



REPUBLIKA HRVATSKA

MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I
ODRŽIVOG RAZVOJA

Uprava za procjenu utjecaja na okoliš
i održivo gospodarenje otpadom

KLASA: UP/I-351-03/22-08/41

URBROJ: 517-05-1-2-24-13

Zagreb, 20. ožujka 2024.

Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja (OIB 19370100881) na temelju odredbe članka 89. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18) i članka 21. stavka 1. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), povodom zahtjeva nositelja zahvata Županijska uprava za ceste Dubrovačko-neretvanske županije, Vladimira Nazora 8, Dubrovnik (OIB 51842375312), putem opunomoćenika Fidon d.o.o. iz Zagreba, za procjenu utjecaja na okoliš rekonstrukcije lokalne ceste LC69095 Kozarica – Ropa (DC120) na otoku Mljetu, Općina Mljet, nakon provedenog postupka, donosi

RJEŠENJE

- I. Namjeravani zahvat – rekonstrukcija lokalne ceste LC69095 Kozarica – Ropa (DC120) na otoku Mljetu, Općina Mljet, nositelja zahvata Županijska uprava za ceste Dubrovačko-neretvanske županije, Vladimira Nazora 8, Dubrovnik, temeljem studije o utjecaju na okoliš iz rujna 2023. godine koju je izradio ovlaštenik Fidon d.o.o. iz Zagreba – prihvatljiv je za okoliš uz primjenu zakonom propisanih i ovim rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša (A) i provedbu programa praćenja stanja okoliša (B).**

A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

A.1. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM PROJEKTIRANJA I PRIPREME

Opće mjere zaštite

- A.1.1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazano na koji su način u Glavni projekt ugrađene mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša iz ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša i zaštite prirode u suradnji s projektantom.
- A.1.2. Izraditi Projekt organizacije gradilišta kojim će se odrediti prostor za smještaj i kretanje građevinskih vozila i druge mehanizacije, prostor za skladištenje i manipulaciju tvarima štetnim za okoliš, privremene lokacije skladišta/odlagališta građevinskog materijala, materijala iz iskopa, humusnog sloja iz iskopa i otpada te transportne rute. Lokacije za smještaj vozila i druge mehanizacije te lokacije privremenog skladištenja/odlaganja dopušteno je organizirati isključivo unutar koridora ceste.

- A.1.3. Izraditi projekt privremene regulacije prometa s jasno definiranim točkama prilaza na postojeći cestovni sustav i osiguranjem svih kolizijskih točaka tijekom izvođenja radova.
- A.1.4. Za pristup gradilištu planirati korištenje postojećih cesta. Zabranjuje se probijanje novih puteva.
- A.1.5. Sav kvalitetan materijal iz iskopa ugraditi u trup nasipa.

Mjere zaštite voda i vodnih tijela

- A.1.6. Ne skladištiti pogonska goriva, ulja i maziva na prostoru gradilišta, u količinama većim nego što je potrebno za tekuće održavanje strojeva i opreme. Dopuštene količine ulja i maziva čuvati u zatvorenom skladištu s vodonepropusnom podlogom i ugrađenim izoliranim spremnikom za otpadno ulje i maziva.
- A.1.7. Nije dozvoljeno servisiranje vozila i opreme na gradilištu.
- A.1.8. Prostor za smještaj građevinskih vozila i druge mehanizacije te prostor za skladištenje i manipulaciju tvarima štetnim za okoliš planirati izvan područja namijenjenog zahvaćanju vode za ljudsku potrošnju Kozarica (RZP 71005020), odnosno izvan dionice ceste od stac. oko km 1+016 do stac. oko km 1+571.

Mjere zaštite bioraznolikosti i Nacionalnog parka Mljet

- A.1.9. Tijekom izrade Glavnog projekta, u koordinaciji s Javnom ustanovom Nacionalni park Mljet, planirati postavljanje znakova upozorenja za mogućnost pojave divljih životinja na cesti, npr. za kornjaču čančaru i veliku zelenu žabu, kao i znakove obavijesti o ulasku i izlasku ceste iz Nacionalnog parka Mljet.
- A.1.10. Tijekom izrade Glavnog projekta, u koordinaciji s Javnom ustanovom Nacionalni park Mljet, planirati postavljanje informativnog panoa iz kojeg će biti vidljivo da je cesta dio posjetiteljske infrastrukture Nacionalnog parka Mljet, te planirati postavljanje znakova ograničenja brzine.
- A.1.11. Propuste za vodu planirati tako da su pogodni za prolazak malih životinja u skladu sa „Stručnim smjernicama – prometna infrastruktura” (HAOP, 2015.) ili u skladu s novijim saznanjima.
- A.1.12. Tijekom pripreme zahvata uspostaviti stalnu suradnju sa stručnim službama Javne ustanove Nacionalni park Mljet.

Mjere zaštite šuma

- A.1.13. Ispuštanje oborinskih kolničkih voda koje se prikupljaju kontroliranim kolničkim sustavom odvodnje i ispuštaju ispuštima u okolni teren provesti tako da ne dođe do erozivnih procesa, nekontroliranog ispiranja šumskog tla te ugrožavanja krškog polja primjenjujući u najvećem mogućem dijelu raspršen sustav odvodnje.
- A.1.14. Uspostaviti stalnu suradnju s nadležnom šumarskom službom i savjetodavnom službom nadležnom za privatne šume kao i sa stručnim službama Javne ustanove Nacionalni park Mljet, koristeći podatke iz šumsko-gospodarskih planova koji se odnose na šumsku infrastrukturu i karte požara radi korištenja postojećih pristupnih cesta u svrhu racionalnog korištenja prostora.
- A.1.15. U šumi i na šumskom zemljištu ne planirati privremeno odlaganje materijala.
- A.1.16. Pri planiranju i organizaciji gradilišta voditi računa o protupožarnoj zaštiti, a posebno da se ne ugrozi funkcionalnost postojećih protupožarnih puteva i/ili protupožarnih prosjeka.
- A.1.17. Osigurati šumarsku dojavnu službu u svrhu zaštite šuma od požara.
- A.1.18. Prije početka radova soliterno stablo hrasta crnike koje se nalazi na početku trase uz Crkvu Sv. Terezije u Kozarici zaštititi oblaganjem debla stabla, a radove iskopa planirati tako da se ne oštećuje korijenje ovoga stabla.
- A.1.19. U daljnjim fazama pripreme zahvata uz desnu (zapadnu) stranu zahvata, između stac. oko km 0+100 i km 0+500 m, odrediti padine sa šumskom vegetacijom (uključivo makija) i nagibom većim od 12° te provesti odgovarajuće geotehničke istražne radove u svrhu planiranja ispusta oborinskih kolničkih voda kojima se ne pojačavaju erozivni procesi.

- A.1.20. Planirati znakove opasnosti od požara na trasi ceste.
A.1.21. Proširenje ceste od stac. km 1+200 do stac. km 1+400 planirati u suradnji s nadležnom šumarskom službom tako da se u što većoj mjeri sačuvaju stabla hrasta crnike.

Mjere zaštite divljači

- A.1.22. Tijekom pripreme zahvata uspostaviti suradnju s nadležnim lovoovlaštenikom, kao i sa stručnim službama Javne ustanove Nacionalni park Mljet u svrhu usmjeravanja divljači zatečene na trasi ceste prema staništima u kojima će imati osiguran mir te definiranja odgovarajućih lokacija za mjesta postavljanja privremenih znakova opasnosti od divljači na trasi prometnice.
A.1.23. Planirati znakove opasnosti od divljači na trasi ceste.

Mjera zaštite tla i poljoprivrednih površina

- A.1.24. Lokacije za privremeno odlaganje iskopanog humusnog sloja osigurati u koridoru ceste i po završetku radova ga iskoristiti kao površinski sloj kod uređenja ceste i/ili u biološkoj sanaciji.

Mjere zaštite krajobraza

- A.1.25. Izraditi elaborat krajobraznog uređenja.
A.1.26. Za oblikovanje pokosa nasipa i usjeka ne koristiti mlazni beton, već prirodne materijale i autohtonu vegetaciju.
A.1.27. Izgraditi potporne zidove i obložiti ih prirodnim materijalima ili odgovarajućom zamjenom približno na sljedećim stacionažama:
- zid 1 duljine oko 124 m smješten između stacionaža oko km 0+172 – km 0+296
- zid 2 duljine oko 41 m smješten između stacionaža km 0+348 – km 0+389
- zid 3 duljine oko 29 m smješten između stacionaža km 0+748 – km 0+777.
A.1.28. Izgraditi potporne zidove i obložiti ih kamenom na sljedećim stacionažama (unutar granica Nacionalnog parka Mljet):
- zid 4 duljine oko 61 m smješten između stacionaža km 3+274 – km 3+335
- zid 5 duljine oko 91 m smješten između stacionaža km 3+646 – km 3+737.

A.2. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM IZGRADNJE

Opća mjere zaštite

- A.2.1. Osigurati da se površine privremeno korištene tijekom izgradnje što prije dovedu do stanja bliskog prvobitnom.

