

Očitovanje izrađivača strateške studije na mišljenja, prijedloge i primjedbe javnosti i nadležnih tijela na stratešku studiju utjecaja Glavnog plana razvoja Funkcionalne regije Južna Dalmacija na okoliš zaprimljene tijekom javne rasprave o Nacrtu Glavnog plana razvoja Funkcionalne regije Južna Dalmacija i Stratešku studiju utjecaja na okoliš Glavnog plana razvoja Funkcionalne regije Južna Dalmacija.

travanj 2017.

Primjedba			Očitovanje	
	Ime i prezime/ Institucija	Oznaka / Datum		
1	Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo	KLASA: 350- 05/17-01/24 URBROJ: 376- 05-01-17-2 17.02.2017.	U skladu s vašim traženjem obavještavamo vas da iz djelokruga rada Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo nemamo primjedbi na dostavljenu Stratešku studiju utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija i nacrt Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija.	Nema primjedbi
2	Uprava za materijalne resurse Sektor za vojnu infrastrukturu	KLASA: 351- 01/17-01/12 URBROJ: 512M3-020103- 17-2 17.02.2017.	Vezano uz Stratešku studiju utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija i nacrt Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija, obavještavamo vas kako smo suglasni sa sadržajem navedenih dokumenata.	Nema primjedbi
3	Ministarstvo gospodarstva poduzetništva i obrta	KLASA: 351- 01/17-01/04 URBROJ: 562- 02-02-17-2 20.02.2017.	Sukladno Vašem dopisu zaprimljenom 3. veljače 2017. godine u vezi Strateške studije utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija i nacrt Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija, izvješćujemo Vas da ovo Ministarstvo nema primjedbi na istu.	Nema primjedbi
4	Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti	e-mail od 21.2.2017.	Obavještavamo vas da HAKOM nije nadležan za davanje predmetnih mišljenja.	Nema primjedbi
5	ŽUPANIJSKA LUČKA UPRAVA KORČULA	Korčula, 21. veljače 2017. godine	Analizirali smo Studiju u dijelu koji se odnosi na Pomorski sustav i uočili neke greške, pa na to dajemo primjedbe: Na str. 101 u tablici koja prikazuje luke otvorene za javni promet, u	Navedene primjedbe ne odnose se na ovu stratešku studiju. Navedeni podaci u poglavlju 2.3. Odnos Plana i prostorno-planske dokumentacije preuzeti su iz važećeg Prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije (Službeni glasnik

			<p>dijelu koji se odnosi na Korčulu, treba izvršiti neke izmjene: Luka Uš (iako to nije zvanični naziv - trebalo bi pisati Uvala Luka) nije luka županijskog značaja, već treba pisati luka lokalnog značaja - u njoj se ne odvija linijski putnički promet).</p> <p>Na str. 104 u dijelu koji opisuje iskrcajna mjesta za ribarska plovila, treba izbrisati Korčula - zapadna obala (granični prijelaz, dolazak "kruzera", parkiralište sa rampom koja onemogućuje ulazak kamiona za prihvat ribe), Uš (Grad Korčula) - turistički jedrenjaci, a u narednom periodu planirano postavljanje pontona i pretvaranje u komunalnu lučicu (Grad Korčula nema riješen vez za lokalno stanovništvo), te luke Račišće i Zavalatica (treba omogućiti samo lokalnom stanovništvu - sportski ribolov, rekreacijski ribolov i mali obalni ribolov) - pogledati prijedlog iskrcajnih mjesta za plivarice i kočee.</p> <p>Na str. 106 u dijelu u kojem se piše o graničnim prijelazima u pomorskom prometu, trebalo bi naglasiti, da je trenutni granični prijelaz na zapadnoj rivi u Korčuli, a da se izgradnjom nove luke, planira njegovo preseljenje u novu luku (Polačišta - Žrnovska banja).</p>	Dubrovačko-neretvanske županije br. 6/03, 3/05, 7/10, 4/12, 9/13 i 2/15).
6	HRVATSKE VODE Ispostava za mali sliv „Dubrovačko primorje“ DUBROVNIK	Zaprimljeno putem e-maila 20. veljače 2017.	Mišljenje na Stratešku studiju utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija za Hrvatske vode je izradio i dostavio Vodnogospodarski odjel za slivove južnog Jadrana Split koji je i sudjelovao u dostavi podataka za izradu Glavnog plana tako da VGI Dubrovnik neće dostavljati mišljenje posebno.	Nema primjedbi
7	HEP Operater prijenosnog sustava d.o.o.	Broj/znak: 4016/1660 AG 15.02.2017.	1 Nacrt Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija	Nema primjedbi

	Elektrojug Dubrovnik		Nemamo primjedbi.	
			<p>2. Strateška studija o utjecaju na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija</p> <p>Na stranici 135. Strateške studije, naslova B.16.2 ENERGETIKA, podnaslova Prijenos i distribucija električne energije predlažemo korekciju teksta :</p> <p>"DNŽ je povezana u državni elektroenergetski sustav 110 kV vezama Makarska - Ploče -Opuzen-Neum - Ston i tzv. otočnom vezom Zakučac - Nerežišća - Stari Grad - Blato - Ston. Zbog ograničenih prijenosnih mogućnosti elektroveza, opskrbljenost područja cijele DNŽ nije zadovoljavajuća. Izgradnjom trafostanice TS 220/110/35/20(10)kV Plat značajno je povećana sigurnosti napajanja distribucijske mreže područja Župe Dubrovačke i Konavala. Puštanjem pod napon trafostanice TS 110/20(10)kV Srđ grad Dubrovnik je uz trafostanicu TS 110/35/10 kV Komolac dobio drugu čvrstu točku napajanja što je doprinijelo sigurnijoj opskrbi šireg područja grada Dubrovnika. Područje Dubrovačkog primorja i Elafita opskrbljuje se energijom iz 35 kV trafostanica TS 35/10 kV Slano i TS 35/10 kV Orašac 35 kV dalekovodom iz TS 110/35/10 kV Komolac odnosno iz TS 110/35 kV Ston. Otoci Korčula, Lastovo, Mljet i poluotok Pelješac</p>	Ne odnosi se na ovu stratešku studiju.
	HEP Operater prijenosnog sustava d.o.o. Elektrojug Dubrovnik	Broj/znak: 4016/2049 AG 27.02.2017.	<p>Nakon pregleda dokumentacije objavljene na internetskoj stranici Dubrovačko-neretvanske županije u rubrici JAVNA RASPRAVA, a temeljem Vašeg zahtjeva KLASA: 340-01/15-01/06; UR.BROJ: 2117/01-09/1-17-76 izjavljujemo da na istu nemamo primjedbi</p>	Nema primjedbi
8	DRŽAVNA	Klasa: 351-	Područni ured za zaštitu i spašavanje Dubrovnik daje suglasnosti	Nema primjedbi

	UPRAVA ZA ZAŠTITU I SPAŠAVANJE PODRUČNI URED ZA ZAŠTITU I SPAŠAVANJE DUBROVNIK	02/16-02/01 Ur.br: 543-04- 01-17-05 Dubrovnik, 21. veljače 2017.	isključivo na prostorne planove sukladno članku 12. stavak 1. točka 21. Zakona o sustavu civilne zaštite (NN broj: 82/15), a definirane i alinejom 1. članka 60. Zakona o prostornom uređenju (NN broj 153/13), a što u ovom predmetu nije slučaj.	
9	Tereza Končić 20000 Dubrovnik	Dubrovnik, 22.02.2017.	<p>Poštovani vezano za izradu strateške studije utjecaja na okoliš Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija ovim putem dostavljam primjedbu a vezano uz brzu cestu Osojnik (Dubrovnik) - Karasovići, Naime ja sam suvlasnica više nekretnina u K.O Rožat te jedan dio planirane trase prometnice ide preko zemljišta na kojima sam ja suvlasnica.</p> <p>Izgradnjom navedene ceste bila bi nesnosna buka kamiona, autobusa i drugih vozila u tranzitu od kojih lokalno stanovništvo nema nikakve koristi. Sve nekretnine u mjestu Rožata, kao i dalje uz samu trasu bi izgubile na vrijednosti, te bi se negativno odrazile na zaštićeni krajolik Rijeke Dubrovačke.</p> <p>Moja obitelj trenutno u mjestu Rožat ima više komada obradive zemlje, kao i voćnjak koji bi poradi zagađenja bili neuporabljivi u skoroj budućnosti. Također moj sin Željko ima na jednoj od mojih nekretnina izgrađen i legaliziran stambeni objekt koji bi izgubio na vrijednosti, budući bi cesta prolazila neposredno uz taj objekta koji je sada u oazi mira. Samom strateškom procjenom nisu procijenjene i sagledane sve negativne posljedice od čistoće zraka, buke, čistoće pitke vode s izvora Rijeke Omble, kao i zaštite biljnih i životinjskih vrsta koje žive ili povremeno borave na području</p>	<p>Koridor brze ceste Osojnik (Dubrovnik) – Čilipi kakav je predložen Glavnim planom razvoja Funkcionalne regije nije konačno utvrđena trasa odnosno konačno i detaljno projektno rješenje već isključivo koridor definiran kao strateški cestovni pravac. Ovaj koridor predložen je na temelju rezultata prometnog modela koji su potvrdili potrebu povezivanja Dubrovačko-neretvanske županije s ostatkom Republike Hrvatske, odnosno Grada Dubrovnika s ostatkom županije i međunarodnom Zračnom lukom Dubrovnik.</p> <p>Strateškom studijom je analiziran mogući utjecaj ove trase na sve sastavnice okoliša, ali isti nije mogao biti sagledan na detaljnoj razini koja se spominje u dopisu jer se ne radi o precizno definiranoj trasi (samim tim npr. nije poznata udaljenost od naselja, očekivano prometno opterećenje koji predstavljaju podlogu za modeliranje širenja onečišćenja zraka i povećanih razina buke...). Ovakve analize rade se u sklopu izrade studije utjecaja <u>zahvata</u> na okoliš s obzirom da je za izgradnju ove dionice obavezna provedba postupka procjene utjecaja na okoliš (PUO). U okviru studije trebaju se provesti detaljne analize utjecaja na zrak, buku, biološku raznolikost, ekološku mrežu, krajobraz, kulturnu baštinu,</p>

		<p>Rijeke Dubrovačke.</p> <p>Shodno navedenom predlažem da se koridor brze ceste, plinovod i željeznica ne uvrsti u prostorni plan i da se izbriše iz strategije i iz prostornog plana.</p>	<p>na sve vrste kulturnih krajolika te na arheološka područja (zaštićena, evidentirana i potencijalna) na temelju kojih će se predložiti primjerene mjere zaštite ili po potrebi izmještanje trase i odabir neke druge varijante.</p> <p>Upravo iz ovih razloga, strateškom studijom nije predloženo ukidanje ovog koridora već su dane smjernice koje treba uzeti u obzir prilikom izrade daljnje projektne dokumentacije za ovaj koridor i predložene mjere zaštite okoliša i ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu koje uključuju i razmatranje novih trasa:</p> <p>Zaštićena područja:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „Potrebno je naći tehničko rješenje kojim će se izbjeći negativni utjecaji na zaštićeno područje (značajni krajobraz Rijeka Dubrovačka), ali i na vrlo vrijedan lokalitet Viline špilje“ <p>Ekološka mreža:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „Potrebno je provesti detaljna istraživanja podzemnih staništa prije početka projektiranja zahvata cestovne poveznice Dubrovnik (Osojnik) – Čilipi ili izmjestiti trasu da ne prolazi kroz područje HR2001010 Paleoombla – Ombla. Prilikom projektiranja trase voditi računa da se izbjegnu negativni utjecaji na ciljeve očuvanja područja ekološke mreže HR2001010 Paleoombla – Ombla (podzemna staništa i šišmiši).“ <p>Kulturno-povijesna baština</p> <ul style="list-style-type: none"> - „Potrebno je izbjeći vođenje trase prometnice južnim i sjevernim padinama Srđa, kao i padinama prema Rijeci Dubrovačkoj
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				<p>- <i>Trasu prometnice treba prilagoditi rezultatima arheološkog rekognosciranja trase antičkog vodovoda i Studiji kulturnog krajolika Konavala i po potrebi premjestiti“</i></p> <p>Na ovu dionicu odnose se i sve ostale mjere zaštite okoliša mjere propisane za sve planirane infrastrukturne zahvate.</p> <p>Nadalje, u Glavnom planu je, temeljem primjedbi iznesenih na javnom izlaganju predložen i alternativni koridor prolaska brze ceste Dubrovnik (Osojnik) – Čilipi koji ide od čvora Osojnik potom prelazi Rijeku Dubrovačku bliže mostu dr. Franja Tuđmana te potom nastavlja do zone Šumeta nadzemnim ili podzemnim koridorom. Analizom utjecaja ovog alternativnog koridora na okoliš te usporedbom razine utjecaja na okoliš u odnosu na prvobitno predloženo rješenje zaključeno je sljedeće:</p> <p>S obzirom na mogući negativan utjecaj ovog koridora na zrak, vode, tlo i poljoprivredu, šumarstvo i lovstvo biološku raznolikost i ekološku mrežu i obližnje stanovništvo predloženi alternativni koridor, uz propisane mjere zaštite i mjere ublažavanja na ekološku mrežu Ombla-paleombla je nešto povoljniji od prethodnog. Međutim, potrebno je napomenuti da sa stanovišta kulturno-povijesne baštine, alternativni koridor ima veliki utjecaj na fizički, prostorni i vizualni integritet ljetnikovaca (Bunić Kaboga) i na urbani prostor predgrađa Dubrovnika, što dovodi do velikog negativnog utjecaja na sve vrste baštine ne samo u neposrednom prostoru, već i šire. Taj utjecaj je nešto manji u slučaju odabira podzemnog</p>
--	--	--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				<p>koridora.</p> <p>Isto tako, s obzirom na dobra svjetske baštine, novi cestovni koridor glavna obilaznica alternativnog koridora imat će vrlo velik negativni utjecaj na vodovod iz 15. stoljeća koji je stari Dubrovnik snabdijevao vodom i važan je element funkcionalnog integriteta Dubrovnika. Uz to, cesta bi prolazila iznad dvaju zaštićenih ljetnikovaca dubrovačke vlastele i vrlo negativno utjecala na njihovo okruženje. Alternativni koridor s mostom uz postojeći most dr. F. Tuđmana u tampon (buffer) zoni svjetske baštine ima veći negativni utjecaj na vrijednost svjetske baštine nego prvobitno predložen koridor preko rijeke Omble.</p>
10	Božo Letunić, Komolac 20236 Mokošica	22.02.2017.	<p>Kao što je vidljivo iz naslova bazirat ćemo se na dionicu ucrtanog koridora međunarodne brze ceste od čvorišta Osojnik do čvorišta Brgat, značajnim krajobrazom Rijeke dubrovačke. Opće je poznato svakom stanovniku Rijeke dubrovačke, odnosno grada Dubrovnika, da je Rijeka dubrovačka ekološki značajno područje (ZZP N.N. 80/13 Cl. 53 st. 1, čl. 54 st.1, st.5) a napose njena sjeverna strana koja obiluje izuzetno velikim brojem izvorišta pitkom vodom (izvorište Točak Prijedor, izvorište Pod vodice, izvorište Ombla, izvorište Zlokrusi, izvorište Dražine, izvorište Obod, izvorište Milatovica, izvorište Pod Toretom, izvorište Bota, izvorište Knežica, izvorište Šumet.....) među kojima je i najveće izvorište pitke vode južne Dalmacije (Ombla) iz koje se pitkom vodom opskrbljuje cijelo pučanstvo grada Dubrovnika i šireg gradskog područja.</p> <p>Taj krški ekološki sustav kojeg čine zaštićene sedimentne stijene padina brda na sjevernoj strani Rijeke dubrovačke predstavljaju prirodne vrijednosti od međunarodnog značaja, a u istom se nalazi</p>	Vidi prethodni odgovor br. 9.
11	Antun Martinović, Knežica 20236 MOKOŠICA	24.02.2017.		<p>Studija je dopunjena prikazom izvorišta na području Dubrovnika i Cavtata preuzetim iz Prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije (poglavlje 3.5 Stanje voda).</p>
12	Nikša Bušlje Čajkovica 20236 MOKOŠICA	23.02.2017.		<p>Sva navedena izvorišta, izuzev izvorišta Ombla i Šumet, nisu u sustavu javne vodoopskrbe niti se planiraju za javnu vodoopskrbu. No, kako ne bi došlo do onečišćenja podzemne vode, tijekom gradnje i korištenja brze ceste na toj dionici moraju se provoditi stroge mjere zaštite voda. Naime, u II zoni sanitarne zaštite izvorišta se, između ostaloga, zabranjuje ispuštanje pročišćenih i nepročišćenih otpadnih voda s prometnica, te se na dionicama trase gdje ona prolazi II zonom, otpadna voda odvodi izvan granica II zone.</p>
13	Marijo Pavlović, Knežica 20236 MOKOŠICA	24.02.2017.		

		<p>ogroman broj važnih staništa i ugroženih divljih vrsta koji predstavljaju prirodne vrijednosti koje je potrebno očuvati u prirodnom stanju. Stoga je upravo neshvatljivo kojim je to pojedincima palo na pamet da upravo kroz taj značajni krajobraz Rijeke dubrovačke, a koji je uvršten pod međunarodnu zaštitu ekološke mreže NATURA 2000, ucrtaju koridor međunarodne brze ceste.</p> <p>Naime poznato je da ta dionica služi isključivo i samo za tranzit najviše teških kamiona balkanskih država i to: Turske, Bugarske, Rumunjske, Grčke, Makedonije, Albanije, Srbije, Crne gore te Bosne i Hercegovine, a jasno je i vidljivo da taj koridor ne rješava prometnu problematiku grada Dubrovnika i njegovog šireg područja.</p>	<p>U geološkoj i hidrogeološkoj terminologiji ne postoji termin zaštićene sedimentne stijene padina brda.</p>
		<p>Što se problema buke tiče, ona je i u teoretskom smislu nerješiva, a kamoli u praksi. Očigledno projektantu nisu poznate činjenice da je Rijeka dubrovačka prirodni fjord omeđen planinskim lancem sa svoje sjeverne i južne strane po cijeloj duljini, te da je dio područja Rijeke dubrovačke već proglašen ugroženim od buke (GK Komolac). Kako se u fjordu stvara EHO, odnosno višekratno odbijanje zvuka već postojeće stanje u prostoru je alarmantno odnosno neizdrživo. Kako je nemoguće u tom koridoru spriječiti akcidentne situacije, a znajući da je upravo sjeverni dio Rijeke dubrovačke podložan najjačim udarima bure u županiji.</p>	<p>Što se tiče dionice brze ceste Osojnik (Dubrovnik) – Karasovići, s obzirom na njenu duljinu i njen karakter, to je zahvat koji podliježe postupku procjene utjecaja zahvata na okoliš koji uključuje izradu Studije utjecaja na okoliš za taj zahvat. U sklopu te Studije razmatrat će se sve varijante zahvata. Za potrebe izrade Studije treba izraditi projekt (projekte za sve varijante) kao i procjenu predviđene gustoće prometa u narednom periodu. Ta je dokumentacija podloga za procjenu mogućih utjecaja tog zahvata na okoliš, pa tako i procjenu utjecaja buke prometa na okoliš. Na temelju te procjene, koja se izrađuje modeliranjem (računskim simulacijama) na propisani način utvrdit će se očekivane razine buke u prostoru oko trase te ceste. Na temelju tih podataka odredit će se mjere zaštite od buke koje mogu biti različite, a ovise o potrebnom stupnju smanjenja razine buke od prometa sukladno odgovarajućim</p>

				<p>propisima. Mjere zaštite od buke mogu biti različite, od organizacijskih koje uključuju ograničenja brzine vozila na pojedinim dijelovima trase, do građevinskih koji uključuju postavljanje različitih barijera (bukobrana) uz koridor trase brze ceste. Izvedbe bukobrana mogu dosežati i do izrade umjetnih tunela, što se i kod nas može vidjeti npr. na onom dijelu riječke obilaznice koja prolazi u neposrednoj blizini naseljenih prostora. Drugim riječima, taj je problem podložan izradi adekvatne projektne dokumentacije pa tako i projekta zaštite od buke, a nakon što se jasno definira trasa prometnice.</p>
			<p>Također „Zakon o vodama" ne dozvoljava takve zahvate građenja u sanitarnoj zoni prve B kategorije crpilišta pitke vode. Izvođenjem ovog koridora, došlo bi do oštećivanja površinskih i podzemnih geoloških hidrogeoloških, geomorfoloških vrijednosti, te do neminovnog onečišćenja i zagađenja pitke vode, a napose do ugrožavanja njezine iskoristivosti u značajnom krajobrazu Rijeke dubrovačke. Kako takav zahvat ne dopuštaju i strogo zabranjuju mnogi zakoni kao što su:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zakon o zaštiti okoliša - Zakon o zaštiti prirode - Zakon o zaštiti buke - Zakon o zaštiti zraka - Zakon o vodama <p>te niz drugih zakona i zakonskih pod akata (pravilnici, uredbе, odluke), a najveća prepreka su upravo deseci tisuća stanovnika tog akvatorija. Tražimo od nadležnih struktura da trenutno izbrišu koridor međunarodne brze ceste koji prolazi kroz ekološku mrežu</p>	<p>Netočna je konstatacija da Zakon o vodama ne dozvoljava takve zahvate građenja u sanitarnoj zoni prve B kategorije crpilišta pitke vode. Naime, zone sanitarne zaštite određuju se temeljem Pravilnika o uvjetima za utvrđivanje zona sanitarne zaštite izvorišta (NN br. 66/11 i 47/13) koji propisuje:</p> <p>"I. zona sanitarne zaštite izvorišta sa zahvaćanjem voda iz vodonosnika s pukotinskom i pukotinsko-kavernoznom poroznosti utvrđuje se radi zaštite građevina i uređaja za zahvaćanje vode.</p> <p>I. zona sanitarne zaštite izvorišta sa zahvaćanjem voda iz vodonosnika s pukotinskom i pukotinsko-kavernoznom poroznosti obuhvaća neposredno naplavno područje zahvata vode, izvor vodonosnika sa pukotinskom i pukotinsko-kavernoznom poroznosti, kaptažu, crpne stanice, uređaje za kondicioniranje vode, građevine za čuvanje mjesta umjetnog napajanja vodonosnika sa pukotinskom poroznosti, bez obzira na udaljenost od zahvata vode.</p>

			<p>NATURA 2000 u cijeloj dužini Rijeke dubrovačke te predloži kvalitetno alternativno rješenje.</p>	<p>Kod velikih naplavnih površina na strmom i nepristupačnom terenu, I. se zona može podijeliti na I.A. i I. B. zonu. I. zona i I.A. zona moraju biti ograđene."</p> <p>Ovdje svakako treba naglasiti da je veliki problem zaštite izvorišta Ombla prostiranje zaštitnih zona u susjednu državu BiH, gdje naše jednostrane odluke više nemaju nikakve vrijednosti, a izvorište je od vitalne važnosti za vodoopskrbu stanovništva u Hrvatskoj. Izvorište Ombla je samo svojim izvorišnim dijelom i zaista neposrednim slivom u našoj državi, a najveći dio sliva je u susjednoj državi BiH. Nadalje, na žalost izvor Ombla nema niti definirane zaštitne zone niti donesene županijske odluke o zaštiti i to je veliki rizik za izvorišta pitke vode cijele županije. Bilo je pokušaja izrade stručnih podloga za definiranje zaštitnih zona izvorišta Omble, ali grad Dubrovnik još danas nema Odluku o zaštiti izvorišta Omble iako svoj razvoj planira upravo na vodoopskrbi s tog izvora.</p>
14	Vera Sentić, Rožat 20236 Mokošica	22.02.2017.	<p>Poštovani, vezano za izradu strateške studije utjecaja na okoliš Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija ovim putem dostavljam primjedbu a vezano uz brzu cesta Osojnik (Dubrovnik) - Karasovići. Naime gradnjom mosta Dr. Franje Tuđmana veći dio prometa se preusmjerio preko navedenog mosta te tek sada možemo normalno živjeti u obiteljskim kućama. Naime prije toga stalno je bila nesnosna buka kamiona, autobusa i drugih vozila u tranzitu od kojih lokalno stanovništvo nema nikakve koristi. Tren u svijetu je da se brze ceste i auto ceste miču što dalje od naselja a ne</p>	<p>Vidi prethodni odgovor br. 9. i br. 10.</p>

			<p>da se sav tranzit napravi kroz zaštićeni krajolik Rijeke Dubrovačke iz kojeg se vodom opskrbljuje cijelo stanovništvo Dubrovnika. Sama tranzitna cesta će negativno utjecati i na turizam koji je naša najvažnija grana u ovom djelu Dalmacije, te mi zaista nije jasno zašto pored već jedne tranzitne ceste (D-8) koja je doduše loše napravljena i projektirana želimo zagaditi i uništiti ono malo prirode što nam je ostalo. Naravno moram napomenuti da se tamo nalazi i „Vilina špilja“ u kojoj žive endemske vrste životinja, kao i one sve koje žive u okolici izvora rijeke Omble a na koje će se sigurno odraziti posljedice u slučaju izgradnje predmetne ceste. Sama ceste ne donosi ništa dobro a tek same posljedice izgradnje plinovoda te mogućnosti ekoloških katastrofa u slučaju potresa budući je ovo trusno područje je vrlo mogući scenariji.</p> <p>Shodno navedenom predlažem da se koridor brze ceste, plinovod i željeznica ne uvrsti u prostorni plan i da se izbriše iz strategije i iz prostornog plana.</p>	
15	HOPS Hrvatski operater prijenosnog sustava d.o.o.. Sektor za razvoj, investicije i izgradnju	Naš broj i znak: 32-718/2017.SC 13.02.2017.	<p>U skladu s vašim zahtjevom: Klasa: 340-01/15-01/05, Ur. broj: 2117/1-08/1-17-76 od 01. veljače 2017. godine Hrvatski operater prijenosnog sustava d.o.o. (HOPS), Sektor za razvoj, investicije i gradnju u sklopu nadležnosti predlaže provesti sljedeće korekcije u Strateškoj studiji o utjecaju na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Str. 203, 350 – navodi se sljedeće „Žice dalekovoda koje prelaze preko šuma često nisu kablirane, što također izaziva povećanu opasnost od izbijanja požara.“ Primjedba: Rečenicu treba izbrisati ili značajno preformulirati, žice dalekovoda nigdje u svijetu nisu kablirane ili izolirane (vjerojatno je autor teksta mislio na izoliranje), tako niti u Hrvatskoj. Trase ispod dalekovoda 	Primjedba je usvojena te je rečenica brisana iz studije.

