



REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I PRIRODE

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

KLASA: UP/I 351-03/15-02/76
URBROJ: 517-06-2-1-2-16-13
Zagreb, 26. travnja 2016.

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 državne ceste DC414; dionica: Sparagovići – Doli, nakon provedenog postupka, donosi

R J E Š E N J E

- I. Namjeravani zahvat – državna cesta DC414; dionica: Sparagovići – Doli, 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 provedbu 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 građenja

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 mjere ublažavanja utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže te program praćenja stanja okoliša i ekološke mreže 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, parkirališta goriva, betonare) planirati unutar koridora prometnice. Za te potrebe koristiti već degradirane površine.
3. Na području gradilišta ne smiju se skladištiti goriva i maziva. Punjenje strojeva gorivom i mazivom obavljati iz autocisterni na nepropusnom platou s rubnjacima i separatorom ulja i masti.

4. Prilikom pripreme i izrade projekta organizacije građenja voditi računa o mogućnosti prolaska građevinske mehanizacije i transportnih kamiona kroz Ston te odvijanju gradilišnog prometa tijekom trajanja turističke sezone.
5. Ograničiti kretanje teške mehanizacije prilikom izgradnje, odnosno u najvećoj mogućoj mjeri koristiti postojeću mrežu putova, koju nakon završetka građevinskih radova treba sanirati. Nove pristupne puteve formirati kroz prirodnu vegetaciju samo kada je to nemoguće izbjeći, te ih planirati u suradnji s nadležnom šumarijom.
6. Sav materijal od iskopa koji neće biti upotrijebljen u graditeljskim aktivnostima odložiti na za to predviđenim lokacijama sukladno zakonskoj regulativi.
7. Otpad s gradilišta razvrstavati prema vrstama i predavati ovlaštenoj osobi.

Mjere zaštite prostora i prometnih tokova

8. U daljnjim fazama projektiranja izraditi Elaborat privremene regulacije prometa tijekom izgradnje kojim će se točno definirati točke privoza na postojeći prometni sustav i osigurati sve kolizijske točke tijekom izgradnje zahvata.
9. Zabranjuje se priključak pojedinih građevinskih čestica izuzev onih u funkciji ceste.
10. Prije izlaska na javnu cestu prati pneumatiku i/ili gusjenice na svoj gradilišnoj mehanizaciji.

Mjere zaštite infrastrukture

11. U sljedećim razinama projektiranja utvrditi tehničku izvedbu zahvata i načine zaštite na lokacijama sjecišta trase ceste i svih postojećih i planiranih infrastrukturnih objekata sukladno posebnim uvjetima izdanim od nadležnih službi.

Mjere zaštite krajobraza

12. U sklopu izrade Glavnog projekta izraditi projekt krajobraznog uređenja.
13. Sve površine oštećene građevinskim aktivnostima nakon završetka radova sanirati i urediti u skladu s projektom krajobraznog uređenja.
14. Prilikom daljnjeg projektiranja nove građevine (prateći uslužni objekt, portali tunela, vijadukt, trafostanice) oblikovno prilagoditi prostoru uvažavajući elemente tradicionalne arhitekture te kod izbora materijala poštivati kriterij autentičnosti elementa kulturnog i prirodnog krajobraza predmetnog područja.
15. Optimalnim izborom tipa konstrukcije mosta Ston (premošćivanje Stonskog kanala) u daljnjim fazama projektiranja omogućiti smanjenje vizualnog utjecaja mosta na područje Stonskog kanala, solana i zaštićenog areala Stona. Oblikovna rješenja mosta razmatrat će se tijekom izrade idejnog projekta.
16. Pri izvođenju zemljanih radova, površinski humusni sloj tla deponirati i iskoristiti za kasniju biološku rekultivaciju kod sanacije usjeka i nasipa.
17. Postojeću vegetaciju na rubnim područjima zahvata sačuvati u najvećoj mogućoj mjeri, posebno autohtone vrste, kako bi se smanjio utjecaj na šire područje, te zbog vizualne barijere prema zahvatu.
18. Na području zahvata oko novih građevina (prateći uslužni objekt, trafostanice) predvidjeti zaštitnu zonu sadnjom biljnog materijala koja će dodatno umanjiti vizualnu izloženost zahvata, posebno u vizurama krajobraza.
19. U tehničkoj projektnoj dokumentaciji kod izvedbe potpornih zidova predvidjeti korištenje gabionskih blokova izrađenih od autohtonog i autentičnog kamenog materijala s područja lokacije.
20. Projektom krajobraznog uređenja pronaći tehničko i biotehničko rješenje stvaranja površinskog sloja tla (sastav, struktura) i vegetacijskog pokrova (autohtone vrste niskih trajnica, pokrivači tla) kao i tehnologije izvedbe koje će imati funkciju stabilizacije pokosa i vizualnog uklapanja pokosa nasipa u krajobraz.

21. U daljnjoj izradi tehničke dokumentacije definirati najbolje tehničko i biotehničko rješenje kojim bi se umanjio vizualni utjecaj visokog nasipa uz čvor Prapratno.
22. Prilikom građenja nije dopušteno koristiti mlazni beton kao završnu obradu.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

23. Prije početka bilo kakvih zemljanih radova obaviti sustavna istraživanja svih lokaliteta koji su ubicirani na trasi ili u zoni neposrednog utjecaja.
24. Tijekom izvođenja zemljanih radova osigurati stalni ili povremeni arheološki i konzervatorski nadzor lokaliteta u neposrednoj blizini zahvata ovisno o njihovom stupnju ugroženosti, a sa ciljem praćenja stanja lokaliteta.
25. Arheološki terenski pregled (rekognosciranje) ponoviti na dijelu trase zahvaćenom požarom 2015., radi pronalaska eventualno novih arheoloških lokaliteta. Budući da gustoća arheoloških nalaza u zoni upućuje na mogućnost pronalaska novih lokaliteta, u slučaju njihovog pronalaska provesti sustavno istraživanje, dokumentiranje te zaštitu nalaza i nalazišta.
26. Prije početka radova na prostoru podvodnog dijela trase izgradnje mosta „Ston“ provesti podvodno arheološko rekognosciranje terena.

Mjere zaštite tla i poljoprivrede

27. Manipulaciju gorivom, mazivima, bojama, otapalima i drugim kemikalijama obavljati na način da ne dospiju u tlo.

Mjere zaštite šuma

28. Koristiti Program gospodarenja šumama u koji su uvrštene izgrađene i planirane šumske prometnice (protupožarne prosjeke, šumska infrastruktura) te u suradnji s nadležnom šumarijom odrediti nove prilazne putove u svrhu racionalnog korištenja prostora. Koristiti Program gospodarenja šumama u dijelu koji opisuje stupanj ugroženosti šuma od požara, a sve u funkciji bolje organizacije gradilišta.
29. Predvidjeti ispuštanje voda iz obodnih kanala sustava vanjske odvodnje na način da se ispuštanjem u okolni teren ne izazovu novi erozivni procesi na vrijednim šumskim ekosustavima (sjemenske sastojine) ili ne ugroze kultivirana krška polja.
30. Održavati rubne dijelove gradilišta kako bi se spriječilo rušenje stabala na novonastalim rubovima i klizanje terena, erozivni procesi i ispiranje šumskog tla.
31. Nakon obavljene čiste sječe šumskog raslinja ukloniti panjeve, izvesti svu posječenu drvenu masu te uspostaviti i održavati šumski red.