Mjera zaštite zraka

- A.2.2. U slučaju prijevoza suhog prašinstog materijala, prije početka vožnje materijal prskati vodom, koristiti zatvorene spremnike ili pokrivati teret na kamionu.

Mjera zaštite voda i vodnih tijela

- A.2.3. Opskrbu radnih strojeva pogonskim gorivima unutar gradilišta mora obavljati ovlaštena tvrtka uz korištenje mobilne eko-pumpe.

Mjere zaštite bioraznolikosti i Nacionalnog parka Mljet

- A.2.4. O početku izvođenja radova obavijestiti Javnu ustanovu Nacionalni park Mljet i tijekom gradnje održavati stalnu suradnju sa stručnim službama Javne ustanove Nacionalni park Mljet.
A.2.5. Na površinama koje neće biti neposredno zahvaćene građevinskim radovima zadržati postojeću vegetaciju, posebno autohtono drveće i grmlje. Tamo gdje će vegetacija biti uklonjena, u

suradnji s nadležnom šumarskom službom, kao i sa stručnim službama Javne ustanove Nacionalni park Mljet, nastale otvorene površine nakon izgradnje trase rekultivirati autohtonim vrstama.

- A.2.6. Vegetaciju uklanjati u kasno ljeto i jesen kako bi se izbjeglo uznemiravanje životinja za vrijeme hibernacije zimi (zaštićenih vrsta gmazova), u vrijeme gniježdenja ptica i u sezoni reproduktivne aktivnosti u proljeće i ljeto.
- A.2.7. Uklanjati invazivne vrste na području pojasa građevinskog zahvata.
- A.2.8. U slučaju nailaska na dosad nedokumentirane jame i špilje, zaustaviti radove i obavijestiti središnje tijelo državne uprave nadležno za poslove zaštite prirode.
- A.2.9. Nakon sječe/rušenja stabala ostaviti stablo 24 sata na mjestu prije uklanjanja kako bi se omogućilo eventualno prisutnim šišmišima i ostaloj fauni da napusti stablo.

Mjere zaštite šuma i šumarstva

- A.2.10. U dogovoru s nadležnom šumarskom službom, kao i sa stručnim službama Javne ustanove Nacionalni park Mljet, definirati mjere zaštite šuma od biljnih bolesti i štetnih organizama i mjere za sprječavanje unošenja i širenja invazivnih vrsta na površine šume i šumskog zemljišta.
- A.2.11. Na dijelovima trase na kojima će doći do krčenja šumskih sastojina kontinuirano provoditi šumski red u suradnji s nadležnom šumarskom službom, kao i sa stručnim službama Javne ustanove Nacionalni park Mljet.
- A.2.12. Mehanička oštećenja pojedinačnih stabala ili većih površina sastojine, a osobito njenih mlađih dijelova, sanirati odmah po završetku radova.
- A.2.13. Zbog opasnosti od izbijanja šumskog požara, na gradilištu osigurati protupožarnu zaštitu koja uključuje postavljanje cisterne s vodom i znakova opasnosti od požara.
- A.2.14. Šume krčiti u skladu s dinamikom izgradnje.
- A.2.15. Rubne dijelove gradilišta urediti tako da se spriječi izvaljivanje stabala i klizanje terena na novonastalim šumskim rubovima.
- A.2.16. Na cijeloj trasi ceste, a posebno od stacionaže oko km 2+800 do kraja zahvata, provesti biološku sanaciju novonastalih šumskih rubova provedbom šumsko-tehničkih i šumsko-uzgojnih mjera sadnjom autohtonih vrsta drveća i grmlja otpornijih na požare, koje su navedene u šumsko-gospodarskim planovima za predmetne šumske odsjeke.
- A.2.17. Provesti tehničko-biološku sanaciju završnog dijela postojeće ceste, od stacionaže oko km 3+500 m do postojećeg spoja s prometnicom DC120, koji se zbog izmještanja spoja prestaje koristiti. Vrste drveća i grmlja za biološku sanaciju odrediti sukladno Programu zaštite, njege i obnove šuma Nacionalnog parka Mljet odnosno vrstama specifičnim za predmetne šumske odsjeke.

Mjere zaštite divljači i lovstva

- A.2.18. Održavati stalnu suradnju s lovoovlaštenicima za vrijeme lova radi sigurnosti i onemogućavanja stradavanja divljači.
- A.2.19. U slučaju stradavanja divljači obavijestiti nadležnog lovoovlaštenika i Javnu ustanovu Nacionalni park Mljet.
- A.2.20. Prije početka građenja na odgovarajuća mjesta postaviti znakove opasnosti od divljači.
- A.2.21. Izvođenje građevinskih radova ograničiti isključivo na razdoblje dana u kojem je moguće radove obavljati uz dnevno svjetlo.

Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina

- A.2.22. Sanirati oštećenja zemljišta, a tijekom sanacije oštećenog tla koristiti plodno tlo iz zone trajne prenamjene.
- A.2.23. Na dionicama od oko km 1+580 do oko km 1+620, od oko km 1+820 do oko km 1+900, i od oko km 2+420 do oko km 2+500, radni pojas suziti na najmanju moguću širinu.

Mjera zaštite krajobraza

A.2.24. Nakon završetka radova ukloniti sve privremene objekte i ostatke materijala.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

A.2.25. U zoni suhozidne građevine na stacionaži oko km 1+300 provoditi arheološki nadzor.

A.2.26. Na području Ivanje polja, od oko km 1+500 do oko km 2+100, provoditi arheološki nadzor.

A.2.27. U slučaju nailaska na arheološke nalaze obavijestiti nadležno tijelo.

A.2.28. U slučaju oštećenja obvezno obnoviti suhozide, bunare, seoske putove i sl. korištenjem isključivo prirodnih materijala i sukladno Rješenju o registraciji umijeća suhozidne gradnje (2016.).

Mjere gospodarenja otpadom

A.2.29. Sav otpad s gradilišta odvojeno skupljati po vrstama, osigurati uvjete privremenog skladištenja i predavati ovlaštenoj osobi.

A.2.30. Sve opasne otpadne tvari odlagati u namjenski ekokontejner. Odvoz i dovoz ekokontejnera i zbrinjavanje opasnog otpada ugovoriti s ovlaštenom osobom.

Mjera postupanja s viškom materijala od iskopa

A.2.31. Eventualni višak materijala koji nije dovoljno kvalitetan da bi se ugradio u trup nasipa odložiti na postojeću lokaciju za odlaganje na k.č. 9277/1 i 9277/2 k.o. Babino Polje, lokacija Njivice, oko 1.500 m istočno od raskrižja za Blato, prema naselju Sobra.

A.3. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM KORIŠTENJA

Mjere zaštite voda i vodnih tijela

A.3.1. Redovito održavati cestu, uključivo kolnički sustav oborinske odvodnje i vegetaciju u cestovnom pojasu.

A.3.2. Izraditi Operativni plana interventnih mjera u slučaju izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda s preventivnim i interventnim mjerama za sprječavanje i uklanjanje izvanrednog onečišćenja, i postupati u skladu s njim.

Mjere zaštite bioraznolikosti i Nacionalnog parka Mljet

A.3.3. Redovito uklanjati pregažene životinje kako bi se spriječilo dodatno stradavanje životinja koje se njima hrane.

A.3.4. O pronalasku mrtvih ili ozlijeđenih životinja obavijestiti Javnu ustanovu Nacionalni park Mljet.

A.3.5. Ako se tijekom korištenja utvrdi da dolazi do pojačanih stradavanja životinja na cesti, poduzeti odgovarajuće mjere za sprječavanje prelaska životinja na spornim dionicama te postaviti dodatnu prometnu signalizaciju i/ili dodatno ograničiti brzinu.

Mjera zaštite šume

A.3.6. Zaštitni pojas ceste održavati bez primjene herbicida ili drugih štetnih i/ili nedozvoljenih kemijskih supstanci u svrhu sprječavanja nastanka i širenja šumskog požara.

Mjere zaštite lovstva i divljači

A.3.7. Ako se tijekom korištenja utvrdi da dolazi do stradavanja divljači, na odgovarajućim lokacijama postaviti odgovarajuće prometne znakove, prizmatična ogledalca, itd.

A.3.8. O stradavanju divljači od prometa obavijestiti nadležnog lovoovlaštenika i Javnu ustanovu Nacionalni park Mljet.

Mjera zaštite krajobraza

A.3.9. Održavati zelene površine prema smjernicama iz Elaborata krajobraznog uređenja.

