolikost	Krški i fluviokrški elementi	Fizička destrukcija, onečišćenje, gubitak pristupa i/ili prekida prirodnih procesa marinskih, krških i fluviokrških elemenata georaznolikosti izgradnjom prometne infrastrukture.
Tlo i poljoprivredno zemljište	Erozijski procesi	Narušavanje stabilnosti padina jako nagnutih i vrlo strmih terena ($>32^\circ$) izvedbom elemenata cestovne infrastrukture poput usjeka i zasjeka.
Bioraznolikost Zaštićena područja prirode	Rijetka i ugrožena staništa Zaštićena i ugrožena flora i fauna	Izgradnjom prometnih infrastrukturnih objekata moguć je gubitak rijetkih i ugroženih stanišnih tipova te potencijalno narušavanje stabilnosti populacija ugrožene flore i faune kroz smanjivanje životnog prostora te stradavanjem faune uslijed kolizije s vozilima. Nadalje, povećanjem broja komunalnih vezova, prilagodbom lučke i prihvatne infrastrukture, rekonstrukcijom i izgradnjom lučkih područja i produbljenjem u lučkim akvatorijima moguć je gubitak rijetkih i ugroženih stanišnih tipova morske obale i mora kao i gubitak pogodnih staništa te narušavanje stabilnosti populacija morskih vrsta.
Kulturno- povijesna baština	Arheološka baština (arheološki lokaliteti) Graditeljska baština Memorijalna baština	Jačina utjecaja ovisit će o karakteristikama pojedinih aktivnosti te udaljenosti od kulturnog dobra. Moguće je narušavanje percepcije vrijednosti i vizualnog integriteta kulturnog dobra, također, ovisno o predispozicijama zahvata i fizičkoj udaljenosti zahvaćenih dobara moguća je njihova fizička degradacija.

5 Ciljevi zaštite okoliša uspostavljeni po zaključivanju međunarodnih ugovora i sporazuma, koji se odnose na Masterplan

Konvencije, protokoli i povelje su međunarodni ugovori čije odredbe potpisnice dokumenata moraju poštivati. Njihovim ratificiranjem države se formalno obvezuju na provedbu odredbi, zakonom i u praksi. U nastavku je dan prikaz dokumenata čiji se odnos analizirao s Masterplanom:

- Konvencija o pristupu informacijama, sudjelovanju javnosti u odlučivanju i pristupu pravosuđu u pitanjima okoliša Aarhus (1998) (NN – MU 1/07)
- Protokol o strateškoj procjeni okoliša, Kijev (2003) (NN-MU 3/10)
- Okvirna konvencija UN o promjeni klime (UNFCCC, 1992) (NN-MU 02/96)
- Pariški sporazum o klimatskim promjenama (2015.) (NN-MU 3/17)
- Konvencija o biološkoj raznolikosti, Rio de Janeiro (1992.) (NN-MU 6/96)
- Konvencija o zaštiti europskih divljih vrsta i prirodnih staništa - Bernska konvencija, Bern (1979) (NN-MU 6/2000)
- Konvencija o europskim krajobrazima Firenze (2000) (NN-MU 12/02)
- Konvencija o zaštiti svjetske kulturne i prirodne baštine, UNESCO (1972.) (NN-MU 12/93)
- Europski zeleni plan (2019.)
- Stvaranje Europe otporne na klimatske promjene - nova strategija EU-a za prilagodbu klimatskim promjenama (2021.)
- Program Ujedinjenih naroda za održivi razvoj do 2030. (Agenda 2030, 2015.)
- Protokol o integralnom upravljanju obalnim područjem Sredozemlja (NN-MU 8/12)
- Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti (2020.)
- Bijela knjiga o jedinstvenom europskom prometnom području – ususret konkurentnosti i učinkovitom prometnom sustavu (2011.)
- Akcijski plan za infrastrukturu za alternativna goriva (2017)
- Akcijski plan za poticanje željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti i prekograničnog željezničkog prijevoza putnika (2021.)
- Konvencija o biološkoj raznolikosti, Rio de Janeiro (1992.) (NN-MU 6/96)
- Konvencija o europskim krajobrazima, Firenze (2000) (NN-MU 12/02)
- Konvencija o zaštiti morskoga okoliša i obalnog područja Sredozemlja (Barcelonska konvencija), Barcelona (1995) (NN-MU 17/98).

6 Utjecaji Masterplana na okoliš

Procjena utjecaja provedbe Masterplana analizira promjenu odnosno posljedicu koju će provedba planiranih mjera imati na okolišne značajke sastavnica i čimbenika u okolišu.

Za sve sastavnice okoliša i čimbenike u okolišu po principu predostrožnosti procijenjen je najgori mogući scenarij utjecaja s obzirom da se radi o strateškoj procjeni kojoj planiranim aktivnostima unutar mjera nije preciziran način izvedbe niti točna lokacija provedbe. Stoga, takva procjena treba pomoći kada planirane aktivnosti u okviru mjera dođu u formu zahvata za koje će se provoditi procjena ili ocjena o potrebi procjene utjecaja na okoliš i/ili ocjena prihvatljivosti za ekološku mrežu. Ukupan značaj, put djelovanja i vremensko trajanje utjecaja do kojeg bi došlo uslijed provedbe mjera Masterplana analiziran je a temelju opisa aktivnosti mjera i podataka o postojećem stanju sastavnica okoliša i čimbenika u okolišu. Svaka sastavnica okoliša i čimbenik u okolišu koristi specifičnu metodologiju procjene utjecaja s obzirom na svoje karakteristične značajke.

Procjenom utjecaja su analizirana moguća opterećenja odnosno pritisci na okoliš koje provedba Masterplana unosi ili pojačava, a čija je promjena identificirana kroz postupak procjene utjecaja na sastavnice okoliša i čimbenike u okolišu u kojima se generira i na koje moguće značajno utječe.

Utjecaji provedbe Masterplana na okoliš obuhvaćaju i poglavlje procjene utjecaja u slučaju nekontroliranog događaja, prekogranične utjecaje te kumulativnu i sinergijsku procjenu utjecaja provedbe Masterplana na okolišne resurse.

Cilj gotovo svih propisanih mjera je generalno unaprijeđenje prometne infrastrukture koje će pridonijeti prometnoj povezanosti i dostupnosti, smanjiti prometne gužve, povećati sigurnost putovanja, rasteretiti urbane jezgre, smanjiti razinu onečišćujućih tvari u zraku i smanjiti razinu buke uvođenjem i poticanjem ekološki prihvatljivijih koncepata i oblika prometovanja te samim time unaprijediti kvalitetu života svih stanovnika Srednje Dalmacije. Kumulativan pozitivan utjecaj rasterećenja urbanih jezgri vozilima u mirovanju, te boljeg i efikasnijeg protoka vozila kroz iste, otvara nove mogućnosti za implementaciju poboljšane zelene infrastrukture i vraćanje vizualne dominantnosti istaknutim kulturološkim i prirodnim elementima urbanog krajobrazu. Efikasnost i protočnost prometa pridonosi mogućnosti za brži i detaljniji obilazak mreže kulturnih dobara predmetnog područja, čime se čuva i osnažuje spoznaja o značaju kulturne baštine.

Ciljevima usmjeren ka razvoju održivog prometnog sustava poboljšanjem energetske učinkovitosti, povećanjem udjela vozila s niskom ili nultom razinom emisija, razvojem zelene i plave infrastrukture, poticanjem i unaprijeđenjem infrastrukture za aktivne oblike putovanja (pješačenje i biciklizam), elektrifikacijom željezničke mreže, ozelenjivanjem pomorske flote te razvojem i poticanjem korištenja javnog prijevoza te sredstava zajedničke mobilnosti (*carpooling* i *car-sharing*), doprinosi se ublažavanju klimatskih promjena budući da će povećanjem udjela ekoloških prihvatljivih rješenja u prometu kroz modernizaciju i tranziciju na niskougljične oblike prijevoza doći do smanjenja koncentracija stakleničkih plinova u atmosferi. Isto tako, navedenim aktivnostima, će doći do kumulativnog smanjenja emisija onečišćujućih tvari iz prometa (goriva, ulja, maziva, produkti trošenja automobilske guma i kočnica, sredstva za odmrzavanje i dr.) koje ispiranjem oborinskih voda s asfalta prometnice dospijevaju u vodna tijela te onečišćujućih tvari u zraku čime se kumulativno pozitivno utječe na poboljšanje stanja vodnih tijela i kvalitete stanišnih uvjeta na području FRSD.

S druge pak strane, realizacijom planirane prometne infrastrukture, primarno cestovne, koja, iako izravno ne utječe na povećanje stakleničkih plinova u atmosferi, omogućuje kretanje vozila koja su još uvijek u najvećoj mjeri na fosilni pogon (dizel i benzin) zbog čega je sektor prometa zaslužan za velik udio u ukupnim emisijama onečišćujućih tvari u zraku, primarno CO₂.

