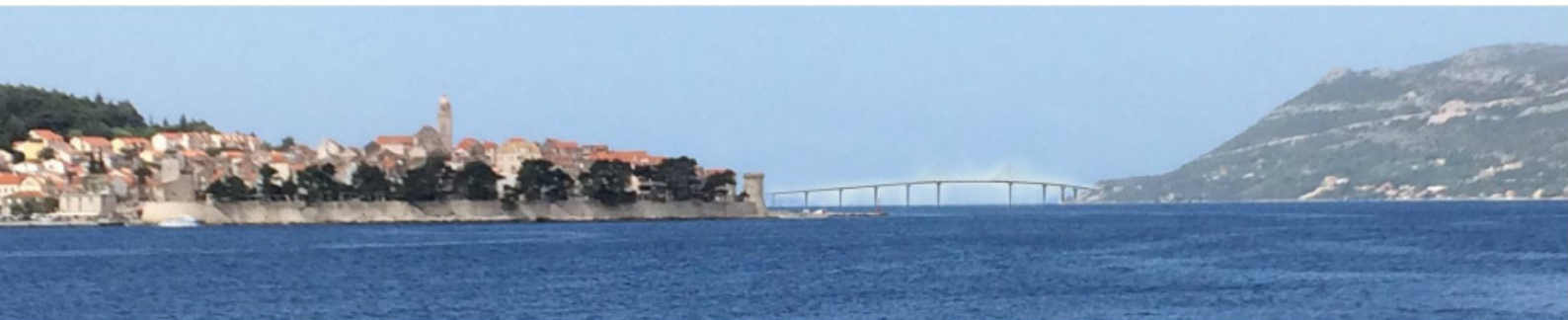
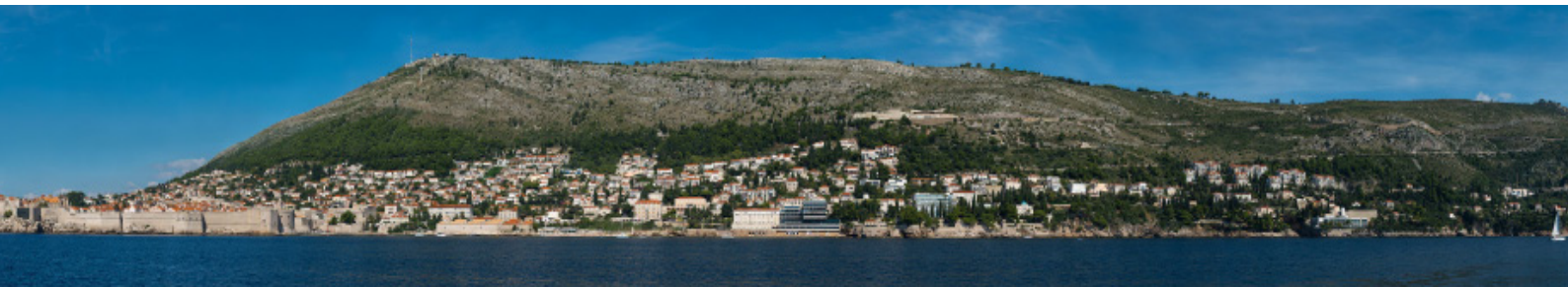


**katri lisitzin** arhitekt SAR / MSA

**michael kloos** planning and  
heritage consultancy

## PROCJENA UTJECAJA NA BAŠTINU

“Master plana razvoja funkcionalne regije Južna Dalmacija”





## **PROCJENA UTJECAJA NA BAŠTINU**

**“Master plana razvoja funkcionalne regije Južna Dalmacija”**

Svibnja 2017

## PRAVNA OBAVIJEST

### **NARUČIO:**

Dubrovnik-Neretva County  
Dubrovačko-neretvanska županija  
Trames Consultants Ltd.

### **VIZUALIZACIJE:**

Zavod za prostorno uređenje DNŽ,  
made by: PROMET MILENIJUM d.o.o. Čarli Brezac Benigar, ing.prom.