Mjera gospodarenja otpadom

A.3.10. Sadržaj taložnica redovito prazniti putem ovlaštene osobe.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Bioraznolikost

- I. Pratiti učestalost stradavanja životinja i o tome redovito obavještavati Javnu ustanovu Nacionalni park Mljet. Nakon praćenja u trajanju od godinu dana napraviti analizu o mjestima stradavanja i taksonomske pripadnosti stradalih životinja. Ako se praćenjem utvrdi pojačano stradavanje životinja, poduzeti odgovarajuće mjere zaštite, u suradnji s Javnom ustanovom Nacionalni park Mljet, prema „Stručnim smjernicama – prometna infrastruktura” (HAOP, 2015.) ili u skladu s novijim saznanjima.
- II. Nositelj zahvata, Županijska uprava za ceste Dubrovačko-neretvanske županije, Vladimira Nazora 8, Dubrovnik, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša te programa praćenja stanja okoliša kako je to određeno ovim rješenjem.
- III. Rezultate praćenja stanja okoliša nositelj zahvata, Županijska uprava za ceste Dubrovačko-neretvanske županije, Vladimira Nazora 8, Dubrovnik, obavezan je dostavljati Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.
- IV. Nositelj zahvata, Županijska uprava za ceste Dubrovačko-neretvanske županije, Vladimira Nazora 8, Dubrovnik, podmiruje sve troškove u ovom postupku procjene utjecaja na okoliš. O troškovima ovog postupka odlučit će se posebnim rješenjem koje prileži u spisu predmeta.
- V. Ovo rješenje prestaje važiti ako u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja nositelj zahvata, Županijska uprava za ceste Dubrovačko-neretvanske županije, Vladimira Nazora 8, Dubrovnik, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata Županijska uprava za ceste Dubrovačko-neretvanske županije, Vladimira Nazora 8, Dubrovnik, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu promijenili uvjeti utvrđeni ovim rješenjem.
- VI. Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja.
- VII. Sastavni dio ovog Rješenja su sljedeći grafički prilozi:
 - Prilog 1: Situacijski prikaz zahvata na ortofoto podlozi (M 1:10 000)

O b r a z l o ž e n j e

Nositelj zahvata Županijska uprava za ceste Dubrovačko-neretvanske županije, Vladimira Nazora 8, Dubrovnik, podnio je Ministarstvu gospodarstva i održivog razvoja (dalje u tekstu: Ministarstvo) putem opunomoćenika Fidon d.o.o., Trpinjska 5, Zagreb, 20. listopada 2022. godine zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš rekonstrukcije lokalne ceste LC69095 Kozarica – Ropa (DC120)

na otoku Mljetu, Općina Mljet. U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti i dokazi sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša (dalje u tekstu: Zakon) i članka 8. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (dalje u tekstu: Uredba), kao što su:

- Potvrda Upravnog odjela za prostorno uređenje i gradnju Dubrovačko-neretvanske županije o usklađenosti zahvata s prostornim planovima (KLASA: 350-01/22-10/000301; URBROJ: 2117-23-1/8-22-0002 od 26. rujna 2022. godine).
- Rješenje Ministarstva (KLASA: UP/I-351-03/21-09/135; URBROJ: 517-05-1-2-21-10 od 2. prosinca 2021. godine) da je za planirani zahvat potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš i da nije potrebno provesti glavnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu.
- Studija o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu Studija) koju je izradio ovlaštenik Fidon d.o.o. iz Zagreba, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I-351-02/22-08/04; URBROJ: 517-05-1-1-23-2 od 20. siječnja 2023. godine). Studija je izrađena u listopadu 2022. godine i dopunjena u srpnju i rujnu 2023. godine. Voditeljica izrade Studije je dr.sc. Anita Erdelez, dipl.ing.grad.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, sukladno članku 80. stavku 3. Zakona i članku 8. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08), na internetskim stranicama Ministarstva objavljena je 24. siječnja 2023. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš rekonstrukcije lokalne ceste LC69095 Kozarica – Ropa (DC120) na otoku Mljetu, Općina Mljet (KLASA: UP/I-351-03/22-08/41, URBROJ: 517-05-1-1-23-2 od 19. siječnja 2023. godine).

Stalno Savjetodavno stručno povjerenstvo za ocjenu utjecaja na okoliš za zahvate autocesta i državnih cesta (u daljnjem tekstu: Stalno povjerenstvo) imenovano je na temelju članka 87. stavaka 1., 4. i 5. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18) Odlukom (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-5 od 15. lipnja 2018. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-19-6 od 12. veljače 2019. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-20-7 od 7. siječnja 2020. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-20-7 od 7. siječnja 2020. godine) i Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651, URBROJ: 517-05-1-2-22-10 od 20. rujna 2022. godine).

Stalno povjerenstvo održalo je dvije sjednice. Na **prvoj sjednici** održanoj 1. lipnja 2023. godine u Pomeni, Stalno povjerenstvo je utvrdilo da je Studija cjelovita i u svojim bitnim elementima stručno utemeljena i izrađena u skladu s propisima te predložilo da se Studija dopuni u skladu s primjedbama članova Stalnog povjerenstva i nakon dorade i suglasnosti članova uputi na javnu raspravu.

Ministarstvo je nakon pozitivnog očitovanja članova Stalnog povjerenstva na dopunjenu Studiju u skladu s člankom 13. Uredbe 20. rujna 2023. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/22-08/41; URBROJ: 517-05-1-2-23-7). Zamolbom za pravnu pomoć, koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/22-08/41; URBROJ: 517-05-1-2-23-8 od 20. rujna 2023. godine) povjerena je Upravnom odjelu za zaštitu okoliša i komunalne poslove Dubrovačko-neretvanske županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu s člankom 162. stavka 2. Zakona od 30. listopada do 29. studenoga 2023. godine u prostorijama Općine Mljet u Babinom Polju, Zabrežje 2, svakog radnog dana od 9:00 do 12:00 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Slobodna Dalmacija“, u petak 20. listopada 2023. godine, na oglasnim pločama i internetskim stranicama Dubrovačko-neretvanske županije i Općine Mljet te na internetskim stranicama Ministarstva. U okviru javne rasprave održano je javno izlaganje 17. studenoga 2023. godine s početkom u 9:00 sati, u Domu kulture „Zabrežje“, Zabrežje 47, u Babinom Polju. Prema izvješću Upravnog odjela za zaštitu okoliša i komunalne poslove Dubrovačko-neretvanske županije (KLASA: 351-01/23-01/145; URBROJ: 2117-09/10-23-08, od 12. prosinca 2023. godine), tijekom javnog uvida, u knjigu primjedbi koja je bila izložena uz dokumentaciju nisu upisane primjedbe, mišljenja ili prijedlozi javnosti i

zainteresirane javnosti. Na adresu Upravnog odjela za zaštitu okoliša i komunalne poslove Dubrovačko-neretvanske županije nisu zaprimljene pisane primjedbe, mišljenja, komentari ili prijedlozi.

Stalno povjerenstvo je na **drugo**j sjednici održanoj 23. siječnja 2024. godine u Zagrebu u skladu s člancima 14. i 16. Uredbe donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata, kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš te predložilo mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način: *Obuhvat zahvata u okviru je administrativnih granica Općine Mljet u Dubrovačko-neretvanskoj županiji. Zahvat je planiran Prostornim planom Dubrovačko-neretvanske županije („Službeni glasnik Dubrovačko-neretvanske županije“, br. 06/03, 03/05 - uskl., 03/06, 07/10, 04/12 – isp., 09/13, 02/15 – uskl., 07/16, 02/19, 06/19 – pročišćeni tekst, 03/20 i 12/20 – pročišćeni tekst) i Prostornim planom uređenja Općine Mljet („Službeni glasnik Općine Mljet“, br. 03/02, 05/03, 04/07, 07/10, 09/11, 03/12, 01/16, 01/21 i 02/21).*

Rekonstrukcijom će se postojeća lokalna cesta LC69095, koja je u naravi zemljani put izveden na razini šumskog puta, proširiti u dvosmjernu cestu s dva prometna traka i sustavom oborinske odvodnje. Rekonstrukcijom lokalne ceste LC69095 omogućit će se povećanje funkcionalnosti u obavljanju protupožarne zaštite na području Nacionalnog parka Mljet, kvalitetnije povezivanje naselja Kozarica s državnom cestom DC120 i Nacionalnim parkom Mljet, poboljšanje tehničkih elemenata ceste u cilju sprječavanja erozije tla i erozivnih nanosa oborinskim vodama te veća disperzija posjetitelja Nacionalnog parka. Osim odabrane, razmatrane su još tri varijante, od kojih je jedna rekonstrukcija lokalne ceste LC69037 Kozarica (LC69095) – Blato (DC120) kao dvotračne dvosmjerne, a druge dvije rekonstrukcija ceste LC69095 kao jednotračne dvosmjerne s mimoilaznicama odnosno kao jednotračne jednosmjerne uz uvođenje jednosmjernog prometa i na većem dijelu ceste LC69037. Od varijante rekonstrukcije lokalne ceste LC69037 odustalo se jer se radi o tehnički i financijski iznimno zahtjevnom rješenju koje je moguće isključivo dodatnim zasjekom stijenske mase i uz izmještanje dalekovoda. Varijante izvedbe lokalne ceste LC69095 kao jednotračne problematične su zbog ograničenja u prometovanju vezanih uz mimoilaženje (varijanta s dvosmjernim prometom i mimoilaznicama), te zbog značajnog povećanja puta (vremenski i kilometarski) u smjeru Kozarica – Blato kao i puta kojim vatrogasna vozila mogu prići području Nacionalnog parka Mljet. Teren po kojem je trasirana lokalna cesta LC69037 je iznimno strm i nagib terena prelazi propisani nagib pokosa od 1:1,5 te tako rekonstruirana cesta ne bi u potpunosti zadovoljavala propisane prometno-tehničke uvjete. Rekonstrukcijom bi se uredila oborinska odvodnja s lokalne ceste LC69037 čime bi se smanjio rizik od onečišćenja uslijed akcidenta, ali izvođenje radova na ovako zahtjevnom terenu uvjetovalo bi stalno prisutan rizik od onečišćenja podzemnih voda u slučaju akcidenta na gradilištu što bi značajno negativno utjecalo na onečišćenje podzemnih voda te posljedično i na područja ekološke mreže HR2000944 Blatina kod Blata i HR2001277 Slatina kod Kozarice na Mljetu. Odabrana je varijanta koja je u skladu s prostornim planovima, prihvatljiva za okoliš te pruža bolje prometno-tehničke uvjete i sukladno tome bolju infrastrukturu za zaštitu od požara Nacionalnog parka Mljet u odnosu na ostale varijante.