			<p>se periodički redovito čiste od stabala i raslinja čime se opasnost od izbijanja požara svodi na minimum.</p> <p>Za sve dodatne informacije koje su vezane ta predmetnu reviziju možete se obratiti g. Saši Cazinu, dipl. ing.el., sveučilišni spec. ekoinženjerstva tel 01/45-45-582, e-mail: sasa.cazin@hops.hr.</p>	
16	Općina Mljet, pročelnik JUO: Dragec Levak	e-mail od 24.02.2017.	<p>Poštovani,</p> <p>nastavno na Vaše traženje izvještavamo Vas da u pogledu predmetne Studije i predmetnog Plana nemamo nikakvih posebnih prijedloga i primjedbi.</p>	Nema primjedbi
17	LUČKA UPRAVA DUBROVNIK	Broj 69.209606/2017. 24. veljače 2017.	<p>Vezano za Vaš dopis iz veze, obavještavamo Vas da Lučka uprava Dubrovnik nema primjedbi na sadržaj Strateške studije utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija i nacrt Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija.</p>	Nema primjedbi
18	Prof. dr. sc. Slavica Stojan Mokošica	23.02.2017.	<p>Ne podržavam mogućnost da brza cesta Osojnik – Karasovići prođe sjevernom padinom Rijeke dubrovačke i premosti Omblu u blizini njezina izvora.</p>	Vidi prethodni odgovor br. 9.
19	Ministarstvo državne imovine	KLASA: 943- 01/17-01/48 URBROJ: 536- 03-02-01/02- 2017-2 Zagreb, 22. veljače 2017.	<p>U Ministarstvu državne imovine zaprimljen je zahtjev za davanje mišljenja na sadržaj Strateške studije utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija i na nacrt Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija.</p> <p>Ministarstvo državne imovine nema primjedbi na sadržaj nacrta Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija, kao niti na sadržaj Strateške studije utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija.</p>	Nema primjedbi
20	Općina Pojezerje Otrić-Seoci	Klasa: 340- 01/15-01/06, Urbroj: 2148-	<p>Temeljem Vašeg dopisa od 01. veljače 2017. godine, vezano za predmetnu temu, izvješćujemo Vas da Općina Pojezerje nema primjedbi na Stratešku studiju utjecaja na okoliš Glavnog plana</p>	Nema primjedbi

		04-17-2 Otrić-Seoci, 01.03.2017.	Funkcionalne regije Južna Dalmacija i nacrt Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija.	
21	Zavod za javno zdravstvo Dubrovačko - neretvanske županije	Broj: 01/01- 149/2-17 Dubrovnik, 02.03.2017.	Naše primjedbe na Glavni plan:	Primjedbe se odnose na Glavni plan.
			<ol style="list-style-type: none"> 1. str. 182 - 6.3.1. Demografski podaci - potrebno je ažurirati podatke iz Popisa stanovništva za 2011. g. 2. str. 227 - 8.4. Javni prijevoz - u Pretpostavci 41. nedostaje početak rečenice. 3. str. 230 - Pretpostavka 49. pogrešno je napisana, navodi na krivi zaključak. 4. str. 238 - SWOT analiza, pod SLABOSTI treba dodati: „Gradovi i naselja (uglavnom) nemaju biciklističkih staza." 	
			<p>Naše primjedbe na Stratešku procjenu utjecaja na okoliš:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. str. 113 - U tekstu „Izvorište Prud je kaptirano za vodoopskrbu poluotoka Pelješca i otoka Korčule, izvorište Klokun za vodoopskrbu grada Ploče." treba iza „otoka Korčule" dodati „i Lastova, a planirana je vodoopskrba za otok Mljet" 	Primjedba je prihvaćena i rečenica je dopunjena navedenim tekstom.
			2. str. 115 - iza rečenice „Lastovo i Mljet imaju značajne probleme s izvorima pitke vode na otocima zbog zaslanjenja tijekom sušnih razdoblja, pa su na otocima izgrađeni uređaji za desalinizaciju zaslanjene vode iz krškog podzemlja." dodati „Otok Lastovo ima mogućnost korištenja vode iz vodoopskrbnog sustava NPKLM-a."	Primjedba je prihvaćena i studija je dopunjena navedenom rečenicom.

		3. str. 137 - Tablica 3.5-7 (koristiti novu tablicu iz izvješća za 2015.)	Primjedba je prihvaćena te je u studiji unesena tablica iz Izvješća iz 2015. godine.
		4. str. 138 - 142 - fusnote 37 i 40 - promijeniti izvješće 2014. u izvješće 2015.	Primjedba je prihvaćena te je isto promijenjeno.
		5. str. 138 - III.-1. Zone sanitarne zaštite izvorišta ... izvor Doli koji se spominje u tekstu nama je nepoznat kao crpilište vode za javnu vodoopskrbu	Navedena rečenica preuzeta je iz Izvješća o stanju okoliša Dubrovačko-neretvanske županije za razdoblje od 2011. do 2014. godine ("Službeni glasnik Dubrovačko-neretvanske županije", br. 2/16) te nije provjeravana ispravnost ovog podatka. S obzirom da je u međuvremenu utvrđeno da su na području mjesnog odbora Doli provedena istražna bušenja, ali da na ovoj lokaciji nije uspostavljena zona sanitarne zaštite ili izvor kaptiran za potrebe korištenje vode za ljudsku potrošnju isto je izbrisano iz studije.
		6. str. 143 - uskladiti nove nazive komunalnih društava u skladu s izvješćem za 2015.	Navedeno je ispravljeno u studiji.
		7. str 154 - uskladiti postotak zdravstveno neispravnih uzoraka s izvješćem za 2015.	Ispravljeno.
		8. str. 158 - pod Postojeći problemi u pasusu „Pritisci vezani za..." dodati i fekalije kao oblik potencijalnog onečišćenja, što treba korigirati i u Tablici 3.6-1. Također isto treba ispraviti i na str. 228 i 250 pod otpad s plovila.	Navedeni pritisci preuzeti su iz dokumenta <i>Početna procjena stanja i opterećenja na morski okoliš hrvatskog dijela Jadrana, MZOIP, rujan 2012.</i> Na stranicama 228. i 250. dodane su i fekalije kao potencijalno onečišćenje.
		9. str. 207 - pojam „Otpadna vozila" zamijeniti pojmom „vozila za otpad"	Primjedba nije prihvaćena. Prema Pravilniku o gospodarenju otpadnim vozilima (NN 125/15, NN 90/16) još uvijek se koristi pojam otpadna vozila, a ne vozila za otpad. Pojam otpadna vozila se odnosi na otpadna vozila iz različitih načina prijevoza (uključujući necestovnu

			<p>mehanizaciju).</p> <p>Prema Pravilniku o katalogu otpada (NN 90/15) svrstava se u podgrupu 16 01 otpadna vozila iz različitih načina prijevoza (uključujući necestovnu mehanizaciju) i otpad od rastavljanja otpadnih vozila i od održavanja vozila (osim 13, 14, 16 06 i 16 08).</p>
		<p>10. str. 225 - pod „Vode" treba dodati „Bez obzira na modernizaciju prometne infrastrukture ukupno povećanje prometnica povećava utjecaj na vode.". Ovo treba dodati i u drugim tablica gdje se spominje.</p>	<p>U navedenu tablicu je dodano sljedeće:</p> <p>Bez obzira na modernizaciju prometne infrastrukture ukupno povećanje prometnica povećava utjecaj na vode. Međutim, mjerama zaštite voda moguće utjecaje na vode treba svesti na minimum.</p>
		<p>11.str. 225 (str. 345) - pod „More" - unijeti nove podatke kako slijedi „Ispitivanje kakvoće mora provedeno od strane ZZJZ DNŽ temeljem godišnjeg Programa praćenja kakvoće mora tijekom kupališne sezone 2016. godine provedeno je na 115 točaka ispitivanja, odnosno uzeto je 1169 uzoraka, što je pokazalo je da je na 105 (91,3 %) točki ispitivanja konačna ocjena kakvoće mora bila izvrsna, na 7 (6,1 %) dobra i na 2 (1,7 %) zadovoljavajuća i 1 (0,9 %) nezadovoljavajuća. U morskoj vodi za kupanje prate se mikrobiološki pokazatelji, meteorološki uvjeti, temperatura i slanost mora te vidljivo onečišćenje."</p>	<p>Primjedba je prihvaćena te je navedeno uneseno u studiju.</p>
		<p>12.str. 233 - pod „Stanovništvo i zdravlje" treba stajati „monitoring vode za ljudsku potrošnju u 2015. g."</p>	<p>Primjedba je prihvaćena te je navedeni tekst ispravljen.</p>
		<p>13.str. 239 - tekst „Za područje FRJD od posebnog je značenja izgradnja prometnica u kršu, koji čini osebujno područje s obzirom na površinski reljef i s obzirom na površinsko - podzemnu hidrografsku mrežu u stijenama s pukotinskom poroznošću, tako da su postupci samopročišćavanja podzemnih</p>	<p>Navedeni tekst, iako ne u ovakvoj formi, je već sastavni dio poglavlja Geološke i hidrogeološke značajke te vode pa isti nije ponavljan.</p>

			<p>voda, s kojima se inače računa kad su posrijedi stijene s međuzrnatom poroznošću, na ovakvom području neizvjesni." puno je značajniji za vode pa bi ga trebalo i tamo staviti.</p>	
			<p>14.str. 317- Cestovna poveznica Dubrovnik (Osojnik) -Čilipi Nismo upoznati sa sadržajem i zaključcima navedene studije „Za ovu dionicu je proveden postupak procjene utjecaja na okoliš 2005. godine." tako da nam nisu poznati efekti koju bi ovaj zahvat imao na izvorište Omble i ostala izvorišta (Zavrelje, Duboka Ljuta), a u daljnjem tekstu nije obrađen utjecaj na izvorište Omble niti na zdravlje ljude.</p>	<p>Navedena rečenica je dio poglavlja glavna ocjena prihvatljivosti Plana na ekološku mrežu te je dana u kontekstu da 2005. godine nisu bili na snazi propisi koji kojima bi bila propisana obveza izrade Glavne ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu. Kao što je i rečeno ovom studijom je također razmatrana trasa koja je prolazila iznad izvorišta Omble te u tom kontekstu dan komentar odnosa novo predložene trase i stare trase iz 2005. godine.</p> <p>Sama strateška studija, iz razloga što Glavnim planom nije definiran konačan koridor i trasa ove prometnice te ujedno nisu poznati svi projektni detalji nije ulazila u detaljnu analizu utjecaja na pojedina izvorišta.</p>
22	<p>GRAD DUBROVNIK</p> <p>Upravni odjel za urbanizam, prostorno planiranje i zaštitu okoliša</p>	<p>KLASA: 340-01/16-01/17</p> <p>URBROJ: 2117/01-06/13-17-3</p> <p>Dubrovnik, 28. veljače 2017.</p>	<p>Uvidom u Stratešku studiju utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija objavljenu na Javnom uvidu i nacrt Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija, navodimo slijedeće:</p> <p>A) STRATEŠKA PROCJENA UTJECAJA NA OKOLIŠ</p> <p>Na početku Studije navedeni su opći i specifični ciljevi među kojima smanjenje utjecaja prometa na okoliš (navodi se da je potrebno djelovati na smanjenje utjecaja prometa koji proizlazi iz stvaranja buke i vibracije), unaprjeđenje stupnja sigurnosti i zaštite, unaprjeđenje održivosti prometnog sustava unutar gradova i urbanih središta. Slijedom navedenog, a sukladno čl. 68. Zakona o</p>	<p>Navedena primjedba nije jasna.</p>

		<p>zaštiti okoliša (Narodne novine broj 80/2013, 153/2013 i 78/2015) ta čl. 4. Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja strategije, plana i programa na okoliš (Narodne novine broj 3/2017) strateška studija treba dati razumne alternative.</p>	
		<p>U tablici 2.1.3 Infrastrukturne mjere navedena je M-1.2 Pristupačnost zračnoj luci na županijskoj i međunarodnoj razini za koju je planirana cesta od čvora Osojnik-Čilipi-Karasovići čija trasa prolazi kroz značajni krajobraz Rijeke dubrovačke, iznad naselja Mokošica, Obuljeno, Rožat, Komolac u kojima živi trećina stanovnika grada Dubrovnika, iznad izvora Omble te kroz područje ekološke mreže HR2001010 Paleoombla-Ombla.</p>	
		<p>Na stranici 52. Studije navode se varijantna rješenja brze ceste, ali samo u odnosu na padine Srđa, a ne i na prijelaz kroz područje Rijeke dubrovačke koji predstavlja vrlo osjetljivo područje u odnosu na sve sastavnice okoliša.</p>	<p>Navedeni podaci u poglavlju 2.3. Odnos Plana i prostorno-planske dokumentacije preuzeti su iz važećeg Prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije (Službeni glasnik Dubrovačko-neretvanske županije br. 6/03, 3/05, 7/10, 4/12, 9/13 i 2/15).</p>
		<p>Nadalje, na stranici 56. navodi se korištenje gradske luke za putnike s kružnih putovanje. Važno je naglasiti da je komisija UNESCO-a u svojim smjernicama negativno ocijenila sidrenje ispred Lokruma i gradske luke te je isto potrebno korigirati.</p>	
		<p>Na stanici 91. Studije, u tablici 3.3-1 Utjecaj klimatskih promjena na infrastrukture dani su utjecaji na razne vidove prometa, te se između ostalog navodi da kod cestovnog prometa veći intenzitet ekstremnih oborina može uzrokovati poplavljanje koje može dovesti do nesreća, zastoja i prekida radova, ispiranja materijala (tla) koji služi kao konstruktivna podloga cestama, tunelima i mostovima, češća klizišta i ispiranja okolnog zemljišta, veći intenzitet vjetra posebno ugrožava visoku infrastrukturu poput mostova, nadvožnjaka, vijadukta. Temeljem navedenog postavlja se pitanje zašto navedeni utjecaji nisu promatrani na pojedinim</p>	<p>Utjecaji klimatskih promjena su vrlo lokalnog karaktera te se mogu javiti neovisno o tome kako je trasa postavljena. Naime, kako god se trasa postavi, uvijek će biti usjeka i vijadukata i nasipanih dijelova. Drugim riječima, na nivou projektiranje trase nemoguće je izbjeći te utjecaje. Isto tako, ne radi se o povećanju iznosa pojedinih ekstremnih meteoroloških veličina nego samo o većoj učestalosti. 5-minutni oborinski maksimumi će biti jednaki kao i do sada ili tek neznatno veći, ali će ih biti više. Vjetrovi neće biti jači, nego će samo olujni vjetrovi biti češći.</p>

		<p>koridorima, odnosno zašto nisu služili kao jedan od kriterija odabira varijantnih rješenja koje je ova Studija trebala valorizirati.</p> <p>Nadalje, Studija detaljno obrazlaže modele klimatskih promjena, dok s druge strane daje vrlo općenite i ne razrađene mjere prilagodbe klimatskim promjenama koje se odnose na odabir materijala, sustav upravljanja, ali ne i na korekcije pojedinih trasa.</p>	<p>Detaljnija analiza izlazi izvan okvira strateške studije.</p>
		<p>U poglavlju 3.4. Geološke, hidrogeološke i seizmološke značajke, u podpoglavljju Inženjersko-geološke značajke navode se problematična klizišta na postojećim cestama, ali ne i na Planom predviđenim cestama, pa tako nije obrađen ni novo-planirani koridor brze ceste kroz Rijeku dubrovačku.</p>	<p>Kao što je već rečeno Glavnim planom razvoja Funkcionalne regije nisu dane konačno utvrđene trase infrastrukturnih zahvata odnosno konačno i detaljno projektno rješenje svakog zahvata već isključivo koridor definiran kao strateški cestovni pravac.</p> <p>Detaljna analiza trasa rješava se kroz postupak procjene utjecaja zahvata na okoliš sukladno zakonskoj regulativi te se ova problematika može detaljnije sagledati prvenstveno na projektnom nivou.</p>
		<p>U poglavlju 3.5. Stanje voda, podpoglavljju III Vodoopskrba, III-1. Zone sanitarne zaštite izvorišta uz zone sanitarne zaštite izvorišta navode se i preliminarne planirane zone sanitarne zaštite izvorišta prema Prostornom planu Dubrovačko-neretvanske županije te je potrebno naglasiti da su za izvorišta Ombla i Palata izrađeni elaborati s prijedlozima zona sanitarne zaštite koje je potrebno uključiti u Studiju.</p>	<p>U poglavlje Vode uvrštene su i preliminarne planirane zone sanitarne zaštite izvorišta Ombla i Palata prema Prostornom planu Dubrovačko-neretvanske županije.</p> <p>Izrađivači studije ne raspolažu navedenim elaboratima. Od Hrvatskih voda su zatraženi podaci o zonama sanitarne zaštite te su zaprimljeni podaci o isključivo proglašenim zonama sanitarne zaštite. Kako elaborati nisu službeno usvojeni dokumenti, isti nisu mogli niti biti uvršteni u studiju.</p>
		<p>U poglavlju 3.6. More dana je tablica zaštićenih područja na moru među kojima je Arboretum Trsteno naveden kao park-šuma, a radi</p>	<p>Prihvaća se primjedba o kategoriji Arboretuma Trsteno koji je pogreškom naveden kao "park šuma", a ispravno je da je</p>

		<p>se o području zaštićenom u kategoriji spomenika parkovne arhitekture. U istom poglavlju navedena su i područja predložena za zaštitu koja do proglašenja nemaju zakonska ograničenja, dok područja ekološke mreže nisu navedena iako je za svaki zahvat unutar ekološke mreže potrebno provesti postupak ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu.</p>	<p>isti kategoriziran kao Spomenik parkovne arhitekture – arboretum što je i izmijenjeno u tablici.</p> <p>Područja ekološke mreže i utjecaji na ekološku mrežu analizirani su u poglavlju 9. Glavna ocjena prihvatljivosti.</p>
		<p>U poglavlju 4. Okolišne značajke područja na koje provedba ciljeva i mjera plana može značajno utjecati navedeno je među ostalim da se provođenjem Plana dugoročno doprinosi smanjenju negativnih utjecaja na kakvoću vode, međutim isto se ne može tvrditi za novo-planirani koridor brze ceste Osojnik-Karasovići koja prolazi ispred izvora Omble.</p>	<p>Za sve planirane prometnice predviđene su mjere zaštite kako bi se utjecaj na kakvoću voda sveo na minimum.</p>
		<p>Jednako tako navodi se da se ne može dati utjecaj na krajobraz obzirom na stratešku razinu obrade utjecaja. Međutim upravo zbog strateške razine trebalo je analizirati varijantna rješenja i prihvatiti ono s najmanje utjecaja. Navedeno se prvenstveno odnosi na dionicu brze ceste kroz Rijeku dubrovačku čiji će koridor, bez obzira o kojoj će se detaljnoj projektnoj razini raditi, imati značajan utjecaj na krajobraze.</p>	<p>Glavni plan je temeljem primjedbi iznesenih na javnom izlaganju predložio i alternativni koridor prolaska brze ceste Dubrovnik (Osojnik) – Čilipi koji ide od čvora Osojnik potom prelazi Rijeku Dubrovačku bliže mostu dr. Franja Tuđmana te potom nastavlja do zone Šumeta nadzemnim ili podzemnim koridorom.</p> <p>U Strateškoj studiji su stoga analizirana oba koridora te je zaključeno da obje varijante imaju značajan utjecaj na krajobraz, koji je nešto blaži kod alternativnog koridora. Svakako je potrebno napraviti detaljnije analize na sve sastavnice okoliša na temelju kojih će se predložiti primjerene mjere zaštite.</p>
		<p>U poglavlju 6. Vjerojatno značajni utjecaji na okoliš navedena je velika vjerojatnost negativnog utjecaja na podzemna staništa za planiranu cestu Osojnik-Čilipi-Karasovići u analizi utjecaja na biološku raznolikost, negativan utjecaj u analizi zaštićenih područja, kao i negativni utjecaji za krajobraz i kulturnu baštinu.</p>	<p>Glavni plan je temeljem primjedbi iznesenih na javnom izlaganju predložio i alternativni koridor prolaska brze ceste Dubrovnik (Osojnik) – Čilipi koji ide od čvora Osojnik potom prelazi Rijeku Dubrovačku bliže mostu dr. Franja Tuđmana te potom nastavlja do zone Šumeta</p>

		<p>Nakon navedenih utjecaja dane su mjere ublažavanja koje su općenite i organizacijske te ne mogu riješiti navedene negativne utjecaje. Svakako je trebalo ocijeniti varijantna rješenja i izabrati ono s najmanjim utjecajem.</p>	<p>nadzemnim ili podzemnim koridorom. U Strateškoj studiji su stoga analizirana oba koridora te je zaključeno da alternativni koridor ima sveukupno nešto manji utjecaj na okoliš od prethodno predloženog osim na kulturnu baštinu na koju bi alternativni koridor imao vrlo velik negativan utjecaj što treba uzeti u obzir kod daljnjeg planiranja ovog koridora.</p>
		<p>U poglavlju 6.5. Utjecaj na svjetsku kulturnu baštinu navodi da novi cestovni koridori oko Dubrovnika imaju negativan utjecaj i to i planirani most preko Rijeke dubrovačke, kao i varijantna rješenja preko Srđa.</p>	<p>Primjedba nije jasna</p>
		<p>U Glavnoj ocjeni za ekološku mrežu dana je ocjena -2, odnosno utvrđen je vjerojatno značajan negativan utjecaj na područje HR2001010 Paleoombra-Ombra za dionicu brze ceste kroz Rijeku dubrovačku i prelazak preko Omble.</p> <p>Nadalje u poglavlju 9.2.4. Kumulativni utjecaji za područje HR2001010 Paleoombra-Ombra također je navedeno da planirane dionice kroz navedeno područje ekološke mreže mogu imati značajan negativan utjecaj na ciljeve očuvanja 8310 Spilje i jame zatvorene za javnost.</p>	<p>Studija je na razini strateške studije te kao takva nema sve detalje o određenim zahvatima, a cilj je procijeniti mogućnost odnosno rizik od značajnih negativnih utjecaja. Potrebno je naglasiti da u Studiji nije dana ocjena „-2“ već „2?“. Ocjena -2? je dana zbog nedostatka specifičnih informacija o ovoj dionici tj. zbog toga što se radi o trasi / predviđenom koridoru za izgradnju ceste te je moguće da će se prilikom projektiranja zahvata moći izbjeći značajno negativni utjecaji.</p> <p>U Strateškoj studiji procijenjena je mogućnost od značajno negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja te je utvrđeno da se istraživanjem i planiranjem trasa na način da se izbjegne 7 objekata koji su ciljevi očuvanja može smanjiti ili izbjeći negativan samostalan, kao i kumulativan utjecaj zahvata na onu razinu koja neće biti značajna.</p>
		<p>Slijedom svega navedenog, razvidno je da je utjecaj brze ceste kroz područje Rijeke dubrovačke vrlo velik i ugrožavajući za</p>	<p>Glavni plan je temeljem primjedbi iznesenih na javnom izlaganju predložio i alternativni koridor prolaska brze</p>

