



REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I PRIRODE

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

KLASA: UP/I 351-03/15-02/59
URBROJ: 517-06-2-1-2-15-15
Zagreb, 30. listopada 2015.

Ministarstvo zaštite okoliša i prirode na temelju članka 84. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13, 153/13 i 78/15), odredbe točke 15. Gradnja državnih cesta, PRILOGA I. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14), povodom zahtjeva nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, Vončinina 3, za procjenu utjecaja na okoliš most kopno – Pelješac s pristupnim cestama, nakon provedenog postupka, donosi

R J E Š E N J E

- I. Namjeravani zahvat** – Most kopno – Pelješac s pristupnim cestama, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, Vončinina 3 – **prihvatljiv je za okoliš i ekološku mrežu uz primjenu zakonom propisanih i ovim rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša i mjera ublažavanja utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže (A) te provedbe programa praćenja stanja okoliša i ekološke mreže (B).**

A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA I MJERE UBLAŽAVANJA UTJECAJA NA CILJEVE OČUVANJA I CJELOVITOST PODRUČJA EKOLOŠKE MREŽE

A.1. Mjere zaštite tijekom pripreme i projektiranja

Opće mjere zaštite

1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazan način na koji su u Glavni projekt ugrađene mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša iz ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša.
2. Površine potrebne za organizaciju građenja (privremeno skladištenje građevinskog i otpadnog materijala, mjesta za parkiranje i manevarsko kretanje mehanizacije, pretakališta goriva, betonare) planirati unutar koridora prometnice. Za te potrebe koristiti već degradirane površine.
3. Sediment iz iskopa za temelje mosta odlagati van granica Posebnog rezervata u moru Malostonski zaljev i Malo more.

4. Prilikom pripreme i izrade projekta organizacije građenja voditi računa o mogućnosti prolaska građevinske mehanizacije i transportnih kamiona kroz Ston i Komarnu, te odvijanju gradilišnog prometa tijekom trajanja turističke sezone.
5. Tehnološkim projektima izvođenja mosta predvidjeti da se radovi na temeljima stupišta izvode sukcesivno, odnosno ne istovremeno na svim lokacijama stupova, kako bi podizanje sedimenta bilo minimalno i s minimalnim negativnim utjecajem.
6. Ograničiti kretanje teške mehanizacije prilikom izgradnje, odnosno u najvećoj mogućoj mjeri koristiti postojeću mrežu putova, koju nakon završetka građevinskih radova treba sanirati. Nove pristupne putove formirati kroz prirodnu vegetaciju samo kada je to nemoguće izbjeći, te ih planirati u suradnji s nadležnom šumarijom.

Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove

7. U daljnjoj fazi projektiranja projektirati pristupnu cestu mostu na strani Pelješca koja vodi od Brijeste na zapad (koridor u istraživanju). Priključak lokalne ceste L 69030 na D 414 priključiti u čvoru Zaradeže, približno km 14+020.
8. Zabranjuje se priključak pojedinih građevinskih čestica na prometnicu, izuzev onih u funkciji iste.

Mjere zaštite krajobraza

9. U sklopu izrade Glavnog projekta izraditi projekt krajobraznog uređenja.
10. Podvodne dijelove temelja stupova mosta, ako je to moguće, projektirati na način da ne budu vidljivi iznad morske površine. Završnu obradu mosta, vanjske detalje i gornji dio mosta s trupom ceste i prometnim elementima (burobrani i dr.) arhitektonski obraditi u sklopu građevinskog projekta. Oblikovanjem težiti prema vizualnom smanjenju objekta i efektu „olakšavanja“ konstrukcije (odabir boje, materijala i načina površinske obrade).
11. Burobrane odgovarajuće veličine projektirati u cijeloj visini, s okomitim oznakama (trakama) svijetlih boja po cijeloj površini.
12. Konstrukciju vijadukta zbog vizualne izloženosti, oblikovno, bojom i materijalom maksimalno uklopiti u krajobraz – težiti što lakšoj konstrukciji, a u vertikalnom pogledu postići što manju visinu objekta.
13. Projektom krajobraznog uređenja detaljno definirati pokose zasjeka i usjeka, s ciljem što manjeg i vizualno prihvatljivijeg zadiranja u prirodnu morfologiju terena te ih oblikovanjem i materijalima prilagoditi prirodnim krajobraznim karakteristikama područja – kamenu. Definirati mjesta gdje će biti potrebno izvoditi ozelenjavanja, autohtonim biljnim vrstama, zasjeka i usjeka, s ciljem što boljeg vizualnog uklapanja trase. Zabranjuje se upotreba mlaznog betona.
14. U projektu krajobraznog uređenja, prilikom projektiranja uređenja prostora oko prvoga kilometra trase, voditi računa o prvobitnoj namjeni i vizualnoj slici prostora, kao i o obližnjim maslinicima na terasama.
15. Posebnu pozornost obratiti oblikovanju portala tunela koje treba izvesti u kamenoj oblozi (bojom što prilagođenijoj okolnoj stijeni).
16. U blizini zona vrijednog poljodjelskog kulturnog krajobraza organizirati gradilište samo s jedne strane ceste radi očuvanja vrijednih strukturnih elemenata (terasa, suhozida) i spriječiti njihovo nepotrebno rušenje i oštećivanje.
17. Suhozide oštećene graditeljskim aktivnostima sanirati, tj. dozidati istim materijalom do ruba građevinskog pojasa.
18. Za uređenje koristiti samo biljne vrste koje se javljaju u sastavu vegetacijskih zajednica na širem području zahvata.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

19. Arheološki lokalitet 1.6. Ždrijelo, gomila – jugoistočno od Zaradeža u zoni izravnog utjecaja, arheološki istražiti i dokumentirati.

20. Za utvrdu Glavica (4.1.) u zoni izravnog utjecaja, izraditi detaljnu dokumentaciju, te je zaštititi na postojećoj lokaciji.
21. Položaj okolo stupova S 3 i S 13 arheološki istražiti.
22. Provoditi povremeni arheološki nadzor tijekom iskopa na trasi mosta i pristupnih cesta.

Mjere zaštite zaštićenih područja, biološke raznolikosti te ublažavanja negativnih utjecaja zahvata na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže

23. Pripremne radove na izgradnji pristupnih cesta (krčenje vegetacije, čišćenje terena) izvoditi izvan razdoblja gniježđenja ptica i veće aktivnosti drugih životinjskih vrsta, tj. navedene radove planirati u razdoblju između 15. rujna i 15. ožujka kako bi se umanjio utjecaj na faunu.
24. Burobrane projektirati tako da ne sadrže reflektirajuće materijale ukoliko se izvode prozirni te postaviti okomite oznake (trake) svijetlih boja po cijeloj prozirnoj površini kako bi se spriječila kolizija ptica s burobranima.
25. Radi smanjenja svjetlosnog onečišćenja i mogućeg utjecaja na šišmiše projektirati vanjsku rasvjetu ceste unutar minimalno potrebnih okvira za funkcionalno korištenje zahvata uz korištenje ekološki prihvatljive rasvjete sa snopom svjetlosti usmjerenim prema tlu, odnosno objektima, s minimalnim rasipanjem u ostalim smjerovima, te uz upotrebu niskotlačnih natrijevih žarulja.
26. Kako bi se zadržala cjelovitost staništa i smanjilo stradavanje malih životinja na cesti (osobito gmazova), planirati dovoljan broj prolaza za male životinje ispod ceste na dionicama gdje cesta nije u tunelu/vijaduktu. Pri tome udaljenost između susjednih prolaza ne bi smjela biti veća od 200 m. U funkciji prolaza za male životinje mogu biti propusti za vanjsku odvodnju. Prolaze ispod ceste i propuste za vanjsku odvodnju projektirati tako da se omogući njihovo korištenje od strane malih životinja:
 - objekti trebaju biti pravokutni te minimalnih dimenzija 0,5 x 0,5 m,
 - dno i stjenke trebaju biti od betona,
 - dno treba projektirati da omogući postojanje suhog koridora za prolaz životinja i kad ima vode u objektu,
 - stjenke izlaznog kanala objekta treba izvesti u kombinaciji betona i kamena s nagibom stjenki 30-45° kako bi kanal bio prikladan za životinje,
 - objekte treba projektirati da onemoguće prolazak životinja na cestu i kako bi se usmjerile prema otvoru propusta/prolaza. Usmjeravanje se postiže izvedbom ograde uz rub ceste s veličinom oka 2-4 cm² te usmjeravanjem životinja sadnjom grmolike vegetacije oko samih otvora.
27. Prije početka radova, provesti speleološko rekognosciranje terena duž trase pristupnih cesta u širini procijenjenog građevinskog pojasa u svrhu pronalaženja speleoloških objekata te istražiti evidentirane objekte na širem području utjecaja zahvata (200 m lijevo i desno od trase ceste) radi utvrđivanja smjera pružanja. Rekognosciranje obavljaju stručne osobe (biospeleolog i speleolog-geolog), a izvješće o provedenom istraživanju (s lokacijom, opisom, procjenom značaja i prijedlogom zaštitnih mjera speleoloških objekata) treba dostaviti središnjem tijelu državne uprave nadležnom za poslove zaštite prirode. U slučaju otkrića speleoloških objekata postupati sukladno rješenju nadležnog tijela.
28. O početku radova obavijestiti nadležnu javnu ustanovu za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima.

Mjere zaštite šuma

29. Koristiti Program gospodarenja šumama u koji su uvrštene izgrađene i planirane šumske prometnice (protupožarne prosjeke, šumska infrastruktura) ili u suradnji s nadležnom Šumarijom odrediti nove prilazne putove u svrhu racionalnog korištenja prostora. Također koristiti Program gospodarenja šumama u dijelu koji opisuje stupanj ugroženosti

šuma od požara, a sve u funkciji bolje organizacije gradilišta kao i prikaze mogućih bujičnih tokova u funkciji zaštite šuma od erozivnih procesa.