Mjere zaštite divljači i lovstva

32. U suradnji sa stručnom službom lovoovlaštenika razmotriti ustaljene staze kretanja divljači. Eventualne zatečene lovno-gospodarske i lovno-tehničke objekte (čeke, hranilišta i sl.) izmjestiti na alternativne lokacije.
33. Za kretanje i migraciju visoke divljači osigurati prostor iznad tunela „Polakovica“ i „Supava“, prolaze ispod vijadukta „Prapratno“ i mosta „Ston“, prolaz „Zamaslina“ te prolaze poljskih puteva u km oko 1+050 i 4+200

Mjere zaštite zaštićenih područja te biološke i geološke raznolikosti

34. Ukoliko se prilikom gradnje nađe na fosile, minerale i speleološke objekte koji predstavljaju zaštićenu prirodnu vrijednost, obvezno izvijestiti tijelo državne uprave nadležno za zaštitu prirode te poduzeti nužne mjere zaštite od uništenja, oštećenja ili krađe.
35. O početku radova obavijestiti nadležnu javnu ustanovu za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima.

36. U slučaju pojave invazivnih vrsta u građevinskom pojasu iste trajno uklanjati.

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

37. Na površinama koje neće biti neposredno zahvaćene građevinskim radovima zadržati postojeću vegetaciju, posebno autohtono drveće i grmlje, kao staništa gmazova, gnjezdilišta ptica i skloništa malih sisavaca.
38. Pripremne radove (uklanjanje vegetacijskog pokrova, čišćenje terena) izvoditi izvan razdoblja gniježđenja ptica i veće aktivnosti drugih životinjskih vrsta, tj. od rujna do sredine ožujka.
39. Osim planiranog broja objekata u trasi (mostovi, tuneli, vijadukti, propusti, prolazi), a kako bi se zadržala cjelovitost staništa i smanjilo stradavanje malih životinja na cesti (osobito gmazova), planirati dovoljan broj prolaza za male životinje ispod ceste. Pri tom udaljenost između susjednih prolaza ne bi smjela biti veća od 200 m. U funkciji prolaza za male životinje mogu biti i 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 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.
40. Zatrpavanje depresija provoditi na način da se omogući prirodna sukcesija, odnosno struktura završnog sloja mora biti dovoljne dubine da se biljke mogu nesmetano razvijati.
41. Bukobrane izvesti kao neprozirne ili ako su prozirni s dovoljnim brojem naljepnica koje će spriječiti sudaranje ptica.

Mjere zaštite voda

42. U zoni povećanog rizika od onečišćenja podzemnih voda od km oko 11+500 do km oko 16+500 primijeniti zatvoreni sustav odvodnje. Na ostalom dijelu trase primijeniti raspršeni sustav odvodnje oborinskih voda.
43. Predvidjeti zaštitu gradilišta od mogućeg negativnog utjecaja oborinskih voda.
44. U okviru glavnog projekta odvodnje izraditi „Pravilnik o radu i održavanju sustava odvodnje oborinskih i onečišćenih voda u normalnim i izvanrednim okolnostima korištenja“.
45. Prilikom organizacije gradilišta i tijekom izvođenja radova obratiti pažnju da ne dođe do onečišćenja voda i okolnog terena naftom, uljima i mazivima, bitumenskim sredstvima te drugim opasnim i štetnim tvarima.

Mjere zaštite zraka

46. U sušnim razdobljima polijevati vodom neasfaltirane transportne površine.

Mjere ublažavanja utjecaja i prilagodbe na klimatske promjene

47. Prilikom projektiranja tehničkim rješenjima umanjiti mogući negativan utjecaj ekstremnih vremenskih prilika uzrokovanih klimatskim promjenama u vidu zaštite od erozija, zaštite prometnice od bujičnih tokova, zaštite pokosa nasipa i usjeka i sl.

48. Prilikom dimenzioniranja kolničke konstrukcije i mosta nastojati uzeti u obzir predvidivo povećanje temperature i saliniteta mora uslijed utjecaja klimatskih promjena.

Mjere zaštite od buke

49. U višim fazama izrade projektne dokumentacije provesti, na osnovi detaljnijih projektnih podloga, proračun 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.
50. Barijere za zaštitu od buke oblikovati od materijala koji odgovaraju prirodnim ili/i kulturnim obilježjima okolnog krajobraz. U sklopu izrade Glavnog projekta zaštite od buke izraditi krajobrazno uređenje i oblikovanje barijera za zaštitu od buke.

Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja

51. Svu vanjsku rasvjetu izvesti s primjerenom kakvoćom svjetla i sjenilima koja onemogućavaju vodoravan i uspravan rasap svjetlosti.

A.2. Mjere zaštite tijekom korištenja

Mjere zaštite šuma

52. Redovito čistiti i održavati rubne pojaseve uz prometnicu u svrhu smanjenja opasnosti i mogućih šteta od požara te sigurnosti prometa.
53. Redovito održavati biološki sanirana područja u obuhvatu zahvata.

Mjere zaštite divljači i lovstva

54. Evidentirati stradavanja divljači i o tome obavijestiti lovoovlaštenika.
55. Postaviti prometne znakove koji ukazuju na prisutnost divljači, a ukoliko se pokaže učestalo stradavanje poduzeti dodatne mjere za sprječavanje postavljanjem prizmatičnih ogledalaca za odbijanje divljači.

Mjere zaštite biološke raznolikosti

56. U slučaju pojave invazivnih biljnih vrsta na području zaštitnog pojasa, iste uklanjati.

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

57. Kako bi se uklonila mogućnost stradavanja grabljivica, redovito vršiti uklanjanje strvina s područja cestovnog koridora.
58. Redovitom kontrolom i čišćenjem održavati prostor unutar propusta i prolaza za male životinje, gmazove i vodozemce prohodnim kako bi se osigurali kontinuitet staništa i kretanje životinja.

Mjere zaštite tla i voda

59. Redovito održavati cestu i sustav odvodnje što uključuje čišćenje i praćenje funkcionalnog stanja sustava vanjske i unutarnje odvodnje te sustava za pročišćavanje otpadnih voda uz odgovarajuće gospodarenje otpadom (taloga) koji nastaje pročišćavanjem oborinskih voda.
60. Prilikom održavanja prometnice u zimskom razdoblju koristiti ekološki prihvatljiva sredstva radi zaštite voda. Upotrebu sredstava svesti na minimum odgovornim predviđanjem stanja kolnika.

Mjere zaštite od akcidentnih situacija

61. U slučaju akcidentnih situacija poduzimati aktivnosti prema Operativnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA I EKOLOŠKE MREŽE

Vode

Poštujući princip kombiniranog pristupa zaštite voda pratiti emisije u otpadnim vodama nakon pročišćavanja i relevantne parametre stanja vodnog tijela. Nakon pročišćavanja otpadnih voda s prometnice, a prije ispuštanja u recipijent pratiti minimalno sljedeće parametre: fizikalno-kemijski pokazatelji, BPK5, KPKCr, TOC, ukupni ugljikovodici, pesticidi, PAH, bakar, cink, kadmij, ukupni krom, mangan, nikal, olovo, željezo, sulfati i ukupni fosfor. Granične vrijednosti i učestalost praćenja stanja voda propisani su posebnim propisima.

Fauna

Pratiti učestalost stradanja životinja na prometnici te nakon praćenja od godinu dana napraviti analizu o mjestima stradanja i taksonomskoj pripadnosti stradalih životinja te u slučaju potrebe definirati dodatne mjere zaštite.

Ekološka mreža

Pratiti stradavanje i funkcionalnost prolaza za male životinje tijekom godine dana: crvenkrpica (*Zamenis situla*) i kopnena kornjača (*Testudo hermanni*).

Rezultate i analizu svih aktivnosti praćenja stanja te eventualnog stradavanja ciljnih vrsta bilježiti i dostaviti središnjem tijelu državne uprave nadležnom za poslove zaštite prirode po završetku praćenja, uz obveznu procjenu potrebe eventualno dodatnih mjera ublažavanja i/ili izmjena postojećih.