		<p>stanovništvo, sastavnice okoliša i kulturnu baštinu te je potrebno ocijeniti i varijantna rješenja.</p> <p>Osim toga, cilj strateške procjene bi upravo trebao biti razmatranje varijantnih rješenja kako bi se izdvojilo ono s najmanjim utjecajem, što u predmetnoj Studiji nije slučaj.</p>	<p>ceste Dubrovnik (Osojnik) – Čilipi koji ide od čvora Osojnik potom prelazi Rijeku Dubrovačku bliže mostu dr. Franja Tuđmana te potom nastavlja do zone Šumeta nadzemnim ili podzemnim koridorom.</p> <p>U Strateškoj studiji su stoga analizirana oba koridora.</p>
		<p>B) NACRT GLAVNOG PLANA RAZVOJA FUNKCIONALNE REGIJE JUŽNA DALMACIJA (BROJ PROJEKTA TD-149/2016 IZ LISTOPADA 2016. RAZINA PROJEKTA-GLAVNI PLAN)</p> <p>U uvodnom dijelu studije navodi se: Ovaj strateški dokument predstavlja strateški temelj za sve projekte prometnog razvoja regije Južna Dalmacija. On, također, treba poslužiti kao osnova ostalim sektorima pri planiranju. Njegovom provedbom trebala bi se povećati regionalna i lokalna dostupnost, te bi se trebao omogućiti ravnomjeran, ali i povećan razvitak svih dijelova Županije.</p> <p>U ciljevima za izradu ove studije 3.1. navedeni su između ostalog i: analiza predloženog prometnog sustava iz različitih perspektiva (organizacijskog, infrastrukturnog...), međutim u nacrtu Glavnog plana izostale su analize, stoga navodimo sljedeće:</p> <p>U poglavlju 2.5. Zakonski okvir, zakonski okvir nije u cijelosti revidiran, te nisu navedene sve važeće Izmjene i dopune pojedinih zakona, odluka i pravilnika čime se navode netočni podaci za pojedine ceste, kao i planirani zahvati na njima.</p> <p>U poglavlju 2.10. Prostorno planska dokumentacija DNŽ citirane su samo odredbe vezane za promet iz Prostornog plana DNŽ, dok se nigdje ne spominje Prostorni plan uređenja Grada Dubrovnika i</p>	<p>Navedene primjedbe odnose se na Glavni plan.</p>

		<p>Generalni urbanistički plan Grada Dubrovnik u kojima su, u zakonski provedenoj proceduri njihovih Izmjena i dopuna 2014., nakon provedenih analiza izvedivosti i pribavljenih suglasnosti usvojena nova prometna rješenja, između ostalih i trasa brze ceste lijevom obalom rijeke Omble. Budući daje cilj i zadatak ove Studije-Poglavlje 3.1. analiza predloženog prometnog sustava iz različitih perspektiva, mišljenja smo da se važeća prostorna dokumentacija Grada Dubrovnika, kao najvažnijeg centra regije, svakako mora uvažiti, navesti i analizirati.</p> <p>U poglavlju 3.3. Analiza prometnih podataka i razvoj prometnog modela navodi se da su analizom postojećih podataka (sekundarnih) uzeti u obzir prostorni planovi gradova i općina i detaljni planovi uređenja međutim, kako smo već prethodno naveli, izostale su analize predloženih prostorno planski važećih prometnih rješenja.</p> <p>U poglavlju 5. Smjernice za izradu Studije, navode se samo općepoznati problemi i nedostaci dok smjernice nisu navedene.</p> <p>U poglavlju 7.7 Analiza prometnog modela predstavlja samo opis termina, ne predstavlja analizu.</p> <p>U poglavlju 8. Analiza trenutačne situacije i trendova u odnosu i na prometni model samo su potvrđeni već svima poznati problemi, dok analiza nije napravljena.</p> <p>U poglavlju 11.1. Integriranje načina prijevoza za zadovoljenje potreba korisnika tekst se odnosi na prijevoz putnika, a ne na način kako riješiti problem, odnosno zadovoljenje potreba.</p> <p>U poglavlju 12.1. Infrastrukturne mjere traži se Studija izvodljivosti i predloženog sa cestovnom mrežom RH te proširenje pješачkog i biciklističkog prometa međutim, većina problema se</p>	
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>nalazi u već gusto izgrađenim područjima, legalnim objektima i fizičkom nemogućnošću bilo kakvog proširenja. Nema ni jednog konkretnog prijedloga gdje je to danas moguće izvesti.</p> <p>U poglavlju 12.2. Infrastrukturne mjere</p> <p>M-1-2: Pristupačnost zračnoj luci: utvrđuje se koridor brze ceste kroz Rijeku dubrovačku i Komolačku dolinu</p> <p>M-1-5: Ilijina glavica-Babin kuk predlažu se 4 trake uz studiju građevinsko-prometnu Radi se o gusto izgrađenom gradskom području i nije jasno kako se misli izvesti proširenje?</p> <p>M-1-9: Kompletiranje sustava luka međunarodnog, nacionalnog i županijskog značaja Opis mjera: prvenstveno uređenje lučkog područja.</p> <p>Koje su to konkretne mjere i zašto se navodi kada je cijelo područje uređeno važećim UPU-om Gruški akvatorij?</p> <p>M-1-12: Poboljšanje pješačke infrastrukture uz proširenje pješačkih staza. Ne predlaže se gdje i kako, ako je to uopće moguće.</p> <p>M-1-17: Izgradnja intermodalnih terminala, mjesta migracije i stajališta u sustavu javnog prijevoza. Navodi se samo da je potrebno integrirati, ali ne gdje i kako te na koji način.</p> <p>M-1-15: Izgradnja intermodalnih teretnih terminala- navodi se samo definicija terminala, ne i prijedlog lokacije istog.</p> <p>M-0-1: Traži se uvođenje učeničkog koridora na području škola, ali nema prijedloga kako to izvesti kroz izgrađena naselja</p> <p>M-0-2: Integrirati promet; samo definicija pojma nema prijedloga</p> <p>M-0-8 :uvođenje i dodatni razvoj sustava javnih bicikla. Nije navedeno gdje točno je to moguće. U planu nisu navedene postojeće biciklističke staze. U ovom poglavlju termin „mjera" se pogrešno koristi. Navedene su definicije pojedinih pojmova, a ne mjere kojima se poboljšava ili rješava problem. Za pješački promet nigdje nisu spomenuti pješački pothodnici ili nathodnici kao</p>	
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>mogućnost ublažavanja problema, budući da u većini regije sav promet prolazi kroz gusto naseljena i izgrađena mjesta, bez mogućnosti proširenja cesta. Jednako tako većina navedenih „mjera“ je neprovediva jer se uglavnom radi o već gusto izgrađenim urbanim područjima.</p> <p>U poglavlju 12.3. Ostale mjere se na već definirane probleme u infrastrukturnim mjerama propisuju izrade pojedinačnih studija (M-OS ; M-OS-11 do M-OS-17.</p> <p>U poglavlju 13. Scenarij prometnog razvoja dati su samo kartografski prikazi, bez tekstualnog objašnjenja koje zbog mjerila nije moguće tumačiti.</p> <p>U poglavlju 14.3. Scenarij provedbe strategije navodi se kako se „Kratkoročno planiranje od 4-5 godina provodi u više detalja jer se ono obično prenosi u proračun Vlade dok u sljedećem razdoblju ono može biti općenitije.“ Nisu navedeni detalji što se to konkretno može provesti unutar sljedećih 5 godina.</p> <p>Osnovni preduvjet za Glavni plan je Studija izvedivosti, međutim nigdje nije navedeno u kojem vremenskom roku se može izraditi i usvojiti navedena Studija, te kakav je scenarij i kakve su posljedice ako studija izvedivosti bude negativna.</p> <p>U poglavlju 14.4. Preispitivanje /ažuriranje provedbe plana navodi se da ažuriranje treba provoditi po potrebi tj. po uočavanju promjena u prometnom sustavu i okruženju koje definiraju nove potrebe u odnosu na one koji su bili u trenutku izrade studije. Ova Studija nije ažurirala sada važeću prostorno plansku dokumentaciju, kako smo već naveli (GUP i PPU) iz kojih je vidljivo da su teritorijalno predloženi koridori nekih cestovnih rješenja planski već zauzeti, te da iste zbog izuzetno zahtjevnog i strmog terena nije moguće izvesti, pa se postavlja pitanje zbog čega ih onda uopće Studija navodi (na primjer Tunel Kantafig, odnosno</p>	
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>tunel Batahovina u ovoj Studiji), UPU Gruški akvatorij, obilaznice Orašac i Trsteno).</p> <p>U poglavlju 14.6. Analiza glavnih rizika za provedbu dijagnosticirana je razina rizika kao „mala“ za probleme s otkupom zemljišta i stjecanjem prava na put. Smatramo da dijagnoza rizika „mala“ nije točna, naročito stoga što na nekim mjestima novi prijedlozi planiranih koridora prometnica prolaze preko već planski definiranih parcela, kako privatnih tako i parcela javnog vodnog dobra, što će dovesti do problema u rješavanju istih.</p> <p>Nadalje dijagnosticirana, kao razina rizika "niska", za kašnjenje zbog administrativnih procedura (dozvola, natječaja itd.) smatramo kako nije točna, naročito stoga što na nekim mjestima novi prijedlozi planiranih koridora prometnica prolaze preko već planski definiranih područja. Poznajući vrijeme neophodno za izmjenu bilo kojeg postojećeg plana niže razine s usklađenjem PPDNŽ , očito je da ni ova dijagnoza nije točna, te da je faktor rizika znatno veći jer prolongira svu dokumentaciju potrebnu za izvedbu projekta do usklađivanja prostornih planova.</p> <p>Dijagnosticirana je razina rizika kao „umjerena“ za učinke na zagađenje zraka, buku i klimatske promjene te da će se mjere ublažavanja, koje će biti prepoznate u Studiji utjecaja na okoliš, posebice u fazi izgradnje, biti implementirane od strane nositelja. Također smatramo da ova dijagnoza nije prihvatljiva i to stoga što se propisane mjere moraju prvo planirati i spriječiti nepovoljan utjecaj za okoliš već u fazi planiranja, a nikako gradnje, jer do nje i ne može doći prije nego se prikupe sve povoljne procjene.</p> <p>U poglavlju 18. Infrastrukturni zahvati neophodni za prometni razvoj Funkcionalne regije pod br.2 navodi se vrijednost projekta brze ceste Dubrovnik-Čilipi-Karasovići od 1.491.000.000,00 kn, ali nije navedeno kako se došlo do navedenog iznosa, kojom analizom</p>	
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>i što je sve uključeno u navedeni trošak. Samo kao preporuka se navodi izmicanje trase od izvorišta Omble, ali nije jasno gdje. Pod br.4, a-1 obilaznica Trsteno, nova dionica Sustjepan-Gruška luka s tunelom Batahovina, rekonstrukcija nije jasno kako su izračunati troškovi od 118.400.000,00 kn i zašto se navode projekti koji su ukinuti ID PPU-a i GUP-a iz 2014. zbog nemogućnosti izvedbe na uskom obalnom pojasu Sustjepana. Predloženi tunel nema nikakvu funkciju poboljšanja u odnosu na postojeće stanje, ne skraćuje postojeći put i ne izlazi ni na kakvu novu prometnicu za most, dok prostora za njegovo priključenje na postojeću cestovnu mrežu naprosto nema. Isto se odnosi i na obilaznice Trsteno, Zaton-Orašac.</p> <p>Nadalje, 13. Gruška luka, 18.c Spojna cesta most dubrovnik-Stara Mokošića-Nova Mokošica, 18.e. Paralelni poljski put, uz koridor spojne ceste čvor Pločel-Ploče, 19.a Lokalne ceste Komolac-Šumet, 19.b L69046 Mravšnjac-Kliševo-Ljubač Nije jasno kako i na koji način su ovi predloženi projekti ušli u ovu Studiju, budući to više nisu razvrstane ceste i podatak nije točan. Kako je poljski put u nadležnosti ŽUC-a kad je to definirano Zakonom?</p> <p>U poglavlju 18. tablični prikaz pod br. 21. Grad Dubrovnik: navode se neki gradski projekti, ignoriraju se UPU-ovi, navodi se obilaznica Zaton, Brsečine, Trsteno, rješenje nekih spojeva koji uopće ne postoje (L), pristup platou Bosanke izgradnjom prometnice Vidikovac - Bosanka uz poštivanje uvjeta zaštite Srđa. Kako je uopće moguće izgraditi cestu na padinama Srđa savladavajući veliku visinsku razliku, uz poštivanje uvjeta zaštite Srđa.?</p> <p>Smatramo da ovakvo objašnjenje ozbiljnih i opsežnih projekata na području jedinice lokalne samouprave, koje kao posljedicu iziskuje značajna financijska sredstva nije prihvatljivo. Osim toga većina</p>	
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>projekata je ucrtana u GUP, dok plan provedbe utvrđuje Gradsko vijeće programom za svaku godinu. Nadalje, pojedini projekti su netočno navedeni. Nije jasno koji je izvor ovih prijedloga. Tablični prikaz projekata pojedinih ulica na području Grada Dubrovnika nikako nije razina ovog Plana koji razmata cijelu regiju.</p> <p>Na kraju tabličnog prikaza navodi se: „Svi navedeni navedeni projekti proizašli su temeljem radionica s dionicima, no zbog njihovog mjerila nije ih bilo moguće dokazati na makro razini prometnog modela koji se razvio za potrebe ove Studije. Nadalje, temeljem analiza i ostale proizvedene dokumentacije dostupne izrađivaču, potrebna je izrada dokumentacije niže razine te dokazivanje opravdanosti ovih projekata.”</p> <p>Navedeni prometni projekti Grada Dubrovnika nisu razina ovog Plana, niti su isti od strane Grada Dubrovnika dostavljeni Izrađivaču ove Studije, te s obzirom da je potrebno, kako se navodi, dokazivanje njihove opravdanosti, smatramo da ne trebaju biti navedeni.</p> <p>Sažetak primjedbi:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Zakonski okvir nije revidiran, što je rezultiralo netočnim podacima kroz cijelu Studiju za pojedine ceste. Sukladno Zakonu unutar administrativnih granica Grada Dubrovnika nema županijskih ni lokalnih cesta.2. U potpunosti je ignorirana važeća prostorno planska dokumentacija Grada Dubrovnika. Mišljenja smo da se važeća prostorna dokumentacija Grada Dubrovnika, kao najvažnijeg centra regije svakako mora respektirati te ju je potrebno navesti i analizirati.3. U Studiji se neadekvatno koriste pojedini termini, tako da	
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>na više mjesta termin analiza i smjernice predstavlja samo ili opis modela ili opis termina, nikako analizu bilo kakvih podataka (poglavlje 7.7. i poglavlje 5-smjernice). Jednako tako termin „mjera" se često pogrešno koristi i uglavnom predstavlja definiciju samog pojma, dok su mjere kako riješiti navedeni problem izostale (Poglavlje12). Nije jasno koga predstavlja termin Prometna vlast (poglavlje 14.6.)?</p> <p>4. U tekstu se koriste termini kao: uronjeni i zatrpani tuneli, koji nisu tehnički termini i ne koriste se u stručnoj literaturi, a ne definira ih ni zakon, stoga ih treba ispraviti.</p> <p>5. U Studiji nema nikakvih usporedbi i analiza prikupljenih podataka iz objavljene dokumentacije prostornih planova, prometnih studija i tehničkih rješenja-samo su tekstualno navedeni. U ciljevima za izradu ove studije 3.1. navedeni su između ostalog i: analiza predloženog prometnog sustava iz različitih perspektiva, međutim u nacrtu Glavnog plana izostale su analize.</p> <p>6. Nigdje ni na koji način nije prikazana opravdanost i razlog za ukidanje 3 varijante brze ceste i razlog za uvođenje 4 varijante.</p> <p>7. Nisu navedeni izvori podataka navedenih u ovoj Studiji (prometne studije i pojedini gradski projekti na području Grada Dubrovnika).</p> <p>8. Pojedinačni zahvati na nerazvrstanim cestama Grada Dubrovnika nisu razina Glavnog plana regije te kao takvi ne mogu biti uvršteni u ovakvu studiju jer su već definirani planovima užeg područja i nikako ne mogu biti neophodni za prometni razvoj Funkcionalne regije (Pogl.18.).</p> <p>9. Za provedbu ove Studije neophodna je izrada još Studija :</p> <ul style="list-style-type: none">- Izvedivosti-nije jasno da li cijelog plana ili pojedinačno- Građevinsko prometna studija ili Građevinsko tehnička- Studija organizacije integralnog sustava JP	
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<ul style="list-style-type: none">- Izrada planova razvoja održive mobilnosti- Studija unapređenja prometa u mirovanju- Studija izvodljivosti za obilaznice središta naselja- Studija unapređenja javnog prijevoza- Studija ponude javnog prijevoza turistima na županijskoj razini- Studija organizacije integralnog prijevoza putnika- Studija organizacije integralnog prijevoza tereta- Studija Park&Ride sustava rasterećenja prometnog sustava Dubrovnika u sezoni- dok Studija procjene utjecaja na okoliš zahtijeva istraživanja biospeleološka i detaljna istraživanja podzemnih staništa <p>Predloženo smatramo dodatnim i nepotrebnim troškom s obzirom da su se ovom studijom mogla predložiti kvalitetna rješenja.</p> <p>10. Nema objašnjenja na temelju čega su izračunati prikazani troškovi i što sve isti uključuju.</p> <p>11. Analiza rizika nije točna i podcjenjuje neke od glavnih, općepoznatih i teško rješivih problema.</p> <p>12. Obje Studije navedene studije (okoliš i HIA) rađene paralelno sa ovom Studijom nepovoljno ocjenjuju trasu brze ceste (uz značajne ograde od prijedloga ovog plana) i priključke. Stoga nije jasno i nema obrazloženja zašto su onda uvršteni u plan, na temelju kakvih procjena je baš ta varijanta ocijenjena kao bolja od postojeće ili neke druge, te što će se dogoditi ako Studija izvedivosti ovih jedinih prometnih rješenja bude negativna.</p> <p>13. Obje studije navode se kao sastavni dio Glavnog plana, iako one to nisu, niti su pozitivno ocijenile pojedine prijedloge.</p> <p>14. Prijedlozi koji su označeni kao vizualno neprihvatljivi ne mogu biti ugrađeni u plan, po principu jednoznačnog tumačenja. Navod da se pristup platou</p>	
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			<p>Bosanke rješava izgradnjom prometnice Vidikovac-Bosanka uz poštivanje uvjeta zaštite Srđa sam po sebi je kontradiktoran i neizvediv. 15.Studija je preopćenita sa navodom većinom općepoznatih činjenica i navodom već publiciranih dokumenata. Izostala je detaljna analiza i izostale su konkretne mjere. 16.Prijedlozi na području Grad Dubrovnika su već sada neprovedivi.</p> <p>Sam koncept ove studije (Glavnog Plana) napravljen je na način sa se ne razmatraju varijantna rješenja planiranih mjera i aktivnosti za ostvarivanje svojih ciljeva, već definiran su tri scenarija razvoja prometa na području FRJD u suprotnosti je sa samim ciljem izrade ove Studije/Plana. Osim toga osnovni preduvjet za Glavni plan je Studija izvedivosti, međutim nigdje nije navedeno u kojem vremenskom roku se ista može izraditi i usvojiti, te kakav je scenarij i kakve su posljedice ako studija izvedivosti bude negativna.</p> <p>Zaključno se preporuča dosljednost i usklađenost s temeljnim državnim dokumentima za usmjerenje razvoja u prostoru: Strategijom prostornog uređenja RH i Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030.</p>	
23	Ministarstvo poljoprivrede	KLASA: 351-03/17-01/37 URBROJ: 525-06/0606-17-2 Zagreb, 1. ožujka 2017.	<p>Slijedom dopisa kojim tražite mišljenje na Stratešku studiju utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija i nacrt Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija, Ministarstvo poljoprivrede u djelokrugu svoje nadležnosti iz područja poljoprivrede, šumarstva i ribarstva očituje se kako slijedi:</p> <p>Upravno područje poljoprivrede:</p> <p>Osnovni cilj očuvanje resursa poljoprivrednog zemljišta je kroz</p>	

		<p>korištenje i uređenje poljoprivrednog zemljišta, temeljem Zakona o poljoprivrednom zemljištu ("Narodne novine" , broj 39/2013 i 48/2015), prije svega za poljoprivrednu proizvodnju, kao i kroz mjere zaštite tla i poljoprivredne proizvodnje od mogućih utjecaja zahvata zbog onečišćenja, erozija i prenamjene, koji su zajednički za sve infrastrukturne zahvate.</p> <p>Osobito vrijedno (P1) i vrijedno obradivo tlo (P2) ne može se koristiti u nepoljoprivredne svrhe, osim propisanog člankom 20. stavka 3. Zakona o poljoprivrednom zemljištu ("Narodne novine" , broj 39/2013 i 48/2015).</p> <p>Sukladno navedenom, područja osobito vrijednog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta, kao i kraškog područja malih polja i dolaca potrebno je zaštititi od širenja građevinskog područja, kao i fragmentiranja infrastrukturnim koridorima, dok je na području agrikulturnog krajolika južnog primorskog dijela potrebno očuvati tradicijski izričaj.</p>	<p>Navedena primjedba je prihvaćena te je isto uvršteno u studiju.</p>
		<p>Primjedbe na navedenu stratešku procjenu utjecaja na okoliš predmetnog Plana načelno se odnose na potrebu procjene utjecaja na okoliš tlo/poljoprivredno zemljište za nove zahvate u prostoru, osim procijenjenog utjecaja za planirane, ali nerealizirane zahvate, odnosno za rekonstrukciju postojećih zahvata, te primjedba slijedi kako je navedeno:</p> <p>U poglavlju „8.1. Mjere zaštite okoliša za Tlo i poljoprivredu", potrebno je nadodati mjeru zaštite izbjegavanja novih zahvata u prostor, fragmentiranjem osobito vrijednog obradivog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta.</p>	<p>Primjedba je uvažena je te je isto dodano u stratešku studiju.</p>

		<p>Upravno područje šumarstva:</p> <p>Stratešku studiju utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija u dijelu koji se odnosi na Mjere zaštite okoliša potrebno je dopuniti sa sastavnicom „šumarstvo" gdje će stajati: "- prilikom planiranja i izgradnje infrastrukturnih zahvata pridržavati se mjera zaštite šuma od požara."</p> <p>Predloženu mjeru zaštite šuma od požara potrebno je ugraditi u Glavni plan prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija.</p>	<p>Prihvaćeno i dodano.</p>
		<p>Upravno područje ribarstva:</p> <p>Mišljenja smo da predmetna Strateška studija nije adekvatno obradila dio koji se odnosi na akvakulturu, a što je navedeno u dijelu mišljenja Ministarstva poljoprivrede (str. 386): „Što se tiče akvakulture potrebno je obraditi utjecaj na postojeće lokacije na kojima se odvija ova djelatnost, kako na moru, tako i na kopnu, kao i na lokacije koje su prostornim planovima određene za akvakulturu."</p> <p>1. U Tablici „2.2-1. Odnos Plana s drugim odgovarajućim strategijama, planovima i programima na nacionalnoj razini" na str. 42. između ostalog navodi se:</p> <p>„Operativni program za pomorstvo i ribarstvo Republike Hrvatske za programsko razdoblje 2014. -2020."</p> <p>Potrebno je uvrstiti i Nacionalni strateški plan razvoja akvakulture za razdoblje 2014 - 2020.</p>	<p>S obzirom da navedeni Nacionalni strateški plan razvoja akvakulture za razdoblje 2014.-2020. još nije usvojen isti ne može biti uvršten u ovo poglavlje.</p>