Rekonstrukcija lokalne ceste LC69095 počinje kod groblja u Kozarici, na raskrižju s cestom LC69037, nastavlja se šumskim prostorom po zapadnom obronku Medne gore, kroz Ivanje polje i Sutivane, pored Nareznog dola, i završava spojem na državnu cestu DC120 Pomena – Blato – Prožura – Saplunara u naselju Ropa (lokalitet Crna klada). Ukupna dužina trase je oko 3,7 km. Zahvat uključuje i rekonstrukciju dijela ceste LC69037 na raskrižju s cestom LC69095 zbog izgradnje novog raskrižja. Također, zahvat uključuje izmještanje priključka ceste LC69095 na cestu DC120 te dodavanje trake za lijeve skretače na cesti DC120.

Niveleta rekonstruirane ceste najvećim dijelom prati niveletu postojeće ceste. Elementi horizontalnih i vertikalnih krivina predviđeni su za računsku brzinu 40 km/h. Poprečni nagib je jednostrešan – na pravcu je 2 %, a maksimalni u krivini 6 %. Maksimalni uzdužni nagib je 9,8 %.

Planirana je dvotračna cesta LC69095 širine kolnika 5,50 m, širine rigola s bermom (0,50 m + 1,00 m) 1,50 m i, širine bankine 1,00 m (ukupno 8,00 m). Cesta DC120 na mjestu priključka s cestom LC69095 imat će kolnik širine 6,00 m, traku za lijevog skretača širine 2,75 m, širinu rigola s bermom (0,50 m + 1,00 m) 1,50 m i širinu bankine 1,00 m (ukupno 11,25 m).

Na mjestima gdje bi izvođenje bankine i pokosa nasipa u punoj širini zbog visine uzrokovalo neprimjereno zauzeće korisne površine, planirani su armirano-betonski potporni zidovi. Svi zidovi su planirani uz desni (zapadni) rub ceste, a okvirni položaj i duljine potpornih zidova su sljedeći:

- zid 1 duljine oko 124 m između stacionaža oko km 0+172 – km 0+296 (prema oznakama stacionaža u Idejnom projektu oko km 0+125,75 – km 0+249,75),
- zid 2 duljine oko 41 m između stacionaža oko km 0+348 – km 0+389 (prema oznakama stacionaža u Idejnom projektu oko km 0+301,75 – km 0+342,75),
- zid 3 duljine oko 29 m između stacionaža oko km 0+748 – km 0+777 (prema oznakama stacionaža u Idejnom projektu oko km 0+701,75 – km 0+730,75),
- zid 4 duljine oko 61 m između stacionaža oko km 3+274 – km 3+335 (prema oznakama stacionaža u Idejnom projektu oko km 3+227,75 – km 3+288,75),
- zid 5 duljine oko 91 m između stacionaža oko km 3+646 – km 3+737 (prema oznakama stacionaža u Idejnom projektu oko km 3+599,75 – km 3+690,75).

Izmještanje priključka ceste LC69095 na cestu DC120 planirano je na preglednijem mjestu u odnosu na postojeće, uz dodavanje trake za lijevog skretača na cesti DC120. Postojeće raskrižje ceste LC69095 i ceste DC120 nakon puštanja u promet rekonstruirane ceste prestat će se koristiti za kolni promet. Uz cestu DC120 na postojećem raskrižju s cestom LC69095 postaviti će se metalna odbojna ograda, a dio ceste LC69095 (od stacionaže oko km 3+500 do državne ceste DC120), koji se prestaje koristiti, će se tehnički i biološki sanirati.

Oborinske vode će se uzdužnim i poprečnim nagibima betonskim rigolom odvoditi do sabirnih okana i dalje propustima od betonskih cijevi s izljevom u teren. Za nesmetano otjecanje vode i osiguranje propusta od podlokavanja, na uljevima i izljevima propusta planirana je izrada kamenog teraca u cementnom mortu. Na trasi je planirano oko 5 propusta postavljenih prema prirodnim tokovima i elementima trase, izvan područja posebne zaštite voda Kozarica. Planirano je opremanje ispusta taložnicama.

U vezi s utjecajima zahvata na **klimu** i klimatskih promjena na zahvat, tijekom izgradnje zahvata radi se o privremenom prometovanju vozila kojima se doprema materijal za građenje i strojeva, što s obzirom na očekivani povremeni i privremeni gradilišni promet ima manje značajan doprinos učinku staklenika. Tijekom korištenja zahvata procjenjuje se da emisija od očekivanog prosječnog dnevnog prometa koji za pogon koristi benzin na kraju projektnog razdoblja predstavlja zanemariv doprinos zahvata emisiji stakleničkih plinova.

Utjecaj na **zrak** uslijed prašenja i emisija onečišćujućih tvari u ispušnim plinovima građevinskih strojeva i vozila tijekom izgradnje je privremenog karaktera te manjeg značaja. Utjecaj cestovnog prometa na kvalitetu zraka tijekom korištenja ceste vezan je uz onečišćujuće tvari koje nastaju izgaranjem goriva u motorima cestovnih vozila, prvenstveno dušikove okside NO_x. Radi se o onečišćenju koje nastaje i u postojećem stanju budući da se cestom već prometuje. Procijenjena emisija NO_x koja nastaje uslijed prometovanja budućom cestom je zanemariva s obzirom na nizak očekivani prosječan godišnji dnevni promet od 50 vozila. Rekonstrukcija ceste dovest će do prestanka prašenja koje nastaje pri prometovanju vozila postojećom neasfaltiranom cestom.

Utjecaj na **vode** tijekom građenja se može očitovati kroz onečišćenje vodnog tijela podzemne vode JOGN_13 – Jadranski otoci – Mljet odnosno područja posebne zaštite voda – područje namijenjeno

zahvaćanju vode za ljudsku potrošnju Kozarica (od stac. oko km 1+016 do stac. oko km 1+571) moguće je samo uslijed neodgovarajuće organizacije građenja odnosno akcidenata na gradilištu (izlijevanje maziva iz građevinskih strojeva, izlijevanje goriva tijekom pretakanja, nepropisno skladištenje otpada - istrošena ulja, iskopani materijal, nepostojanje odgovarajućeg rješenja za sanitarne otpadne vode s gradilišta, itd). Ove utjecaje moguće je spriječiti dobrom organizacijom gradilišta i provedbom mjera zaštite voda. Tijekom korištenja cesta predstavlja izvor onečišćenja voda uslijed nastanka onečišćenih oborinskih voda. U odnosu na postojeće stanje u kojem oborinske vode ispiru zemljanu površinu ceste i slobodno otječu po terenu, zahvatom će se smanjiti utjecaj na vode zbog izvedbe kontroliranog sustava odvodnje s ispuštima s ispuštanjem oborinskih voda kroz taložnice na više lokacija izvan područja namijenjenog zahvaćanju vode za ljudsku potrošnju Kozarica (RZP 71005020). Ispusti su planirani uz zapadnu stranu rekonstruirane ceste, što omogućava tečenje vode niz padine brda u smjeru suprotnom od područja posebne zaštite voda Kozarica i predstavlja pozitivan utjecaj na područje namijenjeno zahvaćanju vode za ljudsku potrošnju Kozarica u odnosu na postojeću cestu. Uz pravilnu izvedbu i redovno održavanje, cesta neće imati negativan utjecaj na grupirano vodno tijelo podzemnih voda JOGN_13 – Jadranski otoci – Mljet. Ne očekuje se utjecaj zahvata na površinske vode.