- 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 obavezan 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 : 25 000

O b r a z l o ž e n j e

Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o. iz Zagreba, Vončinina 3, zastupan po opunomoćeniku IPZ d.d. Zagreb, Prilaz baruna Filipovića 21, podnio je 4. rujna 2015. zahtjev za provedbu postupka procjene utjecaja na okoliš državne ceste DC414; dionica: Sparagovići – Doli. 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: 350-02/14-02/57, URBROJ: 531-06-1-2-15-2) koje je 16. ožujka 2015. izdalo Ministarstvo graditeljstva i prostornoga uređenja,
- mišljenje da je za planirani zahvat obvezna provedba Glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu (KLASA: UP/I 612-07/14-60/101, URBROJ: 517-07-1-1-2-14-4) koje je 27. listopada 2014. izdala Uprava za zaštitu prirode Ministarstva zaštite okoliša i prirode, i
- studija o utjecaju na okoliš koju je izradio IPZ d.d. Zagreb, Prilaz baruna Filipovića 21, 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 351-02/13-08/87, URBROJ: 517-06-2-1-1-13-2). Studija je izrađena u kolovozu 2015. Voditelj izrade studije je Hrvoje Kapetanić, 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 11. rujna 2015. informacija o zahtjevu za provedbu postupka (KLASA: UP/I 351-03/15-02/76, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-2 od 9. rujna 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 15. listopada 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 18. siječnja 2016. donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I 351-03/15-02/76, URBROJ: 517-06-2-1-2-18-8). Zamolbom za pravnu pomoć (KLASA: UP/I 351-03/15-02/76, URBROJ: 517-06-2-1-2-16-9) koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave povjerena je Dubrovačko-neretvanskoj županiji, Upravnom odjelu za zaštitu okoliša i prirode. Javna rasprava održana je u upravnoj zgradi Općine Ston, Trg kralja Tomislava 1, Ston u trajanju od 30 dana, od 4. veljače do 4. ožujka 2016. Javno izlaganje u povodu predmetne Studije održano je 24. veljače 2016. u upravnoj zgradi Općine Ston. Prema Izvješću o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-01/16-01/05, URBROJ: 2117/1-53/3-16-9 od 11. ožujka 2016.) tijekom javne rasprave zaprimljene su pisane primjedbe Ivice Banovića

iz Mlina, Pave Vlašića iz Stona, Tadeja Barovića iz Stona, zajednička primjedba Mjesnog odbora Metohija, Mjesnog odbora Boljenovići i Mjesnog odbora Sparagovići te primjedba Općine Ston. U knjigu primjedbi izloženu u prostorijama Općine Ston primjedbe su upisali Miho, Andrija i Niko Rozić, Obiteljsko gospodarstvo Andrija i Frano Vlašić iz Stona, Nikola Marlais iz Stona, Andrija i Miho Rozić iz Stona te Frano Vlašić iz Stona. Primjedbe/prijedlozi se, u bitnom, odnose na osiguranje pristupa postojećih objekta državnoj cesti i tehničko rješenje čvorova na trasi.

Na drugoj sjednici održanoj 19. travnja 2016. u Zagrebu Stalno povjerenstvo je razmotrilo dorađenu Studiju i izvješće o provedenoj javnoj raspravi. Slijedom svega razmotrenog Stalno povjerenstvo je glasovanjem, u skladu sa člankom 16. Uredbe o PUO, donijelo mišljenje o prihvatljivosti zahvata kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš i ekološku mrežu te predložilo 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 planiranje nadvožnjaka ili podvožnjaka umjesto planiranog deniveliranog križanja u čvoru „Prapratno“ u km oko 10+220 nije prihvaćena. Križanje državne ceste DC416 i DC414 predviđeno je kao četverokrako raskrižje zbog konfiguracije terena te prostornog ograničenja uvjetovanog blizinom križanja izvan razine. Denivelirano križanje predviđeno je i zbog nezadovoljavajuće preglednosti na predmetnom raskrižju, što je ključno posebno u ljetnim mjesecima kada je i značajno pojačan promet na relaciji Ston – trajektna luka Prapratno. Predloženim rješenjem osiguran je kontinuitet odvijanja prometa državne ceste DC416 u smjeru Stona i u smjeru trajektne luke i uvale Prapratno.
- Primjedba/prijedlog koji se odnosi na osiguranje pristupa restorana „Bella Vista“ predmetnoj državnoj cesti nije prihvaćena. Zbog položaja ugostiteljskog objekta neposredno uz zonu čvora „Prapratno“ te zbog prometnih i sigurnosnih ograničenja nije moguće osigurati direktan pristup istome s buduće prometnice. Pri oblikovanju samog čvorišta trebaju se poštivati prometne i građevinske karakteristike koje određuju čvor u konačnici. Oblik i smještaj rampi čvora utječu na uspješnost prometnih radnji, brzinu vožnje duž rampi, dužinu rampe, sigurnost i ekonomičnost prometa. Oblikovanje izvoza/uvoza kao početka rampi čvora mora omogućiti dijeljenje prometnog toka bez znatnijeg smanjenja brzine i bez ometanja prometa na prolaznim kolnicima, a dužina izvoza/uvoza temelji se na voznodinamičkim uvjetima. Nakon zadovoljavanja svih zahtjeva koje se postavljanju za čvor, a zbog same blizine ugostiteljskog objekta izvoznoj rampi, nije moguće zadovoljiti tehničke uvjete za smještaj traka za ubrzanje i usporenje propisane duljine te parkirnog prostora za potrebe restorana. Predviđeno je stoga rješenje putem spojne ceste kojom će ugostiteljski objekt biti povezan čvorištem s planiranom prometnicom čime je omogućen pristup istom iz oba smjera, dok bi u slučaju da je objekt smješten u sklopu odmorista na državnoj cesti pristup istom bio omogućen samo iz smjera prema čvoru „Prapratno“.
- Primjedba/prijedlog koji se odnosi na izmještanje čvorova 300-400 m prije ili poslije sadašnjeg čvora zbog poljoprivrednih površina i objekata nije prihvaćena. Trasa ceste treba zadovoljiti sve oblikovno-geometrijske elemente sukladno Pravilniku o osnovnim uvjetima kojima javne ceste izvan naselja i njihovi elementi moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti prometa („Narodne novine“, broj 110/01), a pritom maksimalno uvažavajući prirodnu konfiguraciju terena i položaj postojećih poljoprivrednih površina. Budući da je u blizini čvora oko 1.5 km istočnije predviđen ulaz u tunel „Polakovica“ vođenje trase brze ceste dodatno je uvjetovano Pravilnikom o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele („Narodne novine“, broj 96/13) te optimalnim pozicioniranjem mosta preko Stonskog kanala. Lokacija na kojoj je

predviđen čvor okružena je brdom i padinom s južne strane, sa sjeverne strane zapadno od DC414 brdom te istočno od DC414 brdom i depresijom. Čvor je smješten na poziciji koja osigurava najmanje zadiranje u okoliš, a samim time i najmanju razliku zemljanih radova usjeka i nasipa.