		<p>2. U Tablici „4-1. Okolišne značajke područja na koja provedba Strategije može značajno utjecati" na str.225 za područje „Ribarstvo" između ostalog se navodi:</p> <p>„Postojeća uzgajališta školjaka prisutna su u Malostonskom zaljevu i Malom moru, uz uzgoj bijele ribe na ukupno 8 lokacija (morska i slatkovodna akvakultura)."</p> <p>Potrebno je navesti nazive svih lokacija, kao i lokacije za akvakulturu (morsku i slatkovodnu) na području DNŽ koje nisu aktivne, ali su prostornim planom predviđene za ovu djelatnost.</p>	<p>Studija je nadopunjena podacima o 8 lokacija postojećih uzgajališta zajedno s nazivima lokacija za akvakulturu (morsku i slatkovodnu) na području Dubrovačko-neretvanske županije koje nisu aktivne, ali su prostornim planom predviđene za ovu djelatnost. Ovi podaci uneseni su u poglavlje 3.7 Ribarstvo i marikultura</p>
		<p>3. U poglavlju „Infrastrukturne mjere" na str. 248, okolišna tema „Ribarstvo i marikultura" u koloni „Kratak opis utjecaja" navodi se:</p> <p>„M.I.I., M.I.3, M.I.9.,M.I.10 i M.I.11 u slučaju onečišćenja s prometnica ili od pomorskog prometa mogući su negativni utjecaji na marikulturu u Malostonskom zaljevu. Prilikom planiranja prometnica potrebno je voditi računa da se osigura najveći stupanj zaštite voda, kako bi se mogući negativni utjecaji sveli na najmanju moguću mjeru . U pomorskom prometu je potrebno osigurati veliki stupanj zaštite od incidenata."</p> <p>U tekst je potrebno uvrstiti i ostale aktivne i planirane lokacije za morsku i slatkovodnu akvakulturu.</p>	<p>Primjedba je prihvaćena te je rečenica <i>U pomorskom prometu je potrebno osigurati veliki stupanj zaštite od incidenata</i> preformulirana tako da glasi: „U pomorskom prometu je potrebno osigurati veliki stupanj zaštite od incidenata kako bi se utjecaj na lokacije postojećih i planiranih uzgajališta sveo na minimum.“</p>
		<p>4. U poglavlju „8.1 Mjere zaštite okoliša" na str. 281. pod „Marikultura" navodi se: U Malostonskom zaljevu koji obuhvaća prostor akvatorija Malostonskog zaljeva i Malog mora s pripadajućim obalnim</p>	<p>Uvrštena je mjera zaštite "Na postojećim i planiranim lokacijama marikulture na području Južne Dalmacije potrebno je s ciljem uravnoteženog, odnosno održivog razvoja ribarstva i marikulture provoditi koncept</p>

			<p>područjem prilikom izgradnje zahvata te planiranja sustava odvodnje potrebno je voditi računa da se osigura najveći stupanj zaštite voda. Isključiti mogućnost izgradnje luka međunarodnog, nacionalnog i županijskog značaja i luka nautičkog turizma te javnog brodskeg prijevoza na području posebnog rezervata u moru u Malostonskom zaljevu i Malom moru."</p> <p>U tekst je potrebno uvrstiti i ostale aktivne i planirane lokacije za morsku i slatkovodnu akvakulturu.</p>	Integriranog upravljanja obalnim područjem (IUOP).“
			<p>5. U tekst „Preporuke koje se trebaju uvažiti tijekom izrade daljnje projektne dokumentacije" potrebno je uvrstiti i ribarstvo i akvakulturu (morsku i slatkovodnu).</p>	Mjera zaštite okoliša "Na postojećim i planiranim lokacijama marikulture na području Južne Dalmacije potrebno je s ciljem uravnoteženog, odnosno održivog razvoja ribarstva i marikulture provoditi koncept Integriranog upravljanja obalnim područjem (IUOP)“ uvrštena je pod mjere zaštite okoliša na razini Plana te nema potrebe za dodatnim mjerama zaštite odnosno preporukama koje se odnose na izradu daljnje dokumentacije.
24	Udruga branitelja Dubrovnika, 20000 Dubrovnik	Dubrovnik, 02. ožujka 2017.	<p>Sagledavanjem Vaše „Strateške studije utjecaja na okoliš prijedloga IDPPDNŽ" može se vidjeti kako je u njenoj izradi sudjelovalo oko 30 vrhunskih domaćih a zapaženo i stranih stručnjaka, naravno ne uzimajući u obzir stručne službe DNŽ, koje su zasigurno uložile veliki trud kako bi do njezine realizacije došlo.</p> <p>Auto cesta do Osojnika preko teritorija Republike Hrvatske i povezivanje RH brzom cestom preko Pelješca, uz preduvjet izgradnje Pelješkog mosta, je izuzetan iskorak i primjeren okolnostima i okruženju.</p>	Vidjeti odgovore na prethodne primjedbe 9 i 10.

		<p>Inzistiranje na nudi rješenja brze ceste od Osojnika, preko izvorišta rijeke Omble je promašeno i prst je u oko nama u javnosti. Naime, vidljivo je nametanje te solucije, koja se naoko detaljno sagledava, ali u biti nije tako kako se čini. Očita je tendencija usmjeravanje i njeno nuđenje, kao jedinog rješenje i bez alternativa. Barem takve alternative ničim nisu prezentirane a kamo li razrađene.</p> <p>Ova alternativa je prehodno već zaradila izuzetno negativnu, neprihvatljivu ocjenu (-2). Novim prijedlogom taj starije samo friziran i pomaknut nešto malo niže, ali još uvijek je gotovo na samom izvorištu. Svojom trasom iznad stambenih naselja Mokošice i sela Dračeva i Prijevora prolazi samim rubom klizišta. Osim što se naseljima potpuno približava, na određeni način, zatvara ih i odsjeca od prirode, a ona za dio stanovnika, koji žive od zemlje i poljoprivrede predstavlja životnu egzistenciju. Očit je nemar i nedovoljno vođenje brige o životu stanovnika vezanom za obitavanje u jednom (zapadnom- Mokošica,..) a pri tom i bavljenje poljoprivredom u drugom (istočnom -Dračevo selo, Prijevor...) dijelu planirane trase brze auto ceste. To neznatno pomicanje trase je kozmetički napravljeno ne bi li se njime zadovoljilo uvjete zaštite prirodnih staništa ugroženih životinjskih vrsta u nadzemnom i podzemnom području rijeke Omble, ali se zanemarilo da bi se ovako još više, nego prijašnjim prijedlogom bio izravno ugrožen način i kvaliteta života svih stanovnika. Dakako ni utjecaj na ugrožene vrste tako neznatnom korekcijom nije donio promjene osim u kozmetičkom smislu. Tek se donekle da naslutiti nekakva mogućnost trase u ispitivanju, koja bi mogla izlaziti izravno na most Dr F. Tuđmana, što bi bilo puno primjerenije i prihvatljivije. Od sugeriranog rješenja preko izvorišta Omble u slučaju potrebe ili</p>	
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>po provedenom valoriziranju bilo bi puno prihvatljivije da se uz postojeći most Dr F. Tuđmana napravi paralelno još jedan most „blizanac". Takvim projektom bi se prohodnost, vezana uz očito ciljano rješavanje prometa u tranzitu, udvostručila i time eliminirali praktično svi problemi ako ih se dakako želi kvalitetno riješiti, kako zbog stanovništva, tako i zbog očuvanja okoliša i zaštićenog prirodnog krajolika Rijeke Dubrovačke, posebno izvorišta Omble.</p> <p>Čudan je i odnos i prema najvećem prirodnom bogatstvu ovog predjela Dubrovnika, a to je voda. Ona se tretira u smislu vodnog pogona izvorišta, crpki, budućeg pročistača, cjevovoda, vodosprema, što se, kao takvo ocjenjuje sasvim prihvatljivim i dobiva od stručnjaka zeleno svjetlo. Očito, ili namjerno, ili iz neznanja, time čine ogromnu grešku jer zanemaruju da na ovom relativno malom i izuzetno uskom kopnenom području postoji desetak izvorišta pitke vode, koja bi presjekla planirana trasa, čija gradnja ne samo da bi bila agresija na okoliš, nego i mehaničkom izvedbom moguća smrt za te izvore što je potpuno nedopustivo. Ukoliko bi došlo do „presušivanja" nekih od tih izvorišta to bi bilo ravno katastrofi, i nad prirodom, i nad ljudima, a dalo bi se okarakterizirati i gazećom „civilizacijom". Ovo je i te kako značajno primijetiti i unaprijed staviti, kao uvjet čiste savjesti odgovornih jer nije sve u devastiranju „napretkom" nego je i u skladu, a onaj tko bi ga ovako „stručno" narušio sigurno bi imao posebno mjesto u memorijama budućih generacija, ali ne po dobru.</p> <p>Protivljenja ovako nepromišljeno sugeriranim prijedlozima gotovo uvijek se nastoje tumačiti negativističkim i nazadnim što nije istina. Stojimo uz prijedlog da se razradi solucija trase, koja bi išla ispod Srđa tunelima i u tu svrhu izgradio možda još jedan most paralelno</p>	
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>s mostom Dr. F. Tuđmana. Makar iziskivao nešto više truda i vještine graditelja. Sasvim je irelevantno ako bi (a pitanje je i dali bi) to opće zahtijevalo značajnije povećanje ulaganja sredstava. Čak što više možda bi neke napokon uvjerilo da su ovdašnji ljudi i za napredak i za budućnost i za boljitak ali ne na uštrb života na i ovako stisnutom prostoru, a to nema cijenu. Ovdje se ne osvrćemo na sve aspekte problema ali se da dodati stav jedne istaknute aktivistice zaštite našeg krajobraza, koja reagira na neprimjereno nekritički objavljeni tekst obrazložen, umjesto interdisciplinarno, isključivo s aspekta struke vezane za promet i cestogradnju: „Ma kakva je ovo izmišljotina da će most Rožat Komolac biti dobro riješenje bez zagađenja ! Ovo je sramotna izjava! To nećemo dozvoliti..Pa vi bi stavili most iznad izvora Omble, koliko cijenite vodu, koja je najvažnija u ovom tisućljeću !</p> <p>Usput biste zatrovali ljude Rijeke dubrovačke ispušnim plinovima i bukom, a tek uz to uništili 12 izvora pitke vode ! Ma dajte ostavite našu zaštićenu Rijeku dubrovačku !".</p> <p>2. Ne manje izražavamo svoje negodovanje vezano za malverzacijski karakter projekta Golfa na Srđu, koji je samo paravan za izgradnju stambenih objekata, vila i apartmana.</p> <p>Ako se već cjelokupni projekt, te očite devastacije iskorištene za nekretninski biznis, ne može poništiti raskidanjem za Dubrovnik nepovoljnog i financijski štetnog ugovora. Ugovora, kojim bi „investitor" bio financiran od strane građana Dubrovnika i Hrvatske kroz izgradnju kompletne infrastrukture, što bi ga učinilo stvarnim investitorom koji se odriče svoje investicije. Taj je apsurd na žalost umiješanih u malverzaciju za sad rezultirao s nekoliko sudskih</p>	
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			odluka donesenih u korist građana. Apeliramo na poštivanju sudskih odluka, i ako više nije moguće drugačije, a onda barem na taj način korigirati kriminalni učinak na plato brda Srđ, smanjenjem obuhvata s 310 na prvotnih 100 hektara površine za projekt Golfa.	
25	Vlaho Aničić 20 236 Mokošica	Dubrovnik, 28.02.2017.	Brza cesta Osojnik (Dubrovnik) – Karasovići	Vidjeti odgovore na primjedbe 9. i 10.
26	Patricija Švaljek 20 236 Mokošica	Dubrovnik, 28.02.2017.	<p>Najljepše Vas molim da se taj koridor brze ceste, plinovod, željeznica ne uvrsti u prostorni plan i da se izbriše iz strategije i iz prostornog plana.</p> <p>Glavne primjedbe tiču se onog najhitnijega a to je da se ugrožava kvaliteta života i zdravlje 12000 -15000 ljudi uslijed :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buka-eho efekt -zaljev, velika buka u blizini naseljenih područja svih mjesta u Rijeci dubrovačkoj • Zagađenost zraka, <p>Ugroženi su:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poljoprivreda • Izvori pitke vode • Izvor Omble -vodoopskrba Grada i okolice • Paleo Ombla -izvor Ombla, Vilina špilja- područje je strogo zaštićeno i spada u dio nacionalne i europske ekološke mreže Natura 2000. Planirani koridor i radovi bi imali veliki negativan utjecaj na cijelo područje koje je bogato važnim staništima, divljim zaštićenim svojstama i endemskim vrstama što predstavlja jedno od najbogatijih područja po bioraznolikosti u Europi. • Zagađenost zraka -zdravlje ljudi i okoliš, poljoprivreda • Negativan utjecaj na turizam. Iznajmljivači privatnog 	

			<p>smještaja, (buka, zagađeni zrak i degradacija vrijednosti i vizura područja</p> <ul style="list-style-type: none"> • Značajan krajobraz. Vizualni identitet, okoliš, ljetnikovci .izvori • Klizišta -Čajkovic • Bura - područje na kojemu su česte orkanske bure • Akcidentne situacije -u slučaju prometnih nesreća <p>raznovrsne otrovne kemikalije koje su opasne po zdravlje, život ljudi i uništenje okoliša.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tranzitna cesta nema dobrobiti za lokalno stanovništvo - tranzit kamiona i cisterni i ostalih prijevoznih vozila iz Crne Gora, Srbija, Rumunjska, Bugarska ...u oba smjera • Rijeka dubrovačka je značajan krajobraz od 1964.g.Zbog kulturno-povijesnih i prirodnih vrijednosti. • Ljetnikovci -nisu uzeti kao vrijedno kulturno-povijesno obilježje -zaštita i očuvanje -nacionalna nepokretna kulturna dobra, Uz ljetnikovce i brojni sakralni objekti • Vilina špilja-.U blizini predviđenog mosta preko izvora Omble nalazi se i Vilina špilja. Špiljski sustav Vilna špilja ima najizraženiju biološku raznolikost podzemnih vrsta i staništa • arheološko nalazište u Vilinoj špilji nije uzeto u obzir- nije se razmatralo u strateškoj studiji • trusno područje- potresi 	<p>negativni utjecaji. Slažemo se sa konstatacijom da prilikom planiranja ovog koridora treba izbjegavati prolazak u području Viline špilje i izvora Omble, te su takve mjere i propisane.</p>
27	Tomislav Bonić 20236 Mokošica	Dubrovnik 24.02.2017.	<p>Uvidom u prostorni plan se ne vidi razumljivo rješenje rasterećenja prometnice prema turističkoj destinaciji, prema gradu Dubrovniku. Već se promet, tranzitni ili lokalni prebaciva na brzu cestu Osojnik -Debeli Brijeg, koja prolazi sjevernim i istočnim padinama Rijeke dubrovačke.</p> <p>Prebacivanjem prometa na relaciji Osojnik- Debeli Brijeg, će se</p>	<p>Vidjeti odgovore na primjedbe 9. i 10.</p>
28	Ante Ševelj 20236 Mokošica	Zaprimljeno poštom 06.03.2017.		

29	Ivan Švelj 20236 Mokošica	Zaprimljeno poštom 06.03.2017.	<p>narušiti kvaliteta života stanovnika Rijeke dubrovačke, bukom, zagađenjem, vizurom buduće planirane prometnice, koja bi trebala prolaziti uz brojna izvorišta pitke vode i arheološka nalazišta kao stoje Ilirsko groblje poviše Gornjeg Prijevora. Također će se ugroziti i ekološka poljoprivreda s kojom se bavu stanovnici Rijeke dubrovačke i kojima je to jedini izvor prihoda.</p> <p>Također, ekonomski, financijski je upitno, jer se ne rješava problem velike frekvencije prometa sa D-8 prema Dubrovniku, i iz Dubrovnika prema ZL Čilipi. Jer bi se ovim načinom samo kroz rijeku dubrovačku trebalo napraviti, novi most, vijadukt, dužine cca 530 metara te nove prometnice dužine cca 12 kilometara, samo za tranzitni promet prema drugim zemljama. U spomenutim studijama se navodi samo broj vozila u ljetnim mjesecima koja prolaze kroz Župu dubrovačku, koja je preopterećena, a ne navodi se brojčano, lokalni promet (ljudi koji putuju s posla do svojih stanova ili kuća), promet koji sačinjavaju turisti (Dubrovnik - ZL Čilipi), također se ne navodi tranzitni promet Osojnik-Debeli Brijeg, (koji je najvjerojatniji još najmanji).</p>	
30	Stjepo Švelj 20236 Mokošica	Zaprimljeno poštom 06.03.2017.		
31	Hrvatske autoceste d.o.o.	Broj: 4211-100 Zagreb, 17.02.2017.	<p>Sukladno odredbama Zakona o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13, 78/15) i Uredbe o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš (NN 64/08) Hrvatske autoceste d.o.o. Vam dostavljaju sljedeće očitovanje na Stratešku studiju utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija i nacrt Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija.</p> <ul style="list-style-type: none"> Upozoravamo da se cjelokupna problematika zaštite okoliša i prirode rješava kroz postupak procjene utjecaja zahvata na okoliš koji sukladno zakonskoj regulativi objedinjuje i postupak ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu, te utjecaj zahvata 	<p>Izrađivač Studije Strateške procjene utjecaja na okoliš je ovlaštenik i za postupke Procjene utjecaja zahvata na okoliš i postupke ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu te je upoznat sa zakonskom regulativom vezanom za ove</p>

		<p>na vodno tijelo. Stoga molimo da se mjerama (M-I.-1-A) na propisuje rješavanje problematike zaštite okoliša i prirode temeljem Studije izvodljivosti (istraživanja analize mogućeg utjecaja na zaštićena područja - rezervate, biospeleološka istraživanja, analiza mogućnosti značajnih utjecaja na ciljeve očuvanja ekološke mreže, podzemna staništa, staništa šišmiša i dr.), već temeljem Studije utjecaja zahvata na okoliš i ekološku mrežu.</p>	<p>postupke.</p> <p>Analizom potencijalne trase (M.I.-1-A) pokazano je da postoji mogućnost značajnih utjecaja za ove trase, no pravilnim odabirom trase ove potencijalne utjecaje će možda biti moguće izbjeći. Zbog toga ovaj zahvat nije odbačen, već je preporučeno da se tijekom Studije izvodljivosti (a čiji je sastavni dio i analiza mogućih utjecaja na okoliš) detaljnije sagledaju mogući utjecaji na pojedine segmente biološke raznolikosti i ciljeve očuvanja ekološke mreže. Za neke od potrebnih analiza ne postoji dovoljno podataka te su zato propisana istraživanja koja će u nekoj od faza projekta trebati napraviti i na temelju kojih je jedino moguće napraviti analizu utjecaja. Naša je preporuka da se ove analize naprave u fazi Studije izvodljivosti upravo iz razloga što postoji veliki rizik od značajno negativnih utjecaja te je sukladno tome moguće:</p> <ul style="list-style-type: none">a) da zahvat neće biti moguće izvesti uopćeb) da će zahvat biti moguće izvesti samo uz postupak prevladavajućeg javnog interesac) da će zahvat biti moguće izvesti uz iznimno skupe mjere zaštited) da će uz pažljivo planiranje biti moguće izvesti zahvat na način kojim se izbjegavaju značajno negativni utjecaji. <p>Mogući scenariji a, b i c mogu zaustaviti izvođenje projekta te je potrebno dovoljno radno isključiti ovakve mogućnosti. Ukoliko se to ne napravi moguće je da zahvat dođe do faze Studije utjecaja na okoliš i/ili Ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu te da se tada utvrdi da nije moguće izbjeći značajne utjecaje te da zahvat</p>
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>nije moguće izvesti. Upravo zbog ovakvih mogućih scenarija smo dali preporuku da se dovoljno rano ispita mogućnost izvođenja ovog zahvata te da se na vrijeme planira trajanje potrebnih predradnji (istraživanja) i sredstava. Ovakva mjera je propisana samo u slučaju kada smo procijenili da se radi o zahvatima koji prolaze kroz iznimno osjetljivo područje i gdje postoji veliki rizik od značajno negativnih utjecaja.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> Također obzirom da se sva problematika zaštite okoliša i prirode rješava postupkom procjene utjecaja zahvata na okoliš, molimo ne propisivati rješavanje problematike zaštite okoliša i prirode (planiranje istraživanja skupina (vidre, vodozemci, gmazovi, šišmiši i ptice), biospeleološka istraživanja - rekognosciranje na području krša i dr.), prije provođenja postupka ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu ili procjene utjecaja zahvata na okoliš, već u sklopu postupka procjene utjecaja zahvata na okoliš i ekološku mrežu. 	<p>Propisana mjera planiranja istraživanja je u skladu sa preporukom danom u priručniku HAOP-a „Priručnik za ocjenu prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu (OPEM)“ http://www.dzrp.hr/publikacije/prirucnici/prirucnik-za-ocjenu-prihvatljivosti-zahvata-za-ekolosku-mrezu-opem-1495.html: <i>“Dosadašnja praksa je pokazala da studije glavne ocjene koje nisu temeljene na odgovarajućim stručnim i terenskim recentnim podacima u najvećem broju slučajeva zahtijevaju nadopune, a najčešće su to nadopune koje se tiču nedostataka potrebnih terenskih istraživanja. Ove nadopune znatno produljuju vrijeme samog postupka ocjene.</i> <i>Kako bi nositelj zahvata mogao predvidjeti vrijeme trajanja i potrebna financijska sredstva za provedbu potrebnih istraživanja i izradu studije glavne ocjene, preporučuje se da se konzultira s HAOP-om ili nekim od ovlaštenika. Dosadašnja praksa pokazala je da je</i></p>

			<p><i>prethodna komunikacija s HAOP-om i/ili ovlaštenikom rezultirala kvalitetnijim studijama.”</i></p> <p>Istraživanja koja je potrebno provesti za analize utjecaja na biološku raznolikost i ekološku mrežu najčešće traju 1 godinu (1 vegetacijsku sezonu), a u pojedinim slučajevima ta istraživanja mogu trajati i dulje. Zbog toga je preporuka da se ta istraživanja provedu prije postupka Glavne ocjene/Procjene utjecaja na okoliš. Postoji i mogućnost da se istraživanja provedu tijekom postupka Glavne ocjene/Procjene utjecaja na okoliš, ali u tom slučaju je potrebno planirati da će postupak izrade Studije Glavne ocjene / Studije utjecaja na okoliš trajati minimalno 1,5 godinu. Na taj način su i nadopunjene mjere.</p>	
			<ul style="list-style-type: none"> • Obzirom da nadležno tijelo za analizu utjecaja kulturne baštine kroz postupak procjene utjecaja zahvata na okoliš detaljno propisuje mjere očuvanja kulturne baštine, molimo ne propisivati detaljno navedene mjere ovim postupkom. 	<p>Strateškom studijom definirane su mjere zaštite okoliša na razini Plana i preporuke koje se trebaju uvažiti tijekom izrade daljnje projektne dokumentacije. Predložene mjere koje se ovdje spominju „Mjere zaštite mogu biti korekcije i premještanje trasa, ili neki drugi način prilagodbe zahvata rezultatima arheološkog rekognosciranja i istraživanja te Studijama kulturnog krajolika čime bi se spriječilo uništavanje i degradacija fizičkog, prostornog i vizualnog integriteta svih vrsta kulturne baštine.“ predstavljaju samo preporuke prilikom izrade daljnje dokumentacije, a ne i obvezujuće mjere s obzirom da će se za ove zahvate provesti postupak procjene utjecaja zahvata na okoliš u okviru kojeg će se provesti detaljna analiza utjecaja zahvata na kulturno-povijesnu baštinu pa tako i propisati odgovarajuće mjere zaštite.</p>