Lokacija zahvata je u **zaštićenom području** prirode Nacionalni park Mljet u duljini oko 1,7 km (od stacionaže 2+028 do stacionaže 3+732 (završetak ceste)). Cesta je trasirana kroz zonu stroge zaštite Ib te dijelom uz granicu zone IIa, određenih Planom upravljanja Nacionalnim parkom Mljet 2017. – 2026., te je dio mreže protupožarnih (makadamskih) putova. Zahvat zauzima oko 0,05 % ukupne površine Nacionalnog parka Mljet, odnosno oko 0,1 % površine zone stroge zaštite (Ib) te se nalazi u rubnom dijelu Nacionalnog parka. Iako se u zoni Ib nalaze područja visoke vrijednosti te je u njoj dopušteno samo znanstveno istraživanje i monitoring te posjećivanje uz vodstvo, zahvat je planiran u rubnom dijelu Nacionalnog parka, odnosno ne nalazi se unutar istaknutih vrijednosti Nacionalnog parka Mljet određenih Planom upravljanja. Također, prema Prostornom planu Nacionalnog parka Mljet, zahvat se nalazi izvan temeljnog fenomena (južni dio teritorija i cijeli zatvoreni akvatorij NP-a s cijelim vizualno i ekološki pripadajućim prostorom i glavnim kompleksima šume i cjelovitom obalom). S obzirom na navedeno, ne očekuje se utjecaj zahvata na istaknute vrijednosti, kao ni na temeljni fenomen Nacionalnog parka Mljet. Cesta LC69095 trenutno se koristi za prometovanje vozila, bicikala i pješaka te vatrogasnih vozila za intervencije i predstavlja dio infrastrukture za posjetitelje (biciklistički putovi). Rekonstrukcija ceste može utjecati na raznolikost flore u Nacionalnom parku Mljet kao posljedica gubitka ili fragmentacije postojećih staništa te otvaranja novih šumskih rubova i smanjene vitalnosti sastojina, u vidu umanjivanja ekološkog optimuma za pojedine vrste, prvenstveno biljne vrste u prizemnom sloju šumskih sastojina (*Quercus ilicis*-*Pinetum halepensis*, *Myrto-Quercetum ilicis*). U zoni Ib, zahvatom se uklanja 1,59 ha šumskih staništa, što iznosi 0,06 % ukupne površine ove zone zaštite na području NP Mljet. U zoni usmjerene zaštite 2a gubitak šumskih staništa iznosi 0,14 ha odnosno 0,1 % ukupne površine ove zone zaštite na području NP Mljet. Zbog rekonstrukcije ceste bit će potrebno posjeći najviše 66 visokih stabala koja se nalaze uz trasu što se smatra zanemarivim utjecajem na vrijednosti šumskih staništa u NP Mljet. Tijekom gradnje može doći do oštećivanja stabala uz gradilište teškom mehanizacijom. Na dijelu trase prisutan je i utjecaj od otvaranja novog šumskog ruba. Utjecaj zbog otvaranja novog šumskog ruba na području NP Mljet manje je izražen u dijelu trase od stacionaže km 2+028 do km 2+800 jer su na tom dijelu razvijene ili gusta i neprohodna makija koja nema šumski rub u zaštitnom smislu ili sastojine alepskoga bora progatjenog sklopa koje su u podstojnoj etaži gusto obrasle grmljem koje je po svojim značajkama vrlo blisko makiji. Na ovome dijelu trase na mjestima gdje će biti potrebno krčiti šumu neće biti razlike između postojećeg šumskog ruba i onoga koji će se formirati krčenjem, pa se stoga na ovome dijelu trase ne očekuje posljedično potencijalno smanjenje vitalnosti sastojina. U drugom dijelu trase od stacionaže km 2+800 do kraja trase ceste, u duljini od 932 m, utjecaj će biti izraženiji jer je na tome dijelu razvijena visoka šuma alepskoga bora sklopljenih krošanja, iako i ove sastojine imaju vrlo izražen i neprohodan sloj grmlja koji počinje od samog ruba sastojine. Krčenjem šuma u ovome se dijelu otvara novi šumski rub koji u odnosu na dosadašnji ima manju zaštitnu ulogu u smislu očuvanja unutrašnje mikroklike sastojine. Posebice je to izraženo u

zadnjih 232 m ceste, od stacionaže km 3+500 m do kraja zahvata, gdje se obostrano uz cestu stvara novi šumski rub pri čemu se dio postojeće ceste napušta. Tijekom korištenja utjecaj na NP Mljet se prvenstveno očituje u opasnosti od požara u prostoru uz cestu zbog nešto većeg intenziteta prometa. Svrha rekonstrukcije ove ceste je između ostalog i zaštita cijeloga šumskog ekosustava NP Mljet od šumskih požara jer će omogućiti bržu komunikaciju i prometovanje protupožarnih vozila i time brže reagiranje i suzbijanje požara. Iako rekonstrukcijom nije planirana traka za bicikliste, cesta će se i dalje koristiti za biciklistički promet te će i dalje biti dio turističke ponude NP Mljet (ograničenje brzine prometovanja na 40 km/h).

Rekonstrukcija ceste će dovesti do gubitka oko 3,75 ha uglavnom šumskih staništa uz postojeću cestu, od čega 1,88 ha unutar NP Mljet i 1,87 ha izvan NP Mljet. Gubitak staništa odnosi se na Šumu hrasta crnike s mirtom koja je razvijena u obliku makije (oko 1,85 ha), Šumu alepskog bora i hrasta crnike (oko 1,50 ha) te u manjoj mjeri ruderalna staništa, napuštene poljoprivredne površine i vinogradi (oko 0,40 ha). S obzirom na značajke flore i vegetacije (relativno maleni broj vrsta u šumskim sastojinama, fragmentirana i izmijenjena staništa), zahvat je uz provođenje predloženih mjera zaštite prihvatljiv za floru i vegetaciju. Izmještanjem spoja ceste LC69095 s državnom cestom DC120 napustit će se postojeći spoj, koji će se biološki (i tehnički) sanirati sadnjom autohtonih vrsta. Tijekom izgradnje moguć je negativan utjecaj izgradnje ceste na **bioraznolikost** Blatine u Blatu ako se od stac. oko km 1+016 do stac. oko km 1+571 (područje posebne zaštite voda Kozarica) dogodi akcident koji može dovesti do izlivanja opasnih tekućina u okoliš. Osim trajnog gubitka staništa zbog rekonstrukcije ceste, utjecaji tijekom korištenja zahvata uglavnom su vezani uz promjenu životnih uvjeta na staništima koja se nalaze neposredno uz cestu zbog prometa koji se odvija cestom. Promijenjena, a preostalim dijelom i fragmentirana staništa na kojima do sada nije bilo invazivnih vrsta, povećat će mogućnost širenja vrsta ruderalnih staništa uključujući invazivne vrste. Gubitkom ili fragmentacijom postojećih staništa te smanjenom vitalnošću sastojina doći će do umanjivanja ekološkog optimuma za pojedine vrste, a to se prvenstveno odnosi na biljne vrste u prizemnom sloju šumskih sastojina (*Quercus ilicis*-*Pinetum halepensis*, *Myrto-Quercetum ilicis*), uglavnom prilagođene na nešto dublji supstrat i smanjeni intenzitet svjetlosti (*Cyclamen repandum*, *Asparagus officinalis*, *Asplenium* spp.). S druge strane, otvaranje novih šumskih rubova neće utjecati na populacije orhideja, uz uvjet da se trasa i preostali šumski putovi redovito održavaju. Iako je površina pod poljoprivrednim kulturama (vinograd) izuzetno malena, kao i susjedni travnjaci koji se nalaze u visokom stupnju zarašćivanja, gubitak takvih površina (bilo izgradnjom ili prirodnim procesima) ujedno znači i nestanak vrsta orhideja koje se eventualno tamo nalaze. Ne očekuje se utjecaj ceste na bioraznolikost Blatine u Blatu u slučajevima akcidenta tijekom korištenja ceste jer je cesta planirana s kontroliranim sustavom odvodnje i ispuštima izvan područja posebne zaštite voda Kozarice, koje je izravno povezano s područjem Blatine u Blatu.