Unaprijeđenjem sigurnosti luka i pomorskih objekata te plovni i plutajućih objekata kroz ulaganja u sigurnosne uređaje i opremu, osiguravanje potrebnih dubina u lučkom području te unaprijeđenje uvjeta plovnosti plovni putova kako bi se povećala pouzdanost pomorskog prijevoza u nepovoljnim vremenskim uvjetima koji se očekuju sve češće u budućnosti kao posljedica klimatskih promjena, kao i izgradnjom planirane zelene i plave infrastrukture, povećava se otpornost gospodarskih i okolišnih sustava na štetne učinke događaja povezanih sa klimatskim promjenama, poput intenzivnih kratkotrajnih oborina koje mogu uzrokovati ubrzano otjecanje vode i poplave. S druge strane, navedeno negativno utječe na ekološko i kemijsko stanje vodnih tijela priobalnih voda, narušava kvalitetu staništa morske obale i mora, dovodi do gubitka pogodnih staništa za morske vrste te povećava pritisak na morske organizme u vidu uznemiravanja zbog povećane prisutnosti ljudi i vozila u obalnom području. Pomorski promet degradira morski krajobraz i vizure na otoke zbog još veće zasićenosti pučine plovilima, a pridonosi i već postojećoj dominantnosti plovila u mirovanju u lukama.

Planirana izgradnja i nadogradnja mreža prometne, željezničke, pomorske i zračne infrastrukture, te izgradnja intermodalnih čvorišta kao ključne infrastrukturne točke na kojima se različiti modaliteti prijevoza integriraju u svrhu učinkovitog prijevoza putnika i tereta prilikom prelaska s jednog oblika prijevoza na drugi dovodi do promjene prirodnih funkcija tla i zemljišta u infrastrukturnu, u kojima se najizraženiji negativan utjecaj ogleda u trajnom zauzimanju i fragmentaciji prirodnih staništa za biljne i životinjske vrste te narušavanju njihovih stanišnih uvjeta, posebice ako se radi o zahvatima u zaštićenim dijelovima prirode na području FRSD. Nadalje, može doći do prenamjene bonitetno vrijednih obradivih tla, gubitka i fragmentacija šuma i šumskog zemljišta, rubnog efekta kojim se smanjuje otpornost šuma na biotske i abiotske čimbenike, što vodi do narušavanja stabilnosti i vitalnosti šumskog ekosustava, fragmentacije staništa koja predstavljaju potencijalne pogodne lovnoproduktivne površine za divljač te kumulativnog narušavanja postojeće kompozicije krajobraznih cjelina, ali i potencijalnog narušavanja neistraženih i neevidentiranih arheoloških lokaliteta na području provedbe Masterplana. Provedbom navedenih aktivnosti kumulativno se negativno utječe i na ekološko i kemijsko stanje vodnih tijela površinskih i podzemnih voda uslijed povećanja emisija onečišćujućih tvari iz prometa (goriva, ulja, maziva, produkti trošenja automobilske guma i kočnica, sredstva za odmrzavanje i dr.) koje ispiranjem oborinskih voda s asfalta prometnice dospijevaju u vodna tijela.

Antropogeni pritisak povećava opterećenja okoliša, poput prethodno navedenog onečišćenja, ali i unosom invazivnih vrsta, čime se narušavaju postojeći stanišni uvjeti, nadalje povećava razinu buke i vibracija u okolišu što se negativno odražava na ljudsko zdravlje i uznemirava prisutnu faunu, a navedenom dodatno doprinosi razvoj i implementacija novih javnih rasvjetnih tijela, što kumulativno, svjetlosnim onečišćenjem, može pridonijeti narušavanju stanišnih uvjeta za faunu te noćnog krajobraza i slike noćnog neba.

7 Mjere zaštite okoliša

Mjere zaštite okoliša predložene su na temelju analize postojećeg stanja i analize mogućih utjecaja na sastavnice i čimbenike u okolišu uslijed realizacije predmetnog Masterplana, a obuhvaćaju prijedloge mjera poboljšanja okoliša za rješavanje prepoznatih okolišnih problema te mjere sprječavanja i ublažavanja utjecaja provedbe Masterplana na sastavnice okoliša i čimbenike u okolišu koje se propisuju za umanjivanje potencijalnih negativnih utjecaja na okoliš pri realizaciji aktivnosti iz mjera Masterplana. Propisane mjere zaštite okoliša potrebno je adekvatno implementirati u sadržaj Masterplana, a odgovornost njihove provedbe je na budućim nositeljima zahvata.

7.1 Mjere poboljšanja stanja okoliša

Okolišni problem	Mjera poboljšanja
Onečišćenje vodnih tijela priobalnih voda	U svrhu sprječavanja onečišćenja mora s brodova i drugih plovniha objekata prilikom rekonstrukcije ili uređenja postojećih luka i izgradnje novih luka, bez obzira na njihovu namjenu, osigurati veću razinu komunalnih usluga opremanjem luka odgovarajućom opremom i uređajima za prihvrat krutog i tekućeg otpada, zauljenih voda, fekalnih voda, ostataka tereta i svih drugih tvari koje mogu onečistiti more i obalu. Osigurati i redovno održavati odgovarajući sustav oborinske odvodnje s prometnica i zona prometa u mirovanju, a posebno u područjima zona sanitarne zaštite izvorišta, u svrhu sprečavanja onečišćenja površinskih i podzemnih voda.
Unos i širenje invazivnih vrsta	U slučaju pojave invazivnih stranih vrsta na područjima planiranih zahvata, provoditi njihovo uklanjanje.
Pritisak na zaštićena područja prirode	Kako bi se što efikasnije očuvale prirodne vrijednosti i integritet zaštićenih područja prirode, projektiranje zahvata izvoditi u komunikaciji s nadležnim javnim ustanovama za zaštićene dijelove prirode.
Kontekstualno neprilagođena izgradnja	Prilikom obnove objekata poput industrijske povijesne arhitekture koju predstavlja prateća baština željezničke infrastrukture koristiti autohtone i izvorne materijale. Prilikom izgradnje, nadogradnje i obnove prometne i prateće infrastrukture svih oblika pratiti krajobrazni kontekst i ostvariti adekvatnu interpolaciju s okolnim kontekstom kroz formu i završnu obradu.
Nedovoljno istražena kulturna baština	Razviti modele korištenja novoplanirane prometne infrastrukture za povezivanje i umrežavanje korisnika s kulturnim dobrima koja se nalaze na tim dionicama. Također razmotriti mogućnosti vezanja nematerijalne i materijalne baštine na predmetnim rutama. Kako bi se spriječila degradacija arheoloških kulturnih dobara uslijed provedbe mjera koje uključuju intervencije u prostoru i građenje, osigurati istraživanje i analizu evidentiranih arheoloških lokaliteta na predmetnom području.

7.2 Mjere sprječavanja i ublažavanja utjecaja provedbe Masterplana na sastavnice i čimbenike u okolišu

Sastavnica/čimbenik u okolišu	Mjera	Utjecaj	Mjera ublažavanja
Prilagodba na/od klimatskih promjena	M1.12., M1.14., M1.24., M1.31., M1.38., M1.40., M1.41., M1.49., M1.57., M1.85.	Oštećenja prometne infrastrukture i/ili povećanje rizika od šteta za okoliš i imovinu uslijed izgradnje infrastrukturnih objekata bez uzimanja u obzir klimatskih promjena	Izgradnju nove prometne infrastrukture (prometnice, biciklističke i pješačke staze, parkinzi...) planirati uz primjenu propusnih obloga i opločenja u slučajevima kada je to moguće. Izgradnju i uređenje prometnica i s njima povezanih sustava odvodnje planirati u skladu s predviđenim ekstremnim vremenskim događajima, posebice ekstremnim količinama oborina. U slučaju planiranja prometne infrastrukture na niskim dijelovima obale izgradnju temeljiti na provedenoj analizi ranjivosti uz primjenu mjera zaštite od plavljenja mora i ostalih posljedica klimatskih promjena.
Tlo i poljoprivredno zemljište	M1.4., M1.5., M1.24., M1.40., M1.41., M1.42., M1.43., M1.49., M1.51., M1.57., M1.60., M1.61., M1.62.	Potencijalno zauzimanje i gubitak poljoprivrednog zemljišta P1 i P2 bonitetne vrijednosti	Prilikom planiranja i izgradnje infrastrukturnih objekata izbjegavati poljoprivredne površine P1 i P2 bonitetne vrijednosti definirane važećim prostornim planovima.
	M1.4., M1.5., M1.17., M1.19., M1.24., M1.29., M1.30., M1.40., M1.41., M1.43.	Povećanje rizika od erozije	Na terenima s nagibima padine > 32° analizirati mogućnost klizišta i odrona, te predvidjeti odgovarajuća projektna rješenja zaštite od erozijskih procesa. Nasipe, zasjeke, usjeke i ostale ogoljene površine ozeleniti autohtonim biljnim vrstama u obliku pokrivača tla radi stabilizacije i zaštite padine.
	M1.4., M1.5., M1.8., M1.14., M1.24., M1.40., M1.41., M1.42., M1.43.	Narušavanje fizikalno kemijskih karakteristika tla	Višak materijala nastao prilikom zemljanih radova ugraditi u nasipe i pokose, iskoristiti za uređenje površina uz cestu ili u neke druge svrhe, prema projektu organizacije i tehnologije građenja. Eventualni ostatak zemljanog materijala propisno odložiti na za tu svrhu unaprijed određeno mjesto. Sve površine gradilišta i ostale zone privremenog utjecaja nakon završetka radova sanirati prema projektu krajobraznog uređenja, odnosno, ovisno o budućem korištenju prostora, dovesti u prvobitno stanje.