30. Predvidjeti ispuštanje voda, koje se prikupljaju obodnim kanalima u svrhu zaštite usjeka i nasipa, na način da ispuštanjem u okolni teren ne izazove nove erozivne procese na vrijednim šumskim ekosustavima (sjemenske sastojine) ili ne ugroze kultivirana kraška polja.

Mjere zaštite lovstva

31. U suradnji sa stručnom službom lovoovlaštenika razmotriti ustaljene staze i premete divljači kako bi se na vrijeme poduzele sve mjere za sprječavanje šteta koje mogu nastati, te utvrdili koridori za kretanje ljudi i mehanizacije tijekom izgradnje mosta i pristupnih cesta. Premjestiti zatečene lovno gospodarske i lovno tehničke objekte (čeke, hranilišta) na druge lokacije.
32. Objekte na pristupnim prometnicama: podvožnjak u čvoru „Duboka“ km 0+520.00, podvožnjak za D8 km 1+258.04, prolaz km 4+714.79, prolaz km 6+691.712, tunel Kamenice km 7+546 – km 8+045, vijadukt „Doli“ km 8+090.00 – km 8+246.00, tunel Debeli Brijeg km 10+915 – km 13+382 i podvožnjak km 14+019.93 koristiti i u funkciji ublažavanja fragmentacije staništa divljači i omogućavanja njihovog kretanja, migracije, što se posebno odnosi na krupnu divljač (mufloni, divlje svinje).

Mjere zaštite voda i mora

33. Sustav odvodnje ceste i mosta izvesti kao vodonepropustan, sustavom interne kanalizacije i uređaja za pročišćavanje otpadnih voda, s propisanim zbrinjavanjem taloga iz uređaja.
34. Predvidjeti odgovarajuće mjere zaštite od bočnog izljetanja vozila na svim potencijalno opasnim mjestima u vodozaštitnim zonama.

Mjere zaštite od buke

35. U višim fazama izrade projektne dokumentacije provesti, na osnovi detaljnijih projektnih podloga, proračune buke prometnice na lokacijama objekata koje su potencijalno ugroženi bukom. Za područja trase na kojima buka zahvata prelazi dopuštene razine, predvidjeti mjere zaštite od buke, prvenstveno primjenom barijera, što uključuje i vremensku dinamiku izgradnje zaštitnih barijera.
36. Barijere za zaštitu od buke oblikovati/planirati od materijala koji odgovaraju prirodnim ili/i kulturnim obilježjima okolnog krajobraza, tako da se postigne njihova maksimalna uklopljenost u prostor, odnosno umanjiti njihova upadljivost. U sklopu izrade Glavnog projekta zaštite od buke izraditi krajobrazno uređenje i oblikovanje barijera za zaštitu od buke.

A.2. Mjere zaštite tijekom građenja

Opće mjere zaštite

37. Sav materijal od iskopa koji neće biti upotrijebljen u graditeljskim aktivnostima odložiti na za to predviđenim lokacijama sukladno zakonskoj regulativi.
38. Sve površine pod privremenim utjecajem gradilišta dovesti u prvobitno stanje, odnosno sanirati autohtonim biljnim vrstama.
39. Zabijanje i bušenje pilota izvoditi primjenom sustava zaštite „air bubble protection“ kako bi se maksimalno smanjio prijenos vibracija na medij (more).
40. Materijal prilikom izvedbe pilota vaditi usisavanjem kroz cijev pilota u nepropusne kontejnere na platformi (barži) kako bi se transportirali na predviđena odlagališta.
41. Otpad s gradilišta razvrstavati prema vrstama i predavati ovlaštenoj osobi.

Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove

42. Izraditi Elaborat privremene regulacije prometa za vrijeme odvijanja radova gdje će biti jasno definirane točke prilaza na postojeći cestovni (prometni) sustav i osiguranje svih kolizijskih točaka tijekom izvođenja radova.
43. Prilikom izvođenja radova na temeljenju i stupištima (koji se trebaju odvijati sukcesivno), te montaži konstrukcije, u svakom trenutku osigurati odvijanje pomorskog prometa.
44. Za dopremu asfaltnih materijala koristiti postojeću trasu pristupnih cesta.
45. Ako se prilikom izgradnje koristi postojeća mreža cesta i putova, iste po završetku građenja sanirati i dovesti u prvobitno funkcionalno stanje.

Mjere zaštite krajobraza

46. Materijal nastao prilikom zemljanih radova ugraditi u nasipe i pokose ili iskoristiti za uređenje površina uz buduću trasu. Eventualni višak zemljanog materijala propisno odložiti u za tu svrhu unaprijed određeno mjesto.
47. Sve nasipe zasjeke, usjeke i portale tunela u završnoj obradi izvesti u prirodnom materijalu - kamenu ili ozeleniti autohtonim biljnim vrstama. Upotreba mlaznog betona nije dozvoljena.
48. Sve privremeno zaposjednute površine (područja gradilišta i pristupni putovi) sanirati prema projektu krajobraznog uređenja.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

49. Za arheološke lokalitete u okolici Brijeste: 1.1 Villa rustica, 1.2 Na Grac ili Gradac i 1.3 Jegulja, te arheološke lokalitete u okolici Dančanja: 1.4 Mali Gradac i 1.5 Veliki Gradac unutar neizravne zone utjecaja ceste, obvezan je povremeni arheološki nadzor tijekom pripremnih radova i izvedbe zemljanih radova.
50. Tijekom izvođenja radova na izgradnji tunela (miniranje) obvezan je povremeni konzervatorski nadzor radi sprječavanja mogućih oštećenja na crkvi Sv. Mihajla.
51. U slučaju nailaska na arheološke nalaze prilikom izvođenja radova u podmorju, radove odmah obustaviti i obavijestiti nadležni Konzervatorski odjel u Dubrovniku.

Mjere zaštite zaštićenih područja, biološke raznolikosti te ublažavanja negativnih utjecaja zahvata na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže

52. Tijekom proboja tunela osigurati stalni biospeleološki nadzor od strane stručne osobe biospeleolog i speleolog-geolog. Podatke o izvršenom nadzoru dostaviti tijelu državne uprave nadležnom za poslove zaštite prirode.
53. Prilikom nailaska na speleološki objekt ili neki njegov dio odmah obustaviti radove i bez odgađanja obavijestiti središnje tijelo državne uprave nadležno za poslove zaštite prirode i postupiti prema rješenju nadležnog tijela.
54. U slučaju pojave invazivnih vrsta u građevinskom pojasu trajno ih uklanjati.
55. Za obnovu uklonjenog prirodnog vegetacijskog pokrova koristiti samo autohtone biljne vrste koje se javljaju u sastavu vegetacijskih zajednica prisutnih na širem području zahvata.

Mjere zaštite šuma

56. Održavati rubne dijelove gradilišta kako bi se spriječilo izvaljivanje stabala na novonastalim rubovima i klizanje terena, erozivni procesi i ispiranje šumskog tla.
57. Osobitu pažnju prilikom radova posvetiti rukovanju lakozapaljivim materijalima i otvorenim plamenom, kao i alatima koji mogu izazvati iskrenje. To se posebno odnosi na mjesta gdje zahvat prolazi kroz crnogoričnu šumu: od početne stacionaže do stacionaže oko km 1+250,00, te od stacionaže oko km 11+600,00 do stacionaže oko km 12+800,00.
58. Stabilizirati terene bujičnih tokova gradonima, kamenom i terasama koristeći adekvatno autohtono raslinje navedeno u nadležnom Programu gospodarenja šumama.

59. Odmah nakon prosijecanja trase, izvesti posječenu drvenu masu, te uspostaviti i održavati šumski red.

Mjere zaštite lovstva

60. Obavijestiti ovlaštenike prava lova o periodu izvođenja radova u njihovom lovištu i prijaviti svako stradavanje divljači lovozakupniku.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta

61. Za potrebe gradilišta koristiti postojeće prometnice i putove.
62. Prilikom izvođenja zemljanih radova humusni sloj deponirati i nakon izvedenih radova vratiti (gdje je to moguće) kao gornji sloj.
63. Izbjegavati radove na trasi u vegetacijskoj fazi zriobe poljoprivrednih kultura na većim površinama intenzivnog uzgoja.

Mjere zaštite voda i mora

64. Sve otpadne vode ispuštati u vodonepropusne spremnike, koje je potrebno učestalo kontrolirati i redovito prazniti ili spojiti na postojeći sustav odvodnje.
65. Prostor za smještaj vozila i građevinskih strojeva urediti na nepropusnoj podlozi, a površinske vode odvoditi preko separatora ulja i masti.
66. Na području gradilišta zabranjeno je skladištiti opasne tvari i materijale, ulja, gorivo, mazivo i sl.
67. Na Pelješcu zaštititi bočati izvor i vrulju u uvali Brijesta. Pojačanim mjerama zaštite onemogućiti procjeđivanja u rasjedne zone u okršenim vapnencima, te krške doline i ponikve.
68. Oborinske vode prometnih površina pratećih objekata i centra za nadzor i upravljanje prometom tretirati kao i na samoj trasi pristupnih cesta, a fekalne vode obraditi u bio-diskovima.
69. Tijekom izvođenja radova i organizacije gradilišta obratiti pažnju da ne dođe do onečišćenja voda i okolnog terena naftom, uljima i mazivima, bitumenskim sredstvima te drugim opasnim i štetnim tvarima.
70. Izvođenje radova na morskom dnu kojima se u vodeni stupac može generirati određena količina sedimenta obavljati u vrijeme kada u pridnenom sloju prevladava izlazno strujanje iz zaljeva ili kada vertikalno prosječna brzina ulaznog strujanja u zaljev kroz tri sata ne prelazi $0,1 \text{ m s}^{-1}$.
71. U cilju donošenja odluka o izvođenju podmorskih radova postaviti automatske strujomjere s telemetrijskim prikupljanjem podataka o strujanjima (smjer strujanja, horizontalna brzina strujanja).