Tijekom izgradnje utjecaji na **faunu** odnose se na gubitak pogodnih staništa, uznemiravanje i stradavanje jedinki vrsta prisutnih u okolnom području zahvata uslijed narušavanja postojećih stanišnih uvjeta te potencijalno onečišćenje u slučaju akcidentnih situacija. Pojedine dijelove duž trase, gdje je prisutna korovna i ruderalna vegetacija s dominantnim vrstama *Onopordum illyricum* i *Carduus nutans*, koriste kukci za hranjenje. Iako će ova staništa dijelom nestati uslijed proširenja ceste, smatra se da je utjecaj mali jer se u okolnom području mogu naći i druga slična pogodna staništa. Za vrste gmazova (npr. kornjača čančara, zmije zmajur, bjelica, smukulja i šara poljarica te gušteri blavor i gušterice) i sisavaca (npr. bjeloprsi jež, kune bjelica i zlatica, divlja svinja, šišmiši i dr.) za koje je ovo područje pogodno za migraciju i/ili hranjenje, gubitak se također ne smatra značajnim jer se radi o rubnim područjima uz postojeću cestu dok su u okolnom području ova staništa široko rasprostranjena i pogodnija za korištenje. Ptice (npr. škanjac osaš, šumska sova, sivi sokol) se ne gnijezde u zoni koridora planiranog zahvata, a ovo područje, zbog već prisutnog antropogenog utjecaja, koriste eventualno za prelet i hranjenje. Narušavanje kvalitete stanišnih uvjeta tijekom izgradnje zbog prisutnosti ljudi i strojeva, širenja buke, vibracija te lokalnog onečišćenja zraka uslijed emisija prašine i ispušnih plinova očekuje se na najviše do 200 m obostrano od planirane trase. Ovo će dovesti do uznemiravanja i

potencijalnog stradavanja vrsta koje koriste ovaj prostor te onemogućavanje gniježđenja i odgajanja mladih u okolnom prostoru. Utjecaj vibracija na najbliži špiljski lokalitet i podzemnu faunu (Špilja kod Nerezinog dola) se smatra niskim jer se ne predviđa miniranje, a vibracije uslijed rada mehanizacije su znatno manjeg intenziteta. Potencijalno (ali malo vjerojatno) može doći do utjecaja na podzemnu faunu, ako se tijekom kopanja usjeka naiđe na dosad nedokumentirane jame i špilje. Akcidentne situacije koje mogu imati značajan utjecaj na faunu šireg područja prvenstveno se odnose na požare koji se, s obzirom na prisutnu vegetaciju na ovoj lokaciji, potencijalno mogu vrlo brzo proširiti i na veće udaljenosti od lokacije zahvata. Također, ako tijekom izgradnje dođe do izlivanja većih količina goriva i drugih onečišćujućih tvari u okoliš, velika je vjerojatnost ugroze podzemne faune i faune Blatine kod Blata (ptice, vretence jezerski regoč (*Lindenia tetraphylla*), barska kornjača (*Emys orbicularis*)). Tijekom korištenja utjecaji na faunu svode se na uznemiravanje i stradavanje jedinki vrsta prilikom migracija (učinak prepreke i zamke). Budući da cesta neće biti ograđena, sisavcima i gmazovima neće biti onemogućena migracija niti se očekuje prekid protok gena, ali se može očekivati veće stradavanje i smrtnost na cesti uslijed veće brzine kretanja i veće gustoće prometa. S obzirom na računsku brzinu ceste od 40 km/h, vjerojatnost je mala. U prilog maloj vjerojatnosti govori i podatak da su i sada stradavanja na cestama na otoku Mljetu sporadična, a najčešće stradavaju bjeloprsi europski jež (*Erinaceus roumanicus*) tijekom ljeta, zatim mali indijski mungos (*Urva uropunctata*) te rjeđe gmazovi, uglavnom oštroglava gušterica (*Dalmatolacerta oxycephala*), krška gušterica (*Podarcis melisellensis*) te blavor (*Pseudopus apodus*). Jedini potencijalno rizičan dio je u dijelu priključka na cestu DC120 gdje se nalaze dva otvorena spremnika u kojima je evidentirana prisutnost velike zelene žabe. Budući da su ovi spremnici pretežito suhi, posebno u ljetnom razdoblju, stradavanje velike zelene žabe može se očekivati jedino u zimskom razdoblju kad je intenzitet prometa vrlo nizak te se stoga utjecaj na vodozemce smatra niskim. Osim sisavaca i gmazova, ptice su također izložene riziku od stradavanja na budućoj cesti. Posebno se to odnosi na ptice grabljivice (npr. zmijar) koje se zadržavaju na cestama kako bi se nahranile pregaženim životinjama. Promet neće stvarati buku koja bi uzrokovala značajno uznemiravanje životinja u okolnom području i neće predstavljati dodatnu prepreku i zamku. Rasvjeta na cesti nije planirana, stoga neće biti novog izvora svjetla duž trase ceste te se ne očekuje utjecaj na faunu u vidu uznemiravanja i promjena u ponašanju. Utjecaj u slučaju akcidentnih situacija koje mogu imati značajan utjecaj na faunu šireg područja prvenstveno se odnosi na požare. Svrha rekonstrukcije ceste upravo je povećanje razine protupožarne zaštite na području zahvata pa je utjecaj u smislu boljeg vatrogasnog pristupa u slučaju požara pozitivan. U slučaju izlivanja opasnih tekućina po cesti ne očekuje se negativan utjecaj na faunu Blatine kod Blata. Vjerojatnost da dođe do akcidentne situacije je mala zbog očekivane niske razine prometa, male brzine prometovanja i poboljšanja tehničkih elemenata ceste u odnosu na postojeće stanje.

Predmetna cesta trasirana je najvećim dijelom kroz šume na sredozemnom kršu, koje su dijelom u državnom, a dijelom u privatnom vlasništvu. U dijelu koji se nalazi unutar granica NP Mljet pretežito je državno vlasništvo, dok su šumske površine u dijelu izvan granice NP Mljet u nešto većem omjeru u privatnom vlasništvu. Šumama na području zahvata gospodari se kroz programe gospodarenja državnim ili privatnim šumama, unutar ili izvan NP Mljet. Zbog proširenja ceste nakon provedene rekonstrukcije ukupno će se izgubiti oko 3,513 ha obraslih šumskih površina, od čega 1,740 ha na području NP Mljet, a 1,773 ha izvan granica NP Mljet. U odnosu na obrasle šumske površine odgovarajućih gospodarskih jedinica, na području izvan NP Mljet šumske površine ukupno će se umanjiti za oko 0,066 %, dok umanjjenje šumskih površina unutar granica NP Mljet iznosi oko 0,034 %. Ovi iznosi umanjjenja šumskih površina iznimno su mali i ne mogu narušiti stabilnost i potrajnost šuma otoka Mljeta. Zahvatom nije predviđena uspostava novih prilaznih puteva gradilištu, već će se za te potrebe koristiti isključivo postojeću cestu. Zbog gubitka šumskih staništa doći će do smanjenje vrijednosti općekorisnih funkcija šuma za oko 0,06 % na području NP Mljet, a izvan granice NP Mljet za oko 0,04 %. Oštećivanje stabala uz gradilište teškom građevnom mehanizacijom može biti značajan negativan utjecaj tijekom izgradnje ako se kretanje građevne mehanizacije ne ograniči strogo na samo područje izgradnje zahvata, tj. na samo gradilište. U ovom slučaju rizik od oštećivanja vrijednih stabala

prisutan je uglavnom na samom početku trase (početak postojeće makadamske ceste) gdje se nalazi staro i vrijedno soliterno stablo hrasta crnike uz groblje i lokalnu crkvicu naselja Kozarica, unutar sastojina hrasta crnike u početnom dijelu trase gdje se na određenim segmentima trase pojavljuju stablimično ili grupimično velika stara stabla alepskoga bora (stacionaže od km 0+000 do km 1+200 i od km 1+400 do km 2+000) i na dijelu trase od stac. km 1+200 do km 1+400 gdje se nalazi panjača hrasta crnike koja predstavlja jedinu površinu visokih sastojina hrasta crnike na trasi ceste, a najveći je rizik od oštećivanja stabala tijekom građevinskih radova izražen u dijelu ceste koja se nalazi unutar granica NP Mljet, naročito od stac. km 2+600 pa do spoja s cestom DC120. U ovom dijelu, a naročito na samome kraju trase, postojeća cesta prolazi kroz visoke sastojine alepskoga bora koje su samo dijelom nepotpunog sklopa, dok su u većem dijelu sklopljene i vitalne. Na ovome je dijelu trase puno veća gustoća stabala visokoga habitusa (gotovo u potpunosti stabla alepskoga bora) nego u dijelu trase koji se nalazi izvan NP Mljet. Do smanjenja vitalnosti šumske vegetacije uslijed nepredviđenog izlivanja motornih ulja, maziva i ostalih štetnih tvari može doći ako štetne tvari tijekom građevinskih radova dospiju u okolno tlo i u zonu korijenovog sustava okolne šumske vegetacije. Utjecaj je privremenoga karaktera i prestaje nakon završetka predložene rekonstrukcije. Rekonstrukcija ceste s druge strane može pozitivno utjecati na dugoročno smanjenje rizika od ovoga negativnoga utjecaja u vidu smanjene potrebe za radovima održavanja postojeće ceste koja je u naravi zemljani put. Uslijed dovoza građevinskih strojeva i opreme s drugih lokacija sa šire ili bliže udaljenosti od lokacije predmetnog zahvata, postoji opasnost od prijenosa invazivnih biljnih vrsta. Krčenjem šuma radi građevinskih radova, ali i uslijed erozije, obično dolazi do stvaranja novog šumskog ruba. Na velikoj većini trase (od stacionaže km 0+100 do km 2+800) radi se ili o gustoj i neprohodnoj makiji koja nema šumski rub u zaštitnom smislu ili o sastojinama alepskoga bora progaldjenog sklopa gdje se također u podstojnoj etaži nalazi gusto obraslo grmlje koje je po svojim značajkama vrlo blisko makiji: ujednačeno i neprohodno. Na ovome dijelu trase na mjestima gdje će biti potrebno krčiti šumu neće biti razlike između postojećeg šumskog ruba i onoga koji će se formirati krčenjem, pa se stoga na ovome dijelu trase ne očekuje posljedično smanjenje vitalnosti sastojina. Od stacionaže oko km 2+800 do kraja trase uz cestu se nalazi visoka šuma alepskoga bora sklopljenih krošanja kod koje bi se mogao definirati šumski rub u užem smislu riječi, i ako i ove sastojine imaju vrlo izražen i neprohodan sloj grmlja koji počinje od samog ruba sastojine. Krčenjem šuma u ovome dijelu otvara se novi šumski rub koji u odnosu na dosadašnji ima manju zaštitnu ulogu u smislu očuvanja unutrašnje mikroklimе sastojine. Posebice je to izraženo u dijelu buduće ceste od stacionaže oko km 3+500 do kraja (km 3+733) gdje se obostrano uz novu cestu stvara novi šumski rub pri čemu se završni dio postojeće ceste (zemljanog puta) napušta. Nakon završetka rekonstrukcije, odnosno s početkom njenoga korištenja, uz cestu zbog nešto većeg intenziteta prometa može doći do povećanja broja potencijalnih izvora šumskih požara. Ovaj je utjecaj negativnoga karaktera i potencijalno vrlo značajnoga intenziteta. Predložena rekonstrukcija imat će i pozitivan utjecaj na zaštitu šumskog ekosustava od šumskih požara jer s jedne strane povećava se utjecaj na prekidanje kretanja šumskih požara, a s druge strane omogućava bržu komunikaciju i prometovanje protupožarnih sredstava u slučaju potrebe za hitnim intervencijama. Ovaj je pozitivan utjecaj najznačajniji upravo u smanjivanju brzine reagiranja na tek otkrivene požare kada ih je potrebno suzbiti u najkraćem mogućem roku. Uslijed uklanjanja šumske vegetacije dolazi do pojačavanja erozivnih procesa. Općenito se može reći da je desna (zapadna) strana ceste predviđena ili u razini terena ili u nasipu/na potpornim zidovima, a lijeva u usjeku, pa je područje koje je u potencijalnoj opasnosti od erozije upravo područje uz desni rub ceste na koje će se odvoditi oborinske vode s ceste. Utvrđeno je da se na dijelu trase ceste od stacionaže oko km 0+100 do oko km 0+500 s desne strane ceste nalazi teren s padom od ceste nizbrdo i s nagibom značajno većim od 12°. Iako je teren obrastao šumskom vegetacijom (gusta i neprohodna makija) koja smanjuje rizik od pojave erozivnih procesa, ipak se može reći da na ovome dijelu terena postoji potencijalna opasnost da se provedbom predviđenoga zahvata pojačaju erozivni procesi uslijed velikog nagiba terena čime bi se moglo negativno utjecati na postojeću šumsku vegetaciju.