			<p>Napominjemo da se Studijom izvodljivosti ne određuje kategorija prometnice, niti je ista predmet zaštite okoliša i ekološke mreže, te stoga molimo ne propisivati određivanje kategorije dionice od čvora Metković do čvora Komarna kroz izradu Studije izvodljivosti.</p>	<p>Primjedba je prihvaćena.</p>
			<ul style="list-style-type: none"> • Podsjećamo da su Hrvatske autoceste za prometnicu spojna cesta čvor Nikolac - D8 već provele postupak procjene utjecaja zahvata na okoliš u sklopu kojeg je provedena Glavna ocjena prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu, te je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode izdalo Rješenje o prihvatljivosti navedenog zahvata za okoliš i ekološku mrežu Klasa: UP/I 351-03/12-02/201, Urbroj: 517-06-2-1-2-13-14 11.prosinca 2013. godine, te je Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja 09.lipnja 2014. godine izdalo Lokacijsku dozvolu Klasa: UP/I-350-05/13-01/260, Urbroj: 531-06-1-14-13 KM za navedeni zahvat. Stoga ne postoji zakonska obveza obnove postupka, te molimo da se mjera dodatne analize utjecaja na ciljeve očuvanja za koje nije rađena analiza tijekom Glavne ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu izostavi. <p>Slijedom navedenog prilikom izrade predmetne dokumentacije, molimo pridržavati se gore navedenog mišljenja.</p>	<p>Studijom navedene Glavne ocjene prihvatljivosti zahvata na ekološku mrežu sagledavale su utjecaje na ciljeve očuvanja prema staroj Uredbi o proglašenju ekološke mreže (NN 109/07). U međuvremenu je stupila na snagu Uredba o ekološkoj mreži (NN 124/13, 105/15) prema kojoj je došlo do izmjena/dopuna popisa ciljnih vrsta i stanišnih tipova. Zbog toga, a sukladno Direktivi o staništima (odnosno Zakonu o zaštiti prirode (NN 80/13) koji je glavni zakonski propis kroz koji se implementira Direktiva o staništima) i pojašnjenjima Europske komisije vezanim za obavezu zaštite ciljeva očuvanja, sugerirano je da se napravi novelacija studije tj. da se sagledaju utjecaji na ciljeve očuvanja za koje nisu sagledavani utjecaji. Bez dodatne analize utjecaja postoji mogućnost da će zahvat biti zaustavljen u kasnijim fazama projekta. Zbog toga je napisana mjera u obliku preporuke:</p> <p><i>„Za spojnu prometnicu od čvora Nikolac na brzoj cesti s izgradnjom novog mosta preko Neretve i rekonstrukcija/modernizacija državne ceste D8 do Pelješkog mosta potrebno je za zahvat Spojna cesta čvor Nikolac – D8 (čvor Komin) utvrditi sa Ministarstvom zaštite okoliša i energetike nužnost nadopune analize Glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu sa utjecajima na ciljeve očuvanja za koje nije provedena analiza utjecaja. „</i></p>

32	Hrvatske šume d.o.o. Uprava šuma Podružnica Split,	Ur.broj: ST-06-16-VN- 595/09, Split, 22.02.2017.	<p>Temeljem Vašeg zahtjeva (Klasa: 340-01/15-01/06; Ur.broj: 2117/1-09/1-17-76 od 01. veljače 2017. godine) za dostavu mišljenja o Strateškoj studiji utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije južna Dalmacija i nacrt Glavnog plana prometa F.R.J.D. te uvidom u dostavljenu dokumentaciju i očitovanja Šumarije Korčula, Šumarije Metković i Šumarije Dubrovnik, Hrvatske šume d.o.o. Zagreb, Uprava šuma Podružnica Split očituje se kako slijedi:</p> <p>Dubrovačko-neretvanska županija cijelim je svojim obuhvatom u području dinarskoga krša koji je tijekom svoje prošlosti pretrpio znatan gubitak svoga vegetacijskog pokrova. Stalnim antropogenim utjecajima nastavlja se trend smanjivanja površina pod šumom. Time se prostor krša izlaže svim oblicima erozije i degradacije, što u konačnici dovodi do pogoršanja životnih uvjeta za sva živa bića pa tako i za čovjeka.</p> <p>Strateška studija utjecaja na okoliš FRJD obrađuje probleme utjecaja na bioraznolikost, šumska tla, ugroženost od požara i lovstvo, odnosno područje šumarstva na način koji odgovara strateškoj razini dokumenta.</p> <p>Prilikom detaljnijeg planiranja trase svih infrastrukturnih objekata pa tako i prometne infrastrukture potrebno je osobito voditi računa o tome da se na minimum svede uništavanje šumom obraslih površina, a osobito uređajnih razreda visokih šuma. Šuma sa svojim općekorisnim funkcijama predstavlja najveću prirodnu vrijednost svakog prostora, a osobito prostora koji pretendira biti u funkciji razvoja turizma.</p>	
----	-----------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			<p>Zato smo mišljenja da prilikom provedbe Glavnog plana prometa FRJD treba što je više moguće smanjiti negativan utjecaj županijske prometne mreže na šumske površine te propisati mjere za njihovo očuvanje u što većem obujmu.</p> <p>Mišljenja smo da se pri izradi svih prostornih zahvata degradacija šuma (osobito visokih šuma) i šumskih zemljišta mora svesti na najmanju moguću razinu te u skladu s Ustavom Republike Hrvatske i Zakonom o šumama očuvati šume kao dobra od interesa za Republiku Hrvatsku koja imaju njezinu osobitu zaštitu.</p> <p>Pri izradi svih prostorno - planskih dokumenata upućujemo na poštivanje zakonskih odredbi Zakona o šumama (NN 140/05, 82/06,129/08, 80/10,124/10, 25/12, 68/12,148/13, 94/14), a posebno čl. 37, 51 i 51a.</p> <p>U pogledu podataka, planskih smjernica i ostalih dokumenata iz djelokruga gospodarenja šumama, upućujemo na korištenje internet portala http://javni-podaci-karta.hrsume.hr/ . Obzirom da su Hrvatske šume d.o.o. Zagreb tvrtka koja gospodari šumama i šumskim zemljištem u vlasništvu Republike Hrvatske javnosti je pružen uvid u sažetak osnovnih elemenata gospodarenja uz kartografski prikaz šumskogospodarskih područja koji uključuju i administrativno područje Dubrovačko -neretvanske županije.</p>	<p>Primjedba se prihvaća. Mjere za šumarstvo dodane su u Stratešku studiju.</p> <p>Nije predmet ovog dokumenta.</p> <p>U opisu podataka (poglavlje 3.12) o šumama i šumarstvu korišteni su podaci javnog portala Hrvatskih šuma za državne šume koje na području DNŽ zauzimaju oko 62 % ukupne površine šuma. Za te šume je prikazana struktura i načini gospodarenja prema gospodarskim jedinicama i šumarijama.</p> <p>Za Privatne šume korišteni su podaci Savjetodavne službe za šume za koje postoje programi gospodarenja.</p>
33	VODNOGOSPODA RSKI ODJEL ZA SLIVOVE JUŽNOGA JADRANA 21000 Split,	KLASA:351- 03/16- 01/0000064 URBROJ: 374- 24-3-17-5 Datum:	Temeljem Vašeg zahtjeva KLASA: 340-01/15-01/06, URBROJ: 2117/1-09/1-17-76 od 01.02.2017., za dostavu mišljenja o Glavnom planu razvoja Funkcionalne regije Južna Dalmacija i Strateške studije utjecaja na okoliš Glavnog plana razvoja Funkcionalne regije Južna Dalmacija, a nakon pregleda istih, smatramo da je Glavni plan razvoja i Strateška studija na zadovoljavajući način	Nema primjedbi

		27.02.2017.	obradila područje vodnoga gospodarstva te se na iste može dati pozitivno mišljenje.	
34	MINISTARSTVO REGIONALNOG RAZVOJA I FONDOVA EUROPSKE UNIJE	KLASA: 300-01/15-04/2 URBROJ: 538-06-1-1-1/007-17-13 Zagreb, 21. veljače 2017. godine	<p>Nastavno na Vaš dopis od 1. veljače 2017., KLASA: 340-01/15-01/06, URBROJ: 2117/109/1-17-76 kojim je zatraženo mišljenje o Strateškoj studiji utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija i nacrtu Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija (u nastavku teksta: Strateška studija), ovim putem Vas obavještavamo kako nemamo primjedbi na navedene dokumente.</p> <p>Zaključno ukazujemo na okolnost da je u Strateškoj studiji, u tablici Odnos Plana s drugim odgovarajućim strategijama, planovima i programima na nacionalnoj razini naznačena usklađenost sa Strategijom regionalnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2011.-2013., što je ispravno, no napominjemo kako je Nacrt prijedloga Strategije regionalnoga razvoja Republike Hrvatske za razdoblje do kraja 2020. godine u postupku ishoda suglasnosti na sadržaj te se uskoro upućuje u proceduru donošenja.</p>	Nema primjedbi
35	REPUBLIKA HRVATSKA MINISTARSTVO TURIZMA	KLASA: 334-07/16-02/5 URBROJ: 529-04-17-4 Zagreb, 20. veljače 2017.	<p>Nastavno na zahtjev za mišljenjem o Strateškoj studiji i Glavnom planu, Ministarstvo turizma se očituje kako slijedi.</p> <p>Glavni plan je dokument u kojem su u skladu sa Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2014. do 2030.g. utvrđene postojeće i buduće potrebe razvoja prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija, uključujući i turistički promet, definirajući prometni model i tri scenarija razvoja. Ministarstvo turizma nema primjedbi na ovaj dokument i podupire njegovo donošenje kao važan dokument za razvoj turizma i dostupnost turističkih destinacija.</p>	Sadržaj i obuhvat strateške studije utjecaja plana i programa kao i studije utjecaja zahvata na okoliša određeni su podzakonskim aktima: Uredba o strateškoj procjeni utjecaja plan i programa na okoliš (NN 3/17) i Uredba o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (NN 61/14, 01/17) koje ne uključuju ekonomsku-socijalnu komponentu već prvenstveno okoliš i zdravlje stanovništva kroz njegovu povezanost s okolišem.

			<p>Sto se tiče Strateške studije, Ministarstvo turizma se slaže sa uvažavanjem svih specifičnosti i ograničenja prostora koji proizlaze iz potrebe zaštite i očuvanja visoko krajobrazno vrijednog i ekološki osjetljivog područja. Ono što nedostaje u dokumentima, osim Strateške studije koja vrši analize i propisuje mjere zaštite okoliša, jest razmišljanje o održivosti razvoja prostora koje svakako uključuje uz ekološko-okolišnu i ekonomsku i socijalnu komponentu razvoja. Za donošenje odluke o pojedinim infrastrukturnim projektima (koji će uvelike utjecati i na razvoj turizma), potrebno je sagledati ukupni razvoj županije kroz strateške ciljeve koji uključuju sva četiri stupa održivog razvoja, naročito ako promjena trasa ili promjena lokacija projekata navedenih u Glavnom planu nije moguća iz drugih razloga. Navedeno se odnosi i na dokument Procjena utjecaja na baštinu (HIA) za dobra svjetske kulturne baštine (WH).</p>	
36	HŽ Putnički prijevoz d.o.o.	Naš broj i znak: 89/17 1.6.1. TP Zagreb, 28.02.2017.	<p>Prije svega potrebno je upozoriti na činjenicu da dokument naziva navedenog u vašem dopisu ne postoji na stranicama Dubrovačko-neretvanske županije, što je protivno odredbama Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša ("Narodne novine" broj 64/08 i 67/09) koja uređuju pitanja što je potrebno objaviti. Dokument naziva „nacrt Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija" ne postoji na stranicama! Na temelju tog dokumenta izrađuju se studije utjecaja na okoliš i kulturnu baštinu.</p> <p>Nakon detaljnog razmatranja tekstova Strateške studije utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija (dalje: Strateška studija) i nacrt Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija (dalje: nacrt Glavnog plana) koji ste nam</p>	<p>Glavni plan Funkcionalne regije Juna Dalmacija objavljen je zajedno sa Strateškom studijom i Studijom utjecaja na dobra Svjetske kulturne baštine na stranicama Dubrovačko-neretvanske županije: http://www.edubrovnik.org/natjecaji-i-pozivi/glavni-plan-razvoja-funkcionalne-regije-juzna-dalmacija-strateske-procjene-utjecaja-planaprograma-okolis-s-procjenom-utjecaja-bastinu-hia-dobra-svjetske-kulturne-bastine-wh/</p> <p>Primjedbe se odnose na Glavni plan razvoja Funkcionalne regije Južna Dalmacija.</p>

		<p>poslali na mišljenje pod nazivom: „Glavni plan razvoja funkcionalne regije južna Dalmacija i strateške procjene utjecaja plana/programa na okoliš s procjenom utjecaja na baštinu (HIA) za dobra svjetske kulturne baštine (WH)" dajemo slijedeće primjedbe: Na nacrt Glavnog plana Dubrovačko-neretvanske županije imamo slijedeće primjedbe:</p> <ol style="list-style-type: none">1. U poglavlju 12, 12.1 Infrastrukturne mjere, na stranici 295 -mjera M-I-16 Izgradnja intermodalnih terminala i mjesta integracije stajališta u sustavu javnog prijevoza. - Kako HŽ Putnički prijevoz nije vlasnik značajnog dijela zemljišta kojim bi se ovaj sustav uveo niti je u mogućnosti utjecati na upravitelja infrastrukture o načinu i dinamici izgradnje ovakvih sustava, HŽ Putnički ne može se smatrati odgovornim po ovoj osnovi kako se navodi u mjeri. Molimo obrisati HŽ Putnički prijevoz iz ove mjere!2. U poglavlju 12, 12.1 Infrastrukturne mjere, Strana 295 -mjera M-I-18. Uvođenje Park & Ride sustava - Kako HŽ Putnički prijevoz nije vlasnik značajnog dijela zemljišta kojim bi se ovaj sustav uveo niti je u mogućnosti utjecati na upravitelja infrastrukture o načinu i dinamici izgradnje ovakvih sustava, HŽ Putnički ne može se smatrati odgovornim po ovoj osnovi kako se navodi u mjeri. Molimo obrisati HŽ Putnički prijevoz iz ove mjere!3. U poglavlju 12, 12.1 Infrastrukturne mjere, Strana 295 -mjera M-I-19. Izgradnja novih stajališta za željeznički promet - Ova mjera zahtjeva studiju grada i upravitelja infrastrukture koji su i vlasnici zemljišta oko prometnica te se HŽ Putnički ne može smatrati odgovornim po ovoj osnovi kako se navodi u mjeri. Molimo obrisati HŽ Putnički prijevoz iz ove mjere!	
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>4. U poglavlju 12, 12.1 Infrastrukturne mjere, Strana 298 - mjera M-I-23. Razvoj terminala za punjenje električnih vozila. HŽ Putnički prijevoz nema kapacitete u nekretninama kojima bi mogao pridonijeti ovoj mjeri. HŽ Putnički ne može smatrati odgovornim po ovoj osnovi kako se navodi u mjeri. Molimo obrisati HŽ Putnički prijevoz iz ove mjere!</p> <p>Napominjemo da podržavamo sve navedene mjere iz nacrtu Glavnog plana Dubrovačko- Neretvanske županije, i ako će uvjeti dozvoljavati HŽ Putnički prijevoz po odluci Uprave može sudjelovati u određenim radnjama pri organizaciji sustava navedenog u Studiji i pridonijeti kvaliteti prometne povezanosti Dubrovačko-neretvanske županije a u konačnici i kvalitetnijeg života žitelja vašeg kraja. Ipak, ne možemo se tretirati kao odgovorne osobe za prethodno navedene mjere jer za to nema uvjeta.</p> <p>Liberalizacija tržišta usluga željezničkog putničkog prijevoza u skoroj budućnosti može iznjedruti drugog operatera koji će obavljati prijevoz putnika željeznicom u vašoj županiji pa smatramo da bi naziv „HŽ Putnički prijevoz" u cijelom dokumentu trebalo zamijeniti s terminom iz zakona „željeznički prijevoznik".</p> <p>Na tekst Strateške studije nemamo primjedbe.</p> <p>Molimo da nas obavijestite o učinjenom na temelju naših primjedbi.</p>	
37	Predstavnik grupe stanovnika Rijeke	Stavljamo primjedbu na stratešku studiju cestovni promet Južna Dalmacija, u vezi sa trasom brze ceste Osojnik — Karasovići kroz	Vidjeti prethodne odgovore.

<p>dubrovačke Cyjetko Kušt Komolac 2 20236 MOKOŠICA</p> <p>(Na primjedbu je potpisano još 85 osoba koje ovdje nisu navedene)</p>	<p>Rijeku dubrovačku.</p> <p>Strateškom studijom i prostornim planom predviđeno je da navedena brza cesta ide sjevernim padinama Rijeke dubrovačke, kod Rožata premoštava rijeku, te ide dalje padinom iznad Čajkovice i Knežice prema Šumetu. Ovakva trasa brze ceste ne donosi nikakvu korist lokalnomu stanovništvu, dapače izravno ugrožava zdravlje i kvalitet života oko 15 000 ljudi, koliko živi u Rijeci dubrovačkoj.</p> <p>Rijeka dubrovačka je relativno zatvoren prostor, pa bi došlo do značajnoga zagađenja zraka. Osim izravno na zdravlje ljudi, zagađeni zrak bi negativno utjecao na poljoprivredu i na kvalitet pitke vode za cijeli Dubrovnik.</p> <p>Ideja da se izgradi most sa velikim prometom u neposrednoj blizini izvora pitke vode za Dubrovnik, apsurdna je.</p> <p>Zbog zatvorenosti prastara, dakle zbog jeke, značajno bi se povećala razina buke. Osim što bi buci bilo izloženo 15 000 ljudi, buka bi negativno djelovala na turizam. Turizam je, uz poljoprivredu, najvažnija grana privrede u Rijeci dubrovačkoj.</p> <p>Vilina špilja iznad izvora Omble strogo je zaštićeno područje i spada u dio nacionalne i ekološke mreže Natura 2000. Planirana trasa brze ceste i radovi na njoj imali bi izrazito negativan utjecaj na područje oko Viline špilje i cijelo područje Rijeke dubrovačke, bogato zaštićenim, divljim i endemskim vrstama.</p>	<p>Vidi prethodni odgovor na primjedbu 22.</p>
	<p>Rijeka dubrovačka je značajan krajobraz od 1964, u kojemu osim prirodnih, ima i niz povijesnih vrijednosti (crkve i ljetnikovci). Te</p>	

		<p>objekte treba sačuvati i obnoviti, a ne uništiti vizuru značajnoga krajobraza izgradnjom brze ceste sa užasnim mostom u blizini izvora.</p>	
		<p>U Rijeci dubrovačkoj pronađena su i arheološka nalazišta.</p> <p>2014. godine provedena su istraživanja u Vilinoj špilji. Tada je otkriveno ilirsko svetište iz četvrtoga stoljeća prije Krista. Također su nađeni stećci u Prijevoru. Ovaj nalaz upućuje da je tu bilo ilirsko naselje. Istraživanja na ovim lokacijama nisu završena, a planirana su i nova istraživanja. Vrlo vjerojatno bi brza cesta mogla zatrpiti vrijedne arheološke lokalitete.</p>	<p>Ovo nalazište navedeno je u prilogu 16.6 POPIS KULTURNIH DOBARA (Registar Ministarstva kulture) pod brojem P-3837.</p> <p>Međutim, s obzirom da se radi o razini dokumenta - Strateškoj studiji, način obrade i opisivanja baštine je zbirni, jer zbog kvantitete baštine nije moguće navoditi pojedinačne nazive svakog kulturnog dobra i arheološkog lokaliteta. U studiji utjecaja zahvata na okoliš opisać će se pojedinačna dobra. Iz razloga velike gustoće kulturnih dobara, kao i kulturnog značaja (registrirani, evidentirani) u točki postojeće stanje izrađen je model osjetljivosti prostora s obzirom na gustoću i vrijednost kulturnih dobara.</p>
		<p>Zbog navedenoga se ne slažemo sa trasom brze ceste koja je predložena u strateškoj studiji za cestovni promet Južna Dalmacija i u prostornome planu, i tražimo da se ova trasa trajno izbriše iz strategije razvoja i iz prostornoga plana.</p> <p>Most Dr. Franja Tuđmana praktički je spasio Rijeku dubrovačku od buke i zagađenja, i ne želimo da nam sad netko nameće rješenje protiv naših interesa, a u interesu tranzita za Crnu Goru i dalje.</p> <p>Perspektiva Rijeke dubrovačke nije tranzit, nego turizam i ekološka poljoprivredna proizvodnja.</p>	

			Treba projektirati drukčiju trasu brze ceste. Ako most Dr. Franja Tuđmana ne može zadovoljiti predviđeni promet, treba izgraditi drugi most u blizini, ne dalje uzvodno od ljetnikovca Kaboga, i prema istoku se povezati tunelom.	
38	Popo Piteša	7.03.2017.	<p>Predmet: Primjedba na stratešku studiju utjecaja na okoliš glavnog plana prometa funkcionalne regije Južna Dalmacija</p> <p>Stanovnik sam Rijeke dubrovačke, točnije sela Prijedora. Ovdje moja obitelj živi isključivo od poljoprivrede. Radimo zemlju od magistrale skoro do Hrvatske granice. Imamo masline autohtonih sorata od čega pravimo ulje i konzumne masline, smokve što većinom sušimo i lavandu. Uz to imamo jako puno šipaka i drugih voćaka. Svake godine obnovim stotinjak kvadrata suhozida i iskrčim nekoliko dolaca. Širim nasade sitnih badema što se nalaze na ovom području od starina. Županija je zaštitila "brend" arancina i bruštulanih mjendula iz Jaffe i Amerike gdje monokultura badema predstavlja ogroman svjetski problem za zdravlje i preživljavanje pčela. Nama bi bilo lako kupiti američki oljušteni badem za bruštulati i iz smeća od kafića uzimati kore od prskane naranče iz sokovnika za arancine (i usput zaraditi jako puno novaca) ali ja nisam taj čovjek koji će varati kupce. Bavim se ekološkom poljoprivredom jer je to moj stil života. Zvali su me mnogi da ih naučim zidati, čak su me tražili iz dubrovačkih Muzeja da napravim tečaj suhozidarstva. Planirao sam to i nešto seoskog turizma kad se maknem sa place. Kada sam saznao za koridor kroz Rijeku dubrovačku, život mi se okreuo naopako. Ostao sam bez planova za budućnost ako se to na silu uspije ostvariti. Obnovljene suhozide uništiti, našu baštinu presjeći na pola i onemogućiti pristup masleniku. Mogao bi slobodno objesiti kombinezon na čavao i pozdraviti se ekološkoj proizvodnji jer mislim da niti jedan</p>	Vidi prethodne odgovore.

