

UR.BROJ: 2015-01-44

U Kninu, 26.siječnja 2015.

Šibensko-kninska županija
Upravni odjel za zaštitu okoliša i komunalne poslove
Trg Pavla Šubića I br.2
22000 Šibenik

Predmet: Primjedbe na Studiju utjecaja na okoliš Južne obilaznice Knina

O zahvatu: Trasa planirane južne obilaznice Knina nalazi se u Šibensko-kninskoj županiji. Ukupne je dužine 4701,57 m i prolazi kroz područje Grada Knina, a samim početkom zahvaća Općinu Biskupija. Početak je uklopljen u postojeću državnu cestu D1. Na mjestu uklopa, trasa obilaznice mijenja smjer u odnosu na postojeću državnu cestu, razvlači se obroncima brda Burum. Predviđen je vijadukt „Kosovčica“ duljine cca. 300 m kojim trasa prelazi rijeku Kosovčicu, željezničku prugu M604 Oštarije – Gospić – Knin – Split Predgrađe i spušta se u dolinu Krke. Obilaznica se dalje pruža dolinom Krke. Predviđeno je „T“ križanje na koje se spaja postojeća državna cesta D33 Drniš - Knin. Kako bi se ovo ostvarilo državna cesta D33 se izmješta i napušta svoju postojeću trasu na dužini od 270 m. Obilaznica se nakon križanja sa D33 dalje pruža dolinom Krke i dolazi do postojeće benzinske postaje. Obilaznica prolazi pokraj mosta Atlagić. Preko ovog mosta postojeća državna cesta D33 prelazi rijeku Krku i ulazi u grad Knin, a na obilaznicu će biti spojena klasičnim „T“ križanjem. Nakon mosta Atlagić obilaznica se provlači kanjonom Krke između korita sa desne strane i strmih padina sa lijeve. Obilaznica dolazi do mosta „Krka“ duljine oko 60 m kojim prelazi rijeku na pogodnom mjestu i dalje se spajanja na državnu cestu D1. Nakon prelaska Krke u obilaznica dolazi do nasipa na kojem se nalazi željeznička pruga Knin - Zadar. Prolazi ispod željezničke pruge kroz nasip podvoznjakom „Bulina strana“ koji je u nastavku nakon prolaza kroz nasip, spojen s mostom „Marčinkovac“ preko korita jednog od pritoka Butižnice ukupne duljine objekta cca. 110 m. Odmah nakon prolaza ispod pruge i preko pritoka dolazi do postojeće državne ceste D1 na njenom ulazu u grad Knin. Obilaznica presijeca D1 između Bulinih mostova kojima ona prelazi preko Butižnice i njenog pritoka. Između mostova se formira četverokrako križanje, a dio D1 koji prolazi kroz grad postaje lokalna gradska prometnica. Nakon križanja sa D1 obilaznica dolazi do Butižnice, potoka Radljevac i lokalne ceste za Kninsko polje i okolna sela. Kako su ove prepreke na jako kratkom potezu od cca. 140 m predviđeno je da ih obilaznica pređe vijaduktom „Butižnica“ duljine cca. 200 m. Vijadukt završava uklapanjem u D1 oko 80 m prije kraja obilaznice.

Nedostaci:

Pošto je iz Studije vidljivo da je investitor u izradu uključio konzultacije sa zainteresiranom javnošću (lovačkim udrugama) **mišljenja smo da je Ekološku udругu „Krka“ Knin bilo neophodno uključiti kao direktno zainteresiranu javnost**, uzimajući u obzir ne samo zaštitu okoliša kao primarnu djelatnost Udruge već i planirano rušenje Ekološko-informativnog centra Krka.

U samom dijelu opisa projektnog rješenja se kaže: *„U stacionaži 3+225 obilaznica prolazi pokraj mosta Atlagić. Na istoj stacionaži se nalazi nekoliko objekata stambene i gospodarske namjene. Pojedini objekti su napušteni, a neki se još koriste. Kako je ovo još jedno usko grlo zbog blizine korita Krke strmih padina na ulazu u kanjon i ovih objekata vjerojatno je da će izgradnja obilaznice*

iziskivati njihovo rušenje." (također se nalazi i u dijelu Studije Utjecaj na naselja i građevinska područja).