Tijekom izvođenja građevinskih radova moguće je stradavanje **divljači** (divlja svinja, jelen lopatar, muflon, zec obični i dr.) na trasi ceste uslijed rada građevinske mehanizacije. Rekonstrukcijom će se prenamijeniti staništa smještena neposredno uz postojeću cestu zbog njenog proširenja. Površine uz cestu koje će se prenamijeniti već i u sadašnjem stanju ne predstavljaju odgovarajuće stanište za divljač. Ukupna površina staništa koja će se prenamijeniti na području lovišta XIX/107 Mljet iznosi oko 1,9 ha, što je oko 0,03 % svih lovno-produktivnih površina lovišta. Do dodatnog i privremenog smanjenja lovno-produktivnih površina za pojedine vrste divljači doći će i tijekom radova uslijed povećanja buke u područjima neposredno uz gradilište. Kako je u određenoj mjeri fragmentacija staništa već prisutna zbog postojeće ceste, procjenjuje se da u ovisnosti o dinamici izvođenja radova neće doći do daljnje značajne promjene fragmentacije staništa u negativnom smjeru. Neproprisan gospodarenje otpadom predstavlja potencijalnu opasnost za divljač (ozljeđivanjem i trovanjem). Uz provođenje propisanih mjera zaštite, utjecaji povezani s nastankom otpada i buke svest će se na prihvatljivu mjeru. Budući da je i u sadašnjem stanju u određenoj mjeri u lovištu bio prisutan utjecaj uznemiravanja divljači zbog prometa, pretpostavlja se da se divljač u određenoj mjeri već i naviknula na prometovanje vozila, te neće imati poteškoća da se prilagodi i na nešto veću prometnu frekvenciju tijekom korištenja zahvata, koja će biti izraženija tijekom ljetnog razdoblja. Tijekom korištenja rekonstruirane ceste može doći do promjene učestalosti pogibanja divljači uslijed prelaženja ceste i stradavanja pod kotačima vozila u odnosu na sadašnje stanje. Za očekivati je da će s vremenom divljač prilagoditi svoje kretanje novim uvjetima i izbjegavati susrete s motornim vozilima.

Zbog rekonstrukcije ceste tijekom izgradnje će doći do trajnog gubitka šumskih i **poljoprivrednih tala** na površini oko 3,75 ha, od čega se oko 0,1 ha odnosi na Rigolana tla terasa odnosno tla pogodna za korištenje u poljoprivredi (kategorija P-3 ograničeno obradiva tla). Tla pogodna za korištenje u poljoprivredi nalaze se uz desnu (zapadnu) stranu ceste na dionici od oko km 1+500 do oko km 2+500. Od tih oko 0,1 ha aktivno se kao vinograd koristi oko 53 m² i kao oranica oko 122 m². Ovakav gubitak u odnosu na površinu obuhvata zahvata iznosi oko 2 %. Zahvat neće dovesti do usitnjavanja poljoprivrednih površina jer se radi o proširenju i uređenju postojeće ceste. Emisije štetnih tvari tijekom rekonstrukcije ceste odnose se na emisije iz građevinskih strojeva i vozila koji se koriste tijekom izgradnje. U kontekstu ekološke poljoprivredne proizvodnje štetne emisije mogu umanjiti vrijednost poljoprivrednih proizvoda. Štetne emisije tijekom izgradnje predstavljaju privremeni utjecaj koji u slučaju predmetnog zahvata nema veći značaj jer su tla u pojasa 100 m obostrano od obuhvata zahvata najvećim dijelom (92 % promatranog pojasa) nepogodna za korištenje u poljoprivredi. Tijekom korištenja ceste dolaziti će do emisije štetnih tvari iz vozila (ispušni plinovi i prašina) zbog čega će tlo uz cestu biti izloženo onečišćenju. Međutim, s obzirom na predvidivo mali intenzitet prometa (PGDP 50 voz/dan) i činjenicu da se samo oko 8,4 ha pojasa uz cestu širine 100 m odnosi na tla koja se mogu koristiti u poljoprivredi (kategorija P-3 ograničeno obradiva tla), može se zaključiti da se radi o zanemarivom utjecaju na tla koja su pogodna za korištenje u poljoprivredi u vidu onečišćenja tla štetnim tvarima putem zračnih emisija. Zahvat neće imati utjecaja na pojačanje erozivnih procesa na poljoprivrednim tlima na području zahvata.

U zoni potencijalnog utjecaja tijekom izgradnje zahvata su sljedeća **kulturna dobra**: kapela i manje groblje s početka XX. st. kod Kozarice u km 0+050 (u neposrednoj blizini obuhvata zahvata), suhozidna građevina u oko km 1+600 (u neposrednoj blizini obuhvata zahvata) i Ivanje polje od oko km 1+500 do oko km 2+100 (u neposrednoj blizini obuhvata zahvata). Kulturno dobro Kapela i manje groblje s početka XX. st. kod Kozarice ograđeno je zidom i nije ugroženo. Tijekom korištenja neće biti negativnog utjecaja zahvata na kulturna dobra.

Za vrijeme izgradnje očekuje se privremeni utjecaj na vizualne kvalitete krajobraza s obzirom na prisutnost mehanizacije i odvijanje građevinskih radova. Zona radova će biti vidljiva s nekih planinskih vidikovaca, posebno kada će se uklanjati šuma i proširivati koridor ceste. Slika **krajobraza** bit će narušena u tom vremenu, međutim taj utjecaj će biti privremen i trajat će do završetka radova. Visok

negativan utjecaj na vizualne vrijednosti neće biti prisutan jer cesta nije jako izložena otvorenim vizurama. Nakon izgradnje do promjene u vizualnim karakteristikama doći će duž cijele trase s obzirom na to da će se formirati novi usjeci i izgraditi potporni zidovi. Trasa neće biti vidljiva s mnogo lokacija, već će se mjestimično s planinarskih tura uočiti koridor trase s usjecima i potpornim zidovima. Međutim, budući da je cesta prisutna dugi niz godina u prostoru, utjecaj se smatra umjerenim.

Tijekom izgradnje buku stvaraju građevinski strojevi. Utjecaj **buke** u fazi izgradnje je privremen i povremen, u prostoru koji nije naseljen. Tijekom korištenja, iako će rekonstruirana cesta privlačiti više prometa, prometno opterećenje bit će i dalje nisko i neće prekoračivati dopuštenu razinu buke.