		<p>pametnan čovjek ne bi kupio proizvod od nečega što raste kraj ceste. Isto tako ne znam što bi turisti mogli ovdje tražiti da smo opasani raznoraznim brzim cestama i koridorima, burobranima, mostovima, tunelima, obilaznicama itd. U Rijeci dubrovačkoj kad malo zapuhne bura čuju se gindaci kako lupaju u jarbol do pola rijeke. Ne može se spavati od danonoćnog kopanja za pročistač. Kasno navečer, kad nema prometa, u Prijevoru se može čuti slap na Omblu a kad sam bio dijete, iz Čajkovića bi zvao djeda da dođe po mene sa barkom. On bi iz Prijevora mene čuo, prepoznao po glasu i odgovorio mi da stiže. Fjord Rijeke dubrovačke djeluje poput amfiteatra i ovuda navraćati toliki promet je suluda ideja.</p> <p>U Prijevoru imamo izvor vode iznimne kvalitete za piće, čime navodnjavamo voćke i povrće (isključivo staro sjeme) u "podvodini". Takvih izvora s ove strane Rijeke dubrovačke ima mnogo a poslije potresa 1979. je došlo do nestanka malog izvora u Lovoričinama (između Prijevora i Rožata). Također je ovaj kraj poznat po urušavanju tla. Ne govorim da je cesta neizvediva ali radovi bi ozbiljno ugrozili podzemne tokove vode i pokrenulo bi se klizanje terena ispod ceste jer smo to vidili na drugim sličnim lokacijama u blizini.</p> <p>Za mene, moju obitelj i susjede je bilo kakva trasa kroz Rijeku dubrovačku neprihvatljiva. Pogotovo što tu nema nikakve koristi za Rijeku dubrovačku nego trebamo ponovno biti žrtva za nekoga drugoga kao što smo trebali biti sa hidroelektranom, kao sa ACI Marinom i uništavanjem mrijestilišta, divljim odlagalištima smeća, zanemarivanjem kulturne baštine itd.</p> <p>Mi žitelji Rijeke dubrovačke tražimo da brza cesta kompletno</p>	
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			zaobide Rijeku dubrovačku, a ide nam u prilog najniža ocjena za utjecaj na okoliš -2 iz OIKON-a.	
39	Gradanska inicijativa - Spasimo Omblu i njezine Stanovnike U ime članova Ljubica i Katarina Matović 20236 Mokošica	7.03.2017.	<p>Primjedbe : Javna rasprava o Strateškoj studiji utjecaja na okoliš Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija</p> <p>Primjedbe se odnose na ukupni koridor brze ceste Osojnik -Debeli brijeg koji bi trebao ići cijelim područjem Rijeke dubrovačke. Tražimo da se predložena cesta Osojnik-Debeli brijeg u potpunosti trajno izbriše iz Strateške studije utjecaja na okoliš Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija kroz Rijeku dubrovačku. Uz prijedlog da se za predviđeni koridor iste ceste pronade i uvrsti alternativno rješenje koje će zaobići područje Rijeke dubrovačke u cijelosti. Zbog sljedećih razloga :</p> <p>Tražimo da se Strateška studija utjecaja na okoliš Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija kroz Rijeku dubrovačku, uskladi i da se uvažavaju stručne studije koje su dale negativnu ocjenu za utjecaj ceste na prostoru Rijeku dubrovačke i ljetnikovce. Između ostalog prema procjeni utjecaja na kulturnu baštinu za znamenitosti svjetske baštine HIA-a. je ocijenila kao negativan utjecaj.</p> <p>Neprihvatljivo je da se takav projekt izvodi u značajnom krajobrazu. Rijeka dubrovačka proglašena je značajnim krajobrazom 1964.g. a Republika Hrvatska je potpisala Konvenciju o europskim krajobrazima 2000. g i druge konvencije vezane za ekologiju, bioraznolikost i staništa itd. U prostornom planu navodi se da se izradila „ Krajobrazna osnova DNŽ" koja uključuje: 1. Krajobraznu studiju DNŽ - Tipološka klasifikacija krajobraza 2. Prepoznavanje i vrednovanje kulturnih krajolika DNŽ. O kojima se</p>	Vidjeti odgovore na primjedbe 9 i 10.

		<p>ništa ne navodi i ne može se pronaći na nijednom mjestu vaših službenih web stranica. Valjda je trebalo za svaki značajan krajobraz istaknuti što je studija pokazala. Apsurd je još veći jer se upravo obvezujete u zaštiti značajnog krajobraza i europske mreže NATURA 2000 a predlažete izgradnju brze ceste koja bi degradirala oba dvoje.</p>	
		<p>Naime projekt bi se trebao izvoditi na krškom terenu na kojem se nalazi više prirodnih izvora pitke vode: Prijedor, Dračevo selo, izvorište kod Vodice, izvorište Zlokrusi, izvorište Dražine, izvorište Obod, izvorište Milatovica, izvorište ispod Torete, izvorište Bota, izvorišta Knežica, izvorišta Šumet. Izgradnjom prometnica općenito je poznato da se mijenja i režim tokova površinskih i podzemnih voda u kršu. Svi ti prirodni izvori pitke vode bili bi u potpunosti ugroženi i prekinuti. O svim navedenim izvorištima ovisi poljoprivreda lokalnog stanovništva, dio su prirodnog bogatstva ovog područja.</p> <p>Koridor brze ceste prolazio bi kroz klizišta tla koja su poznata u mjestu Čajkovica zbog čega je stanovništvo napuštalo kuće a klizište je još uvijek aktivno. U strateškoj studiji nije se analiziralo to klizište. Izgradnjom ovog koridora na seizmički najaktivnijem području u Hrvatskoj, ljudski životi bi bili ugroženi jer cesta prolazi kroz gusto naseljena mjesta i čak poviše samih kuća. Područje Rijeke dubrovačke poznato je i po orkanskim udarima bure koja je prirodna i neizbježna pojava, bilo bi nemoguće prometovati cijelom dionicom ovog područja. Sve to bi trebalo uzet ozbiljno u obzir a očito je da nije.</p>	<p>Nije jasno kako se izgradnjom prometnica mijenja režim podzemnih voda u kršu... Iako prometnice predstavljaju aktivne i potencijalne izvore onečišćenja podzemnih voda, mjerama zaštite utjecaj na podzemne vode može se svesti na minimum odnosno može se javiti samo u slučaju akcidentnih situacija. Naime, oko 50% površine Republike Hrvatske pripada krškom području koje predstavlja značajne krške vodonosnike koji pak predstavljaju izvor vodoopskrbe za gotovo pola Republike Hrvatske uključujući i sva turistička mjesta pa se postavlja pitanje da li su izgradnjom prometne infrastrukture izvori pitke vode „ugroženi i prekinuti“? Prema navedenoj primjedbi na području krša ne bi se smjelo ništa graditi.</p> <p>Nejasno je na koji način bi izgradnjom ovog koridora ljudski životi bili ugroženi ? Koja je poveznica seizmički „najaktivnijeg“ područja u Hrvatskoj i izgradnje brze ceste?</p> <p><i>"Prema Procjeni ugroženosti Republike Hrvatske od prirodnih i tehničko-tehnoloških katastrofa i velikih nesreća u područjima Hrvatske gdje je moguć potres intenziteta 9 stupnjeva MCS, živi 21 posto stanovnika s gustoćom od 300 stanovnika na četvornom kilometru.</i></p>

			<p><i>Polovica stambenih jedinica bila bi znatno oštećena, mnoge bi se srušile, a veći dio bio bi nepodoban za stanovanje u slučaju takvoga potresa. Seizmičko područje IX° u kojemu su mogući toliko snažni potresi koji se nazivaju i pustošni potresi obuhvaća dio devet županija i to: Grad Zagreb, Zagrebačku, Krapinsko-zagorsku, Sisačko-moslavačku, Splitsko-dalmatinsku, Dubrovačko-neretvansku, Brodsko-posavsku, Požeško-slavonsku i Bjelovarsko-bilogorsku županiju.“</i></p> <p><i>„Najrizičnije je područje u Hrvatskoj oko grada Zagreba, jer tu živi najviše stanovništva, a zatim Dubrovnik, riječko područje i područje Dalmatinske zagore.“</i></p> <p>Pojedinačna klizišta nisu se analizirala jer nisu predmet strateške studije.</p>	<p><i>Polovica stambenih jedinica bila bi znatno oštećena, mnoge bi se srušile, a veći dio bio bi nepodoban za stanovanje u slučaju takvoga potresa. Seizmičko područje IX° u kojemu su mogući toliko snažni potresi koji se nazivaju i pustošni potresi obuhvaća dio devet županija i to: Grad Zagreb, Zagrebačku, Krapinsko-zagorsku, Sisačko-moslavačku, Splitsko-dalmatinsku, Dubrovačko-neretvansku, Brodsko-posavsku, Požeško-slavonsku i Bjelovarsko-bilogorsku županiju.“</i></p> <p><i>„Najrizičnije je područje u Hrvatskoj oko grada Zagreba, jer tu živi najviše stanovništva, a zatim Dubrovnik, riječko područje i područje Dalmatinske zagore.“</i></p> <p>Pojedinačna klizišta nisu se analizirala jer nisu predmet strateške studije.</p>
			<p>Na javnom izlaganju i raspravi Strateške studije utjecaja na okoliš Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija koja će biti dio prilagodbe prostornog plana, na kojoj smo sudjelovali, predstavnicu tvrtke Oikon.d.o.o. dr.sc. Božica Šorgić iznijela je podatak da je ocjena na ekološku mrežu -2 kao značajan negativan utjecaj. O čemu svjedoči i tonski zapis s javne rasprave. Također tvrtka Oikon d.o.o nije uopće na primjeren način vrjednovala područje ekološke mreže NATURA 2000 ali i arheološko nalazište u Vilinoj špilji, koje uopće nije razmatrano.</p>	<p>Ocjena -2? je dana zbog nedostatka specifičnih informacija o ovoj dionici tj. zbog toga što se radi o trasi / predviđenom koridoru za izgradnju ceste te je moguće da će se prilikom projektiranja zahvata moći izbjeći značajno negativni utjecaji. Kod razmatranja utjecaja na područje ekološke mreže u Studiji je Vilina špilja navedena kao ciljni stanišni tip 8310 Špilje i jame zatvorene za javnost, a na strateškoj razini je procijenjena mogućnost značajnog negativnog utjecaja uzevši u obzir karakteristike svih ciljeva očuvanja. Sagledavajući sve ove elemente propisane su mjere zaštite kojima bi se mogli značajni utjecaji izbjeći ili smanjiti na prihvatljivu razinu:</p> <p><i>„Prije ili tijekom izrade studije izvodljivosti za dionicu od čvora Doli do Osojnika – Pobrežje, potrebno je provesti</i></p>

			<p><i>biospeleološka istraživanja (rekognosciranje) kako bi se moglo naći rješenje koje će izbjeći moguće značajno negativne utjecaje na ciljeve očuvanja. U slučaju nemogućnosti isključivanja značajnih negativnih utjecaja nakon detaljnih istraživanja, potrebno je izmjestiti trasu na Krsta).</i></p> <p><i>Na nivou zahvata planirati prijelaze za divlje životinje sukladno podzakonskom aktu o prijelazima za divlje životinje.</i></p> <p><i>Procijeniti utjecaj zahvata dionice od čvora Doli do čvora Osojnik (Dubrovnik) na ciljeve očuvanja ekološke mreže.“</i></p>	
			<p>Koridor brze ceste bio bi na cijelom području nacionalne i ekološke mreže NATURA 2000 što je ne prihvatljivo. Na samom izvoru Omble s kojega se Dubrovnik i okolica opskrbljuju vodom, planiran je vijadukt tj most što je neprihvatljivo iz više razloga. Najprije područje oko izvora ali i Šire područje Rijeke dubrovačke je strogo zaštićeno i spada u dio nacionalne i europske ekološke mreže Natura 2000. Prilikom izvođenja teških građevinskih radova u početnoj i završnoj fazi , radovi bi imali veliki negativan utjecaj na cijelo područje koje je bogato važnim staništima, divljim zaštićenim svojstama i endemskim vrstama što predstavlja jedno od najbogatijih područja po bioraznolikosti u Europi. Strogo zaštićena staništa i endemske vrste bile bi ugrožene zbog osjetljivosti na buku, zagađeni zrak i izvođenje radova. U blizini predviđenog mosta preko izvora Omble nalazi se i Vilina špilja. Špiljski sustav Vilna špilja ima najizraženiju biološku raznolikost podzemnih vrsta i staništa u Hrvatskoj i u Europi. Staništa i endemske vrste koje su strogo zaštićene prema mnogim propisima i sporazumima kao što</p>	<p>Kod procjenjivanja utjecaja na ekološku mrežu uzete su u obzir sve navedene informacije te je na temelju njih ocijenjen visoki rizik od značajnog negativnog utjecaja na ovo područje ekološke mreže. No, s obzirom na nedostatak specifičnih informacija o samom projektu (način gradnje, točna lokacija...) ne može se sa sigurnošću utvrditi da značajne negativne utjecaje nije moguće ublažiti do razine koja omogućuje izvedbu zahvata. U skladu s time su i propisane mjere zaštite.</p>

		<p>su : Bernska konvencija , Bonnska konvencija, Sporazum EUROBATS, EU Direktiva o staništima, Zakonom o zaštiti prirode i dr. Zbog značajnog negativnog utjecaj na područje ekološke mreže koji se ne može isključiti, traži se da se u potpunosti izbriše cijeli koridor ceste iz prostornog plana i Strateške studije utjecaja na okoliš Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija.</p>	
		<p>Ovakvim projektom bila bi ugrožena vodoopskrba uslijed akcidentnih situacija primjerice prevrtanjem cisterni, kamiona a koje u tranzitu prevoze raznovrsne otrovne kemikalije koje su opasne po zdravlje, život ljudi i uništenje okoliša. Prilikom izvođenja teških građevinskih radova koji bi se radili u krškom području koje je hidrološki aktivno postoji velika mogućnost da dođe do prekida vodoopskrbe za cijeli Grad i okolicu.</p> <p>Osnovna ljudska prava na sigurnost, čist okoliš i zrak, pitku vodu zagarantirana su Ustavom Republike Hrvatske stoga se podrazumijeva se da su dio svakog službenog dokumenta kao i PP DNŽ-e i Strateške studije.</p>	
		<p>Treba uzeti u obzir arheološko istraživanje i bogato nalazište u Vilinoj špilji koje je započelo 2014.g, a u drugoj fazi istraživanja 2015.g. „pronađeni su brojni ulomci keramičkih posuda, životinjskih kostiju i raznih vrsta školjaka. Među ulomcima keramičkih posuda izdvajaju se oni sa samih početaka neolitizacije ovih prostora, odnosno ulomci koji pripadaju tzv. „impresso kulturi" iz vremena 6200 do 5700 g. pr. Kr."... Arheološka istraživanja još nisu završena, (izvor Arheološki muzej Dubrovnik). U mjestu Prijevor nalazi se arheološko nalazište koje još uvijek nije istraženo a za koje postoje naznake da je bilo Ilirsko naselje ,</p>	<p>U Studiji je istaknuto da je kulturna baština na području planiranog koridora ceste brojna i raznorodna te da uključuje sve vrste: arheološku, graditeljsku i krajobraznu; registriranu i evidentiranu, te svih razina značaja: svjetski, nacionalni i regionalni/lokalni značaj. S obzirom da se radi o razini dokumenta - Strateškoj studiji, način obrade i opisivanja baštine je zbirni, jer zbog kvantitete baštine nije moguće navoditi pojedinačne nazive svakog kulturnog dobra i arheološkog lokaliteta. U studiji utjecaja zahvata na okoliš opisan će se pojedinačna dobra. Iz razloga velike</p>

		<p>pronađeni su stećci. Upravo na tom bogatom arheološkom lokalitetu predlažete koridor brze ceste , kako bi što bolje zakopali arheološke nalaze.</p> <p>Na području Rijeke dubrovačke nalaze se ljetnikovci koji su registrirani kao zaštićena nepokretna kulturna dobra i baština Republike Hrvatske. Izgradnjom ove ceste promijenio bi se i degradiralo u potpunosti kulturno -povijesne značajke Rijeke dubrovačke. Tako se u niti jednom dijelu ne navodi koliko je ljetnikovaca, koje su njihove kulturne vrijednosti, niti se uzima u obzir da su registrirana kao zaštićena nepokretna kulturna dobra RH-e. U Rijeci dubrovačkoj postoji VELIKI BROJ nepokretnih kulturnih dobara, kako ljetnikovaca tako i sakralnih objekta. U Rožatu : Crkva Uznesenja Marijana s grobljem, Samostan i crkva Pohođenja Marijina , Ljetnikovac Džono Restić. U Komolac : Kuća Ivana Gundulića, Ljetnikovac Bizzaro, Ljetnikovac Sorkočević i Crkva Navještenja, Crkva Sv. Tripuna, Crkva Sv. Duha. U Mokošici : Ljetnikovac Bunić, Ljetnikovac Gradi, Ljetnikovac Gučetić, Ljetnikovac Ranjina-Zamanjina. U Čajkovićima Ljetnikovac Bozdari-Škaprlenda koji su upisani u registar, postoji ih još ali nisu upisani u registar, što ne umanjuje njihovu arhitektonsku, kulturno-povijesnu vrijednost. Iako cesta ne prolazi tik uz ta kulturna dobra imala bi negativan utjecaj na zaštitu, očuvanje i vizualni identitet.</p>	<p>gustoće kulturnih dobara, kao i kulturnog značaja (registrirani, evidentirani) u točki postojeće stanje izrađen je model osjetljivosti prostora s obzirom na gustoću i vrijednost kulturnih dobara.</p>
		<p>S obzirom na specifičnost zaljeva Rijeke dubrovačke koja je omeđena planinskim lancem s obje strane, sjeverne i južne, te je opće poznato da se u takvim predjelima stvara eho tj. višestruko odbijanje zvuka neminovno je da bi prolaskom više tisuća prometnih vozila dolazilo do buke. Buka bi imala veliki negativan utjecaj na zdravlje i kvalitetu života stanovnika i turista a osobito</p>	<p>Vidjeti odgovor na primjedbu 11-13.</p>

		<p>jer se cesta planira raditi u blizini stambenih naselja, objekata privatnih iznajmljivača. Područje Rijeke dubrovačke broji oko 12 - 15 tisuća stanovnika a to je 1/3 stanovništva Grada Dubrovnika koji bi bili ugroženi bukom. Dok se nije izgradio most Franjo Tuđman stanovnici su već tada bili ugroženi bukom a kamoli u slučaju izgradnje brze ceste kojom bi prometovalo na tisuće vozila u oba smjera. Kako se radi o tranzitnoj cesti uslijed vožnja toliko velikog broja automobila proizvodila bi se nesnošljiva buka cijelom trasom i neprekidno. Upravo izgradnjom mosta Franjo Tuđman uvelike se smanjila prometna gužva, buka i onečišćenje zraka što je imalo pozitivne utjecaje na kvalitetu života stanovnika i područje značajnog krajobraza Rijeke dubrovačke.</p>	
		<p>Zbog povećanog prometa u ovom području došlo bi do povećanog zagađenje zraka što bi imalo negativan utjecaj na zdravlje ljudi ali i na poljoprivredu, osobito na ekološki uzgoj koji bi bio u potpunosti onemogućen. Tako bi došlo i do propadanja poljoprivrednih obiteljskih gospodarstva u budućnosti. Ukupno to bi za stanovnike imalo nesagledive loše posljedice kako u ekonomskom tako i u zdravstvenom smislu.</p>	<p>Kao što je već rečeno, Glavnim planom nije definirana konačna trasa ceste niti je dan detaljan projekt profila ceste, a uzimajući u obzir i stratešku razinu ovog dokumenta, utjecaj na kvalitetu zraka nije mogao biti sagledan detaljno. Tek nakon definiranja točne trase ceste i njenog položaja u odnosu na naselja, poljoprivredne površine, zaštićena područja..., kroz postupak projektne procjene utjecaja izgradnje ceste na okoliš moći će se procijeniti utjecaj emisija iz vozila na okolne poljoprivredne površine. npr. pomoću modela širenja onečišćenja iz procijenjenog cestovnog prometa na područje uz samu prometnicu. Iz dosadašnjih saznanja poznato je da taj utjecaj znatno pada s udaljenošću od prometnice.</p>
		<p>Jasno je i vidljivo iz karte da se ne rješava prometna problematiku Grada Dubrovnika i njegovo šire područje već se isključivo nameće trasa nevjerovatno skupe međunarodne tranzitne prometnice koja prolazi kroz sva naselja Rijeke dubrovačke. Predložena cesta</p>	<p>Vidjeti prethodne odgovore.</p>

		<p>Osojnik-Debeli brijeg nema dobrobiti za lokalno stanovništvo jer će koristiti samo kao tranzitni koridor kojim će prolaziti najviše teških kamiona s područja (u oba smjera) : Crne Gore, Albanije, Makedonije, Rumunjske, Bugarske, Turske itd.</p> <p>Predložena cesta imala bi negativan utjecaj i na turizam koji se razvija u Rijeci dubrovačkoj jer se sve više povećava broj privatnih iznajmljivača i ugostiteljskih objekata. Sama vizura Rijeke dubrovačke bi se uništila i degradirale bi se ukupne krajobrazne, kulturno-povijesne vrijednosti, sve su to njezine prednosti koje bi se trebale ukomponirati u novu turističku ponudu a na ovaj način bi to bilo više nego otežano. Rijeka dubrovačka je poželjna mirna oaza u kojoj sve veći broj turista uživa. Nezamislivo je da bi se turistima svidjela buka, onečišćeni zrak, promijenjeni vizualni identitet.</p> <p>Umjesto da Rijeku dubrovačku predložite kao turističku destinaciju a aktivnosti usmjerite u zaštiti i očuvanju krajobraza , kulturno povijesnih vrijednosti, ovakvim koridorom brze ceste bi se uništila i zadnja šansa da se razvije u poželjnu turističku destinaciju. Kao nova destinacija pridonijela bi rasterećenju velikog broja turista iz samoga Grada.</p> <p>Kvaliteta života lokalnog stanovništva bi bila smanjena zbog buke, zagađenog zraka i izobličavanja krajobraza. Nedvojbeno je da bi došlo do većeg onečišćenja zraka te bi time bila ugrožena i poljoprivreda i ekološki uzgoj koji se sve više razvija i potiče u zemljama članicama EU-e. Negativan utjecaj bi bio i na vizuru Rijeke dubrovačke te bi sigurno namjeravana cesta degradirala ukupne krajobrazne, kulturno-povijesne vrijednosti.</p>	
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			<p>Na javnom izlaganju i raspravi zainteresirana javnost nije bila informirana kako je potrebno primjedbe i prijedloge uputiti i na Izmjena i dopuna Prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije (IDPPDNŽ). Iz važnog razloga što će Strateška studija biti dio Prostornog plana DNŽ-e i morat će se prilagoditi njemu. Rok za primjedbe IDPPDNŽ bio je 22. veljače 2017.g. a sukladno tome primjedbe smo uputili i na IDPPDNŽ. Također javnost nije bila upoznata niti su jasno i vidljivo istaknuti rokovi i informacije na službenim web stranicama DNŽ-e za oba dvoje.</p> <p>Mišljenja smo da bi institucije na lokalnoj i državnoj razini kao i građani trebali očuvati kulturno-povijesne i krajobrazne vrijednosti koje mnogi nemaju a mi imamo. Stoga područje Rijeke dubrovačke treba očuvati a ne unazaditi i uništiti pod svaku cijenu. Moguće je koristiti alternativna rješenja koja u studiji nisu ponuđena a trebala su biti ponuđena. O čemu svjedoči tonski zapis s javne rasprave na kojoj smo sudjelovali. Zbog svih navedenih razloga tražimo da se predviđeni koridor brze ceste Osojnik-Debeli brijeg (Zračna luka, Karasovići jer se na više mjesta u studiji i prostornom planu naziva različito) ne uvrsti i trajno izbriše iz prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije i iz Strateške studije. Alternativno rješenje treba usmjeriti na način da se izbjegne u potpunosti područje Rijeke dubrovačke. Moguće je da Dubrovnik bude bolje prometno povezan na drugi način a da se očuva i zaštiti Rijeka dubrovačka. Druga varijanta bi bila i ekonomski isplativija.</p> <p>Molim da nam pismeno odgovorite u zakonski predviđenom roku.</p>	<p>Navedena izjava ne stoji. Na javnom izlaganju, moderatorica javnog izlaganja, gđa Branka Martinović Vuković iz Dubrovačko-neretvanske županije, u nekoliko je navrata obavijestila javnost o javnoj raspravi o Izmjenama i dopunama Prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije i strateškoj studiji utjecaja izmejnina i dopuna PP DNŽ na okoliš te pozvala prisutne da daju svoje primjedbe i na ovaj dokument.</p> <p>Obavijest o javnoj raspravi za Glavni plan razvoja FRJD i stratešku studiju bila je objavljena na web stranicama dubrovačko-neretvanske županije: http://www.edubrovnik.org/natjecaji-i-pozivi/glavni-plan-razvoja-funkcionalne-regije-juzna-dalmacija-strateske-procjene-utjecaja-planaprograma-okolis-s-procjenom-utjecaja-bastinu-hia-dobra-svjetske-kulturne-bastine-wh/</p>
40	Karen Piteša	7.03.2017.	<p>Živim u selu Prijevoru. Poslije završenog studija Konzervacije i Restauracije sam odlučila tu ostati živjeti, raditi i primijeniti načela konzervacije i restauracije na konzerviranje stare sorte i</p>	<p>Vidjeti prethodne odgovore.</p>