Kako je Ekološko-informativni centar, Drniška bb, jedan od objekata koji se izgradnjom planiraju srušiti, smatramo to neprihvatljivim te zahtijevamo **HITNU** promjenu trase dionice obilaznice kako bi se izbjeglo rušenje jednog od najvažnijih objekata za zapošljavanje u Kninu.

Ekološko-informativni centar Knin- projekt je pokrenut 2009.g. te kontinuirano traje i planiramo nastaviti/proširiti aktivnosti, osmišljavanjem i provođenjem aktivnosti koje će doprinijeti samofinanciranju udruge. Najveća sredstva su osigurana, kada je obnovljen i uređen Ekološko-informativni centar sredstvima Svjetske banke na programu PSGO-a, putem Ministarstva regionalnog razvoja.

Ekološko informativni centar trenutačno zapošljava dvije osobe, od 01.03.2015.g. planiramo zaposliti još najmanje 5 osoba. Tijekom 2013. godine u centru je radilo 13 ljudi, te je ovaj objekt od izuzetne važnosti ne samo Ekološkoj udruzi Krka već i gradu Kninu, zapošljavanju ljudi, očuvanju tradicije (u sklopu centra je otvoren Eko-etno muzej) te razvoju turizma u Kninu.

Napominjemo da je Ekološko –informativni centar obnovljen sredstvima Ureda Svjetske banke, Preko Programa socijalnog i gospodarskog oporavka, te projekti koji trenutno provodimo i koje planiramo provoditi financira EU (Zajedno za Prirodu i okoliš i Priroda Dalmacije), te rušenjem ekološko-informativnog centra dolazi do prekida financiranja projekata udruge „Krka“ Knin sredstvima EU .

Dosadašnji postignuti rezultati:

- stvoren dio zanimljive i korisne turističke ponude
- doprinos razvoju turizma u Kninu
- razvijeni pojedini oblici turizma (vožnja čamcima na Krki)
- poboljšana informiranost građana
- građani stekli nova znanja i vještine vezano za samozapošljavanje
- očuvani neki od starih zanata
- otvoren Eko-Etno muzej
- povećan broj samozaposlenih osoba
- 1000 korisnika steklo nova znanja i vještine
- organizirano 50 radionica za cca 1000 korisnika
- organizirani tečajevi i obuke za 300 korisnika
- organizirano 5 stručnih predavanja
- očuvana tradicija kninskog kraja
- organizirani Festivali ruralne kulture (4,5,6,7,8,9)
- Osmišljeni i organizirani brojni Zeleni izleti za djecu

- Prilozi (novinski članci):

<http://www.knin.hr/detalj.asp?dID=418>

<http://www.lag-dinara1831.hr/javni-poziv-na-drugu-po-redu-radionicu-o-kompostiranju/>

<http://www.rra-sibenik.hr/?tip=clanak&id=138>

<http://www.novi-tjednik.hr/zupanja/zupanja/388-ekoloska-udrug-a-krka-knin.pdf>

<http://mok.hr/vijesti/item/16528-u-idilicnom-ambijentu-na-rijeci-krki-u-kninu-odrz-an-deveti-festival-ruralne-kulture>

U dijelu zaključka opisa se kaže : "Realizacijom obilaznice izgradila bi se kvalitetna prometnica uz zadovoljavanje svih kriterija za državnu cestu van naselja. Najvažniji element zadovoljen je samim time da tranzitni promet više ne prolazi kroz centar grada Knina, te bi tako uložena financijska sredstva imala potpuno opravdanje.", međutim ono što je nepoznanica je o kolikom broju vozila, koje gradske prometnice koriste kao tranzitne, se govori te samim tim nije najjasnije koliko bi uložena sredstva bila opravdana. Ono što se može primijetiti je da je tranzitni promet teretnih vozila(ali i turističkih), od izgradnje autoceste, drastično smanjen. Duljina trase iz Splita (D1-prije tunela

Biskupija) do mosta Atlagić sada iznosi oko 9 km. Izgradnjom obilaznice duljina se skraćuje za 4.5 km . S obzirom na nesrazmjer štete koju izgradnja obilaznice nanijeti krajobrazu i okolišu, ne vidimo financijsku korist izgradnje ovakve obilaznice, uzimajući u obzir broj vozila koja bi je koristila.

