

F/1

MO Kućište  
Vanja Šestanović

20267 Kućište

Sukladno objavi 2. ponovne javne rasprave šaljem Vam Primjedbu na IDPPDNŽ.

1.

03.07.2018. zaprimili ste našu prethodnu primjedbu (u prilogu) koju niste usvojili. Primjedba se odnosila na lokaciju i ostale aspekte planirane trejektne luke Perna.

Niže je Vaš odgovor:

Odgovor: Ne usvaja se. Trajektna luka Perna je planirana dokumentima prostornog uređenja svih razina od početka prostornog planiranja na ovom području: (Prostorni plan (bivše) Općine Korčule, 1988., Prostorni plan Dubrovačko-neretvanske županije, Prostorni plan uređenja općine Orebić i Urbanistički plan uređenja trajektne luke Perna. Nova trajektna luka je planirana kako bi se izmjestilo trajektno pristanište iz samog centra Orebića koje predstavlja problem funkcioniranja prometa unutar naselja. Lokacija Perna je odabrana iz maritimnih razloga te stoga što bi se na ovaj način uspostavila optimalna najkraća veza između Pelješca i Korčule, budući da bi se do tog novog trajektnog pristaništa gradila i pristupna prometnica s obilaznice Orebića. Trajektna luka Perna planirana je sukladno strateškim dokumentima i planovima razvoja na nivou Države i Županije. Planirana luka otvorena za javni promet Perna se vodi kao strateški državni projekt na području županije u Glavnom planu razvoja Funkcionalne regije Južna Dalmacija i u Razvojnoj strategiji Dubrovačko-neretvanske županije 2016. - 2020. Za luku Perna proveden je postupak procjene utjecaja na okoliš. U izradi je Glavni projekt trajektne luke koji bi trebao biti završen 2018.godine.

S obzirom na nove informacije koje smo u međuvremenu dobili i s obzirom na sadržaj Vašeg odgovora razvidno je slijedeće:

1. Da niste dobro protumačili kartografski prikaz prostornog plana (bivše) Općine Korčula 1988. koji ste priložili sa Vašim odgovorom. Naime, priloženi kartografski prikaz prikazuje ondašnju planiranu luku na lokaciji "Mala punta" u naselju Zamošće a ne unutar turističkog kompleksa u naselju Perna. To znači da se u bivšoj državi trajektna luka nikada nije planirala na sadašnjoj lokaciji. To je i logično s obzirom da je bivša država odredila i fizički ogradila turistički kompleks Perna i namjenila ga, s obzirom na njegovu iznimnu vrijednost i potencijal, razvoju turizma. Prvi prostorni plan, koji je novu trajektnu luku stavio unutar turističkog kompleksa Perna-Komodori, napravila je Općina Orebić.
2. Da lokacija Perna nije odabrana zbog maritimnih svojstava kako tvrdite u Vašem odgovoru. Naime, da je lokacija nove luke "odabrana zbog maritimnih svojstava", značilo bi da je u procesu odabiranja postojalo više potencijalnih lokacija za koje su bila poznata maritimska svojstva na osnovu kojih bi se lokacija odabrala. Potencijalne lokacije, osim Perne, bile su Bilan i Sv Ivan. Kako se za potencijalne lokacije Bilan i Sv Ivan nisu radile maritimne studije, lokacija Perna se nije ni mogla odabrati kao najbolja lokacija na osnovu maritimnih svojstava. U prilogu je dokument koji potvrđuje da se maritimne studije nisu radile.
3. Da se lokacija Perna nije odabrala zbog "optimalne najkraće veze između Pelješca i Korčule". Naime, najkraća udaljenost između dvije obale je na lokaciji Sv Ivan na kojoj u županijskom prostornom planu stoji most/tunel.
4. Da se prostorni planovi jedinica lokalnih samouprava (Općina Orebić i Grad Korčula) nisu uskladili niti su se zajednički donosili u djelu prostornog planiranja od zajedničkog značaja. Naime, ondašnji (kao i sadašnji) zakon o prostornom planiranju, NN 76/2007, Čl. 57. omogućava izradu zajedničkog

prostornog plana. Grad Korčula i općina Orebić odabrali su lokacije budućeg trajektnog pristaništa bez ikakve službene i pisane suradnje.