		<p>restauriranje krajolika. Shvatila sam pad projekta hidroelektrane na Ombli kao zeleno svjetlo da se može ovdje planirati o budućnosti na zemlji. Kupila sam zemlju za oplemenjivanje naslijeđenog imanja sa tipičnim voćkama za ovaj kraj. Tu sam planirala košnice pčela i s ocem obnavljam suhozide. Osim toga, održavamo oko 1 hektar tradicionalnih dolaca i garmica od magistrale do 2 kilometara uz brdo. Ne samo mi, nego puno ljudi iz sela koji su vlasnici zemlje obnavljaju i održavaju zemlju. Kada smo prije 15 godina krčili po brdima, došli su turisti raditi za smještaj i hranu, postoji veliki interes za to još uvijek. Uzgajam lavandu ispod samog brda i privređujem isključivo od toga, maslina i maslinovog ulja, suhih smokava i od samoniklih ljekovitih biljaka. Prodajom na placi u Dubrovniku zasad omogućuje ovaj stil života za moju obitelj. Zato ćete shvatiti koliko sam zgrožena zbog planirane trase preko naše Rijeke. Sve za što sam se borila i sve što sam stvarala i planirala tim jednim potezom pada u vodu. Naime u suživotu sa kršem naučili smo neke stvari. Kada smo raskopali pod od kuće naišli smo na škrip koji se ne može napuniti s vodom- pitanje čime je ona povezana. Tako se čudnovato zna na neočekivanim mjestima pojaviti voda a zatim nestati. Otvarala se zemlja i urušavala duž cijele rijeke a poslije potresa 1979. su neki izvori nestali. Zanimljivo je također da su poslije gradnje brane Grančarevo nestajali izvori i vrulje preko cijele dubrovačke neretvanske županije i zaleđa, a betonizacijom korita rijeke Trebišnjice je nestala jegulja u Ombli. Škrip gdje se upumpava otpadna voda iz umjetnog jezera na Grabovici je povezana s Ombli. Ovo je područje tako osjetljivo i nepredvidivo da čak i ispitivanje terena može imati strašne posljedice kao što je mutna voda na Ombli poslije istražnih radova u njezinom zaleđu. Zato meni niti jedan stručnjak ne može garantirati da gradnja koridora nama poviše kuća</p>	
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			<p>će imati povoljan utjecaj na naše živote i da neće doći do nestanka naših izvora što nam život i egzistencija znače. Smatram da imamo daleko veći potencijal ako sačuvamo ovo malo ograničeno prostora u Rijeci dubrovačkoj nego da se ide razvijati u nedogled. Isti zaključak ima i struka što se pokazalo dodjelom izrazito porazne ocjene -2 naročito zbog nepovoljnog utjecaja na područje oko izvora Omble i Viline špilje. Koridor jednostavno ne smije proći kroz Rijeku dubrovačku, stoga tražimo da se trasa od Osojnika preko Rijeke dubrovačke trajno i u potpunosti izbriše iz prostornog plana.</p>	
41	<p>Javna ustanova za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode Dubrovačko-neretvanske županije</p>	<p>KLASA: 612-07/17-01/23 URBROJ: 2117/1-17-17-01 Dubrovnik, 2. ožujka 2017.</p>	<p>Javna ustanova za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode Dubrovačko - neretvanske županije zaprimila je dana 02. veljače 2017. godine Stratešku studiju utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija i nacrt Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija, te u za to predviđenom roku dostavlja svoje mišljenje:</p> <p>Pregledom Strateške procjene utjecaja plana / programa na okoliš navodimo sljedeće:</p> <p>U Strateškoj procjeni utjecaja plana /programa na okoliš, u poglavlju 3.8 Bioraznolikost potrebno je istaknuti da je područje delte Neretve uvršteno na Ramsarski popis, budući se ističe da je Hutovo blato uvršteno na isti. Nadalje, potrebno je naglasiti da je područje delte od izuzetne važnosti za ornitofaunu, ali i ostale vrste i staništa, te istaknuti važnost lagune Parila i jezera Vlaška, jedinih očuvanih laguna, za riblje vrste koje tamo obitavaju u određenim razvojnim fazama, te pritiske planiranih zahvata na navedena staništa. Jednako tako, u navedenom poglavlju stavlja se naglasak na kopnena, a posebice šumska staništa, te smatramo potrebnim,</p>	<p>Komentar prihvaćen. Studija je nadopunjena opisima.</p>

			<p>zbog značajne površine mora na području Glavnog plana jednako detaljno obraditi morska staništa.</p>	
			<p>U potpoglavlju 3.9. Zaštićena područja potrebno je jasnije ukratko opisati zaštićena područja po kategorijama zaštite, te istaknuti važnost posebnih rezervata u smislu bioraznolikosti i ciljnih vrsta, budući su navedeni slabije obrađeni od ostalih, a imaju izrazitu vrijednost, pogotovo budući se područja u kategoriji značajnog krajobraza i spomenika parkovne arhitekture dodatno obrađuju u potpoglavlju Vrijedni predjeli krajobraza na području DNŽ. Nadalje, u tablici 3.9. - 1 potrebno je nadodati posebni rezervat - ornitološki Pod Gredom, te spomenik parkovne arhitekture Hrast u Žrnovu. Isto tako potrebno je preuzeti rangiranje kategorija zaštite područja sukladno Zakonu o zaštiti prirode (NN 80/2013), te uskladiti podatke na Slici 3.9.-1. sa službenim podacima zaštite prirode.</p> <p>Slijedom navedenog napominjemo da su podatci o značajkama zaštićenih područja, područja ekološke mreže i granicama istih dostupni na web stranicama Informacijskog sustava zaštite prirode -www.bioportal.hr, a također se mogu službeno zatražiti od Hrvatske agencije za okoliš i prirodu i Ministarstva zaštite okoliša i energetike. Naglašavamo da je potrebno uskladiti podatke u predmetnoj studiji sa službenim podacima zaštite prirode.</p>	<p>Ispravljeno prema primjedbama. U Studiji se navode sva zaštićena područja, a zbog preglednosti su bitna obilježja i funkcije razmatrane kroz utjecaje na njih.</p>
			<p>U poglavlju 7 Prekogranični utjecaj potrebno je istaknuti da prekogranični brodski prometni pravci mogu imati utjecaj na područja ekološke mreže ili zaštićene dijelove prirode sukladno Zakonu o zaštiti prirode (NN 80/2013) s obzirom na mogućnost prijenosa invazivnih vrsta, te s obzirom na način i mjesto sidrenja. Temeljem navedenog smatramo potrebnim obraditi kao važan</p>	<p>Navedena primjedba nije jasna. Naime, poglavlje 7. Prekogranični utjecaji obrađuje utjecaje koje Glavni plan može imati na susjedne zemlje dok je upravo opisani utjecaj koje prekogranični brodski pravci tj. međunarodni promet može imati na područja ekološke mreže i zaštićene dijelove prirode već dan u okviru ostalih poglavlja</p>

		<p>prekogranični utjecaj unutar Strateške procjene.</p>	<p>(poglavlje 6.2 utjecaj mjere M.I-9 na biološku raznolikost i zaštićena područja). U svakom slučaju u poglavlje 7. je dodana opis utjecaja povećanja prekomorskog međunarodnog prometa na područja ekološke mreže i zaštićena područja, ali u susjednim pomorskim zemljama.</p>
		<p>Nadalje, u poglavlju 8 Mjere zaštite okoliša i praćenja stanja za Zaštićena područja potrebno je utjecaj procijeniti za sva zaštićena područja koja se nalaze u kontakt zoni navedenih zahvata. Što se poglavito odnosi na posebni rezervat Prud. Važno je naglasiti da je kategorija posebnog rezervata iznad kategorije parka prirode.</p>	<p>Nejasno je na što se primjedba odnosi pošto su analizirani utjecaji na Posebni rezervat Prud kroz zahvat obilaznice zapadno od Metkovića te je propisana mjera kojom je potrebno da se obilaznica izvede na način da se izbjegne prolaz kroz vlažna i močvarna područja, a što svakako uključuje i posebni rezervat Prud.</p>
		<p>U poglavlju Mjere ublažavanja utjecaja na ekološku mrežu za područje ekološke mreže HR2001010 Paleombla-Ombla, Infrastrukturne mjere M-I.-1-A, navodi se potreba istraživanja speleoloških objekata u cilju izbjegavanja utjecaja na iste prilikom projektiranja trase. Budući da područje obiluje speleološkim objektima, važno je naglasiti da će gradnja planirane dionice vrlo vjerojatno imati izrazito negativan utjecaj na neke od njih unatoč mjerama ublažavanja. Budući da Glavnim planom nisu predviđena varijantna rješenja predlažemo da se infrastrukturne mjere planirane unutar ovog područja ekološke mreže isključe iz Glavnog plana.</p>	<p>U Studiji je dana ocjena (-2?) zbog ocijenjenog visokog rizika od značajno negativnih utjecaja, ali s obzirom da zahvat nije jasno određen (kako prostorno tako i tehnički) možda postoji mogućnost ublažavanja utjecaja a što će biti moguće utvrditi tek kada će projekt biti jasnije određen tj. na nivou Studije ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu.</p> <p>Kao mjera ublažavanja predloženo je izmještanje trase da ne prolazi kroz ovo područje i na dovoljno velikoj udaljenosti od njega uz planiranje načina odvodnje kojima se sprječava onečišćenje špilje.</p> <p>Uz primjenu ovih mjera, smatra se da se negativni utjecaji mogu umanjiti ili izbjeći te svesti ispod razine značajnosti.</p>
		<p>Za područje ekološke mreže HR5000031 i HR1000031 Delta Neretve, Infrastrukturne mjere M-I.-1-A., trenutno ne postoji studija izvodljivosti pa je temeljem toga nemoguće odrediti realne mjere ublažavanja. Isto tako, potrebno je definirati varijantna</p>	<p>Zbog strateške razine plana, nema dovoljno informacija o veličini, točnoj lokaciji i kapacitetu zračne luke, vjerojatnost utjecaja planiranih zahvata ne može se ni potvrditi ni isključiti na ovoj razini.</p>

		<p>rješenja planiranih dionica s naglaskom na izmještanje planiranog izvan područja ekološke mreže ili zaštićenih područja. Nadalje, za Infrastrukturne mjere M-1.31, na istom području ekološke mreže potrebno je u potpunosti izmjestiti sportsku zračnu luku izvan obuhvata ekološke mreže zbog znatnog negativnog utjecaja na ciljnu ornitofaunu područja s obzirom na njihove migratorne rute, kao i za kolonije šišmiša navedenog područja. Potrebno je naglasiti da su navedene vrste strogo zaštićene sukladno Pravilniku o strogo zaštićenim vrstama (NN (NN 144/2013, 73/2016). Budući da glavnim planom nisu predviđena varijantna rješenja predložimo da se ceste planirane unutar ovog područja ekološke mreže isključe iz Glavnog plana.</p> <p>Za svaku infrastrukturnu mjeru koja je planirana u blizini ili unutar područja ekološke mreže ili zaštićenog područja potrebno je planirati izgradnju odgovarajućih prijelaza za divlje životinje sukladno podzakonskom aktu, a isto tako je potrebno planirati odgovarajuća znanstvena istraživanja ciljnih vrsta a sve u svrhu prikupljanja podataka za izradu Ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu.</p> <p>U potpoglavlju 9. 2.1. Mogući utjecaj infrastrukturnih ciljeva navode se procijenjeni karakteri utjecaja planiranih zahvata na područja ekološke mreže zajedno sa ciljnim staništima i vrstama. Pregledom navedenog zaključujemo da su karakteri utjecaja određeni proizvoljno s obzirom na neodređenost ili nedostatnu planiranost pojedinih zahvat zbog nedostatka izrađenih studija izvodljivosti ili ostale potrebne dokumentacije, te zahvata planiranih prije donošenja zakonskih odredbi o provođenju Glavne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu. Smatramo važnim</p>	<p>Propisane su mjere kojima se upućuje na potrebu planiranja odgovarajućih prijelaza za životinje tijekom izrade Studije utjecaja na okoliš i/ili Glavne ocjene.</p> <p>Karakteristi utjecaja su procijenjeni na temelju analize mogućih pojedinačnih utjecaja svakog od zahvata. Intenzitet i značajnost utjecaja su procijenjeni na temelju stručnog mišljenja (procjene) naših stručnjaka, a koji imaju više od 10 godina iskustva u procjenama utjecaja na okoliš i prirodu u projektima prometne infrastrukture. Na strateškoj razini, a zbog nedostatka preciznijih informacija o zahvatu (prostornih i tehničkih) nije moguće detaljnije</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>detaljnije obraditi predmetno poglavlje. U potpoglavlju 9.2.4. Kumulativni utjecaj smatramo potrebnim također obraditi detaljnije budući se planirani zahvati moraju sagledati zajedno s drugim planiranim zahvatima u prostoru.</p>	<p>obraditi utjecaje.</p> <p>Kumulativni utjecaji sagledavani su sa svim zahvatima Plana, ali i postojećim i budućim objektima (prema prostornim planovima)no u nekoliko slučajeva nije bilo moguće procijeniti skupne utjecaje zbog nedovoljne određenosti projekta.</p>
			<p>Nadalje, u poglavlje 11.2. Pregled stanja okoliša i mogućih utjecaja Plana potpoglavlje Kvaliteta zraka važno je obraditi utjecaj pomorskog prometa na kvalitetu zraka.</p>	<p>Primjedba je prihvaćena te je u strateškoj studiji u potpoglavlju 11.2 dodana i analiza utjecaja pomorskog prometa na kvalitetu zraka.</p>
<p>Zaprimljeno nakon isteka roka javne rasprave 01.02.-02.03.2017.</p>				
42	<p>Nikola Matović 20236 MOKOŠICA</p>	<p>7.03.2017.</p>	<p>Primjedbe se odnose na ukupni koridor brze ceste Osojnik - Debeli brijeg koji bi trebao ići cijelim područjem Rijeke dubrovačke. Tražimo da se predložena cesta Osojnik - Debeli brijeg u potpunosti trajno izbriše iz Strateške studije utjecaja na okoliš Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija kroz Rijeku dubrovačku. Uz prijedlog da se za predviđeni koridor iste ceste pronade i uvrsti alternativno rješenje koje će zaobići područje Rijeke dubrovačke u cijelosti. Zbog sljedećih razloga :</p> <p>Nedopustivo da se takav koridor prolazi kroz značajan krajobraz, posebnosti zbog kojih je područje Palomba -Ombla izvor Ombla strogo zaštićen i dio je nacionalne i europske ekološke mreže NATURA 2000. Zbog toga ali i radi povijesno-kulturnih vrijednosti koji su razlog proglašenja značajnog krajobraza tog područja od 1964.g., ovakvim koridorom brze ceste došlo bi do neželjenih promjena te bi se narušile krajobrazne vrijednosti, što je zabranjeno prema Zakonu o zaštiti prirode.</p>	<p>Vidjeti prethodne odgovore.</p>

		<p>Naime projekt bi se trebao izvoditi na krškom terenu na kojem se nalazi više prirodnih izvora pitke vode: Prijedor, Dračevo selo, izvorište kod Vodice, izvorište Zlokruši, izvorište Dražine, izvorište Obod, izvorište Milatovica, izvorište ispod Torete, izvorište Bota, izvorišta Knežica, izvorišta Šumet. Izgradnjom prometnica općenito je poznato da se mijenja i režim tečenja površinskih i podzemnih voda u kršu. Svi ti prirodni izvori pitke vode bili bi u potpunosti groženi i prekinuti. O svim navedenim izvorištima ovisi poljoprivreda lokalnog stanovništva, dio su prirodnog bogatstva ovog područja.</p> <p>Koridor brze ceste prolazio bi kroz klizišta tla koja su poznata u mjestu Čajkovica zbog čega je stanovništvo napuštalo kuće a klizište je još uvijek aktivno.</p> <p>Koridor brze ceste bio bi na cijelom području nacionalne i ekološke mreže NATURA 2000 što je ne prihvatljivo. Na samom izvoru Omble s kojega se Dubrovnik i okolica opskrbljuju vodom, planiran je vijadukt tj. most što je neprihvatljivo iz više razloga. Najprije područje oko izvora ali i šire područje Rijeke dubrovačke je strogo zaštićeno i spada u dio nacionalne i europske ekološke mreže Natura 2000. Ovakvim projektom bila bi ugrožena vodoopskrba uslijed akcidentnih situacija primjerice prevrtanjem cisterni, kamiona a koje u tranzitu prevoze raznovrsne otrovne kemikalije koje su opasne po zdravlje, život ljudi i uništenje okoliša. Prilikom izvođenja teških građevinskih radova u početnoj i završnoj fazi , radovi bi imali veliki negativan utjecaj na cijelo područje koje je bogato važnim staništima, divljim zaštićenim svojstama i endemskim vrstama što predstavlja jedno od najbogatijih područja po bioraznolikosti u Europi. Strogo zaštićena</p>	
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>staništa i endemske vrste bile bi ugrožene zbog osjetljivosti na buku, zagađeni zrak i izvođenje radova.</p> <p>Predloženi koridor negativno bi utjecao i na arheološko istraživanje i bogato nalazište u Vilinoj špilji koje je započelo je 2014.g, a u drugoj fazi istraživanja 2015.g. „pronađeni su brojni ulomci keramičkih posuda, životinjskih kostiju i raznih vrsta školjaka. Dokazano je da se radilo o ilirskom svetištu od oko 4 st.pr Kr.</p> <p>Na području Rijeke dubrovačke nalaze se ljetnikovci koji su registrirani kao zaštićena nepokretna kulturna dobra i baština Republike Hrvatske. Izgradnjom ove ceste promijenio bi se i degradiralo u potpunosti kulturno -povijesne značajke i vizualni identitet.</p> <p>S obzirom na specifičnost zaljeva Rijeke dubrovačke koja je omeđena planinskim lancem s obje strane, sjeverne i južne, te je opće poznato da se u takvim predjelima stvara eho tj. višestruko odbijanje zvuka neminovno je da bi prolaskom više tisuća prometnih vozila dolazilo do buke. Buka bi imala negativan utjecaj na zdravlje i kvalitetu života stanovnika i turista a osobito jer se cesta planira raditi u blizini stambenih naselja, objekata privatnih iznajmljivača. Područje Rijeke dubrovačke broji oko 12 -15 tisuća stanovnika a to je 1/3 stanovništva Grada Dubrovnika koji bi bili ugroženi bukom. Dok se nije izgradio most Franjo Tuđman stanovnici su već tada bili ugroženi bukom a kamoli u slučaju izgradnje brze ceste kojom bi prometovalo na tisuće vozila u oba smjera. Kako se radi o tranzitnoj cesti uslijed vožnja toliko velikog broja automobila proizvodila bi se nesnošljiva buka cijelom trasom i neprekidno. Upravo izgradnjom mosta Franjo Tuđman uvelike se</p>	
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		<p>smanjila prometna gužva, buka i onečišćenje zraka što je imalo pozitivne utjecaje na kvalitetu života stanovnika i područje značajnog krajobraza Rijeke dubrovačke. Zbog povećanog prometa u ovom području došlo bi do povećanog zagađenje zraka što bi imalo negativan utjecaj na zdravlje ljudi ali i na poljoprivredu, osobito na ekološki uzgoj koji bi bio u potpunosti onemogućen. Tako bi došlo i do propadanja poljoprivrednih obiteljskih gospodarstva u budućnosti. Ukupno to bi za stanovnike imalo nesagledive loše posljedice kako u ekonomskom tako i u zdravstvenom smislu.</p> <p>Područje Rijeke dubrovačke poznato je i po orkanskim udarima bure koja je prirodna i neizbježna pojava, bilo bi nemoguće prometovati cijelom dionicom ovog područja.</p> <p>Jasno je i vidljivo iz karte da se ne rješava prometna problematiku Grada Dubrovnika i njegovo šire područje već se isključivo nameće trasa nevjerovatno skupe međunarodne tranzitne prometnice koja prolazi kroz sva mjesta Rijeke dubrovačke. Predložena cesta Osojnik-Debeli brijeg nema dobrobiti za lokalno stanovništvo jer će koristiti samo kao tranzitni koridor kojim će prolaziti najviše teških kamiona s područja (u oba smjera) : Crne Gore, Albanije, Makedonije, Grčke itd.</p> <p>Predložena cesta imala bi negativan utjecaj i na turizam koji se razvija u Rijeci dubrovačkoj jer se sve više povećava broj privatnih iznajmljivača i ugostiteljskih objekata. Sama vizura Rijeke dubrovačke bi se uništila i degradirale bi se ukupne krajobrazne, kulturno-povijesne vrijednosti, sve su to bile njezine prednosti koje bi se trebale uvrstiti u novu turističku ponudu a na ovaj način bi to</p>	
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			<p>bilo više nego otežano.</p> <p>Kao starosjediocu Rijeke dubrovačke čiji predci žive više od 200 g. na ovom prostoru, tražim da se predviđeni koridor brze ceste Osojnik-Debeli brijeg (Zračna luka, Karasovići jer se na više mjesta u prostornom planu naziva različito) ne uvrsti i trajno izbriše iz prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije i iz Strateške studije utjecaja na okoliš Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija. Molim da mi pismeno odgovorite u zakonski predviđenom roku.</p>	
43	<p>Uprava za zaštitu kulturne baštine Konzervatorski odjel u Dubrovniku 20 000 Dubrovnik</p>	<p>KLASA: 612-08/16-10/0097 URBROJ: 532-04-02-17/8-17-13 6. ožujka 2017.</p>	<p>Temeljem dostavljenog zahtjeva za izdavanjem stručnog mišljenja o Strateškoj studiji utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija i nacrtu Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija, donosimo sljedeće:</p> <p>- Usklađenost HIA-e i Strateške studije utjecaja na okoliš predmetnog Glavnog plana</p> <p>-Iako je izrađena Procjena utjecaja na baštinu (HIA) za dobra svjetske kulturne baštine u okviru predmetnog Plana, ista se tretira kao zasebni dokument čije zaključke Strateška studija dovoljno ne uvažava. Tako se primjerice Strateškom studijom predlaže premještanje predložene trase brze ceste preko izvora Omble zbog izrazito negativnog utjecaja na sastavnice okoliša vezano za zaštitu prirode (ekološka mreža Viline špilje), a ne uvažava zaključak HIA-e prema kojoj je ova varijanta neprihvatljiva s gledišta zaštite kulturne baštine, odnosno šireg konteksta zaštite spomeničke</p>	<p>Kako su navedena dva dokumenta rađena paralelno (strateška studija i Procjena utjecaja na dobra svjetske kulturne baštine) tako je strateška studija izrađena prije završne verzije Procjene utjecaja na dobra Svjetske kulturne baštine te je došlo i do ovog neslaganja: <i>Glavna cesta: Planirani most u Rijeci dubrovačkoj imat će negativan utjecaj. Stoga se u daljnjem procesu planiranja moraju dodatno osmisliti druge opcije za smještaj, visinu i oblikovanje mosta.</i> Isto je ispravljeno te je najnovija verzija HIA-e uključena u</p>

		<p>cjeline Dubrovnika čija je iznimna univerzalna vrijednost kao spomenika svjetske baštine ovim zahvatom ugrožena. S obzirom da se Strateška studija bavi svim sastavnicama okoliša, rezultate HIA-e je trebalo uključiti odnosno integrirati u predmetnu studiju.</p>	<p>Stratešku studiju.</p> <p>Isto tako, u poglavlju 6.2 prometnica preko Omble ocijenjena je kao vrlo osjetljiva i neprimjerena za baštinu i stoga je i traženo alternativno rješenje.</p>
		<p>- Povijesna linijska infrastruktura</p> <p>- U sklopu analize postojećeg stanja prometa Glavnog plana, nije u dovoljnoj mjeri uočen problem ugroženosti povijesne linijske infrastrukture tj. očuvanih povijesnih komunikacija poput Napoleonske ceste ili karavanskih puteva te druge linijske infrastrukture. Ovo se naglašava s aspekta njihovog velikog kulturnog i turističkog potencijala koji je u zadnje vrijeme prepoznat te je postao predmetom brojnih planiranih projekata na lokalnoj razini, a nije uzet u obzir prilikom planiranja novih prometnih koridora. Sukladno tome ni Strateška studija utjecaja na okoliš predmetnog Plana nije predložila adekvatne mjere zaštite tj. mjere ublažavanja negativnih utjecaja na ovaj aspekt kulturne baštine.</p>	<p>Povijesna linijska infrastruktura tj, očuvane povijesne komunikacije poput Napoleonske ceste ili karavanskih putova te druge linijske infrastrukture uzeta je u obzir u strateškoj studiji i ocijenjen je utjecaj planiranih zahvata (poglavlje 6.2). Propisana mjera je da se ne dozvoljava njihovo fizičko ugrožavanje, već da se aktivno uključe u projekte očuvanja i obnove.</p>
		<p>- Pješački i biciklistički promet</p> <p>- U sklopu Glavnog plana uočen je problem pretjerane eksploatacije kulturnih resursa grada Dubrovnika u turističke svrhe, što se u sezoni odražava i na pješački promet te iznimnu zagušenost grada velikim brojem posjetitelja. No osim planiranja pješačkih koridora, Glavni plan bi trebao dati konkretniji prijedlog rješenja ovog problema koji se s rastućim brojem posjetitelja na godišnjoj razini drastično povećava. U tom smislu, smatramo da se ni HIA, a time ni Strateška studija nisu u dovoljnoj mjeri dotakle ovog</p>	<p>Također je kroz analizu utjecaja i prijedlogu mjera istaknuto da su poželjni alternativni oblici prometa u gradu, posebice javni i ekološki kao što je biciklistički (misli se na prostor izvan Starog grada u kojemu je prihvatljiv isključivo pješački). Za svaku detaljniju analizu prometa potrebno je aktivno uključivanje Konzervatorskog odjela, zakonom propisanim procedurama: konzultacije, posebni uvjeti i dozvole.</p>