UTJECAJ NA KRAJOBRAZ:

UTJECAJ NA ZAŠTIĆENE PRIRODNE VRIJEDNOSTI:

U samoj studiji se kaže: „*Određen je ukupno veliki utjecaj planirane obilaznice na krajobraz što znači da će promjena biti u neskladu s karakterističnim krajobrazom i privlačit će pažnju.... Značajna je osjetljivost kanjona rijeke Krke kao iznimne krajobrazne kompozicije na planirane promjene. **Introduciranjem ceste u na to područje izgubit će se značajke krajobrazne kompozicije kao iznimne. Utjecaj na iznimnu krajobraznu vrijednost kanjon Krke, nije moguće smanjiti.***“

„*Izgradnjom obilaznice doći će do narušavanja obilježja predmetnog područja. ..Doći će do velike promjene vizualnog doživljaja tog područja, kao i njegove namjene. Smatra se da će izgradnja korištenje predmetnog zahvata imati **značajan i trajan negativni utjecaj na područje značajnog krajobraza Krka.***“

Članak 118. st. 1. Zakona o zaštiti prirode (NN 80/13) definira značajni krajobraz kao prirodni ili kultivirani predjel velike krajobrazne vrijednosti i bioraznolikosti i /ili georaznolikosti ili krajobraz očuvanih jedinstvenih obilježja karakterističnih za pojedino područje. Napominjemo kako rijeka Krka, odnosno gornji tok rijeke Krka od izvora do granice sa NP Krka pripada kategoriji „Značajni krajobraza-Krka krajolik-Gornji tok“. Ovaj lokalitet je zaštićen 1948. godine. Posebno treba istaknuti meandriranje rijeke u nizinskom dijelu (prva 4 km toka) koje je izuzetno rijetko u krškim reljefima. Nadalje članak 118. st. 2. istog Zakona kaže : „ U značajnom krajobrazu dopušteni su zahvati i djelatnosti kojima se **ne narušavaju obilježja zbog kojih je proglašen**“.

Članak 228. istog Zakona predviđa i novčanu kaznu za ukoliko pravna osoba provodi zahvat koji narušava obilježja zbog kojih je proglašen značajni krajobraz.

Slijedom svega navedenog smatramo da predloženi popis mjera zaštite krajobraza ,poput krajobraznog uređenja i ostalog, **ne može ni u kom slučajnu ublažiti trajni gubitak obilježja zaštićenog krajobraza.**

Čitavo područje značajnog krajobraza prepoznato je kao važan, ali nedovoljno iskorišteni rekreativno-turistički potencijal grada Knina.

Posebno se treba osvrnuti i na Tvrđavu kao značajan dio povijesno-kulturne baštine. Tvrđava zajedno sa krajobrazom gornjeg toka rijeke Krke, ali i Šarenih jezera i Buruma predstavlja iznimnu prirodnu i povijesno- kulturnu vrijednost te turistički potencijal ovoga kraja, koji je ovim zahvatom biti trajno narušen.

Vežano za lokalitet Šarena jezera u Studiji se kaže :“ *Do utjecaja na predmetno područje tijekom gradnje i korištenja zahvata može doći jedino u slučaju loše organizacije gradilišta i akcidentnih situacija* “ ali nije pojašnjeno na koji način će se predmetno područje zaštititi u slučaju ovakvih situacija. Ono što najviše zabrinjava je činjenica da se izvođači radova najčešće ne pridržavaju zadanih mjera zaštite, te to smatramo velikom opasnošću za ovaj lokalitet ali i za sve lokalitete prolaska planirane trase obilaznice.