- Primjedba koja se odnosi na predloženo rješenje čvorova „Zaradeže“ i „Prapratno“ odnosno zahtjev za spojem „Ponikve“ (Metohija) u km oko 5+100 nije prihvaćena. Sukladno prostornim planovima, podacima o broju stanovnika, udaljenostima naselja od predviđenih čvorova „Zaradeže“ i „Prapratno“ te sadašnjem i budućem predviđenom prometnom opterećenju nije opravdan novi priključak na trasi planirane brze ceste u km oko 5+100. Pristup parcelama na južnoj strani prometnice omogućen je planiranim cestovnim prolazima u km 1+100 i 4+200. U fazi izrade idejnog projekta točno će se smjestiti i mreža poljskih puteva kako bi se omogućio pristup svim parcelama južno od prometnice.
- Primjedba/prijedlog koji se odnosi na osiguranje direktnog pristupa plaži u Prapratnom za bicikliste i pješake iz smjera Stona i Ponikava s postojećom cestom od DC414 nije prihvaćena. Glavni problem kod postavljanja pješačke i biciklističke staze javlja se na potezu prema luci Prapratno. Postojeća cesta DC416 prema luci Prapratno ima uzdužni nagib od 10%, te ima tri prometna traka. Gledano u smjeru luke Prapratno, s desne (zapadne) strane je velika padina (do 70 m.n.m), te se DC416 nalazi na samom rubu iste. S lijeve (istočne) strane je brdo (usjeci i preko 10 m), tako da se trasa cijelom duljinom nalazi u zasjeku. Sukladno tehničkoj regulativi, prometni i slobodni profil za jednostrani biciklistički i pješački promet iznosi 2.70 m (1.50 m biciklističke staze i 1.20 m pješačke staze), a širina za jednostrani dvosmjerni promet iznosi 4.90 m (minimalno 3.60 m), od toga 2.50 m dvosmjerni biciklistički promet (minimalno 2.00 m) te 2.40 m za dvosmjerni pješački promet (minimalno 1.60 m). Uz širinu slobodnog profila treba uzeti u obzir i minimalnu širinu zaštitnog ozelenjenog pojasa od 0.75 m. Bitan uvjet je i uzdužni nagib biciklističke staze koji treba biti prilagođen fizičkim mogućnostima prosječnog biciklista. Uz veliku širinu slobodnog profila za jednostrani dvosmjerni promet pješačko-biciklističkog prometa (oko 5.50 m), plus dodatna širina zbog velikog uspona (oko 1.00 m), proizlazi da bi širina pješačko-biciklističke staze koja je u skladu s važećom regulativom, trebala biti širine oko 6.50 m, što je prosječna širina državne ceste. Uzimajući u obzir sve navedene okolnosti (konfiguracija terena, tehnički uvjeti, uzdužni nagibi, zahtjevna izgradnja i dr.) izgradnja potpune pješačko-biciklističke staze nije neprimjerena.
- Primjedba/prijedlog koji se odnosi na preispitivanje predloženog idejnog rješenja mosta Ston iznad naselja Broce nije prihvaćena. Lokacija mosta odabrana je na način da se u što je moguće većoj mjeri smanji vizualni utjecaj mosta na povijesno-urbanističku cjelinu Stona s Malim Stonom, da se ne naruši vizualni i funkcionalni identitet naselja Broce uzevši u obzir položaj trase u odnosu na samo naselje i lokaciju lokalnog groblja i crkve Svih svetih u sklopu istog te da se ispoštuju svi potrebni prometno-tehnički parametri (duljina mosta i kut prelaska preko Stonskog kanala, duljine i optimalni položaji tunela „Polakovica“ i „Supava“). Uzevši u obzir sve navedene ograničavajuće parametre, lokacija mosta odabrana je na način da je most iz samog naselja Ston djelomično vidljiv samo u zoni križanja državne ceste DC414 i lokalne ceste LC69056 ispred zgrade općinskog poglavarstva, a u potpunosti s lokalne ceste LC69056 u području solane Ston. Optimalnim izborom tipa konstrukcije mosta u daljnjim fazama projektiranja omogućit će se smanjenje vizualnog utjecaja mosta na cijelo područje Stonskog kanala. Oblikovna rješenja mosta razmatrat će se tijekom izrade idejnog projekta.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Programom prostornog uređenja Republike Hrvatske (1999; „Narodne novine“, broj 84/13) i Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. („Narodne novine“, broj 131/14) potreba*

povezivanja odvojenog dijela regije Južna Dalmacija s ostatkom hrvatskog teritorija proglašena je strateškim interesom Republike Hrvatske. Kao rješenje povezivanja navodi se izgradnja Pelješkog mosta i nove cestovne komunikacije kroz teritorij poluotoka Pelješca. Prostornim planom Dubrovačko-neretvanske županije („Službeni glasnik Dubrovačko-neretvanske županije“, brojevi 6/03, 3/05, 7/10, 4/12, 9/13 i 2/15) i Prostornim planom uređenja Općine Ston („Službeni glasnik Dubrovačko-neretvanske županije“, brojevi 9/10, 5/13 i 5/15) definiran je cestovni koridor prometnice kao građevine od državnog značaja koja omogućuje povezivanje kopnenog dijela Republike Hrvatske s ostatkom Dubrovačko-neretvanske županije mostom kopno – Pelješac duljine 2,40 km i novom državnom cestom kroz teritorij poluotoka Pelješca duljine oko 32 km s ponovnim spojem na državnu cestu DC8 na području naselja Doli. Cjelokupni zahvat podijeljen je na dvije dionice, „Most kopno – Pelješac s pristupnim cestama“ duljine oko 14 km i „Državna cesta DC414, dionica: Sparagovići – Doli“ duljine oko 18 km.

Tijekom izrade idejnog rješenja trase ceste izrađeno je nekoliko varijantnih rješenja od kojih su dva ocijenjena kao tehnički najprihvatljivija. Varijanta iz predmetnog postupka procjene duljine je oko 18 km i nalazi se u cijelosti na području Općine Ston u Dubrovačko-neretvanskoj županiji. Trasa ceste prolazi područjem katastarskih općina: Dančanje, Zabrdje, Sparagovići, Boljenovići, Ston, Broce i Zaton Doli. Početak trase je u području Dančanje u blizini mjesta Sparagovići (na postojećoj državnoj cesti DC414), a kraj na postojećoj državnoj cesti DC8, u blizini naselja Doli. Prometnica je projektirana kao državna cesta I kategorije. Projektna brzina trase iznosi $V_p = 90$ km/h. Predviđena širina kolnika iznosi 8,0 m (po dva vozna traka širine 3,5 m i 2 rubna traka širine 0,5 m) s bankinama širine 2,0 m, odnosno bermama širine 2,5 m.

Nagibi pokosa nasipa ovise o visini, za nasipe visine do 3 m predviđen je pokos nagiba 1:2, a za nasipe više od 3 m predviđeni nagib pokosa je 1:1,5. Visine nasipa variraju do maksimalno 6,5 m. Na lokacijama gdje su potrebni viši nasipi predviđeni su potporni zidovi. Nagibi pokosa bit će točno definirani glavnim projektom u skladu s geotehničkim uvjetima.

Zbog topografskih karakteristika terena kojim prolazi na trasi se pojavljuju i usjeci koji svojom visinom variraju do 20 m. Izvedeni su u tipičnim krškim formacijama.

Predviđena križanja su:

- Čvor „Prapratno“ – križanje s DC416 (denivelirano križanje) u km oko 10+215;
- Križanje s DC8 (trokrako križanje) u km oko 17+665.

Čvor „Zaradež“ – križanje s DC414 (denivelirano križanje) nalazi se na samom kraju prethodne dionice ceste: Most kopno – Pelješac s pristupnim cestama oko 400 m prije početka zahvata.

Predviđeni prijelazi i prolazi:

- Prolaz poljoprivrednog puta km oko 1+050;
- Prolaz poljoprivrednog puta km oko 4+200;
- Prolaz „Zamaslina“ (L=oko 350 m) km oko 17+000.

Predviđa se izmještanje i planiranje pripadnih prometnica:

- Izmještanje ceste DC414 (L=oko 580 m) od km 9+700 do 10+215;
- Izmještanje ceste DC416 (L=oko 235 m) km oko 10+215;
- Paralelni put „Prapratno“ (L=oko 365 m) oko od 10+215 do 10+570;
- Paralelni put „Polakovica“ (L=oko 610 m) km oko 11+785;
- Vatrogasni pristup „Supava“ (L=oko 340 m) km oko 14+920;
- Izmještanje ceste LC69066 (L=oko 755 m) oko od 16+200 do 16+900.