### **OBLIKOVANJE, PIPREMA, I LAYOUT:**

Katri Lisitzin | Architect and Heritage Consultant SAR/MSA  
Odensgatan 16 A | 75313 Uppsala, Sweden

**michael kloos**.planning and heritage consultancy

Prof. Dr.-Ing Michael Kloos | Architect and Urban Planner AKNW / SRL  
Baharak Seyedashrafi | Architect and Cultural Heritage Specialist MA  
Lochnerstr. 1 | 52076 Aachen, Germany  
[www.michaelkloos.de](http://www.michaelkloos.de)

### **PRIJEVOD:**

Dubravka Zvrko



## SAŽETAK

### 1. Zadatak

Hrvatska namjerava uvesti "funkcionalne regije", zamišljene kao logičke cjeline unutar zemlje. Južna Dalmacija, smještena na krajnjem jugu Hrvatske, definirana je kao jedna od funkcionalnih regija. „Master plan funkcionalne regije Južna Dalmacija” predstavlja bazu tih budućih planova.

Krucijalno pitanje master plana bit će otvaranje nove perspektive za održivi razvoj prometne mreže koja mora zadovoljiti funkcionalne potrebe regije i ujedno zaštititi njena kulturna i prirodna dobra.

« Problemi/izazovi prometa u razvoju funkcionalne regije » s kojima se master plan suočava su:

- Dostupnost otoka – dugo vrijeme putovanja / slaba učestalost prema glavnim državnim cestama
- Niska sigurnost prometa u odnosu na ostatak Hrvatske i EU
- Jači promet u vrhuncu turističke sezone (u prometnoj mreži sjever-jug)
- Kapacitet tranzitnog prometa (dobara i osoba)
- Nedostatak zemljišta za urbani razvoj s dobrom dostupnošću

i:

- Opći problemi zakrčenosti u većem dijelu mreže grada Dubrovnika kako u sezoni, tako i izvan sezone
- Razvoj luke, razvoj zračne luke i izazovi za mrežu/kapacitet

Dakle, ova procjena utjecaja na baštinu (HIA) bavi se procjenom nove prometne infrastrukture predložene u "Master planu razvoja funkcionalne regije Južna Dalmacija". Razmatrana područja iz projekta su "Spomenička cjelina Dubrovnika" kao spomenik svjetske baštine, nominiran serijski spomenik "Utvrdeni grad Korčula / Mletačke utvrde od 15. do 17. st." i "Povijesna urbanistička cjelina Stona s Malim Stonom, zidinama koje ih povezuju, prirodnim rezervatom Malostonski zaljev i solanama".

Središnji cilj procjene utjecaja na baštinu je identifikacija i procjena negativnih i pozitivnih potencijalnih utjecaja predloženog „Master plana razvoja funkcionalne regije Južna Dalmacija” na (potencijalnu) iznimnu univerzalnu vrijednost (OUV), integritet i autentičnost ovih triju (potencijalnih) spomenika svjetske baštine.

### 2. Proces i metodologija

HIA je zamišljena kao dio procesa planiranja „Master plana razvoja funkcionalne regije Južna Dalmacija” u izradi Trames Consultants iz Dubrovnika. Strateška procjena okoliša (SEA) koju provodi Oikon iz Zagreba procijenit će utjecaj master plana kako na prirodna, tako i na kulturna dobra u krajoliku regije.

Sadašnja HIA rađena je na strateškoj razini, dakle bavi se potencijalnim vizualnim utjecajima prometne infrastrukture osmišljene u master planu. Vizualizacije i virtualne 3D modele korištene u ovoj vizualnoj analizi predložene prometne mreže osigurala je Dubrovačko-neretvanska županija. Detaljnija HIA moći će se izraditi tek nakon predstavljanja svih opcija za infrastrukturne projekte i kad budu dostupne detaljnije informacije.

Obuhvat HIA-e određen je prema novim preporukama Odbora za svjetsku baštinu i prilagodit će se smjernicama ICOMOS-a za HIA-u (2011.) U skladu s tim zahtjevima, HIA će nastojati identificirati ključne utjecaje (pozitivne, negativne, izravne i neizravne na atribute iznimne univerzalne vrijednosti), mjere ublažavanja kako bi se umanjili mogući negativni utjecaji na OUV kao i na autentičnost i integritet spomenika. Proces master plana službeno je započeo u veljači 2016.