UTJECAJ NA STANIŠTA, FLORU I FAUNU:

„*Izgradnjom obilaznice Knina ukupno će se prenamijeniti oko 5,76 ha prirodnih staništa, većim dijelom stanišnih tipova E.3.5. Primorske, termofilne šume i šikare medunca (2,9 ha) i A.4.1. Tršćaci, rogozici, visoki šiljevi i visoki šaševi (1,5 ha). Najvrijednije prirodno stanište koje će pretrpjeti prenamjenu su tršćaci razvijeni uz rijeku Krku.*“

Navedeni stanišni tipovi predstavljaju **ugrožena i rijetka staništa** koji zahtijevaju provođenje mjera očuvanja sukladno Zakonu o zaštiti prirode i EU Direktivi o staništima. Za stanišni tip A.4.1 Tršćaci, rogozici, visoki šiljevi i visoki šaševi predviđeni gubitak izgradnjom obilaznice iznosi 1.5 ha, odnosno

8,5 % ukupne površine u Šibensko-kninskoj županiji što predstavlja značaj gubitak površine. Stanišni tip E. 3.5. Primorske, termofilne šume i šikare medunca dio je popisa Bernske konvencije za koje je potrebno provoditi posebne mjere zaštite .

Republika Hrvatska stranka je Bernske konvencije od 2000. godine (Zakon o potvrđivanju konvencije o zaštiti europskih divljih vrsta i prirodnih staništa NN MU 06/00) . Napominjemo da je Bernska konvencija obvezujući međunarodni pravni instrument u području zaštite prirode.

U dijelu Studije koja govori o mogućem utjecaju staništa, flore i faune **nigdje** se ne spominju zaštićene i ugrožene životinjske vrste kao ni utjecaj izgradnje obilaznice na te vrste.

„Fragmentacija će posebno biti naglašena za vrste koje nastanjuju šumu i šikaru medunca od stac. 0+300 do 1+270. Na tom dijelu, utjecaj će biti još izraženiji jer će se na taj način životinjskim vrstama sa sjeverne strane obilaznice podići barijera prema Šarenim jezerima kao vrijednom pojilištu. Uslijed novonastale prometne situacije uvelike se povećava mogućnost neposrednog stradavanja životinja u pokušaju prelaska prometnica, te rizika ugrožavanja sudionika u prometu (sudar s velikom životinjom.“

Napominjemo da na lokaciji izgradnje živi nekoliko strogo zaštićenih vrsta sisavaca kao što su **vuk (canis lupis), ris (lynx lynx), vidra (lutra lutra), veliki potkovnjak (rhinolophus ferrumequinum)** . Nabrojane vrste sisavaca nalaze se u Crvenoj knjizi ugroženih sisavaca Hrvatske i označene su oznakom **SZ- strogo zaštićene svojte**. Dodajemo da se navedene vrste pored ovoga nalaze i u Dodatku II Direktive o staništima (vrste za koje je potrebno odrediti Posebna područja zaštite).

U Studiji se ove utjecaj izgradnje obilaznice kao ni moguće mjere zaštite na ove ugrožene vrste ne spominju.

Kako su ove vrste „status ugroženih stekle“ dijelom zahvaljujući upravo fragmentiranju staništa smatramo da će izgradnja obilaznice dodatno ugroziti ionako ugrožene vrste te ne smatramo da su predviđene mjere zaštitne (osiguravanjem prijelaza) dostatne da smanje ugrozu.