U području zahvata predviđena su i četiri objekta:

- Vijadukt „Prapratno“ (L= oko 206 m) oko od 9+403 do 9+609;
- Podvožnjak u čvoru „Prapratno“ u km oko 10+220;
- Most „Ston“ (L= oko 485 m) oko od 13+065 do 13+550;
- Podvožnjak „Zamaslina“ u km oko 17+000.

te dva tunela:

- Tunel „Polakovica“ (L= oko 1265 m) oko od 11+785 do 13+050;
- Tunel „Supava“ (L= oko 1320 m) oko od 13+600 do 14+920.

Svi vodotoci i bujice koje presijeca trasa prometnice bit će propušteni odgovarajućim tipskim betonskim cijevnim propustima kroz trup ceste.

Idejnim rješenjem također je planiran određeni broj tipskih betonskih propusta dimenzija 0,5 x 0,5 m na potezu od km 0+000 do km oko 6+390 približno na svakih 200 m na mjestima gdje je trasa prometnice u nasipu. Propusti će biti u funkciji prolaza za životinje odnosno nisu u funkciji odvodnje prometnice.

U sklopu dionice predviđena je lokacija pratećeg uslužnog objekta (PUO) „Sparagovići“, tip „D“ u km oko 3+450.

Zbog specifičnosti zahvata predviđene su dvije lokacije za smještaj privremenih građevina za potrebe gradilišta :

- u km oko 11+500 – neposredno prije početka tunela „Polakovica“;
- u km oko 15+200 – neposredno nakon izlaza iz tunela „Supava“.

Na istim lokacijama predviđa se i mogućnost privremenih deponija materijala iz iskopa tunela do trenutka njegove prerade i ugradnje u trasu ceste ili trajnog zbrinjavanja.

Centar za održavanje i kontrolu prometa predviđen je unutar čvora „Zaradeže“ u sklopu prethodne dionice ceste oko 500 m prije početka dionice Sparagovići – Doli.

Varijanta 1 temelji se na trasi ceste s jednim kolnikom i za istu je proveden postupak procjene utjecaja na okoliš (Rješenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš, KLASA: UP/I 351-03/05-02/00054, URBROJ: 531-08-3-1-AG-05-4 od 13. prosinca 2005.) i ishoda lokacijska dozvola (KLASA: UP/I-350-05/06-01/00072 od 7. veljače 2007.). Ova varijanta predviđa vođenje trase po postojećoj prometnici na potezu od km 6+000 do km 9+500 te po južnim, izrazito strmim obroncima Supave što iziskuje vrlo velike zasjeke i usjeke upitne geomehaničke stabilnosti.

U ovoj fazi projekta, dok još nije u potpunosti definirana trasa autoceste A1 na predmetnom području, zahvat izgradnje DC414 završava spojem na trasu državne ceste DC8 u zoni naselja Doli i u potpunosti preuzima funkciju glavnog prometnog pravca. Križanje s DC8 (pravac iz smjera Stona) u ovoj je fazi predviđeno kao „T“ križanje. Budućim definiranjem nastavka trase prema čvorištu na autocesti A1, predmetno čvorište postat će denivelirano.

U sljedećem vremenskom razdoblju potrebno je planirati nastavak realizacije zahvata, izgradnju autoceste A1 i spoj državne ceste na istu, jer je trenutnim rješenjem sav promet prema Dubrovniku s autoceste A1 i buduće ceste predviđene za promet motornih vozila kanaliziran na državnu cestu DC8 od naselja Doli prema Dubrovniku koja svojim elementima (horizontalni i vertikalni elementi, prolazak kroz naselja) ne zadovoljava potrebe visoke razine uslužnosti koje zahtijeva ovaj prometni pravac.

Dinamičkim planom građenja predviđena je prvo izgradnja dionice kopno – most Pelješac s pristupnim cestama. Stoga se očekuje da će ta dionica biti glavni prometni pravac kretanja građevinske operative i samim tim značajno će se smanjiti očekivani utjecaji na **stanovništvo i naselja** tijekom izgradnje predmetne državne ceste: građevinska operativna na prometnicama u naseljima u zoni zahvata; povećana razina buke i prašine; opasnost od oštećenja kolnika na postojećim prometnicama; otežana komunikacija lokalnog stanovništva u naseljima u zoni utjecaja zahvata; prometne gužve na lokalnim prometnicama za vrijeme turističke sezone. Pozitivan utjecaj zahvata je povećanje zaposlenosti lokalnog stanovništva u građevinskoj operativi i ostalim službama koje su angažirane tijekom izgradnje.

Budući da će prometnica biti u funkciji povezivanja juga Hrvatske očekuje se pozitivan utjecaj nakon izgradnje prometnice. Skratit će se putni pravac i bolje povezati područja Pelješca i Dubrovnika, a što će pridonijeti bržem i kvalitetnijem prometu roba i usluga te u ostvarivanju ciljeva razvoja brojnih privrednih djelatnosti: turizam, uslužne djelatnosti, komunalne djelatnosti te poljoprivreda i marikultura.

Početni dio trase do km 10+000 položen je sjeveroistočnim padinama masiva Kušac i klanca Dole te ne narušava agrikulturni **krajobraz** doline Ponikve niti vizuru poluotoka Pelješca s morske strane. Negativan utjecaj na krajobraz očekuje se na dijelu trase od km 6+200 do km 9+400 gdje prolaskom trase klancem Dole dolazi do formiranja niza usjeka i nasipa te potpornih i upornih zidova. Formiranje čvora „Prapravno“ na dijelu trase od km 10+000 do km 10+600 u zoni područja pod kategorijom zaštite značajni krajobraz također će imati negativan utjecaj na krajobrazne vrijednosti područja.

Prilikom projektiranja trase ceste posebna je pažnja posvećena položaju mosta „Ston“ preko Stonskog kanala kako bi se u što većoj mjeri smanjili utjecaji na vizuru te korištenje i percepciju kulturnog krajolika i obrambenog sustava Stona. Područje Stona na poluotoku Pelješcu s plodnim poljima i zaštićenim uvalama upisano je kao integrirano kulturno dobro i kulturni krajolik na hrvatskoj UNESCO Pristupnoj listi. To područje ima dugi kontinuitet strateške gospodarske važnosti zbog kultivacije kopna i mora (marikultura, proizvodnja soli) kao njegovog urbanizma i obrambene strukture, uključujući gradske zidine i naselje Broce u Stonskom kanalu.

Trasa državne ceste prolazi iznimno vrijednim područjem bogatim **kulturnim dobrima**. Trasa je položena na način da od km 0+000 do km oko 6+300 prolazi rubno ili ulazi u područje arheološke zone, a završetak trase od 17+200 do kraja također se nalazi u području arheološke zone. U stacionažama oko 10+000, 12+500, 15+500 i 16+000 uz trasu nalaze se arheološki pojedinačni lokaliteti. Kulturno-povijesni krajolik ovog područja je najugroženija kategorija kulturnog dobra u zoni izravnog utjecaja. Procijenjena je mogućnost umjerenog do velikog utjecaja na kulturnu baštinu. U Stonskom kanalu na planiranoj lokaciji gradnje stupova mosta nema registriranih ni evidentiranih zaštićenih lokaliteta. Zbog udaljenosti zahvata od povijesno-urbanističke cjeline Stona s Malim Stonom (hrvatska lista UNESCO baštine) ne očekuju se direktni utjecaji na predmetno područje. Manji utjecaji mogu se očitovati u djelomičnoj vizualnoj izloženosti zahvata (most „Ston“) na rubnim područjima naselja i na području solane „Ston“. Tijekom korištenja zahvata, smanjenje prometnog opterećenja postojeće državne ceste pozitivno će utjecati na područje Stona kao integriranog kulturnog dobra i kulturnog krajolika.