Mjere zaštite od buke

72. Buka tijekom izgradnje tijekom dnevnog razdoblja (07-23 h) ne smije prekoračiti dopuštenu razinu buke od 65 dB(A). U razdoblju od 08.00 do 18.00 sati dopušta se prekoračenje navedene razine buke za dodatnih 5 dB(A). Pri obavljanju građevinskih radova noću (23-07h), razina buke ne smije prijeći vrijednosti od 50 dB(A).

Mjere zaštite zraka

73. Polijevati vodom neasfaltirane transportne površine.
74. Prilazne prometnice i most kao prometno-funkcionalnu cjelinu opremiti sustavom promjenjive prometne signalizacije i opreme koja će biti u funkciji najavljanja nepovoljnih uvjeta vožnje.
75. Ugraditi anemograf na Komarni prije početka radova te na njemu pratiti i analizirati smjer i brzinu vjetra na lokaciji, odnosno izraditi krivulju trajanja vjetra određenih brzina i s podacima kontrolirati i eventualno korigirati detalje tehničkih rješenja mosta.

A.3. Mjere zaštite okoliša tijekom korištenja

Mjere zaštite krajobraza

76. Redovito održavati površine uz trasu prometnice, površine oko čvorišta i pratećih objekata.

Mjere zaštite zaštićenih područja, biološke raznolikosti te ublažavanja negativnih utjecaja zahvata na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže

77. Kako bi se uklonila mogućnost stradavanja grabljivica, redovito vršiti uklanjanje strvina s područja cestovnog koridora.

78. Redovitim kontrolom i čišćenjem održavati prostor unutar propusta i prolaza za male životinje prohodnim kako bi se osigurali kontinuitet staništa i kretanje životinja.

79. Ako se utvrdi pojava i širenje invazivnih vrsta u održavanom pojasu uz cestu, osigurati trajno uklanjanje stranih invazivnih biljnih vrsta.

Mjere zaštite šuma

80. Redovito čistiti i održavati rubne pojaseve uz prometnice u svrhu smanjenja opasnosti i mogućih šteta od požara.

81. Redovitim pošumljavanjem održavati padine i stabilnost tla.

Mjere zaštite lovstva

82. Evidentirati sva stradavanja divljači.

83. Postaviti prometne znakove koji ukazuju na prisutnost divljači, a ukoliko se pokaže da su stradavanja divljači učestale, poduzeti dodatne mjere za sprečavanje navedenih pojava postavljanjem prizmatičnih ogledalaca za odbijanje divljači.

Mjere zaštite voda i mora

84. Oborinske vode s prometnice, prije ispuštanja u recipijent pročišćavati tako da budu zadovoljene vrijednosti emisija propisane posebnim propisima. Ako monitoring na vodnim tijelima pokaže da je to potrebno, vrijednosti emisija mogu se naknadno i postrožiti kako se stanje vodnog tijela koje je recipijent ne bi pogoršalo (kombinirani pristup).

85. Redovito održavati cestu i sustav odvodnje ceste i mosta što uključuje čišćenje i praćenje funkcionalnog stanja sustava unutarnje odvodnje i sustava za pročišćavanje otpadnih voda i odgovarajuće zbrinjavanje otpada (taloga) koji nastaje pročišćavanjem oborinskih voda. U zimskom razdoblju po potrebi otklanjati snijeg i led s kolnika.

86. Prilikom održavanja prometnice u zimskom razdoblju koristiti standardna ekološki prihvatljiva sredstva (sredstva koja sprečavaju nastajanje poledice) radi zaštite voda. Upotrebu sredstava treba svesti na minimum ispravnim predviđanjem stanja kolnika i preciznim doziranjem.

Mjere zaštite u slučaju akcidenta

87. U slučaju havarija vozila poduzimati aktivnosti prema Planu upravljanja vodnim područjima, odnosno prema operativnim planovima za provedbu mjera u slučaju izvanrednih onečišćenja.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA I EKOLOŠKE MREŽE

B.1. Biološka raznolikost i ekološka mreža

Tijekom odvijanja prometa pratiti učestalost i distribuciju stradanja životinja od prometa, s naglaskom na ciljne vrste gmazova područja ekološke mreže HR5000031 Delta Neretve i HR2001364 JI dio Pelješca i ciljne vrste ptica područja HR1000031 Delta Neretve i HR1000036 Srednje dalmatinski otoci i Pelješac.

Praćenje stradanja životinja provoditi tijekom jedne godine, svaki mjesec (3 puta duž cijele trase pristupnih cesta, s razmakom od 3-4 dana) osim zimskih mjeseci (studeni, prosinac, siječanj, veljača), dok je u travnju, svibnju, lipnju i rujnu potrebno povećati radni napor (6 puta duž cijele trase, s razmakom od 3-4 dana) prvenstveno zbog gmazova koji su najaktivniji u tom periodu. Nakon praćenja u razdoblju od godinu dana izvršiti analizu o mjestima stradanja i taksonomskoj pripadnosti stradalih životinja, te izvršiti eventualne korekcije mjera zaštite. Nakon provedenih mjera zaštite ponoviti praćenje radi provjere učinkovitosti mjera zaštite. Rezultate praćenja dostaviti središnjem tijelu državne uprave nadležnom za poslove zaštite prirode.

B.2. Buka

Na lokacijama najbližih i buci najizloženijih objekata izvršiti kontrolna mjerenja buke nakon izgradnje prometnice kako bi se usporedile s proračunatim razinama buke. Daljnja mjerenja buke provoditi kada se sljedećim brojanjem pokaže da je količina prometa veća za 25% u odnosu na onu koja je izbrojana prilikom prethodnih mjerenja. Za pojedino mjerenje izvršiti mjerenje na strani koja je najviše izložena buci s nove prometnice. Mjerenja provesti tijekom ljeta, u trajanju 24 sata. Ukoliko naknadna mjerenja pokažu da su razine buke veće od dopuštenih dnevnih ili noćnih razina, koje iznose 65 dB(A) i 50 dB(A), primijeniti mjere zaštite od buke kako bi se buka svela na prihvatljivu razinu.

Učinkovitost dogradnje zaštite od buke provjeriti ponovljenim mjerenjima nakon završetka dogradnje. Detalje mjerenja definirati u okviru projekta zaštite od buke.

B.3. Vode i more

B.3.1. Praćenje stanja tijekom gradnje

1. Provoditi samo na priobalnom vodnom tijelu.

Program praćenja slijedećih elemenata	Učestalost uzorkovanja i ispitivanja	Lokacija uzorkovanja
Klorofil a (svakih 5 m, ovisno o dubini na području postaje).	<ul style="list-style-type: none">neposredno prije početka radova (nulto stanje)1 dan nakon izvedbe prve bušotinedo završetka radova svaka 3 dana	Na području radnog pojasa te šireg pojasa zahvata
Sastav fitoplanktonske zajednice	<ul style="list-style-type: none">ukoliko dođe do značajne promjene u koncentraciji klorofila provesti analizu sastava fitoplanktonske zajednice	
Makroalge	<ul style="list-style-type: none">Prije početka radova (nulto stanje)Po potrebi tijekom radovaNakon završetka radova	
<i>Posidonia oceanica</i>	<ul style="list-style-type: none">Prije početka radova (nulto stanje)	

Program praćenja slijedećih elemenata	Učestalost uzorkovanja i ispitivanja	Lokacija uzorkovanja
	stanje) <ul style="list-style-type: none"> Po potrebi tijekom radova Nakon završetka radova 	
Bentoski beskralježnjaci	<ul style="list-style-type: none"> Prije početka radova (nulto stanje) Nakon završetka radova 	
Prisutnost invazivnih vrsta	<ul style="list-style-type: none"> Prije početka radova (nulto stanje) Nakon završetka radova 	

2. U podmorju pratiti parametre za kontrolu mogućeg utjecaja zamuljivanja na uzgajališta u zaljevu.

B.3.2. Praćenje stanja tijekom korištenja

Poštujući princip „kombiniranog pristupa“ zaštite voda, predviđa se program praćenja utjecaja na vodna tijela, koji osigurava emisije manje od graničnih vrijednosti i uvjet da se ne pogoršava stanje recipijenta. Stoga se predloženo praćenje stanja okoliša sastoji od praćenja emisija nakon pročišćavanja i relevantnih parametara stanja vodnog tijela. Parametri odabrani za praćenje su oni koji se mogu nalaziti u otpadnim vodama s obzirom na karakter zahvata, a prate se prema odgovarajućim posebnim propisima.

Praćenje kakvoće otpadne vode

Nakon pročišćavanja otpadnih voda, a prije ispuštanja u recipijent pratiti minimalno sljedeće parametre: fizikalno-kemijski pokazatelji, BPK₅, KPK_{Cr}, TOC, ukupni ugljikovodici, pesticidi, PAH, bakar, cink, kadmij, ukupni krom, mangan, nikal, olovo, željezo, sulfati i ukupni fosfor. Granične vrijednosti i učestalost ovog monitoringa propisani su posebnim propisima.