5. Da Studija utjecaja na okoliš koju navodite u Vašem odgovoru nije valjana. Naime, ta Studija je stara preko 10 godina. U međuvremenu su se prostorne okolnosti promjenile. Na primjer sada je cijeli podmorski dio lokacije obrastao invazivnom vrstom *Caulerpa Racemosa* koje nije bilo u vrijeme kad se Studija koju navodite radila. Također, uži dio oko luke se izgradio te se u blizini planirane luke povećao broj stambenih objekata. Promijenili su se i zakoni te je za novu luku Perna Lučka uprava DNŽ poslala Ministarstvu zaštite okoliša i energetike zahtjev za Ocjenu potrebe procjene utjecaja zahvata na okoliš koji bi odredio da li je potrebno provesti Postupak procjene utjecaja zahvata na okoliš. Ministarstvo zaštite okoliša i energetike još nije donijelo rješenje o spomenutom zahtijevu.
6. Da je upravni akt donošenja UPU trajektne luke Perna donešen protuzakonito. Naime, u cijelom postupku upravnog akta vidljive su brojne nepravilnosti. Nepravilnosti su sljedeće:
  - a. MO-u Kućište nije uručena posebna obavijest o javnoj raspravi. Ne postoji povratnica koja bi dokazala da je obavijest uručena. Ondašnji predsjednik vijeća MO Kućište tvrdi da nikada nije dobio posebnu obavijest o javnoj raspravi. Stoga MO Kućište nije prisustvovao javnoj raspravi i bio je zakinut prava učestvovanja u prostornom planiranju koje je propisano zakonom.
  - b. Na posebnoj obavijesti, koja se zakonom o prostornom planiranju, NN 76/2007, Čl. 87., šalje tijelima i osobama predviđenima posebnim propisima, stoji datum koji je izvan roka (minimalno 8 dana prije početka javne rasprave) predviđenim zakonom. Dakle, obavijest nije poslana u zakonskom roku. U prilogu je kopija posebne obavijesti.
  - c. Na prethodnoj javnoj raspravi, javnost je izrazila veliko negodovanje predstavljenom projektu. Kopija zapisnika prethodne javne rasprave je u prilogu,
  - d. Uvidom u zapisnik sa Prethodne javne rasprave razvidno je da su voditelj i/ili nositelj i/ili izrađivač i/ili drugi sudionici na strani naručitelja lagali javnosti da je "analiza maritimnih svojstava alternativnih lokacija pokazala nemogućnost građenja luke na alternativnim lokacijama". To je stoga jer se nikakve maritimne studije nisu radile za alternativne lokacije (Bilan i Sv Ivan). U prilogu je dokument koji potvrđuje da se nisu radile maritimne studije.
  - e. Uvidom u zapisnik sa Prethodne javne rasprave razvidno je da su voditelj i/ili nositelj i/ili izrađivač i/ili drugi sudionici na strane naručitelja lagali javnost da je na lokaciji Perna bila planirana luka u bivšoj državi 80-ih godina. Naime u bivšoj državi, 80-ih godina je javnosti predložena druga lokacija, u mjestu Zamošće na lokaciji Mala punta. Tada je provedena i anketa među mještanima Mjesne zajednice Kućište po, kojoj se zaključilo da mještani ne žele trajektnu luku u svom mjestu. U prilogu je kopija ankete.
  - f. UPU trajektne luke Perna kao i cijeli postupak donošenja nije u skladu sa mnogim drugim stawkama tadašnjeg zakona. UPU trajektne luke Perna nije usklađen sa djelovima zakona koji se odnose na: Održivi razvoj i racionalno korištenje prirodnih resursa, sudjelovanje i informiranje javnosti, korištenje znanstvenih i stručnih spoznaja u prostornom planiranju, itd. (NN 76/2007, članci: 07., 08., 09., 10., 11., 12., 13., 86., 87.).  
Da projekt nove trajektne luke Perna nije u skladu, sa načelima racionalnog korištenja prirodnih resursa pokazuju podatci o veličini nove luke i usporedbu sa veličinom postojeće luke:  
Nova luka zauzima 10.530 m<sup>2</sup> kopnenog dijela, 34.952 m<sup>2</sup> morskog dijela i oko 400-450m duljine operativne obale. Postojeća luka u Orebiću ima 2.341 m<sup>2</sup> kopnenog dijela, 17.378 m<sup>2</sup> morskog dijela i 70m duljine operativne obale. Ove podatke možete provjeriti ovdje: <http://www.ludnz.hr/port/75> i ovdje: <http://www.ludnz.hr/port/47>  
U ovom smislu važno je znati da se trajektna luka izmješta iz Orebića isključivo iz razloga prometne opterećenosti kroz Orebić. Dakle, veličina postojeće luke nije problem. Stoga je planirana nova luka višestruko predimenzionirana.
8. Da se UPU trajektne luke Perna nije revidirao u smislu novonastalih pravnih okolnosti s obzirom na međunarodne ugovore koji su po Ustavu RH "iznad zakona". Naime, projekt luke Perna nije u skladu

sa Protokolom o intergralnom upravljanju obalnim područjem Sredozemlja koji se odnosi na načelo održivog razvoja i načelo racionalnog korištenja prostora i prirodnih resursa.

Ustav RH, Čl. 141.: Međunarodni ugovori koji su sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom i objavljeni, a koji su na snazi, čine dio unutarnjega pravnog poretka Republike Hrvatske, a po pravnoj su snazi iznad zakona. Njihove se odredbe mogu mijenjati ili ukidati samo uz uvjete i na način koji su u njima utvrđeni, ili suglasno općim pravilima međunarodnog prava.