Sastavnica/čimbenik u okolišu	Mjera	Utjecaj	Mjera ublažavanja
	M1.46., M1.49., M1.51., M1.53., M1.55., M1.57.	Narušavanje ne-ekoloških (antropogenih) funkcija tla (geogena i krajobrazna)	Mjera je propisana unutar sastavnice <i>Krajobrazne karakteristike</i> .
Vode	M1.4., M1.24., M1.33., M1.40., M1.41., M1.42., M1.43., M1.44., M1.49., M1.52., M1.57.	Narušavanje hidromorfoloških elemenata vodnih tijela	Tijekom projektiranja i izgradnje prometne infrastrukture, trase odrediti na način da se minimalno utječe na promjene postojećih korita rijeka i jezera kako bi se umanjio utjecaj na njihovo hidromorfološko stanje. Tijekom projektiranja i izgradnje morskih luka koristiti najbolje raspoložive tehnike kako bi se u što manjoj mjeri utjecalo na strukturu morskog dna. Prilikom planiranja novih prometnica zadržati postojeće stanje vodnih tijela, posebice hidromorfoloških elemenata, te na mjestu prelaska preko vodnih tijela obavezno planirati adekvatne propuste.
	M1.7., M1.38., M1.24., M1.40., M1.49., M1.52., M1.57, M1.85., M1.87.	Narušavanje ekološkog i kemijskog stanja vodnih tijela	Kod izgradnje prometne infrastrukture u ranjivim, osjetljivim ili zaštićenim područjima, na razini zahvata provesti analizu potencijalnih onečišćenja okolnih vodnih tijela i propisati odgovarajuće mjere zaštite. Prilikom planiranja i izgradnje infrastrukturnih zahvata, građevine oborinske odvodnje s cestovnih i željezničkih prometnica projektirati i graditi u skladu s propisanim graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda. Planirane zahvate u zonama sanitarne zaštite provoditi u skladu sa zakonskim propisima o zaštiti voda i važećim odlukama o zonama sanitarne zaštite izvorišta. Tijekom projektiranja, izgradnje/rekonstrukcije lukobrana i riva te produbljivanja morskog dna koristiti najbolje raspoložive tehnike kako bi se u što manjoj mjeri utjecalo na ekološko i kemijsko stanje vodnih tijela priobalnih voda.
	M1.4., M1.24., M1.33., M1.40., M1.41., M1.42., M1.43., M1.49., M1.52.	Povećanje rizika od poplava uslijed narušavanja poplavnog režima vodotoka izgradnjom nove prometne infrastrukture	Prilikom projektiranja prometne infrastrukture definirati dovoljan broj perforacija, propusta, preko kojih se omogućuje brže povlačenje vodnog vala prema koritu vodotoka, tj. brže snižavanje zaobalnih voda.

Sastavnica/čimbenik u okolišu	Mjera	Utjecaj	Mjera ublažavanja
			Prilikom planiranja zahvata u prostoru uzeti u obzir opasnosti od štetnog djelovanja voda.
Georaznolikost	M1.4., M1.14., M1.19., M1.27., M1.30., M1.33., M1.38., M1.40., M1.45., M1.49., M1.57. M1.85., M1.87.	Negativan utjecaj fizičke štete, onečišćenja, gubitka pristupa i/ili prekida prirodnih procesa marinskih, krških i fluviokrških elemenata georaznolikosti	Prilikom planiranja predviđenih zahvata izbjegavati doticaj s vrijednim elementima georaznolikosti kako bi se umanjio utjecaj na prirodne procese i same oblike.
Stanovništvo i zdravlje ljudi	M1.24., M1.43.	Povećanje emisije buke i onečišćujućih tvari u zrak iz prometa	Prilikom projektiranja prometnica, procijeniti utjecaj buke na stanovništvo te po potrebi provesti odgovarajuće mjere zaštite od buke. Isto tako planirati prometnice na dovoljnoj udaljenosti od stambenih objekata kako ne bi došlo do ugrožavanja zdravlja ljudi onečišćenjem zraka.
	M1.54. M1.55. M1.56., M1.57.	Povećanje emisije buke prilikom korištenja heliodroma	U postupku određivanja položaja i orijentacije prilazno-odlazne putanje mora se na najmanju moguću mjeru svesti negativan utjecaj buke u prilazu i odlazu iznad naseljenih područja.
Bioraznolikost Zaštićena područja prirode	M1.4., M1.8., M1.12., M1.24, M1.31., M1.33., M1.39., M1.40., M1.41., M1.42., M1.43. M1.45., M1.46., M1.49., M1.51., M1.55., M1.57., M1.60., M1.61.	Gubitak ugroženih i/ili rijetkih stanišnih tipova te staništa pogodnih za ugrožene i/ili zaštićene vrste	Prilikom planiranja i izgradnje infrastrukturnih objekata izbjegavati ugrožene i/ili rijetke stanišne tipove te pogodna staništa za ugrožene i/ili zaštićene vrste.
	M1.4., M1.5., M1.6., M1.8., M1.12., M1.24, M1.41., M1.42. i M1.43.	Fragmentacija staništa, sprječavanje migracije te stradavanje faune uslijed kolizije s vozilima	U fazi planiranja nove linijske infrastrukture izbjeći fragmentaciju rijetkih i/ili ugroženih stanišnih tipova kao i zadiranje u zaštićena područja prirode. Prilikom projektiranja linijske infrastrukture koristiti elemente zelene infrastrukture te omogućiti adekvatnu propusnost prometnica za divlje vrste.

Sastavnica/čimbenik u okolišu	Mjera	Utjecaj	Mjera ublažavanja
	M1.38., M1.53., M1.85., M1.87.	Gubitak staništa morske obale i mora te staništa pogodnih za morske vrste	Prilikom projektiranja povećanja broja komunalnih vezova, prilagodbe lučke i prihvatne infrastrukture, rekonstrukcije i izgradnje lučkih područja i uređenja uvjeta plovnosti što uključuje produbljenje u lučkim akvatorijima izbjegavati rijetke i/ili ugrožene stanišne tipove te pogodna staništa za ugrožene i/ili zaštićene vrste.
Šumski ekosustav	M1.4., M1.8., M1.12., M1.24., M1.31., M1.39., M1.40., M1.41., M1.43., M1.49.	Potencijalan gubitak šuma te njihovih gospodarskih i općekorisnih (prvenstveno zaštitnih) funkcija (Potencijalno smanjenje vitalnosti šumskih sastojina uslijed fragmentacije šumskih staništa i stvaranja novih šumskih rubova Povećanje rizika od erozije	Prilikom projektiranja prometnica (cestovne i željezničke infrastrukture) planirati ih što je moguće više izvan šumskog područja (naročito šuma visokog uzgojnog oblika), maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore, a pritom izbjeći fragmentaciju manjih šumskih kompleksa (šumskih enklava) i narušavanje zaštitnih funkcija šuma, osobito u području zaštitnih šuma i šuma posebne namjene. Nakon realizacije prometnica, zaštititi novonastali šumski rub radi uspostave vjetrobranih pojaseva i zaštite šume od nepovoljnih klimatskih utjecaja, sadnjom autohtonih vrsta šumskog drveća i grmlja navedenih u šumskogospodarskom planu za predmetnu gospodarsku jedinicu (baza podataka Hrvatskih šuma i nadležnog Ministarstva za područje šumarstva).
	M1.42., M1.45.	Potencijalan gubitak šuma te njihovih gospodarskih i općekorisnih (prvenstveno zaštitnih) funkcija (Potencijalno smanjenje vitalnosti šumskih sastojina uslijed fragmentacije šumskih staništa i stvaranja novih šumskih rubova	Prilikom projektiranja manjih zračnih luka te logističko-distribucijskog centra, planirati ih što je više moguće izvan šuma visokog uzgojnog oblika te izbjeći fragmentaciju manjih šumskih kompleksa (šumskih enklava) i narušavanje zaštitnih funkcija šuma, osobito u području zaštitnih šuma i šuma posebne namjene.
Divljač i lovstvo	M1.24., M1.31., M1.39., M1.40., M1.41., M1.43.	Fragmentacija lovnoproduktivnih površina i stradavanje divljači pri koliziji s vozilima	U fazi projektiranja utvrditi migracijske puteve krupne divljači u suradnji s lovoovlaštenicima te sukladno tome, po potrebi, osigurati adekvatne prijelaze koji će omogućiti daljnju migraciju divljači.