Izgradnjom zahvata doći će do trajne prenamjene na ukupno 44,6 ha površine, odnosno 14 883 m dužine ceste te do usitnjavanja poljoprivrednih parcela, odnosno zemljišnih čestica. S obzirom na ukupnu površinu utjecaj na **tlo i poljoprivredne površine** nije značajan. U području širine oko 70 m sa svake strane ceste (uvažavajući koridor od 30 m unutar kojega će doći do trajne prenamjene poljoprivrednog zemljišta) može se očekivati onečišćenje zemljišta štetnim tvarima. Na udaljenosti od 200 m koncentracije prouzročene prometom su tako niske, da su ispod granica detekcije.

Negativni utjecaji na **šume** tijekom izgradnje ogledaju se potrebom krčenja šume, erozijom i gubitkom biološke raznovrsnosti, rizikom od unošenja stranih vrsta, promjenom staništa, uznemiravanjem vrsta i narušavanjem funkcija ekoloških sustava uslijed građevinskih aktivnosti i stalne prisutnosti ljudi, uznemiravanjem faune povećanim motoriziranim prometom, odlaganjem otpada u šume te mogućom pojavom šumskih požara. Izgradnjom ceste doći će do trajnog gubitka šumskog zemljišta na cijeloj prometnici.

Utjecaj izgradnje u lovnom području se očituje kao privremeni i trajni, a odnosi se na uznemiravanje **divljači** u staništu i biološko-ekološkim ciklusima unošenjem buke, vibracije i pojačane nazočnosti ljudi. Zbog očekivanog povećanog prometa kao i zbog činjenice da prometnica neće biti ograđena moguće je povećano stradavanje divljači. Tehničkim elementima trase ceste (vijadukt „Prapravno“, most „Ston“ te tuneli „Polakovica“ i „Supava“) tijekom korištenja bit će omogućena nesmetana migracija divljači unutar većeg dijela trase ceste.

Tijekom građenja ceste najveći utjecaj na **staništa** imat će izgradnja kolničkog traka, kretanja mehanizacije te odlaganja viška materijala. Odlaganje viška materijala u depresije ne predstavlja značajan utjecaj s obzirom da se odlaže prirodan materijal te će rekultivacijom

i/ili sukcesijom ta područja poprimiti karakteristike staništa stenomediterranske čiste vazdazelene šume i makije crnike i bušika. Mozaici kultiviranih površina kao drugo karakteristično stanište u tom dijelu zahvata neće biti utjecani zatrpavanjem depresija. Očekuje se da će se u široj zoni utjecaja staništa prirodno obnoviti.

Mnogim **životinjskim organizmima** prometnice predstavljaju zapreke u njihovu kretanju i mjesta su povećane smrtnosti, koju treba očekivati kod manjih životinja (kornjaši, vodozemci, gmazovi, manje ptice i manji sisavci), dok je za veće sisavce potrebno osigurati sigurniji režim vožnje odgovarajućim prometnim znakovima upozorenja. U tom smislu na faunu ptica, male i srednje sisavce te faunu gmazova očekuje se umjereno negativan utjecaj. Zbog reljefnih i morfoloških karakteristika terena na dijelu zahvata bit će izgrađen most Ston (L=485m), vijadukt Prapratno (L=206m), tuneli Polakovica (L=1265m) i Supava (L=1320 m) koji će omogućiti nesmetan prolaz životinjskih vrsta. Projektom dokumentacijom planirani su i prolazi što također doprinosi smanjenju fragmentacije staništa. Nadalje, na području nasipa i usjeka predviđena je vanjska odvodnja kao zaštita od priobitnih voda. Dodatno, na dijelovima prometnice u obostranom nasipu projektirat će se posebni prolazi za male sisavce, gmazove i vodozemce na način da udaljenost između susjednih prolaza neće biti veća od 200 m. Odlaganja viška materijala u depresije ne predstavlja značajan utjecaj s obzirom da se odlaže prirodan materijal te će rekultivacijom i/ili sukcesijom ta područja biti i dalje pogodna za vrste koje tu obitavaju. Prilikom korištenja prometnice dodatni negativni utjecaji mogu se očekivati širenjem alohtone vegetacije zbog degradacije prirodnih staništa te utjecaja rasvjetnih tijela mosta.

Dio zahvata nalazi se unutar dva **zaštićena područja prirode**: Značajni krajobraz uvala Prapratno (od km oko 8+900 do km oko 10+500) i Posebni rezervat Malostonski zaljev (od km oko 14+000 do km oko 18+000). Tijekom pripreme i građenja ne očekuju se negativni utjecaji na zaštićena područja prirode. Posebni rezervat Malostonski zaljev kao drugo zaštićeno područje nije značajno ugrožen izgradnjom ceste s obzirom da se nalazi u njegovom rubnom kopnenom dijelu te se ne očekuje utjecaj na njegov morski dio koji je primarni cilj zaštite, dok je na kopnenom dijelu zaštićenog područja moguć umjeren negativan utjecaj uslijed izvođenja građevinskih radova. Tijekom korištenja zahvat će utjecati na područje zaštićenog krajobraza Uvala Prapratno s obzirom da će biti novi vidljiv element u tom prostoru.

Zahvat prolazi kroz dva **područja ekološke mreže** značajna za vrste i staništa HR3000163 Stonski kanal i HR2001364 JI dio Pelješca i kroz područje značajno za ptice HR1000036 Srednjedalmatinski otoci i Pelješac.

Unutar područja ekološke mreže HR2001364 JI dio Pelješca najugroženije ciljne vrste gmazova su crvenkrpica (*Zamenis situla*) i kopnena kornjača (*Testudo hermanni*), jer osim što direktno gube dio staništa, ono se i fragmentira, a također se povećava i vjerojatnost stradavanja jedinki na cestama. Izuzimanje jedinki iz prirode i namjerno usmrćivanje bit će vjerojatnije ukoliko se područjem bude kretalo više ljudi. Tijekom gradnje će zbog buke i vibracija nastalih tijekom radova, ciljne vrste izbjegavati mjesto zahvata, ali taj utjecaj privremenog je karaktera i vremenski ograničen na vrijeme izgradnje ceste. Negativan utjecaj tijekom korištenja prometnice očituje se u trajnoj fragmentaciji i gubitku staništa te u povećanoj vjerojatnosti stradavanja jedinki na cestama. Utjecaj se može svesti na razinu ispod značajne izgradnjom prihvatljivih prolaza (propusta) za gmazove na lokacijama gdje se trasa ceste nalazi u obostranom nasipu.

Zahvat prolazi ciljnim staništem 9340 Vazdazelene šume česmine (*Quercus ilex*). Ovaj stanišni tip nalazi se na samom početnom dijelu trase, uz postojeću prometnicu, ne očekuje se značajno negativan utjecaj. Moguć je privremen negativan utjecaj prilikom izvođenja radova. Prolazi i ciljnim staništem 5210 Mediteranske makije u kojima dominiraju borovice (*Juniperus spp*) i ciljnim staništem 9320 Šume divlje masline i rogača (*Olea i Ceratonia*) gdje je moguć privremeni negativan utjecaj prilikom izgradnje zbog korištenja mehanizacije na stanišne tipove. Iako će se predmetnim zahvatom oštetiti dio staništa, smatra se da će se i

obnoviti te će negativan utjecaj biti zanemariv. U zoni vijadukta „Prapratno“ nalazi se i stanište 9540 Mediteranske šume endemičnih borova. Ovaj tip staništa većim dijelom prelazi vijaduktom, te se ne očekuje značajan negativan utjecaj.

Preko područja ekološke mreže HR3000163 Stonski kanal izgradit će se most čija će se dva potpornja stupa nalaziti u samome kanalu. Na mjestu gdje je predviđena izgradnja mosta obala je niska i muljevita, te nastanjena halofilnim biljkama. Na nekim mjestima je fiksirana i proširena nasipanjem građevinskog materijala. U moru dominiraju zajednice morske cvjetnice *Zostera sp.* koje rastu u muljevitome dnu. Moguć je negativan utjecaj na ciljno stanište 1120*Naselja posidonije (*Posidonion oceanicae*) u vidu privremenog замуćenja vode tijekom postavljanja stupova planiranog mosta. Kako stanišni tip nije zabilježen na širem području planiranog mosta, može se isključiti negativan utjecaj na njega. Na stanište 1160 Velike plitke uvale i zaljevi ne očekuje se negativan utjecaj s obzirom na malu površinu koja će stupovima mosta biti prenamijenjena.