Praćenja stanja recipijenta

Program praćenja slijedećih elemenata	Učestalost uzorkovanja i ispitivanja	Lokacija uzorkovanja
olovo	svaka 3 mjeseca	u recipijentu u skladu s „Metodologijom primjene kombiniranog pristupa“, Hrvatske vode
kadmij		
nikal		
pesticidi		
PAH		

B.4. Vjetar

Uspostaviti mjerenja smjera i brzine vjetra s barem 10-minutnim intervalom osrednjavanja na samoj lokaciji buduće trase mosta Pelješac što bi omogućilo verifikaciju prikazanih rezultata.

B.5. Tlo

Pratiti pojavu slijeganja terena, odrona i erozije uz most i izgrađene pristupne ceste 2 puta godišnje te prema potrebi sanirati oštećenja.

- II. Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, dužan je osigurati primjenu mjera zaštite okoliša i mjera ublažavanja utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te praćenje stanja okoliša i ekološke mreže kako je to određeno ovim rješenjem.**
- III. O rezultatima praćenja stanja okoliša i ekološke mreže nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, je obvezan podatke dostavljati Hrvatskoj agenciji za okoliš i prirodu na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.**
- IV. Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, podmiruje sve troškove u postupku procjene utjecaja na okoliš iz točke I. izreke ovoga rješenja. O troškovima ovog postupka odlučit će se posebnim rješenjem koji prileži u spisu predmeta.**
- V. Ovo rješenje prestaje važiti ako u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu promijenili uvjeti utvrđeni ovim rješenjem.**
- VI. Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva.**
- VII. Sastavni dio ovog Rješenja je grafički prilog: Pregledna situacija M 1:25000**

O b r a z l o ž e n j e

Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, zastupan po opunomoćeniku Institut IGH d.d. Zagreb, Janka Rakuše 1, podnio je 6. srpnja 2015. zahtjev za provedbu postupka procjene utjecaja na okoliš most kopno – Pelješac s pristupnim cestama. U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13, 153/13 i 78/15), u daljnjem tekstu: Zakon, i članka 7. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14), u daljnjem tekstu: Uredba o PUO:

- mišljenje o planiranosti zahvata dokumentima prostornog uređenja (KLASA: 350-01/15-02/383, URBROJ: 531-06-1-15-2) koje je izdalo Ministarstvo graditeljstva i prostornoga uređenja,
- mišljenje da je za planirani zahvat potrebno provesti Glavnu ocjenu s ocjenom drugih pogodnih mogućnosti (KLASA: 612-07/11-01/2509, URBROJ: 517-1-1-2-13-8) koje je izdala Uprava za zaštitu prirode Ministarstva zaštite okoliša i prirode, i
- studija o utjecaju na okoliš koju je izradio Institut IGH d.d. Zagreb, Janka Rakuše 1, kojem je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode, u daljnjem tekstu: Ministarstvo, 26. studenoga 2013. izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša: Izrada studija o utjecaju zahvata na okoliš (KLASA: UP/I 351-02/13-08/123, URBROJ: 517-06-2-2-2-13-3). Studija je izrađena u lipnju 2015. Voditelj izrade studije je mr.sc. Stjepan Kralj, dipl.ing.građ.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, sukladno članku 80. stavku 3. Zakona i članku 8. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08), na

internetskim stranicama Ministarstva objavljena je 6. srpnja 2015. informacija o zahtjevu za provedbu postupka (KLASA: UP/I 351-03/15-02/59, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-2 od 6. srpnja 2015.).

Stalno Savjetodavno stručno povjerenstvo za ocjenu utjecaja na okoliš za zahvate autoceste i državne ceste (u daljnjem tekstu: Stalno povjerenstvo) imenovano je Odlukom temeljem članka 77. stavka 1., 3. i 4. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 110/07) 19. travnja 2012. (KLASA: 351-03/12-04/29, URBROJ: 517-12-2) i Odlukom temeljem članka 87. stavka 1., 4. i 5. Zakona 6. kolovoza 2013. (KLASA: 351-03/12-04/29, URBROJ: 517-06-2-1-13-3).

Stalno povjerenstvo je održalo dvije sjednice. Na prvoj sjednici održanoj 17. srpnja 2015. u Stonu, Stalno povjerenstvo je izvršilo uvid u Studiju i nakon rasprave procijenilo da Studija, u bitnom, sadrži elemente za donošenje ocjene o prihvatljivosti zahvata, ali da ju u nekim dijelovima treba ispraviti i dopuniti prema primjedbama Stalnog povjerenstva. Na istoj sjednici Stalno povjerenstvo je predložilo da se Studija nakon suglasnosti članova na dostavljenu doradu uputi na javnu raspravu.

Za predmetni zahvat, u skladu sa Zakonom i Uredbom o PUO, Ministarstvo je 27. kolovoza 2015. donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I 351-03/15-02/59, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-6) u trajanju od trideset dana, od 7. rujna do 6. listopada 2015. Obavijest o provedbi javne rasprave (KLASA: UP/I 351-03/15-02/59, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-7 od 27. kolovoza 2015.) objavljena je u listu „Slobodna Dalmacija“ 28. kolovoza 2015., na internetskim stranicama Ministarstva 28. kolovoza 2015. (<http://www.mzoip.hr/hr/okolis/puo-i-spuo.html>) i na internetskim stranicama Dubrovačko-neretvanske županije 31. kolovoza 2015. (<http://www.edubrovnik.org/novost.php?id=5968>). Ujedno prethodno spomenute, Odluka i Obavijest, dostavljeni su Upravnom odjelu za zaštitu okoliša i prirode Dubrovačko-neretvanske županije sa zamolbom za pravnom pomoći glede obavještavanja tijela jedinica lokalne samouprave o provođenju javne rasprave (KLASA: UP/I 351-03/15-02/59, URBROJ: 517-06-2-1-15-8 od 28. kolovoza 2015.). Slijedom navedenog, obavijesti su objavljene i na oglasnim pločama Općine Ston, Općine Slivno i Dubrovačko-neretvanske županije. Informacija odluci da se Studija upućuje na javnu raspravu (KLASA: UP/I 351-03/15-02/59, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-10 od 31. kolovoza 2015.), cjelovita Studija i ne-tehnički sažetak studije objavljeni su 4. rujna 2015. na internetskim stranicama Ministarstva (<http://www.mzoip.hr/hr/okolis/puo-i-spuo.html>). Za vrijeme trajanja javne rasprave javnosti je omogućen javni uvid u primjerak cjelovite Studije i primjerak ne-tehničkog sažetka studije u prostorijama Općine Ston, Trg kralja Tomislava 1, Ston, radnim danom od 7.00 do 15.00 sati i u prostorijama Ispostave Hrvatskih cesta, Vladimira Nazora 8, Dubrovnik, radnim danom od 8.00 do 16.00 sati. Javna izlaganja o Studiji održana su u prostorijama Općine Ston, Trg kralja Tomislava 1, Ston, 23. rujna 2015. s početkom u 17.00 sati i u prostorijama Ispostave Hrvatskih cesta, Vladimira Nazora 8, Dubrovnik 24. rujna 2015. s početkom u 17.00 sati. Pisani poziv na javna izlaganja Ministarstvo je uputilo tijelima jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave (KLASA: UP/I 351-03/15-02/59, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-11 od 31. kolovoza 2015.). Tijekom javne rasprave u knjige primjedbi izložene na mjestima javnog uvida, javnost i zainteresirana javnost nije upisala primjedbe, mišljenja i prijedloge. Na adresi Ministarstva, Radnička cesta 80, Zagreb te elektronskim putem na adresi puo@mzoip.hr zaprimljena je pisana primjedba Sektora za građenje i rekonstrukciju Hrvatskih cesta (KLASA: 351-03/2015-1/16, URBROJ: 345-410/587-2015-5 od 5. listopada 2015.). Upravni odjel za zaštitu okoliša i prirode Dubrovačko-neretvanske županije dostavio je pisanu primjedbu Emila Željka Polovića iz Dubrovnika zaprimljenu 30. rujna 2015. Primjedbe/prijedlozi se, u bitnom odnose na tehničko rješenje mosta i dopunu Studije elementima iz Studije ugroženosti od požara.

Sukladno Zakonu o potvrđivanju Konvencije o procjeni utjecaja na okoliš preko državnih granica (Espoo konvencija) u okviru postupka procjene proveden je prekogranični postupak predmetnog zahvata na okoliš Bosne i Hercegovine. Na temelju obavijesti Ministarstva o planiranoj aktivnosti (KLASA: UP/I 351-03/15-02/59, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-8 od 26. kolovoza 2015.), a koji je sadržavao formular notifikacije u tiskanom obliku te Studiju i ne-tehnički sažetak studije u elektronskom obliku, te zamolbom za dostavom mišljenja o dostavljenoj dokumentaciji sukladno članku 6. Espoo Konvencije s rokom od 30 dana, Bosna i Hercegovina nije dostavila mišljenje na dostavljenu dokumentaciju niti je tražila produljenje roka za konzultacije.

Na drugoj sjednici održanoj 26. listopada 2015. u Zagrebu Stalno povjerenstvo je razmotrilo mišljenja nadležnih tijela prema posebnim propisima izložena putem predstavnika u Stalnom povjerenstvu, dorađenu Studiju i izvješće o provedenoj javnoj raspravi. Slijedom svega razmotrenog natpolovična većina članova Stalnog povjerenstva je glasovanjem, u skladu sa člankom 16. Uredbe o PUO, donijela mišljenje o prihvatljivosti zahvata kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš i ekološku mrežu te predložila mjere zaštite okoliša i mjere ublažavanja utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te program praćenja stanja okoliša i ekološke mreže.