Sastavnica/čimbenik u okolišu	Mjera	Utjecaj	Mjera ublažavanja
Krajobrazne karakteristike	M1.4., M1.5., M1.6.1., M1.7., M1.16., M1.24., M1.39., M1.40., M1.41., M1.42., M1.43., M1.49., M1.56., M1.57., M1.59., M1.85.	Uklanjanje i raščlanjivanje prirodnih čimbenika krajobrazu (šume, livade), gubitak i fragmentacija agrikulturnog i ruralnog krajobrazu, narušavanje ravnoteže prirodnih i antropogenih čimbenika u krajobrazu. Izmjena identiteta krajobrazu, narušavanje vizualne kvalitete, prepoznatljivosti i percepcije kraja, prekidanje vizualnog kontinuiteta i cjeline krajobrazu	Prilikom projektiranja prometnica, u najvećoj mogućoj mjeri koristiti postojeće infrastrukturne koridore, izbjeći usitnjavanje postojeće parcelacije zemljišta i narušavanje strukturnih obilježja krajobrazu, s ciljem skladnog uklapanja prometnice u složeni sustav krajobrazu. Smještajem prometnice po mogućnosti pratiti krajobrazne prostorne rubove (rubove parcela, šumske rubove). Projekte i zahvate izmjene javnih površina unutar grada temeljiti na suvremenim načelima urbanističke, arhitektonske i krajobrazno arhitektonske struke kroz implementaciju krajobrazno arhitektonskih elaborata u dokumentaciju projekata prometne infrastrukture. Pri organizaciji javnog pomorskog prometa za povezivanje obalnih gradova koristiti plovila koja se što više uklapaju u sliku morskog krajobrazu te posredno kroz emisije stakleničkih plinova i sl. ne pridonose fizičkoj degradaciji morfoloških elemenata priobalnog krajobrazu i njegovim ambijentalnim čimbenicima. Radnje za koje je potrebno navesti način postupanja u sklopu krajobraznih elaborata dodatno su obrađene u mjerama za <i>Tlo i poljoprivredno zemljište</i>.
Kulturno-povijesna baština	M1.4., M1.5., M1.6., M1.12., M1.14., M1.24., M1.27., M1.31., M1.42., M1.43., M1.45., M1.85.	Moguće narušavanje vizualnog integriteta i/ili promjene fizičkih obilježja kulturnih dobara	Za zahvate na zaštićenoj ili evidentiranoj kulturnoj baštini kao i u njezinom neposrednom okolišu ishoditi stručno mišljenje, posebne uvjete odnosno suglasnost nadležnog Konzervatorskog odjela. Ukoliko se pri izvođenju građevinskih ili bilo kojih drugih radova koji se obavljaju na površini ili ispod površine tla naiđe na arheološko nalazište, obustaviti radove i o tome obavijestiti nadležni konzervatorski odjel te postupati u skladu sa Zakonom o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara. Ukllopiti novoplaniranu biciklističku infrastrukturu s turističkim potencijalom kulturne baštine na području provredbe Masterplana. Prethodno provedbi nadogradnje, obnove i izgradnje u lučkim područjima provesti rekognosciranje i istraživanja potencijalnih podvodnih arheoloških nalazišta.

8 Razumna alternativa

Aktivnosti predložene u okviru planiranih mjera u Masterplanu obuhvatile su razumne prijedloge za:

- unaprjeđenje prometne infrastrukture koje će pridonijeti prometnoj povezanosti i dostupnosti, smanjiti prometne gužve, povećati sigurnost putovanja i rasteretiti urbane jezgre
- poboljšanje energetske učinkovitosti povećanjem udjela vozila s niskom ili nultom razinom emisija, poticanjem i unaprjeđenjem infrastrukture za aktivne oblike putovanja (pješačenje i biciklizam), elektrifikacijom željezničke mreže, ozelenjivanjem pomorske flote, razvojem i poticanjem korištenja javnog prijevoza i sredstava zajedničke mobilnosti (*carpooling* i *car-sharing*) te razvojem zelene i plave infrastrukture,

a kojima se doprinosi niskougljičnoj tranziciji, smanjenju izvora buke, smanjenju ranjivosti prirodnih sustava i društva na posljedice klimatskih promjena te povećanju sposobnosti oporavka nakon učinaka klimatskih promjena.

Studija stoga ne predlaže dodatna alternativna rješenja aktivnostima predloženim u okviru planiranih mjera u Masterplanu budući da iste predlažu čitav niz mogućih aktivnosti za razvoj održive mobilnosti.

9 Praćenje stanja okoliša

Sukladno članku 26. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja strategije, plana i programa na okoliš (NN 3/17), program praćenja stanja okoliša, uključujući i praćenje stanja ciljeva očuvanja i cjelovitosti područja ekološke mreže ako se u sklopu strateške procjene provodi glavna ocjena prihvatljivosti strategije, plana ili programa za ekološku mrežu, sastavni je dio strategije, plana odnosno programa.

Odredbama za provedbu važećeg PP SDŽ („Službeni glasnik Splitsko-dalmatinske županije“ broj 1/03, 8/04, 5/05, 5/06, 13/07, 9/13, 147/15, 154/21), poglavlje 1.11.3. *Područja i lokaliteti za istraživanje i praćenje pojava i procesa u prostoru* i PP ŠKŽ (Službeni vjesnik Šibensko-kninske županije" broj 11/02., 10/05.-uskl., 3/06., 5/08., 9/12.-pročišć. tekst, 4/13, 8/13.-ispr., 2/14. i 4/17.), poglavlje 10. *Mjere sprječavanja nepovoljna utjecaja na okoliš*, definirana su područja za praćenje pojava i procesa u prostoru za kulturna dobra, prirodnu baštinu, zrak, vode, more i buku te se stoga ne predviđa uspostava novog programa praćenja stanja okoliša.

Praćenje stanja okoliša propisat će se za svaku aktivnost u prostoru i to na razini procjene utjecaja zahvata na okoliš/ocjene o prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu.

Studija propisuje mjere sprječavanja i ublažavanja utjecaja provedbe Masterplana na sastavnice i čimbenike u okolišu odnosno uvjete za okolišno prihvatljivo provođenje aktivnosti iz mjera, koje je potrebno adekvatno implementirati u Masterplan te potom pratiti njihovu implementaciju prilikom planiranja/odobravanja zahvata na projektnoj razini. S obzirom na brojnost i karakteristike prepoznatih negativnih utjecaja, utvrđeno je da nema potrebe za propisivanje dodatnog praćenja stanja okoliša.

10 Zaključci Studije

U skladu s datostima prostora te ovisno o njegovoj namjeni, Masterplanom se osiguravaju uvjeti za zadovoljenje prometne potražnje i optimalne integracije cjelokupnog prometnog sustava, a u korist nacionalnog, regionalnog i lokalnog gospodarstva i kvalitete te standarda života lokalnog stanovništva.

Procjena utjecaja provedbe Masterplana na okoliš analizira je promjenu odnosno posljedicu koju će provedba planiranih mjera imati na značajke sastavnica i čimbenika u okolišu.

Cilj gotovo svih propisanih mjera je generalno unaprjeđenje prometne infrastrukture koje će pridonijeti prometnoj povezanosti i dostupnosti, smanjiti prometne gužve, povećati sigurnost putovanja, rasteretiti urbane jezgre, smanjiti razinu onečišćujućih tvari u zraku i smanjiti razinu buke uvođenjem i poticanjem ekološki prihvatljivijih koncepata i oblika prometovanja te samim time unaprijediti kvalitetu života svih stanovnika Srednje Dalmacije. Politika dekarbonizacije energetskog sektora podrazumijeva značajno smanjenje potrošnje fosilnih goriva u prometu uz istodobno povećanje korištenja energije s nultom ili vrlo niskom emisijom CO₂. Provedbom mjera Masterplana koje potiču na razvoj pješačkog, biciklističkog i željezničkog prijevoza te javnog putničkog prijevoza cilj je

smanjenje emisija onečišćujućih tvari u zrak i smanjenje emisija stakleničkih plinova čime se doprinosi niskougljičnoj tranziciji, smanjenju ranjivosti prirodnih sustava i društva na posljedice klimatskih promjena te povećanju sposobnosti oporavka nakon učinaka klimatskih promjena.

S druge pak strane, realizacijom planirane prometne infrastrukture omogućuje se kretanje vozila, koja su još uvijek u najvećoj mjeri na fosilni pogon (dizel i benzin) zbog čega je sektor prometa zaslužan za velik udio u ukupnim emisijama onečišćujućih tvari u zraku, primarno CO₂. Također može doći do trajnog zauzimanja i fragmentacije prirodnih staništa za biljne i životinjske vrste te narušavanja njihovih stanišnih uvjeta, posebice ako se radi o zahvatima u zaštićenim dijelovima prirode na području FRSD, prenamjene bonitetno vrijednih obradivih tla, gubitka i fragmentacije šuma i šumskog zemljišta, narušavanja postojeće kompozicije krajobraznih cjelina, ali i potencijalnog narušavanja neistraženih i neevidentiranih arheoloških lokaliteta na području provedbe Masterplana

Temeljem provedene ocjene utjecaja Masterplana na okoliš te prijedloga mjera zaštite okoliša, a uz provedbu predloženih mjera zaštite okoliša, neće doći do značajnog negativnog utjecaja Masterplana na okoliš.