Ciljna vrsta *Aphanius fasciatus* (obrvan) i ciljno stanište Mediteranska i termoatlantska vegetacija halofilnih grmova (*Sarcocornetea fruticosi*) direktno su vezani za bazene solane Ston koja se od mjesta zahvata nalazi na udaljenosti 780 m (HR3000167 Solana Ston). Prilikom postavljanja 2 stupa mosta, stupac morske vode unutar Stonskoga kanala će se zamutiti. Privremeno замуćena morska voda neće negativno djelovati na ciljnu vrstu i stanište, jer je malo vjerojatno da će se morska voda puštati u bazene solane dok je stupac vode замуćen. Tijekom korištenja negativan trajni utjecaj proizlazi iz direktnog izuzimanja staništa zbog postavljanja stupova mosta. Ukupna površina staništa iznosi 566,37 ha, a trajno će se prenamijeniti 28,8m², što iznosi 4,5 x 10⁻⁴ % površine. Ispod mosta će se također trajno promijeniti uvjeti osvjetljenja staništa, ali kako se nalazi na relativno velikoj visini, zasjenjenje neće značajnije utjecati na stanište. Redistribucija prometa i prometno rasterećenje postojeće državne ceste DC414 koja prolazi neposredno uz solanu Ston pozitivno će utjecati na područje ekološke mreže HR3000167 Solana Ston.

Područjem HR1000036 Srednjedalmatinski otoci i Pelješac (POP) prolazi 10 150 m zahvata, uz predviđenu širinu od 63 m trajnog zaposjedanja zahvatom. Iako korištenjem zahvata u široj zoni utjecaja zahvata (300 + 300 m) neće doći do negativnog utjecaja na stanišne tipove, očekuje se negativan utjecaj na ciljne vrste ptica bukom. Kako prometnica ne predstavlja izoliranu barijeru, ptice će koristiti zonu utjecaja za lov ili samo prelet, čime može doći do stradavanja ptica na prometnici. Ukoliko se cesta bude gradila tijekom sezone gniježđenja može doći do ugrožavanja gnijezda s leglima ciljnih vrsta ili do napuštanja gnijezda u okolici. Tijekom korištenja ciljne vrste ptica koje gnijezde na tlu (jarebica kamenjarka, trepteljka, leganj, eja strnjara, ševa krunica) i niskom raslinju (voljić maslinar, rusi svračak) trajno će izgubiti dio staništa prikladno za gniježđenje. Ciljne vrste grabljivica (suri orao, ušara, sivi sokol) uglavnom gnijezde na liticama te za njih utjecaj trajnog gubitka staništa prikladnog za gniježđenje nije značajno negativno. S druge strane, te vrste će i dalje koristiti područje zahvata za lov. Stradavanje malih sisavaca i gmazova na prometnici privlači neke od ciljnih vrsta ptica (ušara) što može dodatno doprinijeti negativnom utjecaju na ciljne vrste ptica zbog privlačenja.

Na užem području utjecaja zahvata, odnosno na području poluotoka Pelješca nema stalnih površinskih vodotoka. Javljaju se jedino povremeni bujični vodotoci koji imaju karakter javnog vodnog dobra ili vodnog dobra koji otječu direktno u more i nemaju direktne veze s podslivom rijeke Neretve. U široj zoni planiranog zahvata nalaze se dva povremena površinska **vodna tijela** JKRN945003 (Perunski potok) i JKRN945006 (Brijesta). Ocjena stanja bioloških elemenata navedenih površinskih vodotokova je vrlo dobro. Izgradnjom zahvata u prostoru ne očekuju se značajniji utjecaji na njihove biološke elemente. Manji utjecaji očekuju se prilikom izgradnje regulacije potoka Zaneum zbog napuštanja postojećeg korita. Ocjena stanja hidromorfoloških elemenata površinskog vodotoka JKRN945003 (Perunski potok) je umjereno, a vodotoka JKRN945006 (Brijesta) je vrlo dobro. Izgradnjom zahvata ne očekuju se dodatni utjecaji na hidrološki režim, kontinuitet toka i morfološke

uvjete predmetnih vodotokova. Ocjena stanja osnovnih fizikalno-kemijskih elemenata površinskog vodotoka JKRN945003 (Perunski potok) je dobro, a vodotoka JKRN945006 (Brijesta) je vrlo dobro. Izgradnjom zahvata ne očekuje se promjena u vrijednostima osnovnih fizikalno-kemijskih elemenata (temperatura, režim kisika, pH vrijednost, kapacitet za neutralizaciju kiselina) koji će i dalje osiguravati nesmetano funkcioniranje ekosustava i postizanje potrebnih vrijednosti određenih za biološke elemente kakvoće. Ocjena trenutnog kemijskog stanja površinskih vodotokova JKRN945003 (Perunski potok) i JKRN945006 (Brijesta) je postignuto dobro stanje. Primjenom kontroliranog sustava odvodnje s korištenjem separatora na kritičnim dionicama prometnice omogućit će se kontrolirano ispuštanje tretiranih otpadnih voda s prometnice s koncentracijom specifičnih onečišćujućih tvari u granicama standarda propisanih Uredbom o standardu kakvoće voda.

Cijelo područje Pelješca i Dubrovnika nalazi se na području grupiranog vodnog tijela JKGICPV_11-NERETVA. Količinsko stanje grupiranog vodnog tijela JKGICPV_11-NERETVA ocijenjeno je vjerojatno lošim. Realizacijom zahvata ne očekuju se promjene u hidrološkom režimu površinskih vodnih tokova, odnosno u količini i dinamici toka te iz toga proizašloj povezanosti s podzemnim vodonosnikom. Zbog toga se ne očekuju promjene u količinskom stanju podzemne vode u široj zoni utjecaja zahvata. Budući da zahvat nema elemenata zahvaćanja podzemnih voda i svojom je površinom gotovo beznačajan u odnosu na ukupnu površinu rasprostiranja podzemnog vodnog tijela, neće imati utjecaja na promjenu u ocjeni količinskog stanja predmetnog vodnog tijela. Podzemne vode grupiranog vodnog tijela JKGICPV_11-NERETVA u široj zoni zahvata su u dobrom kemijskom stanju.

U široj zoni obuhvata zahvata (poluotok Pelješac) dominiraju priobalne vode tipa O423-MOP. Ocjena stanja bioloških elemenata (sastav, brojnost i prosječna masa fitoplanktona, koncentracija hranjivih soli, zasićenje kisikom, koncentracija klorofila i ostale vodene flore) priobalnog vodnog tijela O423-MOP je vrlo dobro. Jedina lokacija gdje trasa ceste dolazi u neposredan kontakt s priobalnim vodama je lokacija mosta preko Stonskog kanala gdje su predviđena dva stupa u samom kanalu. Površina koju stupovi zauzimaju, 14,4 m² po stupu, relativno je beznačajna u odnosu na površinu Stonskog zaljeva tako da se ne očekuju dodatni utjecaji na biološke elemente priobalnog vodnog tijela. Hidromorfološko stanje ocijenjeno je kao vrlo dobro. Potencijalan utjecaj na hidromorfološke elemente predstavljaju stupovi mosta preko Stonskog kanala postavljeni u samom kanalu. Stupovi su postavljeni na način da ne narušavaju postojeći režim protoka, kao ni smjer i brzinu prevladavajuće struje. Ne očekuju se niti dodatni utjecaji na promjenu dubine, strukturu i sediment priobalnog dna te strukturu i stanje plimne zone. Ocjena stanja osnovnih fizikalno-kemijskih elemenata priobalnog vodnog tijela je vrlo dobro/referentno. Izgradnjom zahvata ne očekuje se promjena u vrijednostima osnovnih fizikalno-kemijskih elemenata koji će i dalje osiguravati nesmetano funkcioniranje ekosustava i postizanje potrebnih vrijednosti određenih za biološke elemente kakvoće. Očekuju se manji utjecaji zbog zamućivanja vode prilikom same izgradnje stupova mosta, ali ti su utjecaji kratkotrajnog karaktera ograničeni na vrijeme izgradnje.