Tijekom izgradnje zahvata doći će do poremećaja **prometnih tokova** na cestama na koje se spaja cesta LC69095: na jugu državna cesta DC120 Pomena – Blato – Prožura – Saplnara, a na sjeveru lokalna cesta LC69037 Kozarica (LC69095) – Blato (DC120). Postoji mogućnost da će se nekim parcelama privremeno onemogućiti pristup tijekom izvođenja radova. Tijekom rekonstrukcije ceste LC69095 kao alternativni pravac može se koristiti cesta LC69037. Tijekom korištenja ceste ostvarit će se poboljšanja na prometnoj mreži zbog podizanja kvalitete i uslužnosti ceste LC69095 i izvedbe sigurnijih raskrižja s cestama DC120 i LC69037.

Ovisno o odabranoj organizaciji građenja, mogući su utjecaji uslijed korištenja postojećih pristupnih cesta, gradnje privremenih manipulativnih površina te privremenih parkirališta za vozila i strojeve. S obzirom na očekivanu stijensku masu kategorije A na području zahvata, planirani usjeci neće se graditi uz korištenje miniranja. Zahvat neće uzrokovati stvaranje novih trajnih deponija stijenskog materijala iz iskopa. Iskopani humusni sloj će se pažljivo ukloniti i deponirati te ponovno upotrijebiti za oblaganje pokosa usjeka i nasipa. Iako se s obzirom na okvirnu bilancu iskopa i nasipa, ne očekuje **višak materijala iz iskopa**, ovisno o kvaliteti iskopanog materijala moguće je da će nastati manji viškovi koje će trebati zbrinuti izvan područja zahvata. Trasa ceste se ne križa s drugim infrastrukturnim koridorima.

Radovi izgradnje se ne odvijaju noću, već su gradilišta osvijetljena samo radi sigurnosnih razloga, odnosno radi nadzora. Samo iznimno moguće je da se neki radovi izvode noću. Tada je područje izvođenja radova osvijetljeno tijekom trajanja potrebnih radova na izgradnji zahvata. Utjecaj osvijetljenja gradilišta prostorno je ograničen i prestaje po završetku radova izgradnje. Nije planirana cestovna rasvjeta i stoga zahvat neće doprinijeti **svjetlosnom onečišćenju** tijekom korištenja.

Zahvat će zbog uređenja spoja ceste LC69095 na postojeće ceste DC120 i LC69037 imati privremeni utjecaj na prometne tokove tijekom izgradnje. Trasa predmetne ceste nije položena kroz građevinska područja naselja pa se ne očekuje utjecaj buke i prašenja s gradilišta na **stanovništvo**. Očekuje se pozitivan utjecaj zahvata na stanovništvo i turizam tijekom korištenja zahvata jer će se poboljšati tehnički elementi ceste u cilju sprječavanja erozije tla i erozivnih nanosa oborinskim vodama i time omogućiti kvalitetnije povezivanje naselja Kozarica s državnom cestom DC120 i NP Mljet i obratno, povećanje funkcionalnosti protupožarne zaštite na području NP Mljet i veća disperzija posjetitelja NP Mljet.

Otpad nastao tijekom izgradnje predavat će se ovlaštenim sakupljačima otpada. Radi se o manjim količinama otpada kojima je moguće gospodariti u okviru postojećeg sustava gospodarenja otpadom. Tijekom korištenja nastajat će otpadne tvari u taložnicama za pročišćavanje oborinskih kolničkih voda.

Tijekom izgradnje mogući su **nekontrolirani događaji** vezani uz nepravilnu organizaciju gradilišta koja za posljedicu može imati sljedeće: onečišćenje tla i voda naftnim derivatima i otpadnim vodama s gradilišta, požari na otvorenom, sudari prilikom ulaza i izlaza vozila i strojeva na područje zahvata te nesreće uzrokovane višom silom (nepovoljni vremenski uvjeti, udar groma i sl.), tehničkim kvarom i/ili ljudskom greškom. Tijekom korištenja ceste najveći utjecaj na okoliš predstavljaju nekontrolirani događaji (sudari, izlijetanje i prevrtanje vozila, izlivanje nafte i naftnih derivata i drugih štetnih tvari u okoliš) pri kojima može doći do ekoloških nesreća. Požar se može javiti uslijed prometnih nesreća s

posljedicom zapaljenja goriva. U odnosu na postojeće stanje, rekonstrukcijom ceste LC69095 smanjit će se opasnost od nekontroliranih događaja jer će se osigurati dvotračna cesta s kontroliranim sustavom odvodnje. Rekonstruirana cesta LC69095 u odnosu na postojeću cestu LC69095, koja je izvedena na razini šumskog puta, i alternativni pravac (većim dijelom) jednotračnu cestu LC69037, predstavlja sigurniju rutu za prometovanje. Cesta koja je predmet zahvata je lokalna cesta na kojoj se ne očekuje prometovanje vozila s opasnim tvarima.

Među postojećim i planiranim zahvatima (podzemni cjevovodi i druga infrastruktura, ceste, građevinska područja) nije prepoznat ni jedan drugi zahvat koji bi s predmetnim mogao stvarati značajan **kumulativni utjecaj** na sastavnice okoliša i značajno kumulativno opterećenje okoliša. Zauzeće prostora predmetnim zahvatom je ograničeno, a šire područje zahvata predstavlja prostor koji i inače nije značajno opterećen ni postojećim ni planiranim zahvatima.

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

- **Opće mjere zaštite** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18), Zakonom o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13, 20/17, 39/19 i 125/19), Zakonom o zaštiti na radu („Narodne novine“, broj 71/14, 118/14, 154/14, 94/18 i 96/18), Pravilnikom o zaštiti na radu na privremenim gradilištima („Narodne novine“, broj 48/18), Zakonom o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21, 114/22, 4/23 i 133/23) i Zakonom o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 170/19, 42/20, 85/22, 114/22 i 133/23).
- **Mjere zaštite voda i vodnih tijela** u skladu su sa Zakonom o vodama („Narodne novine“, broj 66/19, 84/21 i 47/23).
- **Mjere zaštite bioraznolikosti** su u skladu sa Zakonom o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19, 127/19), Zakonom o zaštiti okoliša i Zakonom o sprečavanju unošenja i širenja stranih te invazivnih stranih vrsta i upravljanju njima („Narodne novine“, broj 15/18 i 14/19).
- **Mjere zaštite tla i poljoprivrednih površina** temelje se na Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 20/18, 115/18, 98/19 i 57/22), Pravilniku o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 71/19), Pravilniku o mjerilima za utvrđivanje osobito vrijednog obradivog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta („Narodne novine“, broj 23/19) i Pravilniku o metodologiji za praćenje stanja poljoprivrednog zemljišta („Narodne novine“, broj 47/19).
- **Mjere zaštite šuma i šumarstva** su u skladu sa Zakonom o šumama („Narodne novine“, broj 68/18, 115/18, 98/19, 32/20, 145/20 i 101/23).
- **Mjere zaštite divljači i lovstva** su u skladu sa Zakonom o lovstvu („Narodne novine“, broj 99/18, 32/19 i 32/20) i Zakonom o cestama.
- **Mjere zaštite krajobraza** su u skladu sa Zakonom o prostornom uređenju, Zakonom o gradnji i Zakonom o zaštiti okoliša.
- **Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine** su u skladu sa Zakonom o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 69/99, 151/03, 157/03, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14, 44/17, 90/18, 32/20, 62/20, 117/21 i 114/22) i Pravilnikom o arheološkim istraživanjima („Narodne novine“, broj 102/10 i 2/20).
- **Mjere gospodarenja otpadom** su u skladu sa Zakonom o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 84/21 i 142/23) i Pravilnikom o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 106/22).

- **Mjera postupanja s viškom materijala iz iskopa** u skladu je s Pravilnikom o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova („Narodne novine“, broj 79/14).
- **Mjere zaštite od buke** su u skladu sa Zakonom o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18 i 14/21) i Pravilnikom o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka („Narodne novine“, broj 143/21).
- **Mjere zaštite zraka** su u skladu sa Zakonom o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 127/19 i 57/22).

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

- Program praćenja **bioraznolikosti** temelji se na Zakonu o zaštiti prirode.

Sukladno članku 21. stavku 2. Uredbe, prije donošenja rješenja nacrt rješenja je stavljen na uvid javnosti na internetskim stranicama Ministarstva u trajanju od 8 dana s datumom objave 7. ožujka 2024. godine i na njega nisu dostavljene primjedbe.

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

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

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

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

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

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnom sudu u Splitu, Put Supavla 1, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom sudu neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom odnosno dostavlja elektronički.



Dostaviti:

1. Županijska uprava za ceste Dubrovačko-neretvanske županije, Vladimira Nazora 8, Dubrovnik
(R!, s povratnicom)

Na znanje:

1. Državni inspektorat, Sektor za nadzor zaštite okoliša, zaštite prirode i vodopravni nadzor,
Šubićeva 29, Zagreb



— zahvat

— granica NP Mljet

0 100 200 300 400 m