Odgovori na primjedbe, prijedloge i mišljenja javnosti koje nije moguće prihvatiti su sljedeći:

- Primjedba/prijedlog koji se odnosi na tehničko rješenje mosta nije prihvaćen. Položaj plovnog puta – prijedlog da se plovni put (prolaz ispod mosta) pomakne sa središnjeg raspona prema kopnenoj obali, nije prihvatljiv, jer se u tom dijelu ne može osigurati potreban plovni profil po visini, zbog plitkog mora i blizine obale (režim struja drugačiji nego u sredini kanala). U tom dijelu most je u zavoju, raster stupova iz statičkih razloga je manji od centralnih raspona, pa bi se teško mogao osigurati plovni put i po širini. Izdizanje nivelete mosta da bi se osigurao plovni put na toj lokaciji, dovelo bi do toga da se pristupna cesta s mosta ne bi mogla uključiti u postojeću mrežu. Također, s obzirom na raspon kanala, konstrukcijske elemente, potrebne uvjete stabilnosti konstrukcije i sl., predloženi oblik nivelete u primjedbi, ne bi se mogao jednostavno realizirati. Nagibi nivelete u središnji dio kanala svakako su prijetnja okolišu, jer u slučaju bilo kakvog akcidenta, pa i redovne odvodnje mosta, nije moguće zahvatiti otpadne vode i izvesti ih van zaljeva. U predloženom rješenju u Studiji, niveleta je u nagibima prema obalama gdje su locirani uređaji za pročišćavanje. Temeljenje je jednako složeno po cijeloj dužini mosta i nije u vezi s plovnim putem. Što se tiče zaštite stupova, oni su statički i konstruktivno proračunati na sve dodatne utjecaje i opterećenja. Koridor ceste na Pelješkoj strani je definiran planskom dokumentacijom i u tom koridoru je trasa projektirana na način da izbjegava naseljene dijelove i vodi se prema propisima i pravilima struke.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Zahvat u prostoru je izgradnja mosta kopno – Pelješac s pristupnim cestama, L=14,46 km. Koridor planirane ceste i mosta teritorijalno pripada području Dubrovačko-neretvanske županije, a nalazi se na području općina Slivno i Ston.*

Dubrovačko-neretvanska županija je jedina hrvatska županija čiji je dio teritorija fizički odvojen od ostalog teritorija Republike Hrvatske. Stoga je trasa mosta kopno – Pelješac s pristupnim cestama od velikog prometnog značaja za južnu Hrvatsku zbog suvremenog prometnog povezivanja unutar županijskih prostora i županije s ostalim prostorom države.

Izgradnja mosta kopno – Pelješac preko kanala Malog Stona, te spojeva na Jadransku turističku cestu D8 kod Komarne na kopnu i kod Zaradeža na Pelješku cestu D414, predstavlja dio cjelovitog prometnog povezivanja Dubrovačko-neretvanske županije s teritorijem Republike Hrvatske.

Dimenzioniranje elemenata horizontalne, vertikalne i poprečne geometrije trase mosta i pristupnih cesta izvršeno je za projektnu brzinu $VP=90$ km/h.

Poprečni profil ceste i mosta ima dvije vozne trake. Širina prometnih traka za zadanu brzinu iznosi 3,5 m, rubnih traka 0,50 m. Cestovna čvorišta su u dvije razine.

U budućnosti kada prometna potražnja dosegne određenu veličinu koja prelazi kapacitet dvotračne ceste, prometno povezivanje ostvarit će se u konačnici izgradnjom planirane brze ceste preko Pelješca na sektoru: čvor Pelješac (Jadransko-jonska autocesta) – čvor Slivno Ravno – čvor Duboka – Komarna – most Pelješac – Brijesta – čvor Brijesta – čvor Zaradeže – čvor Metohija – čvor Prapratno – čvor Zaton Doli – čvor Doli (Jadransko-jonska autocesta).

Zahvat pristupnih cesta mostu Pelješac, počinje na Jadranskoj turističkoj cesti, državnoj cesti D8, između naselja Raba i Duboka. Pristupna cesta se odvaja lijevo od državne ceste D8 i postaje glavni smjer prema poluotoku Pelješac. U km 0+685.00 smješteno je čvorište Duboka kojim se omogućuje priključak postojeće državne ceste D8 u smjeru Neuma i Bosne i Hercegovine. Trasa u nastavku dolazi na most Pelješac duljine $L=2404$ m, kojim prelazi Malostonski kanal te dolazi na poluotok Pelješac. U km 1+800.00 na kopnenoj strani (desno), te km 4+880.00 na pelješkoj strani (lijevo) predviđeni su prateći uslužni objekti PUO Komarna i PUO Blaca, tipa „D“ s parkirališnim površinama, sanitarnim čvorom te površinom za odmor i rekreaciju. Prelaskom na Pelješac trasa se počinje uspinjati prolazeći južno od Oštrog vrha, zatim strmim padinama sjeverno od naselja Brijesta, prema Debelom brijegu. U km 4+714.79 predviđen je prolaz za servisnu cestu kako bi se omogućio pristup upornjaku mosta Pelješac, a u km 6+691.71 predviđen je pješački prolaz za ljude i životinje kroz trup prometnice. Od Brijeste trasa ceste nastavno prolazi tunelom Kamenice duljine 499 m, vijaduktom Doli dužine $L=156$ m, mostovima Dumanja jaruga I dužine $L=488$ m i Dumanja jaruga II duljine $L=80$ m prema prijevoju Debeli brijeg čiji masiv prolazi tunelom „Debeli brijeg“ dužine 2467 m. Trasa se u nastavku, izlaskom iz tunela Debeli brijeg, lagano spušta i uklapa u državnu cestu D 414 završnom stacionažom km 14+460.00. U km 14+019.93 smješteno je čvorište Zaradeže kojim su pristupne ceste mostu Pelješac povezane s državnom cestom D 414 (nastavno na obilaznicu Šparagovića). U zahvatu čvora Zaradeže je lociran centar za kontrolu prometa za potrebe upravljanja svim prometnim sustavima (daljinsko vođenje i upravljanje i video nadzor), sustavima ventilacije, rasvjete, napajanja i sl. tunela Debeli brijeg i Kamenice te mosta Pelješac.

Lokalna cesta L 69030 koja spaja naselje Brijesta i državnu cestu D 414 ostaje u postojećem stanju – prolazi preko tunela Debeli brijeg i priključuje se u čvorištu Zaradeže na pristupne ceste, odnosno državnu cestu D 414.

Most kopno – Pelješac je duljine 2404 m. Ukupna širina poprečnog presjeka je 22,50 m. Širina mosta definirana je konstruktivnim potrebama. U tom kontekstu definirana širina kolničke plohe, u prometnom smislu ima slijedeću namjenu vozne površine: dva vozna traka i zaustavni trak sa svake strane (sigurnosne potrebe odvijanja prometa). Visina pilona je 75,4 – 90,8 m iznad površine mora. Temeljenje mosta je na čeličnim pilotima promjera 2,0 m, dužine 55,0 – 125,0 m. Metoda gradnje ploče je predviđena kao konzolna gradnja s jednog pilona prema drugom. Osiguran je gabarit plovnog puta širine 285 m i visine 55 m. S obzirom da će se i na ovoj lokaciji javljati vjetrovi koji bi mogli ugroziti sigurnost prometa na mostu i trasi, predviđena je izvedba vjetrobrana na mostu kao i na izloženim dijelovima trase pristupnih cesta.

Predviđena su dva čvorišta kojima se omogućuje priključak postojeće cestovne mreže na pristupne ceste mostu Pelješac. S obzirom na volumen prometa, te mogućnosti priključka lokalne mreže, predviđena su denivelirana čvorišta. Čvorišta na trasi pristupnih cesta su „Duboka“ u stacionaži 0+685.00 i „Zaradeže“ u stacionaži 14+019.93.

Ostali sadržaji potrebni u fazi građenja zahvata (radni platoi, privremene deponije materijala, betonare, operativne obale, skladišta...) bit će kao privremene građevine locirani

unutar koridora zahvata, a nakon izgradnje zahvata će se ukloniti i prostori sanirati. Koristit će se postojeće asfaltne baze iz šire okolice zahvata.

Najveći utjecaj na **prometne tokove i stanovništvo** moguć je na mjestima gdje trasa prolazi na manje od 100 m od građevinskih područja naselja. Mogući su utjecaji buke, vibracija i prašenja. Utjecaji su privremeni, povremeni i kratkotrajni. Tijekom korištenja zahvata ne očekuju se dodatni utjecaji na organizaciju prostora u odnosu na stanje prije početka izgradnje. Križanja s postojećim cestama riješit će se deniveliranim čvorištima. Predviđenim gabaritima plovnog puta osigurava se nesmetano odvijanje pomorskog prometa svim plovilima.

Prilikom izgradnje utjecaj na **krajobraz** očitavat će se u unošenjem nove umjetne strukture u prostor. Zahvat će dovesti do izravnih i trajnih promjena u vizualnoj percepciji krajobraza.

Prostor obuhvata zahvata izuzetno je bogat **arheološkim nalazima** s uočenom koncentracijom nalaza u okolici ruralne cjeline Brijeste i Dančanja. Osamljeni predmeti (ulomci amfora), a koji se odnose na segment arheološke baštine u moru, služe kao pokazatelj o postojanju većih arheoloških nalazišta u podmorju ili na kopnu.