Negativni utjecaj na površinske i podzemne vode moguć je tijekom odvijanja prometa uslijed trošenja gornjeg sloja ceste, kotača i drugih dijelova vozila, gubitka goriva i maziva vozila i upotrebe sredstva za posipavanje kolnika u zimskom razdoblju te u slučaju prometnih nezgoda. Predviđeni zatvoreni sustav odvodnje smanjuje mogućnost predmetnih negativnih utjecaja.

Prilikom gradnje doći će do pojačane emisije ispušnih plinova mehanizacije i strojeva, kao i emisija lebdećih čestica. Utjecaj na **zrak** je ograničenog trajanja i bit će više ili manje izražen ovisno o vremenskim uvjetima.

Uzevši u obzir intenzitet prometa koji će se odvijati na lokaciji zahvata s obzirom na sadašnje stanje, doći će do povećane emisije stakleničkih plinova nastalih izgaranjem fosilnih goriva. Međutim, uzevši u obzir da će u najvećoj mjeri ipak doći samo do redistribucije prometa sa sadašnje državne ceste DC8 na novu prometnicu, provedbom zahvata ne očekuje se povećanje emisije stakleničkih plinova do razine koja bi značajno utjecala na **klimatske promjene**. Sve

učestalija pojava ekstremnih klimatskih uvjeta (velike suše, požari, obilne oborine) pogoduje povećanju opasnosti od erozije, te će se stoga prilikom planiranja i tehničke izvedbe zahvata voditi računa, prvenstveno zaštititi od erozije. Redovnim održavanjem tehničkih elemenata prometnice (potporni i uporni zidovi, pokosi nasipa i usjeka) smanjit će se mogući negativni utjecaji ekstremnih vremenskih prilika i njihovih posljedica (požari, erozije tla...) izazvanih klimatskim promjenama u budućnosti.

Kao glavni izvori **buke** su građevinski strojevi, cestovna transportna sredstva te radovi bušenja, miniranja i montaže. Budući da trasa ceste ne prolazi u blizini naseljenih područja ne očekuju se značajniji utjecaji buke na stanovništvo. Jedini objekt koji je potrebno štiti od buke nalazi se u km 10+000 (restoran Bella Vista) u zoni čvora „Prapravno“.

Budući da se radovi na izgradnji prometnice najvećim dijelom odvijaju tijekom dana, osim eventualno radova na iskopima tunela koji se tehnološki mogu obavljati i noću, ne očekuju se značajniji utjecaji od **svjetlosnog onečišćenja** u fazi građenja.

Tijekom izgradnje prometnice moguće su **akcidentne situacije** vezane uz nepravilnu organizaciju gradilišta, pr. onečišćenje tla i voda naftnim derivatima i otpadnim vodama s gradilišta, požari na otvorenom i nesreće. Tijekom korištenja moguće su akcidentne situacije vezane uz nesreće tijekom odvijanja prometa i izlijetanja vozila s prometnice koje za posljedicu mogu imati onečišćenje tla i voda naftnim derivatima i mogućim opasnim tvarima koje se prevoze.

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 propisane su sukladno Zakonu o gradnji, Dodatku IV. Pravilnika o zaštiti na radu na privremenim i pokretnim gradilištima („Narodne novine“, broj 51/08), Pravilniku o gospodarenju građevnim otpadom („Narodne novine“, broj 38/08), Zakonu o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, brojevi 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14 i 64/15 i 89/15), Zakonu o cestama („Narodne novine“, brojevi 84/11, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14), Pravilniku o zaštiti na radu za mjesta rada („Narodne novine“, broj 29/13), Pravilniku o postupanju sa viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova („Narodne novine“, broj 79/14), kao i rezultatima pozitivne stručne prakse i rada Stalnog povjerenstva.

Mjere zaštite prostora i prometnih tokova propisane su sukladno Zakonu o cestama te rezultatima pozitivne stručne prakse i rada Stalnog povjerenstva.

Mjera zaštite infrastrukture propisana je sukladno Zakonu o prostornom uređenju („Narodne novine“, broj 153/13).

Mjere zaštite krajobraza propisane su sukladno Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13).

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine propisane su temeljem Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, brojevi 69/99, 151/03, 157/03, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14 i 98/15).

Mjere zaštite tla i poljoprivrede propisane su sukladno Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, brojevi 39/13 i 48/15) i Pravilniku o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 9/14).

Mjere zaštite šuma propisane su u skladu sa Zakonom o šumama („Narodne novine“, brojevi 140/05, 82/06, 129/08, 80/10, 124/10, 25/12, 68/12 i 94/14).

Mjere zaštite divljači i lovstva propisane su temeljem Zakona o lovstvu („Narodne novine“, brojevi 140/05, 75/09, 14/14 i 21/16) te Pravilnika o prijelazima za divlje životinje („Narodne novine“, broj 5/07).

Mjere zaštite zaštićenih područja te biološke i geološke raznolikosti propisane su temeljem Zakona o zaštiti prirode.

Mjere ublažavanja negativnih utjecaja zahvata na ciljeve očuvanja i cjelovitost područja ekološke mreže propisane su temeljem Zakona o zaštiti prirode, Pravilnika o prijelazima za divlje životinje te Pravilnika o održavanju cesta („Narodne novine“, broj 90/14).

Mjere zaštite voda propisane su temeljem Zakona o vodama („Narodne novine“, brojevi 153/09, 130/11, 56/13 i 14/14), Pravilnika o vrsti i sadržaju projekata za javne ceste („Narodne novine“, broj 53/02), Pravilnika o održavanju cesta („Narodne novine“, broj 90/14), Pravilnika o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, brojevi 80/13, 43/14, 27/15 i 3/16), Uredbe o standardu kakvoće voda („Narodne novine“, brojevi 73/13, 151/14 i 78/15) te Plana upravljanja vodnim područjima („Narodne novine“, broj 83/13).

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

Mjere ublažavanja utjecaja i prilagodbe na klimatske promjene propisane su temeljem Zakona o zaštiti okoliša i rezultat su pozitivne stručne prakse i rada Stalnog povjerenstva.

Mjere zaštite od buke propisane su temeljem Zakona o zaštiti od buke („Narodne novine“, brojevi 30/09, 55/13 i 153/13) te Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04).

Mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja propisana je temeljem Zakona o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 114/11).

Mjera zaštite od akcidentnih situacija temelji se na Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o vodama te 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 (B) posredstvom stručnih i za to ovlaštenih pravnih osoba, koje provode mjerenja emisija i imisija, vode očevidnike, te dostavljaju podatke nadležnim tijelima, a obavezan je sukladno članku 142. stavku 6. istog Zakona osigurati i financijska sredstva za praćenje stanja okoliša:

Program praćenja voda temelji se na Zakonu o vodama, Planu upravljanja vodnim područjima, Uredbi o standardu kakvoće voda i Pravilniku o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda.

Program praćenja faune temelji se na Zakonu o zaštiti prirode te Pravilniku o popisu stanišnih tipova, karti staništa te ugroženim i rijetkim stanišnim tipovima („Narodne novine“, broj 88/14).

Program praćenja ekološke mreže utvrđen je u skladu Zakonom o zaštiti prirode te Pravilnikom o popisu stanišnih tipova, karti staništa te ugroženim i rijetkim stanišnim tipovima.

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, Gundulićeva poljana 1, 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