11 Glavna ocjena prihvatljivosti za ekološku mrežu

11.1 Uvod

Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja donijelo je Rješenje (KLASA: UP/I 352-03/22-05/145, URBROJ: 517-10-2-3-22-5, Zagreb, 21. prosinca 2022.) o obvezi provođenja Glavne ocjene Masterplana prometnog razvitka funkcionalne regije Srednja Dalmacija za ekološku mrežu. Preslika Rješenja se nalazi u Poglavlju 14.2 Studije.

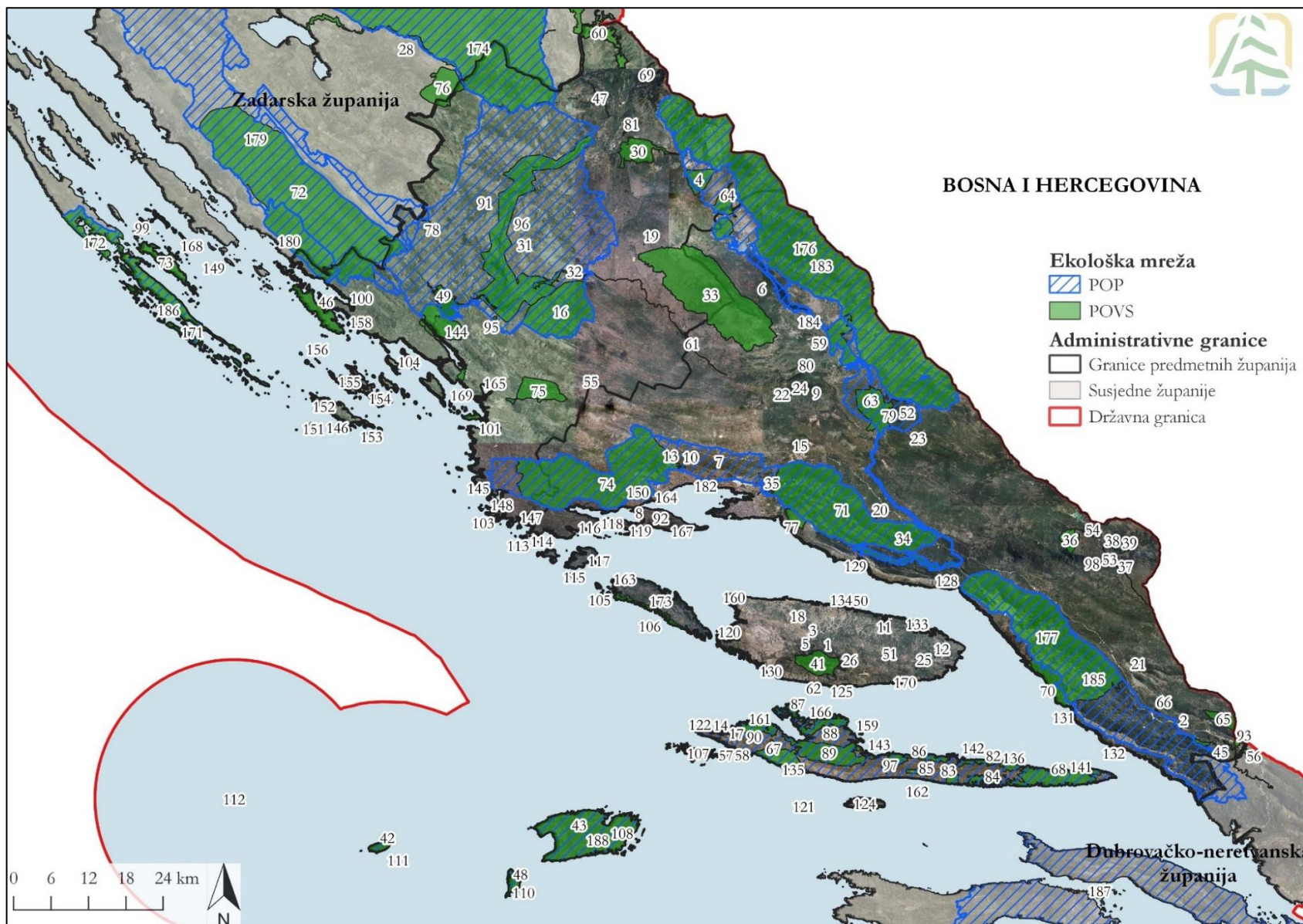
Glavna ocjena prihvatljivosti za ekološku mrežu izrađena je sukladno Zakonu o zaštiti prirode (80/13, 15/18, 14/19, 127/19) i Uredbi o ekološkoj mreži i nadležnostima javnih ustanova za upravljanje područjima ekološke mreže (NN 80/19). Prema Članku 26. Zakona o zaštiti prirode za strategije, planove i programe za koje je određena obveza strateške procjene, Glavna ocjena obavlja se u okviru postupka strateške procjene utjecaja strategije, plana i programa na okoliš (SPUO) te, u skladu s tim, predmetna Studija sadrži poglavlje Glavna ocjena prihvatljivosti za ekološku mrežu (dalje u tekstu: Glavna ocjena).

U poglavlju Glavna ocjena analiziran je Masterplana prometnog razvoja funkcionalne regije Srednja Dalmacija (dalje u tekstu: Masterplan).

Izrađivač poglavlja Glavna ocjena je tvrtka IRES EKOLOGIJA d.o.o. sa sjedištem u Zagrebu, Prilaz baruna Filipovića 21. Preslika Rješenja za obavljanje stručnih poslova iz područja zaštite prirode koje je izdalo Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja nalazi se u Prilogu 14.5 Studije.

11.2 Opis područja ekološke mreže

Na području obuhvata Masterplana nalazi se ukupno 188 područja ekološke mreže, od toga 177 područja očuvanja značajnih za vrste i stanišne tipove (u daljnjem tekstu: POVS) te 11 međunarodno važnih područja očuvanja značajnih za ptice (u daljnjem tekstu: POP) (Slika 11.1).



Slika 11.1 Područja ekološke mreže unutar obuhvata Masterplana (Izvor: Biportal i Geoportal DGU)

11.3 Obilježja utjecaja Masterplana na područja ekološke mreže

11.3.1 Metodologija procjene utjecaja

Glavnom ocjenom analizirane su aktivnosti Masterplana na područja ekološke mreže. S obzirom na to da aktivnosti Masterplana nemaju prostornu komponentu Glavna ocjena nije bila u mogućnosti precizno odrediti intenzitet utjecaja na predmetna područja ekološke mreže, no opis aktivnosti jasno pokazuje da će njihova provedba vrlo vjerojatno imati utjecaj u prostoru. Zbog nedostatka prostorno definiranih podataka mogući utjecaji provedbe Master plana na ekološku mrežu ne mogu se činjenično ocijeniti, stoga su istaknuti ključni rizici vezani uz moguće utjecaje na ekološku mrežu.

Za potrebe prikaza intenziteta utjecaja korištena je standardna skala, sukladno Smjernicama za ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu za Stratešku procjenu utjecaja na okoliš (SPUO) (Tablica 11.1).

Tablica 11.1 Primijenjena skala za procjenu intenziteta utjecaja provedbe Masterplana
(Izvor: Prilog 1. Smjernice za ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu, 2014)

Vrijednost	Pojam	Opis
-2	Vjerojatnost značajnog negativnog utjecaja	Značajan negativan utjecaj Isključuje provedbu SPP Značajno uznemiravanje ili destruktivan utjecaj na stanište ili populaciju vrsta ili njihova znatnog dijela, značajno uznemiravanje ekoloških zahtjeva staništa ili vrsta, značajan utjecaj na stanište ili prirodan razvoj vrsta. Ove utjecaje je potrebno umanjiti mjerama ublažavanja ispod razine značajnosti, a ukoliko to nije moguće element s ocjenom -2 potrebno je ukloniti iz SPP.
-1	Vjerojatnost umjerenog negativnog utjecaja	Ograničen/umjeren/neznatan negativan utjecaj Provedba SPP nije isključena. Umjeren problematičan utjecaj na stanište ili populaciju vrsta, umjereno narušavanje ekoloških uvjeta potrebnih za očuvanje staništa ili vrsta, marginalni utjecaj na stanište ili prirodni razvoj vrsta. Moguće ga je ublažiti ili ukloniti odgovarajućim mjerama ublažavanja, no njihovo propisivanje nije obvezno vezano uz glavnu ocjenu.
0	Vjerojatno nema utjecaja	SPP ne pokazuje vidljive utjecaje.
+1	Vjerojatnost umjerenog pozitivnog utjecaja	Umjeren povoljan utjecaj na stanište ili populaciju vrsta, umjereno poboljšanje ekoloških zahtjeva staništa ili vrste, umjeren povoljan utjecaj na stanište ili prirodni razvoj vrsta.
+2	Vjerojatnost značajnog pozitivnog utjecaja	Značajan povoljan utjecaj na stanište ili populaciju vrsta, značajno poboljšanje ekoloških zahtjeva staništa ili vrste, značajan povoljan utjecaj na stanište ili prirodni razvoj vrsta.