U gornjem toku rijeke Krke žive četiri vrste riba uvrštene u Crvenu knjigu slatkovodnih riba Hrvatske: **zlousta (Salmothymus obtusirostris krkensis) koja je hrvatski** endem, u kategoriji kritično ugrožene vrste, **primorska pastrva (Salmo faroides)**, u kategoriji ugrožene vrste, te **ilirski klen (Squalius illyricus)**, endem jadranskog sliva, i **zrmanjski klen (Squalius zrmanjae)**, hrvatski endem, u kategoriji osjetljive vrste. Gornji tok rijeke Krke stanište je već spomenute vidre (*Lutra lutra*), **vrste ugrožene u europskim razmjerima.**

Ono što je bitno napomenuti, a što se također u Studiji ne navodi , je **Zlousta pastrva (Salmothymus obtusirostris krkensis)** , koja je endem gornjeg toka rijeke Krke. Nigdje se ne navodi niti mogući utjecaj niti eventualne mjere zaštite iako se radi o izuzetno važnoj i ugroženoj vrsti ribe koja živi samo u prva tri kilometra gornjeg toka rijeke Krke. Kako postoji realna mogućnost ugroze rijeke Krke smatramo da je ova vrsta, kao i ostale pobrojane vrste, morala biti uzeta u obzir pri izradi Studije.

Krški plato koji okružuje rijeku Krku i njene pritoke bogat je otvorenim staništima u kojima obitava oko 75% populacije velike ševe (*Melanocorypha calandra*) i stoga **je najvažnije područje** u Hrvatskoj za očuvanje ove ptice. Cijelo to područje obiluje vodenim tijelima te stoga predstavlja važna odmorišta u seobi i zimovališta za brojne migratorne ptice vodarice. Na platou nalazimo i ostatke šume hrasta medunca što je iznimno značajno jer u njima obitavaju populacije crvenoglavog djetlića (*Dendrocopos medius*), rijetke vrste u mediteranskoj bioregiji Hrvatske.

Lokalitet **Novkovići Bošnjakuša HR2011344** koji se veže na rijeku Butižnicu te rijeka Orašnica i Radiljevac u blizini Knina, vrlo su značajni za **očuvanje potočnog raka (Austropotamobius torrentium)** jer predstavljaju najizoliranije populacije ovog ugroženog raka u južnom dijelu hrvatske alpinske biogeografske regije.

Ono što također smatramo **izuzetno važnim** je utjecaj izgradnje i mogućeg onečišćenja rijeke Krke na stanišni, biljni i životinjski svijet NP Krka. Ukoliko bi se ovaj faktor uzeo u obzir, a smatramo to neophodnim, popis ugroženih vrsta bio bi daleko veći. Treba napomenuti da je NP Krka ne samo od velikog prirodnog značaja za RH, već donosi i jako veliku financijsku korist (zaradu) u županiji. Smatramo da Studijom nije sagledan i ovaj dio vrlo izglednog štetnog utjecaja izgradnje obilaznice.

GLAVNA OCJENA PRIHVATLJIVOSTI ZAHVATA ZA EKOLOŠKU MREŽU:

Južna obilaznica Knina prolazi kroz istočni dio područja HR2000917 Krčić . Ciljevi očuvanja su 2 vrste šišmiša (južni potkovnjak (*Rhinolophus euryale*) i veliki potkovnjak (*Rhinolophus ferrumequinum*)), vretence jezerski regoč (*Lindenia tetraphylla*), leptir dalmatinski okaš (*Proterebia afra dalmata*), te stanišni tipovi špilje i jame zatvorene za javnost i sedrene barijere krških rijeka Dinarida.

„...Sagledavajući potencijalne utjecaje samo na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže kod južne obilaznice Knina najizraženiji utjecaji su mogući u slučaju akcidentnih situacija tijekom građenja i korištenja prometnice...“

*„...Uzimajući navedeno u obzir, ali i analizu mogućeg utjecaja trase na vrste koje su ciljevi očuvanja, može se zaključiti da predmetni zahvat uslijed izgradnje i **normalnog korištenja** neće imati utjecaja na cjelovitost područja HR2000917 Krčić. Do negativnog utjecaja može doći uslijed akcidentne situacije ali to ovisi o kutu i smjeru nagiba geoloških naslaga...“*

Kako se u više navrata govori o tome da najveću opasnost za ovo područje predstavlja nepridržavanje propisanih mjera gradnje te akcidentne situacije smatramo da predložene mjere zaštite ne mogu u potpunosti spriječiti nastajanje akcidentnih situacija, odnosno da provedbe istih neće biti, kao ni provedba mjera tijekom gradnje. Mišljenja smo da je štetnost za područje HR2000917 Krčić znatno veća te nedovoljno obrađena Studijom.