Tijekom izgradnje prepoznati utjecaji na **kopnena staništa** posljedica su izgradnje pristupnih cesta mostu i cestovnih objekata. Na širem području utjecaja izgradnje zahvata, od prirodnih staništa dominiraju makije crnike, garizi (bušici) i eumediteranski kamenjarski pašnjaci. Na području obuhvata zahvata očekuje se trajni gubitak postojećih staništa, dok se na području građevinskog pojasa očekuje privremeni gubitak i privremena promjena stanišnih uvjeta. Veći gubitak postojećih prirodnih staništa očekuje se na „pelješkom dijelu“ trase pristupne ceste mostu, zbog predviđene izgradnje dulje dionice ceste. Trajnim gubitkom kopnenih staništa bit će zahvaćene relativno male površine u odnosu na ukupnu njihovu površinu na širem području utjecaja zahvata. Izvođenjem radova u krškom području, moguć je nailazak na speleološke objekte, a time i negativan utjecaj na podzemna staništa. Izgradnjom ceste zbog oštećivanja prirodnih staništa otvara se koridor naseljavanju i širenju alohtonih, invazivnih i/ili ruderalnih biljnih vrsta. Tijekom korištenja izvedba usjeka i zasjeka te prisutnost grmolike vegetacije u rubnom pojasu uz cestu, umanjuje područje širenje i depozicije onečišćujućih tvari. Zbog razvedene topografije okolnog terena te prisutnosti grmolike vegetacije, utjecaj će ostati ograničen na rubni pojas, a ublažavanju nepovoljnih utjecaja na tlo i podzemne vode doprinosi predviđeni zatvoreni sustav odvodnje. Stoga se na području šireg pojasa uz cestu (izvan granica obuhvata buduće prometnice) očekuje obnova i pojava vegetacije i stanišnih tipova u stanju bliskom prije izgradnje.

Na području izgradnje očekuje se trajni gubitak manjih površina **morskih staništa** zbog temeljenja stupova S3-S12. Tijekom izvođenja radova na temeljenju stupova, moguć je privremeni utjecaj promjene kvalitete staništa zbog podizanja sedimenta i povećanja turbiditeta.

S obzirom na male površine povoljnih staništa ugroženih i strogo zaštićenih **biljnih vrsta** zabilježenih na širem području koja će biti pod utjecajem izgradnje, utjecaj izgradnje planirane ceste ocjenjuje se prihvatljivim. Tijekom korištenja utjecaji su ograničeni na rubni pojas uz prometnicu i s obzirom na predviđeni zatvoreni sustav odvodnje ceste utjecaj se smatra prihvatljivim

Mogućí utjecaji na **faunu** su trajni gubitak povoljnih staništa zbog uklanjanja vegetacijskog pokrova tijekom pripreme građevinskog pojasa za izgradnju i trajne prenamjene zemljišta te uznemiravanje tijekom izvođenja radova promjenom kvalitete staništa i stanišnih uvjeta (buka, prašina, prisustvo ljudi i strojeva, vibracije). Izgradnjom se očekuje se prvenstveno trajni gubitak staništa šuma i makija, te manje površine travnjačkih staništa na dijelu trase koji se nalazi na poluotoku Pelješac. Očekivani trajni gubitak povoljnih staništa relativno je malen u usporedbi s

površinom povoljnih staništa na širem području utjecaja zahvata te se neće u većoj mjeri odraziti na stanje i rasprostranjenost populacija ugroženih i strogo zaštićenih životinjskih vrsta. Uznemiravanje tijekom izvođenja radova posljedica je povećanih razina buke, vibracija i emisije čestica prašine. Tijekom korištenja a budući se radi o relativno uskom pojasu koji obuhvaća relativno malu površinu povoljnih staništa, utjecaj se ne smatra značajnim.

Zbog karakteristika i položaja predmetnog zahvata, mogućnost negativnog utjecaja na **zaštićena područja** ne može se isključiti jedino za područje Posebni rezervat u moru Malostonski zaljev i Malo more, pošto predmetni zahvat prolazi područjem u duljini od oko 10 km (stacionaže 0+020 – 10+044 km). Ekološke prilike na području zaljeva ovise prvenstveno o utjecajima s kopna, te utjecajem rijeke Neretve. Tijekom izgradnje, mogući su negativni utjecaji na more i morske životne zajednice ovog zaštićenog područja u vidu izravnog gubitka malih površina morskih staništa te promjena stanišnih uvjeta (zamućenje vodenog stupca, prekrivanje dna sedimentom).

Doseg utjecaja je prostorno ograničen na područje moguće depozicije sedimenta što obuhvaća prostor do 5 km od lokacije temeljenja stupova. Također, vremenski su ograničeni na trajanje radova na temeljenju stupova mosta kopno - Pelješac. Zbog donosa materijala rijekom Neretvom, povremeno zamućenje vodenog stupca predstavlja prirodnu pojavu na području zaljeva te se, izvođenjem predmetnog zahvata uz primjenu propisanih mjera zaštite okoliša, ne očekuje značajno odstupanje od prirodnih uvjeta. Tijekom odvijanja prometa ne predviđaju se izraženi utjecaji na prirodne značajke Posebnog rezervata u moru Malostonski zaljev i Malo more. Predviđena je zatvorena odvodnja mosta i pristupnih cesta mostu te se uz pročišćavanje oborinskih voda s prometnice prije upuštanja u recipijent i održavanje sustava odvodnje umanjuje rizik od onečišćenja morskog okoliša i pojasa uz cestu u kopnenom dijelu zaštićenog područja. Propisanim mjerama zaštite faune tijekom odvijanja prometa umanjuju se utjecaji na prirodne značajke kopnenog dijela zaštićenog područja. Veći je utjecaj moguć u slučaju akcidentnog događaja. Međutim, zbog male vjerojatnosti takvog događaja, rizik je prihvatljiv uz primjenu propisanih mjera zaštite okoliša te odgovarajućih mjera sigurnosti u prometu (signalizacija, zaštita od izlijetanja vozila i sl.).

Zahvat se nalazi na prostoru ili u blizini većeg broja područja **ekološke mreže**. S obzirom na obilježja utjecaja zahvata, udaljenost od područja ekološke mreže te značajke ciljnih vrsta i ciljnih staništa, u postupku glavne ocjene prihvatljivosti zahvata analizirana su područja ekološke mreže HR1000031 Delta Neretve, HR1000036 Srednje dalmatinski otoci i Pelješac, HR2001364 JI dio Pelješca, HR4000015 Malostonski zaljev i HR5000030 Delta Neretve, za koje Prethodnom ocjenom nije bilo moguće isključiti mogućnost negativnog utjecaja bez primjene mjera zaštite i ublažavanja štetnih utjecaja. Izgradnjom zahvata utjecaj na ciljna staništa očituje se u trajnom gubitku manjih površina na području obuhvata zahvata te u privremenom gubitku i promjeni kvalitete staništa na području građevinskog pojasa. Na području ekološke mreže HR5000031 Delta Neretve najveći gubitak očekuje se za stanišne tipove 5210 Mediteranske makije u kojima dominiraju borovice i 9540 Mediteranske šume endemičnih borova, što nisu ciljni stanišni tipovi. Utjecaj zahvata tijekom izgradnje na ciljne stanišne tipove područja ekološke mreže HR2001364 JI dio Pelješca očituje se u trajnom gubitku malih površina pod stanišnim tipovima 5210 Mediteranske makije u kojima dominiraju borovice *Juniperus spp.*, 9340 Vazdazelene šume česmine (*Quercus ilex*), 9540 Mediteranske šume endemičnih borova te 6220 Eumediteranski travnjaci *Thero-Brachypodietea*. Gubitak je umanjn izgradnjom planiranih cestovnih objekata (vijadukt, mostovi i tuneli). S obzirom da se radi o gubitku malih površina, utjecaj na ciljna staništa područja ekološke mreže HR2001364 JI dio Pelješca ocijenjen je kao prihvatljiv. Izgradnjom je moguć utjecaj na ciljne vrste gmazova područja HR2001364 JI dio Pelješca i HR5000031 Delta Neretve. Kako je gubitak povoljnih staništa relativno malen u odnosu na ukupnu površinu takvih staništa prisutnih na području ekološke mreže, smatra se prihvatljivim za ciljne vrste ovih područja ekološke mreže.

Nepovoljan utjecaj izgradnje pristupnih cesta mostu na ciljne vrste ptica područja ekološke mreže HR1000031 Delta Neretve i HR1000036 Srednje dalmatinski otoci i Pelješac očituje se u gubitku

povoljnih staništa, promjeni kvalitete staništa na širem području te uznemiravanju tijekom izvođenja radova. Na području HR1000031 Delta Neretve, zahvat ne zadire u površine močvarnih i priobalnih staništa važnih za većinu ciljnih vrsta ptica, već zahvaća površine pod makijom i garizima, te poljoprivredne površine (maslinici i vinogradi), dok su na području HR1000036 Srednje dalmatinski otoci i Pelješac pod utjecajem površine pod makijom te otvorena staništa poput gariga i kamenjarskih pašnjaka. Kako se radi o stanišnim tipovima koji su široko rasprostranjeni i prekrivaju velike površine na području ekološke mreže, očekivani gubitak tijekom izvođenja radova je prihvatljiv. Nadalje, udio populacije ciljnih vrsta ptica koji može biti pod utjecajem zbog gubitka i oštećivanja staništa relativno je malen. Izgradnjom zahvata mogući su negativni utjecaji na ciljna staništa područja ekološke mreže HR4000015 Malostonski zaljev, zbog gubitka staništa i podizanja sedimenta tijekom temeljenja mosta. Trajni gubitak staništa očekuje se isključivo na području temeljenja stupova te iznosi 0,00007% ukupne površine stanišnog tipa 1160 Velike plitke uvale i zaljevi i 0,068% ukupne površine stanišnog tipa 1170 Grebeni na području ekološke mreže. Podizanje sedimenta može negativno utjecati na ciljne stanišne tipove zbog promjene stanišnih uvjeta te privremene promjene staništa. Potencijalni utjecaj vremenski je ograničen na izvođenje temeljenja stupova mosta (odnosno trajanje zabijanja pilota), što je jedina komponenta zahvata koja može dovesti do resuspenzije sedimenta u stupcu vode. Kako je područje Malostonskog zaljeva pod snažnim utjecajem rijeke Neretve, ne očekuje se značajno odstupanje količina resuspendiranog sedimenta i trajanja resuspenzije u odnosu na prirodne pojave, uz planiranje radova u periodima slabe morske cirkulacije, sukcesivno izvođenje radova i pridržavanje drugih propisanih mjera zaštite okoliša za radove u moru. S obzirom da se radi o privremenom utjecaju, te da je moguća obnova zahvaćenih staništa, ocijenjen je kao prihvatljiv uz primjenu propisanih mjera zaštite okoliša.