11.3.2 Mogući pojedinačni i kumulativni utjecaji

Analizirane su sve mjere, odnosno aktivnosti Masterplana na ciljeve očuvanja područja ekološke mreže. Svaka mjera zasebno je analizirana i ocjenjivana, bez mjera ublažavanja te nakon primjene mjera ublažavanja, ako je iste potrebno popisati.

Realizacijom aktivnosti Masterplana može doći do negativnog utjecaja na ciljeve očuvanja područja ekološke mreže, prvenstveno gubitkom ciljnih stanišnih tipova i njihovom degradacijom zbog moguće promjene stanišnih uvjeta (fragmentacija, stvaranje šumskih rubova, promjena vodnog režima, unos i širenje invazivnih vrsta te onečišćenje, posebice onečišćenje morskih staništa). Na isti način može doći i do utjecaja na staništa ciljnih vrsta ekološke mreže, uz utjecaje mogućeg stradanja i uznemiravanja (buka, vibracije, svjetlosno onečišćenje i dr.).

Određene mjere sadrže aktivnosti koje imaju pozitivan utjecaj i mogu dugoročno doprinijeti očuvanju ciljnih stanišnih tipova i vrsta. Pozitivni utjecaji su procijenjeni kod smanjenja emisija štetnih plinova, a time i ublažavanja nepovoljnih čimbenika klimatskih promjena i smanjenja onečišćenja ciljnih stanišnih tipova i staništa pogodnih za ciljne vrste. Također, pozitivni utjecaji kod nekih mjera se očituju u vidu doprinosa smanjenju svjetlosnog onečišćenja i emisija buke.

U sljedećoj tablici (Tablica 11.2) su prema intenzitetu utjecaja grupirane mjere Masterplana čije aktivnosti utječu na ciljeve očuvanja područja ekološke mreže.

Tablica 11.2 Intenzitet utjecaja mjera Masterplana

Pozitivan utjecaj	Umjeren negativan utjecaj	Značajan negativan utjecaj
M1.22., M1.32., M1.61, M1.67., M1.69.	M1.4., M1.5., M1.6., M1.7., M1.12., M1.14., M1.18., M1.21., M1.24., M1.46., M1.49., M1.51., M1.55., M1.57., M1.60., M1.62., M1.72., M1.73.	M1.31., M1.33., M1.38., M1.39., M1.40., M1.41., M1.42., M1.43., M1.45., M1.53., M1.85., M1.87.

S obzirom na to da nije poznato koliko aktivnosti Masterplana će se realizirati na područjima ekološke mreže, nije moguće činjenično odrediti stvarni kumulativni utjecaj, no moguće je prikazati određene rizike prostornog smještanja aktivnosti unutar područja ekološke mreže.

11.4 Mjere ublažavanja negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže

M1.4.; M1.5.

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima željezničke pruge i pripadajuću infrastrukturu planirati izvan područja rasprostranjenosti prioritarnih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Izgradnju željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture udaljiti od potencijalne blizine ciljnih stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukate i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture uzeti u obzir podatke o učestalosti stradanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmažova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaže za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.

U daljnjim fazama planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.

Na projektnoj razini osigurati tehničke mjere zaštite ciljnih vrsta šišmiša i ptica od kolizije i elektrokcije na električnim vodovima iznad vlakova.

M1.12.

Prilikom planiranja izgradnje intermodalnih terminala, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima intermodalne terminala planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.14.

Prilikom planiranja izgradnje biciklističkih staza, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima biciklističke staze planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.18.

Prilikom planiranja izgradnje Park&Ride sustava, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima Park&Ride sustave planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.21.

Prilikom planiranja izgradnje dodatnih prometnih traka za vozila javnog gradskog prijevoza i interventnih vozila, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima Park&Ride sustave planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.24.

Prilikom planiranja izgradnje i modernizacije prometnica različitih kategorija, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima izgradnju i modernizaciju prometnica različitih kategorija planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Izgradnju i modernizaciju prometnica različitih kategorija udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.

Prilikom planiranja izgradnje i modernizacije prometnica različitih kategorija u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukte i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).

Prilikom planiranja izgradnje i modernizacije prometnica različitih kategorija uzeti u obzir podatke o učestalosti stradanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmažova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaze za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.

U daljnjim fazama planiranja izgradnje i modernizacije prometnica različitih kategorija osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.

M1.31.

Prilikom planiranja izgradnje intermodalnih čvorišta, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima intermodalna čvorišta planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.33.

Prilikom planiranja povezivanja poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s

podacima povezivanje poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu planirati izvan područja rasprostranjenosti prioritetnih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Povezivanje poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.

Prilikom planiranja povezivanja poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukte i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).

Prilikom planiranja povezivanja poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu uzeti u obzir podatke o učestalosti stradanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmažova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaže za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.

U daljnjim fazama planiranja povezivanja poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.

Na projektnoj razini osigurati tehničke mjere zaštite ciljnih vrsta šišmiša i ptica od kolizije i elektrokcije na električnim vodovima iznad vlakova.

M1.38.

Prilikom planiranja povećanja broja komunalnih vezova kroz preuređenje i proširenje postojećih lučkih područja s pontonima, pokretanje investicija u nove javne komunalne lučve, izgradnju lučke nadogradnje i podgradnje te kroz izgradnju lukobrana, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima navedenu infrastrukturu planirati izvan područja rasprostranjenosti prioritetnih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

*Prilikom izvedbe sidrišta unutar područja ekološke mreže na području rasprostranjenosti ciljnih stanišnih tipova, posebice prioritetnog ciljnog stanišnog tipa Naselja posidonije (Posidonion oceanicae) (Natura šifra *1120), umjesto sidrenih blokova potrebno je koristiti tehnička rješenja kojima se minimalno oštećuje morsko dno i biocenoze dna (npr. čelične zavojnice) koje su prihvatljivije za prirodu u usporedbi sa sidrenim betonskim blokovima.*

Nakon postavljanja uredenih sidrišta na nekom području (uvali) unutar područja ekološke mreže, potrebno je zabraniti daljnje sidrenje na tom području izvan sustava uredenih sidrišta

Pri planiranju i izradi projektne dokumentacije za lučku infrastrukturu i prateće sadržaje, koristiti podatke i primjenjivati mjere ublažavanja iz Studije sidrišta splitsko-dalmatinske županije I i II faza, Split 2019.

M1.39.

Prilikom planiranja izgradnje željezničke infrastrukture, razvoja infrastrukture pomorskog prijevoza, izgradnje intermodalnih čvorišta (terminala) i izgradnje pripadajuće infrastrukture za ozelenjavanje putničke i teretne pomorske flote, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima navedene aktivnosti planirati izvan područja rasprostranjenosti prioritetnih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Planiranje izgradnje željezničke infrastrukture udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.

Prilikom planiranja izgradnje željezničke infrastrukture u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukte i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).

Prilikom planiranja izgradnje željezničke infrastrukture uzeti u obzir podatke o učestalosti stradanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmažova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaže za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.

U daljnjim fazama planiranja izgradnje željezničke infrastrukture osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.

Na projektnoj razini osigurati tehničke mjere zaštite ciljnih vrsta šišmiša i ptica od kolizije i elektrokcije na električnim vodovima iznad vlakova.

M1.40.

Prilikom planiranja nadogradnje cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima nadogradnju cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja planirati izvan područja rasprostranjenosti prioritetnih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Nadogradnju cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.

Prilikom planiranja nadogradnje cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukte i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).

Prilikom planiranja nadogradnje cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja uzeti u obzir podatke o učestalosti stradavanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmažova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaze za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.

U daljnjim fazama planiranja nadogradnje cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.

M1.41.

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima željezničke pruge i pripadajuću infrastrukturu planirati izvan područja rasprostranjenosti prioritetnih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Izgradnju željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukte i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture uzeti u obzir podatke o učestalosti stradavanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmažova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaze za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.

U daljnjim fazama planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.

Na projektnoj razini osigurati tehničke mjere zaštite ciljnih vrsta šišmiša i ptica od kolizije i elektrokucije na električnim vodovima iznad vlakova.

M1.42.

Prilikom planiranja razvoja infrastrukture manjih zračnih luka, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima razvoja infrastrukture manjih zračnih luka planirati izvan područja rasprostranjenosti prioritetnih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Izbjegavati širenje aerodroma na prostor POP HRJ000022 Velebit, HRJ000024 Ravni kotari, HRJ000025 Vransko jezero i Jasen, HR1000026 Krka i okolni plato, HR1000027 Mosor, Kozjak i Trogirska zagora, HR1000028 Dinara, HR1000029 Cetina, HR1000030 Biokovo i Rilić, HR1000035, NP Kornati i PP Telašćica, HR1000036, Srednjedalmatinski otoci i Pelješac, HR1000039 Pučinski otoci, a intenzitet zračnog prometa ograničiti kako bi se izbjegli značajni negativni utjecaji na ciljne vrste POP područja.