Trasa južne obilaznice Knina pruža se oko 2 km (zračne linije) istočno od područja očuvanja značajno za vrste i stanišne tipove (POVS) HR2000918 Šire područje NP Krka i područja očuvanja značajno za ptice (POP) HR1000026 Krka i okolni plato. Ovdje se također kao moguća opasnost spominju akcidentne situacije (prevrtanje vozila, izlivanje opasnih tvari ..) te se smatra da takve situacije mogu imati manji utjecaj na područje ekološke mreže.

Opet moramo naglasiti da smatramo da je potencijalna opasnost puno veća, te smo mišljenja da se tijekom izgradnje izvođač radova neće strogo pridržavati mjera zaštite te će na taj način ugroziti ova područja, a sve sagledavajući iz dosadašnjih iskustava s izvođačima radova ovog tipa.

Ono što je zabrinjavajuće je da se ne spominje utjecaj na sljedeća područja ekološke mreže, a mišljenja smo da ih se mora uzeti u obzir:

HR 2001067 Butižnica

HR 2001068 Radiljevac

HR 200966 Šarena jezera

HR2011344 Novkovići Bošnjakuša

Posebno treba uzeti u obzir utjecaj na staništa i vrste koje obitavaju u NP Krka a mogu biti ugrožene nepridržavanjem mjera zaštite.

UTJECAJ NA TLO I POLJOPRIVREDNE POVRŠINE:

Iz Studije: "Trajni i izravni utjecaji zahvata na biljnu proizvodnju u okolišu tijekom korištenja zahvata su sljedeći:

- onečišćenje kemijskim polutantima iz emisije automobilskih motora, koji u nekom stupnju mogu biti apsorbirani i ući u hranidbeni lanac,
 - usporavanje rasta i razvoja usjeva zbog taloženja prašine na biljke što smanjuje prodor svjetla i fotosintezu,
 - ograničena i/ili onemogućena ekološka proizvodnja poljoprivrednih prehrambenih proizvoda.
- Obzirom da se korištenjem obilaznice Knin, na kraju planskog razdoblja **očekuje 34% manji promet** od prometa na mjernom mjestu D1 2002. g., očekivane vrijednosti teških metala uz trasu planiranog zahvata bit će znatno ispod vrijednosti teških metala dozvoljenih Pravilnikom o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja (NN 09/14). S obzirom da će teški metali u tlu biti ispod graničnih vrijednosti, ekološki uzgoj biljaka uz prometnicu neće biti ograničen."

Područje Knina je izuzetno povoljno za ekološku proizvodnju, poljoprivredu općenito, te smatramo da se **ne može zaključiti** kako će razina teških metala biti u skladu sa Pravilnikom na osnovu procijenjenog pada prometa (?). S tim smatramo da izgradnja obilaznice može imati izuzetno negativan utjecaj na ekološku poljoprivredu i mišljenja smo da je u Studiji tako trebalo biti navedeno.

I opet se postavlja pitanje- ukoliko se očekuje pad prometa od 34%, u kolikoj mjeri je izgradnja financijski opravdana?

UTJECAJ NA VODE:

Trasa planirane obilaznice na više mjesta prelazi preko vodotoka. Na vodnom području sliva Lopuskog vrela i Kosovčice planirana trasa obilaznice prelazi preko rijeke Kosovčice. Na vodnom području sliva Krke i Krčića a trasa planirane obilaznice prelazi preko rijeke Krke. Na vodnom području gornjeg toka Krke trasa planirane obilaznice prelazi preko vodotoka Marčinkovac, rijeke Butišnice i bujice Radljevac.