Utjecaj na ciljna staništa područja ekološke mreže HR2001364 JI dio Pelješca i HR5000031 Delta Neretve tijekom korištenja moguć je u koridoru širine do 100 m od osi ceste pošto je to područje na kojem se očekuje maksimalni doseg depozicije čestica prašine i čađe. Potencijalni negativni utjecaj na ciljne vrste ovih područja ekološke mreže posljedica su odvijanja prometa i odnose se na fragmentaciju staništa, uznemiravanje te stradavanje prilikom prelaska ceste. Navedenim utjecajima najviše će biti zahvaćene ciljne vrste gmazova. Zbog povećanja prometa, mogući su i negativni utjecaji na ciljne vrste ptica područja ekološke mreže HR1000036 Srednje dalmatinski otoci i Pelješac i HR1000031 Delta Neretve. Utjecaj stradavanja pri koliziji s vozilima umanjen je zbog prisutnosti grmolike vegetacije uz rub cesta te izvedbom pristupnih cesta u usjecima, dok je stradavanje grabljivica moguće ublažiti uklanjanjem strvina eventualno stradalih životinja s prometnice u sklopu održavanja i ophodnje ceste. Planirani burobrani i bukobrani, ukoliko će biti prozirni, trebaju biti izvedeni tako da ne sadrže reflektirajuće materijale te moraju biti označeni na odgovarajući način kako bi se spriječila kolizija ptica. Tijekom korištenja zahvata se ne predviđaju utjecaji na ciljna staništa područja ekološke mreže HR4000015 Malostonski zaljev. Zahvatom je predviđena zatvorena odvodnja čitave prometnice, uključujući most te se uz održavanje sustava i pročišćavanje oborinskih voda s prometnice prije upuštanja u recipijent veći nepovoljni utjecaji na područje Malostonskog zaljeva ne očekuju. U slučaju utjecaja koji bi bili posljedica akcidentnih događaja, zbog procijenjene male vjerojatnosti takvog događaja, ocijenjeno je da su prihvatljivi, a rizik je ocijenjen kao umjereno negativan zbog predostrožnosti. Sagledavanjem skupnih utjecaja s postojećim i planiranim linijskim infrastrukturnim zahvatima, prepoznati kumulativni utjecaj povećanja prometa u vidu fragmentacije staništa za ciljne vrste može se primjenom mjera ublažavanja i mjera zaštite okoliša svesti na prihvatljivu mjeru, te je doprinos predmetnog zahvata skupnim utjecajima u tom slučaju malen do umjeren i prihvatljiv.

Utjecaji na šume i šumarstvo prilikom izgradnje zahvata ponajprije se očituju u trajnom gubitku površina pod šumom izravnim zaposjedanjem šumsko-proizvodnih površina. Trajnim zaposjedanjem će se izgubiti 27,45 ha šuma i šumskog zemljišta. Iako je gospodarska vrijednost šuma na promatranom području mala, njihove su općekorisne funkcije povećane budući se

dijelom nalaze unutar posebnog rezervata Malostonski zaljev. Na području zahvata prepoznat je veliki stupanj opasnosti od šumskih požara (I i II stupanj opasnosti od šumskih požara). Predmetnim zahvatom šumske površine su izložene usitnjavaju uslijed čega dolazi do ispiranja šumskog tla što uzrokuje nestabilnosti padina i dna bujičnih tokova. Tijekom korištenja može doći do gubitka šumskog tla (ispiranje uslijed kiša i bujica) dok se ne obnovi vegetacijski pokrov i ne izvrši biološka obnova (pošumljavanje).

Na području zahvata nalazi se jedno državno **lovište** te dva zajednička lovišta. Utjecaji zahvata prepoznati su u fragmentaciji staništa, otežanom kretanju krupne divljači cijelom površinom lovišta i u trajnom gubitku lovno produktivne površine. Tijekom korištenja može se očekivati stradanje divljači prilikom prelaska prometnica dok se ne priviknu na nove migracijske putove i kretanja po lovištu.

Osnovni utjecaj na **tlo** kao posljedica izgradnje pristupnih cesta odnosi se na prenamjenu zemljišta odnosno trajni gubitak tala na površinama na kojima će prolaziti trasa ceste. U konačnici, aktivnosti na izgradnji prometnice utjecat će i na proizvodnu sposobnost tla za poljoprivrednu proizvodnju. Do privremene prenamjene i oštećivanja tla doći će uslijed kretanja mehanizacije po manipulativnim površinama. Tijekom izgradnje moguća je povećana emisija štetnih tvari u okolno tlo. U zoni utjecaja 100 m prisutna je i opasnost od emisije tekućih tvari u okolno tlo, naročito unutar radnog pojasa, do koje može doći u slučaju nepažljivog rada s opremom i strojevima. Utjecaj na tlo i poljoprivredno zemljište tijekom korištenja ceste značajno je manji nego prilikom građevinskih radova. Morfološke promjene tla nastale nasipavanjem, usijecanjem i sličnim građevinskim radovima pri gradnji prometnice sanirat će se.

Na području zahvata izdvojena su **vodna tijela**: površinsko vodno tijelo – povremeni vodotok Dumanja jaruga (oznaka vodnog tijela: JKRN945006), priobalne vode Malostonskog zaljeva (O313-MNE) i grupirano vodno tijelo podzemne vode Neretva (JKGIKCPV_11– NERETVA). Prema podacima Hrvatskih voda ekološko stanje vodnog tijela je vrlo dobro, budući da je stanje svih analiziranih pokazatelja (fitoplankton, koncentracija hranjivih soli, zasićenje kisikom, koncentracija klorofila a, makroalge, Posidonia oceanica, bentoski beskralješnjaci te hidromorfološko stanje) vrlo dobro. Kemijsko stanje nije dobro, jer je ustanovljena koncentracija C10-13 kloralkana između prosječne i maksimalno dozvoljene koncentracije. Izgradnja zahvata neće utjecati na hidromorfološke značajke, tj. neće doći do promjene u morfološkim uvjetima na području vodnog tijela, kao ni plimnom režimu na području izgradnje zahvata. Uzevši u obzir malu površinu koja je zahvaćena kao trajna površina morskog dna, kao i epizodno izvođenje zahvata te mogućnost razrjeđenja suspenzije, izgradnja zahvata neće dovesti do značajnih utjecaja na biološke, hidromorfološke ni kemijske elemente kakvoće vode. Negativni utjecaj na površinske i podzemne vode moguć je tijekom odvijanja prometa na kemijsko stanje onečišćujućim tvarima koje se ispiru s prometnica i u slučaju izlivanja štetnih tvari u akcidentnim situacijama. Utjecaji na priobalne vode tijekom korištenja zahvata su mogući i ukoliko dođe do nezgoda u pomorskom prometu. Vjerojatnost takvih akcidentnih pojava je vrlo mala, pa se taj utjecaj može smatrati zanemarivim.

Provedenim proračunima i simulacijama opterećivanja suspendiranim česticama, utvrđeno je da ulazno strujanje mora u zaljev u površinskom sloju neće imati značajan utjecaj na opterećivanje vode Malostonskog zaljeva erodiranim česticama sedimenta. Iz ovoga se izvodi i zaključak da sve radove kada se očekuje podizanje veće mase sedimenta treba izvoditi u ovakvim situacijama strujanja. Epizodno podizanje sedimenta s morskog dna ne bi uzrokovalo znatniji utjecaj na aktivnosti uzgoja riba i školjaka u zaljevu zbog oblika širenja suspendiranih čestica sedimenta. Problemi bi se mogli pojaviti kada bi podizanje sedimenta u većim količinama bilo kontinuirane prirode što predviđenim načinom izgradnje zahvata neće biti slučaj (zabijanje pilota u sediment). Smjer strujanja će imati najznačajniji utjecaj na širenje čestica. Pokazano je da izlazno strujanje u pridnenom sloju neće uzrokovati veliki utjecaj na koncentraciju suspendiranih čestica u zaljevu.

Zbog toga su to i najpovoljniji uvjeti za izvođenje podzemskih radova s obzirom na opterećivanje zaljeva suspendiranim česticama.

Tijekom izgradnje će doći do emitiranja dodatne buke kao posljedica građevinskih radova. Ova buka je privremena i prestaje po završetku izvođenja radova. Prema proračunu buke je ustanovljeno da će planirana prometnica prolaziti na takvoj udaljenosti od naselja Komarna, Duboka i Brijesta, da bi bez postavljene zvučne zaštite, razine buke biti prekoračene. Na tim lokacijama se obvezno mora izraditi projekt zaštite od buke.

Tijekom izgradnje doći će do emitiranja onečišćujućih tvari iz građevinskih strojeva i vozila (dominantan utjecaj: NOx spojeva i čestica – PM10) prilikom njihovih manevarskih radnji (kretanje vozila, odvoz/dovoz građevinskog materijala). Radi se o privremenom utjecaju na zrak koji prestaje po završetku izvođenja radova.