			<p>problema. Što se tiče biciklističkog prometa treba uzeti u obzir realne mogućnosti njegovog razvoja, pogotovo na području grada Dubrovnika i sadašnjeg stanja i mogućnosti poboljšanja prometnog sustava. U tom smislu opet naglašavamo važnost revitalizacije i uključivanja povijesnih linijskih infrastruktura kao potencijalnih pješačkih i biciklističkih staza tj. koridora u sklopu daljnjeg prometnog razvoja i planiranja novih prometnica.</p>	
44	<p>Hrvatske ceste d.o.o. Sektor za razvoj i strateško planiranje Odjel za razvoj i planiranje</p>	<p>KLASA: 351-03/2017-1/5 URBROJ: 345-211/517-2017-3/TZ Zagreb, 06.03.2017. god.</p>	<p>Vašim dopisom, klasa: 351-03/2017-1/5, ur. broj: 345-552/433-17-2 od 13.02.2017. godine zatražili ste naše mišljenje na Stratešku studiju utjecaja na okoliš Glavnog plana razvoja Funkcionalne regija Južna Dalmacija i na nacrt Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija (dalje: Glavni plan prometa FRJD).</p> <p>Na području obuhvata predmetne studije (cjelovito područje Dubrovačko - neretvanske županije) Hrvatske ceste d.o.o. provode aktivnosti na izradi studijske i projektne dokumentacije za planirane ceste u skladu sa Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine i Programom građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2013. do 2016. godine.</p> <p>Od novih koridora državnih cesta koji nisu planirani u nacrtu Glavnog plana prometa FRJD, kao ni u važećem Prostornom planu županije predviđeno je povezivanje Grada Metkovića s autocestom A10: granica Bosne i Hercegovine - čvorište Ploče (A1).</p> <p>S tim ciljem izrađuje se <i>Prostorno - prometno - građevinska studija cestovne mreže državnog značenja na širem području Metkovića.</i> Trasu spojne ceste od Metkovića do autoceste A10, te trasu</p>	<p>U skladu s ovim mišljenjem u Glavni plan su uvršteni navedeni planirani koridori te su isti adekvatno analizirani i u Strateškoj studiji tj. procijenjen je njihov utjecaj na sve sastavnice okoliša.</p>

			<p>predložene obilaznice s desne strane Neretve (uz novoizvedeni nasip) i novi most preko Neretve šaljem vam u prilogu. Molimo Vas da se navedeni zahvati planiraju u nacrtu Glavnog plana prometa FRJD. Navedene trase dostavljene su i za potrebe izmjena i dopuna Prostornog plana županije u tijeku javne rasprave. U skladu sa zahtjevom Grada Metkovića predlaže se brisanje obilaznice Metkovića (u smjeru državne ceste D9) iz prostorno - planske dokumentacije.</p> <p>U okviru izrade studijske i projektne dokumentacije, a temeljem Zakona o zaštiti okoliša (N.N. 80/13) i Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (N.N. 61/14) za sve planirane državne ceste izrađene su ili će se izraditi studije o utjecaju na okoliš, te ishoditi rješenja o prihvatljivosti zahvata za okoliš. Mjere zaštite okoliša iz ishodenih rješenja potrebno je uvažiti u strateškoj studiji utjecaja na okoliš Glavnog plana razvoja Funkcionalne regije Južna Dalmacija.</p>	<p>U strateškoj studiji se poziva na sva važeća rješenja o prihvatljivosti zahvata za okoliš koja su ishodena prije i za vrijeme izrade ove strateške studije:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obilaznica naselja Janjina na poluotoku Pelješcu, (Rješenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš KLASA: UP/I 351-03/14-02/68, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-7 od 26. kolovoza 2015.) - Spojna ceste čvor Nikolac-D8 (čvor Komin) (Rješenje od 11. listopada 2013.) - Državna cesta DC414 Dionica: Sparagovići – Doli, (Rješenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš KLASA: UP/I 351-03/15-02/59, URBROJ: 517-06-2-1-2-15-15 od 30. listopada 2015.) - MOST KOPNO - PELJEŠAC S PRISTUPNIM CESTAMA (Rješenje o prihvatljivosti zahvata za okoliš KLASA: UP/I 351-03/15-02/76, URBROJ: 517-06-2-1-2-16-13 od 26. travnja 2016.)
45	Hrvatske ceste d.o.o. SEKTOR EU PROJEKATA I	URBROJ: 345-310/570-2017-interno Zagreb,	<p>Primjedbe i korekcije na tekst Strateške procjene utjecaja na okoliš Glavnog plana razvoja Funkcionalne regije Južna Dalmacija</p> <p>Volumen (intenzitet) prometa nije doveden u vezu s neposrednim</p>	<p>Primjedba je djelomično usvojena.</p>

<p>PROGRAMA</p>	<p>13.3.2017.</p>	<p>utjecajem na okoliš. Potrebno je procijeniti budući utjecaj na okoliš u ovisnosti o broju putovanja odnosno vožnji. Nije jednako štetan utjecaj na okoliš prometnica s velikim volumenom prometa u odnosu na prometnice s manjim intenzitetom prometa.</p> <p>Izgradnja nove infrastrukture u fazi građenja ima mnoge negativne učinke na okoliš. Međutim, u fazi korištenja (eksploatacije) može doći do pozitivnih učinaka na okoliš zbog sveukupnog smanjenja vremena putovanja na cjelokupnoj mreži prometnica. Primjerice, izgradnjom Pelješkog mosta doći će do značajnog skraćivanja vremena putovanja između juga i ostatka Hrvatske zbog izostanka čekanja na graničnim prijelazima s BiH i zaobilaska naseljenog područja Neuma.</p> <p>Ovisno o prometnom opterećenju potrebno je napraviti usporedbu tri predložena scenarija razvoja budućeg prometnog sustava (1. Ne učiniti ništa, 2. Učiniti nešto i 3. Učiniti sve). Potrebno je mjerljivim varijablama (veličinama) pokazati negativne učinke na okoliš svakog od predloženih scenarija u ovisnosti o volumenu prometa.</p> <p>Analizu je potrebno provoditi u planiranom vremenskom horizontu. U ovome dokumentu se spominju godine 2018, 2022 i 2027. Za svaki ovaj (ili neki drugi) vremenski presjek predlaže se napraviti analizu utjecaja prometnog sustava na okoliš za sva tri scenarija budućeg razvoja. Primjerice, u ovisnosti o intenzitetu prometa ili ukupnom broju putovanja prikazati kolika je količina ispušnih plinova emitirana u zrak u svakom od navedenih scenarija razvoje i u svakom od definiranih budućih vremenskih presjeka.</p>	<p>Kao što je rečeno u primjedbi, prometnim modelom predviđa se porast broja putovanja u vremenskim horizontima 2030. i 2040., u odnosu na 2015.</p> <p>U Scenariju <i>Učini sve</i> predviđa se dodatan porast broja putovanja vozila po danu. Kao rezultat infrastrukturnih ulaganja ukupno vrijeme putovanja bi se u odnosu na scenarij <i>ne učini ništa</i> smanjio za oba scenarija - <i>učini nešto</i> i <i>učini sve</i>. Istovremeno bi se, u odnosu na scenarij <i>ne učini ništa</i>, dodatno povećala duljina putovanja km/danu. Općenito se može reći da će povećanje volumena prometa i duljine putovanja imati veći utjecaj na okoliš, prvenstveno sa stanovišta kvalitete zraka i razina buke, ali i emisija u tlo i vode. Međutim, treba uzeti u obzir da povećanje volumena prometa na prometnoj mreži koja nije predviđena za navedeno opterećenje može imati veći utjecaj na okoliš nego kad se promet odvija prometnicama projektiranim za navedena opterećenja.</p> <p>Utjecaji na okoliš u strateškoj studiji sagledani su na strateškoj razini, iz perspektive mogućih razvojnih scenarija prometne mreže koju je definirao Glavni plan razvoja FRJD. Pri tomu, utjecaji na okoliš proizlaze iz aktivnosti izgradnje prometne mreže (prvenstveno zauzeće zemljišta i korištenje materijalnih resursa) te iz redovnog funkcioniranja prometnog sustava (koji mogu biti od lokalnog, regionalnog ili globalnog značaja). Strateško sagledavanje ne uključuje modeliranje i detaljne analize okolišnih utjecaja koji se spominju u primjedbama (one su predmet projektnih procjena utjecaja na okoliš za pojedine</p>
------------------------	--------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>U studiji su predložene i mjere za poticanje okolišno prihvatljivijih modaliteta prijevoza. Smanjenje broja putovanja u individualnom motoriziranom prijevozu u korist drugih okolišno prihvatljivijih modaliteta prijevoza dovesti će do pozitivnih učinaka na okoliš. Ovo je također potrebno iskazati kroz sva tri predložena scenarija razvoja prometnog sustava i kroz spomenute vremenske presjeke.</p> <p>Prvi opći cilj u studiji je smanjiti utjecaj prometa na okoliš za 60% do 2050. godine. Navedeni prijedlozi će omogućiti praćenje realizacije ovoga cilja u mjerljivim veličinama. Pokazati će se sveukupni doprinosi glavnog plana ostvarenju navedenog cilja. Također će kroz buduće vremenske presjeke biti omogućeno praćenje učinaka predloženih mjera na zaštitu okoliša.</p>	<p>objekte prometne infrastrukture kada dođe vrijeme za njihovu realizaciju), ali kako su razvoj prometne mreže i gospodarski razvoj društva u međusobnoj interakciji, načelno se može konstatirati da stvarni stupanj razvoja jednog i drugog koji će se ostvariti u nekom vremenskom horizontu ovisi o nizu faktora koje se pokušava sagledati kroz razvojne planove, kakav je glavni plan razvoja FRJD. U tom smislu prognoze redovno u manjoj ili većoj mjeri odstupaju od stvarnosti, ali u svakom slučaju vrijedi pravilo da viši stupanj razvoja društva generira i veću potrebu za prometnim uslugama. Ova veza nije linearna jer tehnološki razvoj omogućuje umanjenje nepovoljnih okolišnih utjecaja povećane količine prometa, a sami promet dodatno je moguće poticajnim i represivnim mjerama usmjeriti prema vidovima prometa s manjim utjecajima na okoliš, što je već u domeni političkih odluka. Stoga tek projektna procjena utjecaja na okoliš izrađena na osnovi stanja tehnike neposredno prije realizacije objekata prometne infrastrukture najvjernije može predvidjeti utjecaje na okoliš, iz čega onda proizlaze i primjerene mjere zaštite, kako za fazu izgradnje tako i za fazu korištenja.</p>
		<p>U nastavku slijede korekcije na tekstu Strateške studije.</p> <p>Str 38 - naziv projekta Most kopno Pelješac s pristupnim cestama</p> <p>Str 112 - Područje FRJD nalazi se najvećim dijelom unutar tijela podzemne vode (TPV) Neretva, a samo manjim dijelom pripada unutar tijela podzemne vode (TPV) Jadranski otoci</p> <p>Str 114 - Jadranski otoci dio su Jadranskog sliva koji je odvojen</p>	<p>Sve uočene greške u studiji su ispravljene.</p>

		<p>morem od velikih kopnenih tijela podzemne vode, međutim stvaranje vodnih tijela tijekom kvartara je povezano s kopnenim tijelima. Na otocima su stvorena lokalna tijela podzemne vode s dubinom okršavanja do nekadašnje razine mora.</p> <p>Str 123 - Prijelazne vode Neretve (NE) imaju najveći broj vodnih tijela i najveću raznolikosti Nipova, a time i pripadajućih ekosustava uz rijeke Cetinu, Krku i Zrmanju.</p> <p>Str 131 - Vode kratkog zadržavanja u PLANU UPRAVUANJA VODNIM PODRUČJIMA 2016. - 2021. u krškom podzemlju stvaraju velike probleme s količinom i kakvoćom, jer nastaju kao posljedica poplavnih valova koji ispiru onečišćenja akumulirana na površini terena, epikrškoj i nesaturiranoj zoni vodonosnika tijekom sušnih razdoblja.</p> <p>Str 152 - Čitavo područje otoka Korčule nalazi se u području potencijalnog rizika od pojavljivanja poplava kao i gotovo cijeli otok Lastovo, osim Skrivene luke i rubnog sjeverozapadnog dijela i pripadajućih otočića, sjeverozapadni dio poluotoka Pelješca, područje rijeke Neretve i Vrgoračkog polja, središnjeg dijela otoka Mljeta, šireg područja grada Stona, grada Dubrovnika, zaljeva Slano, Župskog zaljeva i Konavaškog polja na samome jugu.</p> <p>Str 158 - Značajni problemi zaštite okoliša, a time i održivog razvitka priobalnog područja i mora su prekomjerna gradnja u obalnom području s neadekvatnom komunalnom opremljenošću.</p> <p>Str 220 - Osnovni problemi očuvanja i zaštite kulturne baštine očituju se u neodgovarajućem održavanju i zapuštenom stanju pojedinih vrsta baštine, posebice ljetnikovaca i etnološke baštine, a s druge strane prekomjernom iskorištavanju povijesne cjeline Dubrovnika zbog turistifikacije i neprimjerene gradnje sadržaja i</p>	
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

		nove prometne infrastrukture.	
		Str 222 - Veliki dio štetnih utjecaja na okoliš moguće je umanjiti ili eliminirati odgovarajućim mjerama održavanja kvalitete okoliša i očuvanja zdravlja."	
		Str 226 - Pod okolišne značajke - biološka raznolikost treba uz opis šumskih sastojina (koje bi bilo bolje smjestiti pod značajke šume) i staništa dodati vrste i staništa koja se ovdje zatiču.	Ispravljeno
		Str 230 - Iako je na području FRJD u novije vrijeme izgrađen ili je u gradnji ili u pripremi veći broj kanalizacijskih sustava, sustav odvodnje je još uvijek nezadovoljavajući radi velike disproporcije između broja naselja spojenih na vodovod i onih koja su spojena na odvodnju.	Ispravljeno
		Str 231 - Treći mogući izvor onečišćenja je plutajući kruti otpad iz prekograničnog područja Crne Gore i Albanije.	
		Str 284 - Na nivou zahvata planirati prijelaze za divlje životinje sukladno podzakonskom aktu o prijelazima za divlje životinje.	
		Str 291 - Tijekom projektiranja zahvata potrebno je uzeti u obzir očekivane klimatske promjene poput povećanja temperature, povećane učestalost vremenskih nepravilnosti, smanjenje oborina, jačeg intenziteta oborina	
		Str 292 - Ovom studijom nije predviđeno praćenje stanja okoliša pored onog koje se već provodi na razini Republike Hrvatske i razini Dubrovačko-neretvanske županije	
		Str 294 - Slijedom provedenog postupka Prethodne ocjene prihvatljivosti i analize mogućih utjecaja predmetnog Plana na područje ekološke mreže, ocijenjeno je da nije moguće isključiti	

			značajan utjecaj Plana tijekom njegove provedbe te je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode Rješenjem utvrdilo da je za navedeni Plan u okviru strateške procjene utjecaja na okoliš potrebno provesti Glavnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu.	
			Str 294 - Nije potrebno obrazlagati detalje postupka prevladavajućeg javnog interesa i prejudicirati potencijalan tijek postupka.	Ispravljeno
			Str 304 - Prvu cjelinu čine područja slatkovodnih riječnih tokova, jezera, izvora i lokvi; Drugu cjelinu čine područja speleoloških objekata i područja koja ih okružuju	Ispravljeno
			Str 305 - Delta Neretve obiluje vrstama zbog očuvanih stanišnih uvjeta.	
			Str 306 - Procjena značaja utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost pojedinog područja ekološke mreže napravljena je prema pojedinim mjerama i aktivnostima koje su u sklopu njih planirani Glavnim planom.	
			Str 326 - Za ovu prometnicu sagledani su mogući skupni utjecaji u sklopu postupka Glavne ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu.	
			Str 333 - Glavni plan ne razmatra varijantna rješenja planiranih mjera i aktivnosti za ostvarivanje svojih ciljeva te kao takva nisu razmatrana ovom strateškom studijom.	
46	Ministarstvo zdravstva	KLASA: 351- 03/17-01/14, URBROJ: 534- 02-1-2/1-17-3, Zagreb,	Na dostavljenu Stratešku studiju utjecaja na okoliš Glavnog plana Funkcionalne regije Južna Dalmacija i nacrt Glavnog plana prometa Funkcionalne regije Južna Dalmacija, Ministarstvo zdravstva u okviru svog djelokruga nema primjedbi.	Nema primjedbi

		28.2.2017. Zaprimljeno 22.3.2017.		
47	Ministarstvo zaštite okoliša i energetike	KLASA: 351- 03/17-04/199 URBROJ: 517- 06-2-1-2-17-8 Zagreb, 28. ožujka 2017.	<p>U Strateškoj studiji, u dijelu koji se odnosi na stakleničke plinove, potrebno je:</p> <ul style="list-style-type: none"> - na stranici 71. umjesto „Cilj za Republiku Hrvatsku je u Izmjenama i dopunama Kyotskog protokola izražen u okviru cilja Europske unije...” staviti „Cilj za Republiku Hrvatsku je u Izmjeni iz Dohe Kyotskog protokola izražen u okviru cilja Europske unije....” - na stranici 102. ispod tablice 3.3-4 Emisije stakleničkih plinova iz Sektora Energetika na području RH u 2014. godini navodi se izvor NIR2015 - treba biti naveden kao izvor NIR 2016. - ispod Slike 3.3-7. Povijesni podaci i projekcije emisija stakleničkih plinova u RH za razdoblje 1990.-2030. navesti da se radi o emisijama iz sektora energetike - svugdje u tekstu koristiti izraz Kyotski protokol umjesto Kyoto protokol. <p>Nacrt Plana i Strateška studija ne uključuju utjecaj na emisije stakleničkih plinova, a pogotovo ne uključuju nove smjernice Europske unije vezano za sektor prometa slijedom nove Europske strategije za mobilnost s niskom razinom emisije, predstavljene 20. srpnja 2016. godine. Europska unija u listopadu 2014. godine usvojila je klimatsko energetske okvir do 2030. godine s općim ciljem smanjenja emisija stakleničkih plinova za najmanje 40% do</p>	<p>Navedeno je usvojeno i ispravljeno u strateškoj studiji.</p> <p>Glavnim planom definirani su ciljevi prometnog razvoja Funkcionalne regije Južna Dalmacija te je predloženo oko 70-ak mjera koje se u velikom dijelu upravo odnose na razvoj održivog prometa koji će imati manji utjecaj na okoliš, prvenstveno na emisije stakleničkih plinova, kvalitetu zraka i razine buke i to kroz razvoj javnog prometa, uspostavu pristupa prometnom planiranju koje</p>

		<p>2030. godine, što se planira postići smanjenjem emisije u sektorima uključenim u sustav trgovanja emisijama za 43% i sektorima izvan sustava trgovanja, uključujući promet za 30%, u odnosu na razine iz 2005. godine. Mobilnost s niskom razinom emisije ključna je sastavnica općenitijeg prelaska na kružno gospodarstvo s niskim razinama emisije, a što je nužno da bi se zadržala konkurentnost i mogla zadovoljiti potreba za mobilnošću ljudi i robe. Zakonodavni okvir za provedbu Europske strategije za mobilnost s niskom razinom emisije će se razvijati u narednom razdoblju, od čega je dokument „Europska strategija za kooperativne inteligentne prometne sustave, važan korak prema kooperativnoj, povezanoj i automatiziranoj mobilnosti" bio objavljen 30. studenog 2016. godine.</p> <p>Republika Hrvatska, kao i druge države članice u razdoblju do 2020. godine te razdoblju 2021. do 2030. godine ima dozvoljene godišnje kvote emisija stakleničkih plinova za sektore izvan sustava trgovanja, koje uključuju i promet, a koje mora smanjivati.</p> <p>U konceptualnom i metodološkom smislu, plan prometa bi trebalo nadograditi s modeliranjem niskougličnih prometnih modela i rezultirajućih scenarija razvoja prometa za područje Funkcionalne regije Južna Dalmacija. Potrebno je sagledati i kvantificirati pokazatelje više razvojnih scenarija koji uključuju niz mjera, kao što su intermodalni promet, ozelenjavanje urbanog transporta na području urbanih sredina ovog područja, penetracije električnih vozila i dr. Cjelokupni koncept mora biti usklađen s nacionalnim strateškim i zakonodavnim i razvojnim dokumentima u području energetske, prometne i klimatske politike, kao što su niskouglična i energetska strategija, Zakon o uspostavi infrastrukture za</p>	<p>daje prednost onim vidovima prometa i prometnim rješenjima koja su ekološki prihvatljiva, (uključujući bicikle i pješačenje), energetske učinkovite, sigurna i zauzimaju što manje fizičkog prostora istovremeno pružajući zadovoljavajući prijevozni kapacitet.</p> <p>U poglavlje 3.3.2 emisije stakleničkih plinova dodan je tekst <i>Treba napomenuti da je Europska unija u listopadu 2014. godine usvojila klimatsko-energetski okvir do 2030. godine (Okvir za klimatsku i energetske politiku za razdoblje od 2020. do 2030. godine) s općim ciljem smanjenja emisija stakleničkih plinova za najmanje do 40% do 2030. godine, što se planira postići smanjenjem emisije u sektorima uključenim u sustav trgovanja emisijama za 43% i sektorima izvan sustava trgovanja, uključujući promet za 30%, u odnosu na razine iz 2005. godine</i> kako bi se naglasila važnost smanjenja emisija iz prometa.</p> <p>Emisije stakleničkih plinova tj. utjecaj pojedinih mjera predviđenih Glavnim planom na emisije stakleničkih plinova obrađene su u sklopu poglavlja 6.1. strateške studije na razini na kojoj je to s obzirom na razinu ulaznih podataka moguće obraditi. Detaljnije prognoze emisija stakleničkih plinova iz prometa moguće je obraditi u daljnjoj razini projektne dokumentacije.</p>
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>alternativna goriva, Nacionalni akcijski planovi energetske učinkovitosti, Nacionalni akcijski plan za obnovljive izvore energije i dr. Iznimno važno je razviti kvalitetni plan zbog pripreme podloga brojnih projektnih prijedloga te iskorištavanja mogućnosti apliciranja i povlačenja sredstava iz strukturnih investicijskih EU fondova, pri čemu će u idućem ciklusu financiranja kriterij niskih emisija stakleničkih plinova biti jedan od važnijih kriterija za prihvatljivost projekta.</p> <p>Također, u financiranju sredstvima iz fondova EU, kriteriji se odnose i na sagledavanje utjecaja i ranjivosti na klimatske promjene te mogućnosti prilagodbe klimatskim promjenama, zbog čega je vrlo važno odgovarajuće obraditi ovu temu. U Nacrtu Plana, kao i Strateškoj studiji obrađeno je pitanje utjecaja klimatskih promjena na plan te su dane preporuke koje se trebaju uvažiti tijekom daljnje izrade projektne dokumentacije vezano uz prilagodbu klimatskim promjenama.</p>	
		<p>U gore navedenim dokumentima su u poglavljima obrađeni utjecaji na more, odnosno:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pregled stanja okoliša i mogućih utjecaja plana na morski okoliš - mjere zaštite, te je dan kratki prikaz razmotrenih varijantnih rješenja i opis provedene procjene, uključujući i poteškoće pri prikupljanju potrebnih podataka - kumulativni utjecaji - okolišne značajke područja na koja provedba ciljeva i 	<p>Nema primjedbi</p>

			<p>mjera plana može značajno utjecati</p> <ul style="list-style-type: none">- prekogranični utjecaj gdje je obrađena problematika ovih utjecaja na morski okoliš u južnom dijelu Jadranskog mora. <p>Važno je voditi računa o tome da se odabere ono varijantno rješenje koji će imati najmanji negativni učinak na kvalitetu zraka i klimu.</p>	
--	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--