Trasa se dijelom nalazi u II zoni sanitarne zaštite izvorišta Lopusko vrelo te dijelom u IV zoni sanitarne zaštite.

Članak 23. Pravilnika o uvjetima za utvrđivanje zona sanitarne zaštite kaže da se u II zoni zabranjuje ispuštanje **pročišćenih i nepročišćenih otpadnih voda**. Nejasno je iz Studije(ne –tehnički sažetak) na koji način će sustav odvodnje otpadnih voda biti riješen., odnosno gdje se nalazi „recipijent“ u koji se planira ispuštati pročišćena otpadna voda.

Također smatramo da postoji bojazan od nepridržavanja mjera zaštite te realna mogućnost ugroze izvorišta i voda.

Također u obzir nije uzet kumulativan učinak onečišćenja voda rijeka na kninskom području ali i čitavog sliva rijeke Krke, do njenog ušća.

Državni plan za zaštitu voda također navodi i ciljeve mjera zaštite voda a to je sačuvati podzemne površinske vode koje su još čiste (I kategorija). Kao jedna od mjera za očuvanje kakvoće navodi se **zabrana gradnje na područjima gdje se ugrožava kakvoća vode izvorišta i podzemnih voda** a koja se koriste ili planiraju koristiti za javnu vodoopskrbu kao i ograničenje izgradnje i obavljanja djelatnosti na malim vodotocima ili kraškim područjima gdje ispuštanje otpadnih voda može imati utjecaj na kakvoću vode i pored primjene potrebnih mjera zaštite.

UTJECAJ IZNENADNIH DOGAĐAJA:

Često spominjane u Studiji upravo su iznenadne akcidentne situacije najveća prijetnja okolišu. Kako im sama riječ kaže da su iznenadne- smatramo da se mogu ublažiti ali ne i predvidjeti i spriječiti te predstavljaju veliku opasnost ne samo djelu kojim prolazi planirana trasa obilaznice, već izuzetno negativan učinak i prijetnju predstavlja za NP Krka te vode Šibensko-kninske županije.

Zaključak:

Postoji nesrazmjer potrebe izgradnje, financijskog ulaganja i velikog negativnog utjecaja na okoliš. Generalni je dojam, kao i svim Studijama utjecaja na okoliš, da pristup procjeni utjecaja nije objektivniji već zagovarački za sam zahvat. Zbog toga se i podaci i citati koriste selektivno tj. samo oni koji idu u prilog tezi da je zahvat izgradnje Južne obilaznice Knina prihvatljiv za okoliš.

Sav taj zanemarivo mali negativni utjecaj utvrđen je za zahvat koji obuhvaća: sječu šume, trajnu prenamjenu i uništavanje površina, teške zemljane radove i uklanjanje vegetacije s velikim utjecajem na reljef, površinski pokrov, faunu, prirodne vrijednosti, tlo, površinske i podzemne vode, **trajno i nepovratno uništavanje zaštićenog krajobraza**, zadiranje u neka područja Natura 2000 kao i blizina drugih Natura 2000 područja itd.

„Zaobilaznjem“ Knina izgradnjom autoceste značajno se smanjio broj turista te je slijedom navedenog zatvoren određen broj prenoćišta. Izgradnja autoceste je strateški projekt RH te je u srazmjeru „korist i šteta“. Izgradnja Južne obilaznice će doprinijeti negativnom trendu smanjenja broja turista te će imati negativan učinak na razvoj grada i njegovo stanovništvo.

Mišljenja smo da nije u dovoljnoj mjeri sagledan kumulativni negativni učinak na okoliš, ali i na turistički i poljoprivredni razvoj područja **te planirani projekt izgradnje Južne obilaznice Knina smatramo krajnje štetnim** za okoliš i stanovništvo ovog kraja.

„Jer, očuvanje prirodnih i civilizacijskih vrijednosti hrvatskog prostora važno je strateško opredjeljenje i opći cilj cjeline razvoja Republike Hrvatske, a u sklopu toga i prometnog razvitka posebno.“ (Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske NN 139/99)