Najznačajniji utjecaj klimatskih promjena na cestovnu infrastrukturu ima povišenje temperature koje utječe na karakteristike – oštećenje asfalta. Također, na oštećenje prometnice, a posebno mosta, može imati i povećani salinitet. Stoga se kao mjera prilagodbe preporuča kod odabira asfalta i asfaltnog veziva uzeti u obzir očekivane temperature u budućnosti.

Vezano za prekogranični utjecaj zahvata na Bosnu i Hercegovinu, realizacijom kvalitetnije prometnice doći će do smanjenja emisija štetnih tvari. Ne postoji mogućnost utjecaja kolničkih voda na podzemne ili površinske vode u Bosni i Hercegovini te zahvat neće negativno utjecati na pomorski promet u predmetnom području. Zahvat u svim svojim sastavnicama neće negativno utjecati na okoliš i zdravlje ljudi u Bosni i Hercegovini.

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

Opće mjere zaštite: Mjera 1. propisana je u skladu sa člankom 69. stavkom 2. točkom 9. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13), člankom 40. stavkom 2. točkom 2. i člankom 89.a Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 80/13, 153/13 i 78/15). Ostale mjere zaštite propisane su sukladno Zakonu o gradnji, Zakonu o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13), Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13) i provedbenim propisima iz područja gospodarenja otpadom.

Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove: Mjere zaštite određene su sukladno Zakonu o cestama („Narodne novine“, brojevi 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14).

Mjere zaštite krajobraza propisane su sukladno Zakonu o zaštiti prirode.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine određene su u skladu sa Zakonom o očuvanju i zaštiti kulturnih dobara („Narodne novine“, brojevi 69/99, 153/03, 157/03, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13 i 152/14).

Mjere zaštite biljnog i životinjskog svijeta, biološke raznolikosti te ublažavanja negativnih utjecaja zahvata na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže temelje se na Zakonu o zaštiti prirode, Pravilniku o prijelazima za divlje životinje („Narodne novine“, broj 5/07) i Zakonu o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 114/11).

Mjere zaštite šuma temelje se na Zakonu o šumama („Narodne novine“, brojevi 140/05, 82/06, 129/08, 80/10, 124/10, 25/12, 68/12 i 94/14).

Mjere zaštite lovstva temelje se na Zakonu o lovstvu („Narodne novine“, brojevi 140/05, 75/09 i 14/14).

Mjere zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta u skladu su sa Zakonom o zaštiti okoliša, Zakonom o zaštiti prirode, Zakonom o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, brojevi

39/13 i 48/15) te Pravilnikom o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 9/14).

Mjere zaštite voda i mora temelje se na Zakonu o vodama („Narodne novine“, brojevi 153/09, 63/11, 130/11, 56/13 i 14/14).

Mjere zaštite zraka određene su prema Zakona o zaštiti zraka („Narodne novine“, brojevi 130/11 i 47/14).

Mjere zaštite od buke temelje se na Zakonu o zaštiti od buke („Narodne novine“, brojevi 30/09, 55/13 i 153/13) i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi borave i rade („Narodne novine“, broj 145/04).

Mjere zaštite u slučaju akcidenta temelje na Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o vodama i Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11).

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

Program praćenja biološke raznolikosti i ekološke mreže utvrđen je u skladu sa Zakonom o zaštiti prirode i Pravilnikom o popisu stanišnih tipova, karti staništa te ugroženim i rijetkim stanišnim tipovima („Narodne novine“, broj 88/14).

Program praćenja buke utvrđen je temeljem Zakona o zaštiti od buke i Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi borave i rade.

Program praćenja vode i mora temelji se na Zakonu o vodama, Planu upravljanja vodnim područjima („Narodne novine“, broj 82/13) i Uredbi o standardu kakvoće voda („Narodne novine“, brojevi 73/13, 151/14 i 78/15).

Sve ostale mjere zaštite i program praćenja stanja rezultat su pozitivne stručne prakse i rada Stalnog povjerenstva, a određene su s ciljem ublažavanja u Studiji prepoznatih utjecaja.

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

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

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

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

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

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnom sudu u Splitu,

Put Supavla 1, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se navedenom Upravnom sudu predaje neposredno u pisanom obliku ili usmeno na zapisnik ili se šalje poštom, odnosno dostavlja elektronički.

Upravna pristojba za zahtjev i ovo Rješenje propisno je naplaćena državnim biljezima u ukupnom iznosu od 70,00 kuna prema Tar. br. 1. i 2. Tarife upravnih pristojbi, Zakona o upravnim pristojbama (Narodne novine, br. 8/96, 77/96, 95/97, 131/97, 68/98, 66/99, 145/99, 30/00, 116/00, 163/03, 17/04, 110/04, 141/04, 150/05, 153/05, 129/06, 117/07, 25/08, 60/08, 20/10, 69/10, 49/11, 126/11, 112/12, 19/13, 80/13, 40/14, 69/14, 87/14 i 94/14).

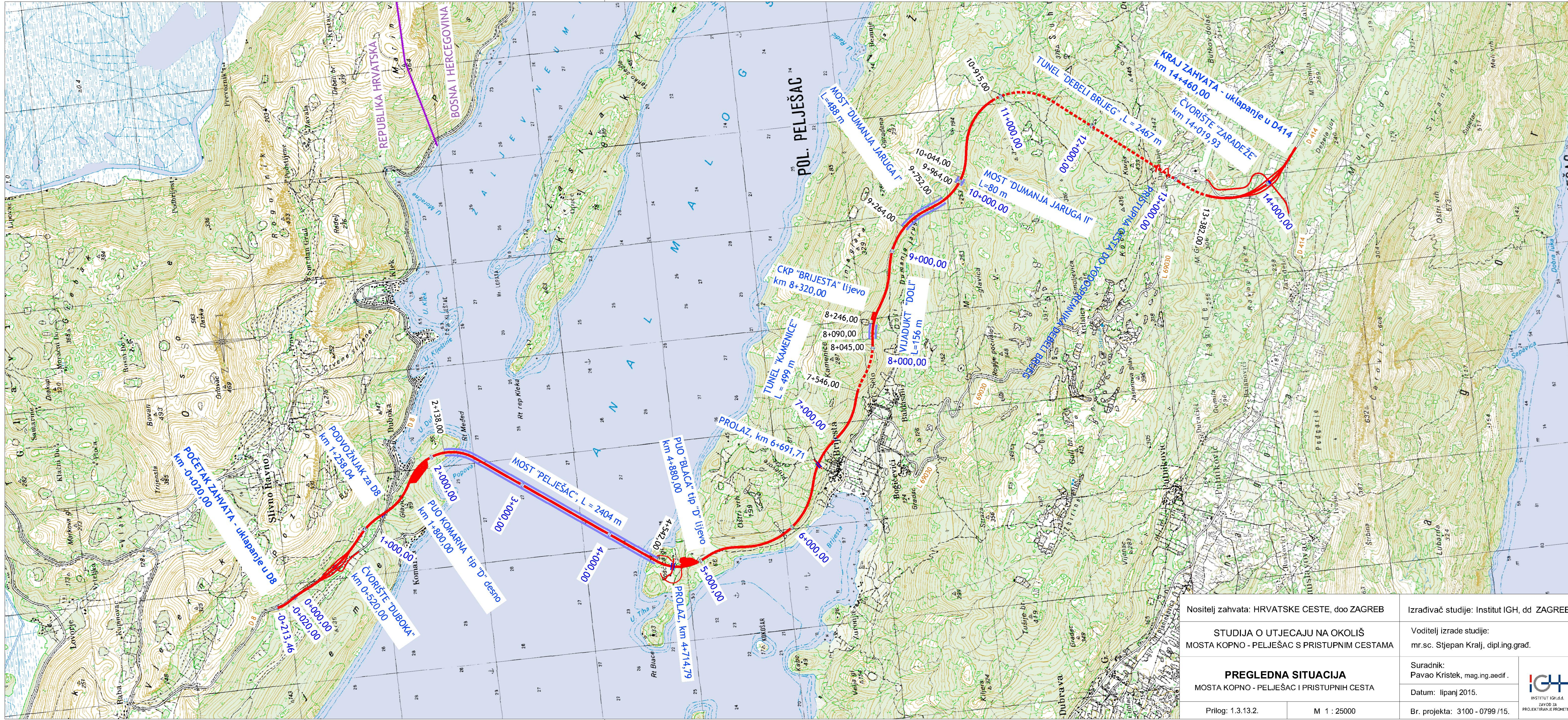


DOSTAVITI:

1. Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb (**R s povratnicom!**)

NA ZNANJE:

1. Ministarstvo graditeljstva i prostornoga uređenja, Uprava za dozvole državnog značaja, Republike Austrije 20, Zagreb
2. Dubrovačko-neretvanska županija, Upravni odjel za zaštitu okoliša i prirode, Vukovarska 16/II, Dubrovnik
3. Uprava za zaštitu prirode, ovdje
4. Uprava za inspekcijske poslove, Služba inspekcijskih poslova u području industrijskog onečišćenja i utjecaja na okoliš, ovdje
5. Pismohrana u spisu predmeta, ovdje



Nositelj zahvata: HRVATSKE CESTE, doo ZAGREB		Izrađivač studije: Institut IGH, dd ZAGREB	
STUDIJA O UTJECAJU NA OKOLIŠ MOSTA KOPNO - PELJEŠAC S PRISTUPNIM CESTAMA		Voditelj izrade studije: mr.sc. Stjepan Kralj, dipl.ing.građ.	
PREGLEDNA SITUACIJA MOSTA KOPNO - PELJEŠAC I PRISTUPNIH CESTA		Suradnik: Pavao Kristek, mag.ing.aedif.	
Prilog: 1.3.13.2.		Datum: lipanj 2015.	
M 1 : 25000		Br. projekta: 3100 - 0799 /15.	