M1.43.

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima željezničke pruge i pripadajuću infrastrukturu planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

Izgradnju željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukete i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).

Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture uzeti u obzir podatke o učestalosti stradanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmazova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaze za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.

U daljnjim fazama planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.

Na projektnoj razini osigurati tehničke mjere zaštite ciljnih vrsta šišmiša i ptica od kolizije i elektrokcije na električnim vodovima iznad vlakova.

M1.45.

Prilikom planiranja izgradnje intermodalnih čvorišta, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima intermodalna čvorišta planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.46.

Prilikom planiranja nadogradnje skladišnih kapaciteta luka, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima nadogradnju skladišnih kapaciteta luka planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.49

Prilikom planiranja nadogradnje cestovne infrastrukture za prihvaćanje tereta u lukama, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima nadogradnju cestovne infrastrukture za prihvaćanje tereta u lukama planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.51.

Prilikom planiranja izgradnje energetske infrastrukture za punjenje moderniziranih plovila, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima izgradnju energetske infrastrukture za punjenje moderniziranih plovila planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.53.

Prilikom planiranja nadogradnje objekata na vezovima i poboljšanja pristupa luci, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima nadogradnju objekata na vezovima i poboljšanja pristupa luci planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

*Prilikom izvedbe sidrišta unutar područja ekološke mreže na području rasprostranjenosti ciljnih stanišnih tipova, posebice prioriternog ciljnog stanišnog tipa Naselja posidonije (Posidonion oceanicae) (Natura šifra *1120), umjesto sidrenih blokova potrebno je koristiti tehnička rješenja kojima se minimalno oštećuje morsko dno i biocenoze dna (npr. čelične zavoynice) koje su prihvatljivije za prirodu u usporedbi sa sidrenim betonskim blokovima.*

Nakon postavljanja uređenih sidrišta na nekom području (uvali) unutar područja ekološke mreže, potrebno je zabraniti daljnje sidrenje na tom području izvan sustava uređenih sidrišta

Pri planiranju i izradi projektne dokumentacije za lučku infrastrukturu i prateće sadržaje, koristiti podatke i primjenjivati mjere ublažavanja iz Studije sidrišta splitsko-dalmatinske županije I i II faza, Split 2019.

M1.55.

Prilikom planiranja uređenja površina koje bi se prenamijenile u helidrome, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima uređenje površina koje bi se prenamijenile u helidrome planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.57.

Prilikom planiranja širenja mreže helidroma, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima širenje mreže helidroma planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.60.

Prilikom planiranja poboljšanja i izgradnje energetske mreže za punjenje vozila na pogon električnom energijom, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima poboljšanje i izgradnju energetske mreže za punjenje vozila na pogon električnom energijom planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.62.

Prilikom planiranja izgradnje energetske mreže za punjenje vozila vodikom, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima izgradnju energetske mreže za punjenje vozila vodikom planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.72.

Prilikom planiranja uređenja površina za pješaka te prijevozna sredstva mikromobilnosti, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima uređenje površina za pješaka te prijevozna sredstva mikromobilnosti planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.73.

Prilikom planiranja izgradnje terminala mobilnosti, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima izgradnju terminala mobilnosti planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

M1.85.

Prilikom planiranja izgradnjom ili rekonstrukcijom postojećih lukobrana, produljenjem operativnih obala, te izgradnjom ili rekonstrukcijom rive, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima izgradnju terminala mobilnosti planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

*Prilikom izvedbe sidrišta unutar područja ekološke mreže na području rasprostranjenosti ciljnih stanišnih tipova, posebice prioriternog ciljnog stanišnog tipa Naselja posidonije (Posidonion oceanicae) (Natura šifra *1120), umjesto sidrenih blokova potrebno je koristiti tehnička rješenja kojima se minimalno oštećuje morsko dno i biocenoze dna (npr. čelične žavojnice) koje su prihvatljivije za prirodu u usporedbi sa sidrenim betonskim blokovima.*

Nakon postavljanja uređenih sidrišta na nekom području (uvali) unutar područja ekološke mreže, potrebno je zabraniti daljnje sidrenje na tom području izvan sustava uređenih sidrišta

Pri planiranju i izradi projektne dokumentacije za lučku infrastrukturu i prateće sadržaje, koristiti podatke i primjenjivati mjere ublažavanja iz Studije sidrišta splitsko-dalmatinske županije I i II faza, Split 2019.

M1.87

Prilikom planiranja produbljivanja akvatorija, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima produbljivanje akvatorija planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriteta ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.

*Prilikom izvedbe sidrišta unutar područja ekološke mreže na području rasprostranjenosti ciljnih stanišnih tipova, posebice prioriteta ciljnih stanišnih tipova Naselja posidonije (*Posidonion oceanicae*) (Natura šifra *1120), umjesto sidrenih blokova potrebno je koristiti tehnička rješenja kojima se minimalno oštećuje morsko dno i biocenoze dna (npr. čelične zavojnice) koje su prihvatljivije za prirodu u usporedbi sa sidrenim betonskim blokovima.*

Nakon postavljanja uređenih sidrišta na nekom području (uvali) unutar područja ekološke mreže, potrebno je zabraniti daljnje sidrenje na tom području izvan sustava uređenih sidrišta

Pri planiranju i izradi projektne dokumentacije za lučku infrastrukturu i prateće sadržaje, koristiti podatke i primjenjivati mjere ublažavanja iz Studije sidrišta splitsko-dalmatinske županije I i II faza, Split 2019.

11.5 Zaključak o utjecaju Masterplana na ekološku mrežu

Utjecaj Masterplana na ciljeve očuvanja te cjelovitost područja ekološke mreže Hrvatske, s obzirom na to da mjere nisu lokacijski specifične, sagledan je na strateškoj razini te su utvrđivani potencijalni rizici od njegove realizacije u prostor. U sljedećoj tablici (Tablica 11.3) naveden je popis mjera ublažavanja značajno negativnih utjecaja Masterplana na ciljeve očuvanja područja ekološke mreže te je dana ocjena utjecaja nakon njihove implementacije u Masterplan.

Tablica 11.3 Mjere ublažavanja mogućih značajno negativnih utjecaja Masterplana na ciljeve očuvanja područja ekološke mreže

Mjera	Ocjena utjecaja	Mjere ublažavanja	Konačna ocjena utjecaja
M1.31.	-2	<i>Prilikom planiranja izgradnje intermodalnih čvorista, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima intermodalna čvorista planirati izvan područja rasprostranjenosti prioritetnih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.</i>	-1
M1.33.	-2	<i>Prilikom planiranja povezivanja poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima povezivanje poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu planirati izvan područja rasprostranjenosti prioritetnih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.</i> <i>Povezivanje poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.</i> <i>Prilikom planiranja povezivanja poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukte i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).</i> <i>Prilikom planiranja povezivanja poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu uzeti u obzir podatke o učestalosti stradanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmažova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaze za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.</i> <i>U daljnjim fazama planiranja povezivanja poslovnih i gospodarskih zona na željezničku mrežu osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.</i> <i>Na projektnoj razini osigurati tehničke mjere zaštite ciljnih vrsta šišmiša i ptica od kolizije i elektrokuacije na električnim vodovima iznad vlakova.</i>	-1
M1.38.	-2	<i>Prilikom planiranja povećanja broja komunalnih vezova kroz preuređenje i proširenje postojećih lučkih područja s pontonima, pokretanje investicija u nove javne komunalne lučice, izgradnju lučke nadogradnje i podgradnje te kroz izgradnju lukobrana, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima navedenu infrastrukturu planirati izvan područja rasprostranjenosti prioritetnih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.</i> <i>Prilikom izvedbe sidrišta unutar područja ekološke mreže na području rasprostranjenosti ciljnih stanišnih tipova, posebice prioritetnog ciljnog stanišnog tipa Naselja posidonije (Posidonion oceanicae) (Natura šifra *1120), umjesto sidrenih blokova potrebno je koristiti tehnička rješenja kojima se minimalno oštećuje morsko dno i biocenoze dna (npr. čelične zavoynice) koje su prihvatljivije za prirodu u usporedbi sa sidrenim betonskim blokovima.</i> <i>Nakon postavljanja uređenih sidrišta na nekom području (uvali) unutar područja ekološke mreže, potrebno je zabraniti daljnje sidrenje na tom području izvan sustava uređenih sidrišta</i> <i>Pri planiranju i izradi projektna dokumentacije za lučku infrastrukturu i prateće sadržaje, koristiti podatke i primjenjivati mjere ublažavanja iz Studije sidrišta splitsko-dalmatinske županije I i II faza, Split 2019.</i>	-1
M1.39.	-2	<i>Prilikom planiranja izgradnje željezničke infrastrukture, razvoja infrastrukture pomorskog prijevoza, izgradnje intermodalnih čvorista (terminala) i izgradnje pripadajuće infrastrukture za ozelenjavanje putničke i teretne pomorske flote, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije</i>	-1