9. Da će planirana trajektna luka Perna negativno utjecati na Stari grad Korčulu kao kandidata na tenetativnoj listi UNESCO-a. Naime, izrađen je nominacijski dosje za uvrštenje urbane gradske jezgre Korčule na listu Svjetske baštine UNESCO-a. Također, razvidno je da je za buduću luku Polačište na Korčuli proveden postupak ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš te je doneseno Rješenje Klasa: UP/I 351-03/17-08/333 od 9. svibnja 2018.g. da je za namjeravam zahvat potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš. U obrazloženju rješenja navodi se mišljenje Ministarstva kulture RH, Uprave za zaštitu kulturne baštine: "...predmetni zahvat je planiran u blizini zaštićene povijesne cjeline grada Korčule koja je upisana u Registar kulturnih dobara Republike Hrvatske pod brojem Z-6216. Stari grad Korčula nalazi se i na Pristupnoj listi UNESCO-a, s koje se kulturna dobra nominiraju na Listu svjetske baštine. Zbog svoje vizualne izloženosti predmetni zahvat može u značajnoj mjeri utjecati na degradaciju vizura grada Korčule, kao i šire kontaktne zone Pelješkog kanala..."

Nastavno na navedeno ističemo da je predmetna luka Perna vizualno puno izloženija od luke Polačište te se nalazi na maloj udaljenosti, direktno naspram starog grada Korčule. Izgradnjom ove dvije luke nepovratno će se degradirati prostorno okruženje u smislu vizura Starog grada Korčule.

10. Da se u prostornom planiranju ovako značajnog projekta nije uzeo u obzir kumulativni utjecaj planirane luke s obzirom na postojeće i planirane zahvate (luka Polačište, luka nutičkog turizma, most/tunel Pelješac-Korčula, itd).
11. Da ne postoji nijedna stručna studija na osnovu koje bi se odredili nedostaci postojeće trajektne luke u Orebiću te na osnovu koje bi se odredila najbolja rješenja. Praksa dobrog prostornog planiranja razini općine Orebić kao i na razini županije potpuno je izostala u ovom slučaju

S obzirom na sve navedeno a i s obzirom na našu prethodnu primjedbu tražimo da se poništi UPU trajektne luke Perna te da se izrade maritimne i druge studije na alternativnim lokacijama na osnovu kojih bi se odredila najbolja lokacija za novu trajektnu luku.

#### **Odgovor:**

Ne usvaja se.

Poništenje UPU-a trajektne luke Perna nije predmet Prostornog plana županije, već za to utvrđenog zakonskog postupka.

Trajektna luka Perna planirana je važećim Prostornim planom Dubrovačko-neretvanske županije i sukladna je strateškim dokumentima i planovima razvoja na nivou Države i Županije, te lokacija trajektne luke također nije predmet Izmjena i dopuna PPDNŽ. Za lokaciju se provodi postupak ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš, te ovisno o Rješenju Ministarstva će se dalje postupati.

Trajektna luka Perna uvrštena je u Županijsku razvojnu strategiju i Glavni plan razvoja Funkcionalne regije Južna Dalmacija, za koje je proveden postupak strateške procjene utjecaja na okoliš, u okviru koje je proveden postupak HIA-e.

Napominjemo da se Prostornim planom DNŽ s obzirom na mjerilo plana utvrđuju makrolokacije, te je kartografski prikaz iz Prostornog plana (bivše) Općine Korčula priložen kako bi se pokazalo da je i u Prostornom planu iz 1988. uvrštena trajektna luka na makrolokaciji Perna kao optimalna najkraća (ne i najkraća udaljenost između obala) prometna veza Pelješca i Korčule.

| G      |                        |               |             |          |
|--------|------------------------|---------------|-------------|----------|
| TVRTKE |                        |               |             |          |
| Rbr    | naziv                  | klasa, urbroj | datum       | usvojeno |
| 1      | Akteracija d.o.o.      |               | 12.10.2018. | Da       |
| 2      | Canavia d.o.o.         | e-mail        | 24.10.2018. | Da/ne*   |
| 3      | Canavia d.o.o.         |               | 31.10.2018. | Ne       |
| 4      | Canavia d.o.o.         |               | 31.10.2018. | Da       |
| 5      | Obšivač d.o.o.         |               | 18.10.2018. | Da       |
| 6      | Avenue ulaganja d.o.o. |               | 26.10.2018. | Da       |
| 7      | Autoklub „Blato“       |               | 31.10.2018. | Ne       |
| 8      | Sun Gardens Dubrovnik  |               | 29.10.2018. | Da       |
| 9      | Razvoj golf d.o.o.     |               | 30.10.2018. | Da/ne*   |
| 10     | WPD ADRIA d.o.o        |               | 31.10.2018. | Ne       |

\* Primjedbe se uvažavaju.