Mjera	Ocjena utjecaja	Mjere ublažavanja	Konačna ocjena utjecaja
		<i>moгуће, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima navedene aktivnosti planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.</i> <i>Planiranje izgradnje željezničke infrastrukture udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.</i> <i>Prilikom planiranja izgradnje željezničke infrastrukture u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukate i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).</i> <i>Prilikom planiranja izgradnje željezničke infrastrukture uzeti u obzir podatke o učestalosti stradanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmazova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaže za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.</i> <i>U daljnjim fazama planiranja izgradnje željezničke infrastrukture osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.</i> <i>Na projektnoj razini osigurati tehničke mjere zaštite ciljnih vrsta šišmiša i ptica od kolizije i elektroekucije na električnim vodovima iznad vlakova.</i>	
M1.40.	-2	<i>Prilikom planiranja nadogradnje cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima nadogradnju cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.</i> <i>Nadogradnju cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.</i> <i>Prilikom planiranja nadogradnje cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukate i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).</i> <i>Prilikom planiranja nadogradnje cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja uzeti u obzir podatke o učestalosti stradanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmazova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaže za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.</i> <i>U daljnjim fazama planiranja nadogradnje cestovne infrastrukture međunarodnog i nacionalnog značaja osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.</i>	-1
M1.41.	-2	<i>Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima željezničke pruge i pripadajuću infrastrukturu planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.</i> <i>Izgradnju željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.</i> <i>Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukate i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).</i>	-1

Mjera	Ocjena utjecaja	Mjere ublažavanja	Konačna ocjena utjecaja
		<i>Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture uzeti u obzir podatke o učestalosti stradanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmazova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaze za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.</i> <i>U daljnjim fazama planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.</i> <i>Na projektnoj razini osigurati tehničke mjere zaštite ciljnih vrsta šišmiša i ptica od kolizije i elektroekucije na električnim vodovima iznad vlakova.</i>	
M1.42.	-2	<i>Prilikom planiranja razvoja infrastrukture manjih zračnih luka, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima razvoj infrastrukture manjih zračnih luka planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.</i> <i>Izbjegavati širenje aerodroma na prostor POP HRJ000022 Velebit, HRJ000024 Ravni kotari, HRJ000025 Vransko jezero i Jasen, HR1000026 Krka i okolni plato, HR1000027 Mosor, Kozjak i Trogirska zagora, HR1000028 Dinara, HR1000029 Cetina, HR1000030 Biokovo i Rilić, HR1000035, NP Kornati i PP Telašćica, HR1000036, Srednjedalmatinski otoci i Pelješac, HR1000039 Pučinski otoci, a intenzitet zračnog prometa ograničiti kako bi se izbjegli značajni negativni utjecaji na ciljne vrste POP područja.</i>	-1
M1.43.	-2	<i>Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima željezničke pruge i pripadajuću infrastrukturu planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.</i> <i>Izgradnju željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture udaljiti od potencijalne blizine ciljnog stanišnog tipa 8310 - Špilje i jame zatvorene za javnost, a način izvođenja radova (posebice eventualno miniranje i slične radove jačeg intenziteta) planirati tako da se ne naruše stanišni uvjeti unutar speleološkog objekta.</i> <i>Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture u najvećoj mjeri gdje uvjeti dopuštaju graditi vijadukte i/ili tunele, maksimalno koristiti postojeće infrastrukturne koridore te staništa manjih prirodnih vrijednosti (npr. ruderalna staništa, staništa obrasla invazivnim vrstama, antropogena staništa i sl.).</i> <i>Prilikom planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture uzeti u obzir podatke o učestalosti stradanja ciljnih vrsta (ptica, vodozemaca, gmazova, sisavaca, šišmiša i sl.) te predvidjeti dovoljan broj i odgovarajuće pozicionirati prijelaze/prolaze za divlje životinje na dijelu trase koja prolazi kroz područja ekološke mreže.</i> <i>U daljnjim fazama planiranja izgradnje željezničkih pruga i pripadajuće infrastrukture osigurati povoljan vodni režim vodenih i vlažnih staništa čiji će se prostorni raspored utvrditi konzultirajući relevantne stručne podloge (karta staništa i dr.) ili na temelju provedenih istraživanja.</i> <i>Na projektnoj razini osigurati tehničke mjere zaštite ciljnih vrsta šišmiša i ptica od kolizije i elektroekucije na električnim vodovima iznad vlakova.</i>	-1
M1.45.	-2	<i>Prilikom planiranja izgradnje intermodalnih čvorišta, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima intermodalna čvorišta planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.</i>	-1
M1.53.	-2	<i>Prilikom planiranja nadogradnje objekata na vezovima i poboljšanja pristupa luci, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima nadogradnju objekata na vezovima i poboljšanja pristupa luci planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.</i> <i>Prilikom izvedbe sidrišta unutar područja ekološke mreže na području rasprostranjenosti ciljnih stanišnih tipova, posebice prioriternog ciljnog stanišnog tipa Naselja posidonije (Posidonion oceanicae) (Natura šifra *1120), umjesto sidrenih blokova potrebno je koristiti tehnička rješenja kojima se minimalno oštećuje morsko dno i biocenozo dna (npr. čelične zavojnice) koje su prihvatljivije za prirodu u usporedbi sa sidrenim betonskim blokovima.</i>	-1

Mjera	Ocjena utjecaja	Mjere ublažavanja	Konačna ocjena utjecaja
		<i>Nakon postavljanja uređenih sidrišta na nekom području (uvali) unutar područja ekološke mreže, potrebno je zabraniti daljnje sidrenje na tom području izvan sustava uređenih sidrišta</i> <i>Pri planiranju i izradi projektne dokumentacije za lučku infrastrukturu i prateće sadržaje, koristiti podatke i primjenjivati mjere ublažavanja iz Studije sidrišta splitsko-dalmatinske županije I i II faza, Split 2019.</i>	
M1.85.	-2	<i>Prilikom planiranja izgradnjom ili rekonstrukcijom postojećih lukobrana, produljenjem operativnih obala, te izgradnjom ili rekonstrukcijom rive, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima izgradnju terminala mobilnosti planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.</i> <i>Prilikom izvedbe sidrišta unutar područja ekološke mreže na području rasprostranjenosti ciljnih stanišnih tipova, posebice prioriternog ciljnog stanišnog tipa Naselja posidonije (Posidonion oceanicae) (Natura šifra *1120), umjesto sidrenih blokova potrebno je koristiti tehnička rješenja kojima se minimalno oštećuje morsko dno i biocenozu dna (npr. čelične zavojnice) koje su prihvatljivije za prirodu u usporedbi sa sidrenim betonskim blokovima.</i> <i>Nakon postavljanja uređenih sidrišta na nekom području (uvali) unutar područja ekološke mreže, potrebno je zabraniti daljnje sidrenje na tom području izvan sustava uređenih sidrišta</i> <i>Pri planiranju i izradi projektne dokumentacije za lučku infrastrukturu i prateće sadržaje, koristiti podatke i primjenjivati mjere ublažavanja iz Studije sidrišta splitsko-dalmatinske županije I i II faza, Split 2019.</i>	-1
M1.87.	-2	<i>Prilikom planiranja produbljivanja akvatorija, prije svega izbjegavati područja ekološke mreže, a ukoliko to nije moguće, prikupiti podatke o rasprostranjenosti ciljnih vrsta i stanišnih tipova područja ekološke mreže i u skladu s podacima produbljivanje akvatorija planirati izvan područja rasprostranjenosti prioriternih ciljnih stanišnih tipova te maksimalno izbjegavajući ostale ciljne stanišne tipove i pogodna staništa ciljnih vrsta.</i> <i>Prilikom izvedbe sidrišta unutar područja ekološke mreže na području rasprostranjenosti ciljnih stanišnih tipova, posebice prioriternog ciljnog stanišnog tipa Naselja posidonije (Posidonion oceanicae) (Natura šifra *1120), umjesto sidrenih blokova potrebno je koristiti tehnička rješenja kojima se minimalno oštećuje morsko dno i biocenozu dna (npr. čelične zavojnice) koje su prihvatljivije za prirodu u usporedbi sa sidrenim betonskim blokovima.</i> <i>Nakon postavljanja uređenih sidrišta na nekom području (uvali) unutar područja ekološke mreže, potrebno je zabraniti daljnje sidrenje na tom području izvan sustava uređenih sidrišta</i> <i>Pri planiranju i izradi projektne dokumentacije za lučku infrastrukturu i prateće sadržaje, koristiti podatke i primjenjivati mjere ublažavanja iz Studije sidrišta splitsko-dalmatinske županije I i II faza, Split 2019.</i>	-1

Glavnom ocjenom propisane su mjere ublažavanja kako bi se ublažili mogući negativni utjecaji na cjelovitost područja ekološke mreže te se uz njihovu implementaciju u Masterplan generiranje značajno negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitosti ekološke mreže ne očekuje.