### 3. OPĆI ZAKLJUČCI I PREPORUKE

Općenito, procjena utjecaja na baštinu dovodi do sljedećih zaključaka :

a.) Predložena nova prometna infrastruktura ima vrlo velik negativni utjecaj na iznimnu univerzalnu vrijednost spomenika svjetske baštine (i onih potencijalnih i nominiranih) i njihove okolice u područjima obuhvaćenim ovom procjenom utjecaja na baštinu.

b.) Do pozitivnih utjecaja moglo bi doći eventualnim smanjenjem tranzitnog prometa i pritisaka na okoliš. Međutim, povećanje ukupnog prometa uzrokovano novom infrastrukturom može dovesti do negativnog utjecaja na mjesta svjetske baštine.

c.) Postoji nužna potreba za uspostavom održive strategije upravljanja posjetima u sva tri mjesta, a posebno u Spomeničkoj cjelini Dubrovnika kao spomeniku svjetske baštine. Državna tijela moraju znati da je to pitanje posebno naglašeno u Reaktivnoj promatračkoj misiji svjetske baštine i u zaključcima Odbora za svjetsku baštinu 2016.

*d.) Kako je gore navedeno, ova HIA djeluje na operativnoj razini, jer još je prerano za detaljniju procjenu predloženog master plana. Potrebno je dakle provesti procjenu utjecaja na baštinu u sva tri mjesta kad master plan bude detaljnije razrađen. Kako bi se osiguralo da rezultati ovih procjena utjecaja na baštinu budu uključeni u daljnji postupak planiranja, snažno se preporuča da se te procjene odvijaju paralelno s daljnjim postupkom planiranja.*

## SADRŽAJ

SAŽETAK	6
<b>1 UVOD</b>	<b>10</b>
<b>2 OKOLNOSTI</b>	<b>11</b>
2.1 HIA U OKVIRU PROCESA PLANIRANJA	12
2.2 Proces HIA	12
2.3 Izvori podataka	13
<b>3 SPOMENICI SVJETSKE BAŠTINE (upisani, predloženi i na Tentativnoj listi)</b>	<b>14</b>
3.1 Obuhvat HIA-e	14
3.2 Iznimna univerzalna vrijednost svjetske baštine	14
Kako se OUV očituje – ključni elementi	15
3.3 Spomenik svjetske baštine i njegova šira okolica	15
<b>4 Metodologija procjene utjecaja na baštinu (HIA)</b>	<b>18</b>
4.1 Okolnosti	18
4.2 Sadržaj procjene utjecaja na baštinu	18
4.3 Proces procjene utjecaja na baštinu (HIA)	20
<b>5 PROCJENA UTJECAJA NA BAŠTINU</b>	<b>22</b>
Vizualizacija i evaluacija	22
Kategorija vizualnih točaka	22
Ključni atributi iznimne univerzalne vrijednosti	23
5.1 Utvrđeni grad Korčula / Mletačke utvrde od 15. do 17. st.	24
Ključni elementi predložene iznimne univerzalne vrijednosti	26
Opis promjena	26
Druge procjene	27
Procjena utjecaja na baštinu	28
Obuhvat HIA-e	28
Vizualni utjecaji	29
Druge procjene (Predložena Nova Trajektna Luka)	36
Preliminarna procjena	38
Zaključci	38
5-2. POVIJESNA URBANISTIČKA CJELINA STONA, MALOG STONA, ZIDINA KOJE IH POVEZUJU, PRIRODNOG REZERVATA MALOSTONSKOG ZALJEVA I SOLANA	40
Ključni elementi predloženog OUV-a	41
Opis promjena	42
SEA	42
Procjena utjecaja na baštinu	43
Obuhvat HIA-e	43
Vizualni utjecaji	44
Preliminarna procjena	52
Zaključci	52
5-3. ‘SPOMENIČKA CJELINA DUBROVNIKA’, SPOMENIK SVJETSKE BAŠTINE	54



Kratak opis	54
Problemi svjetske baštine	55
Ključni elementi iznimne univerzalne vrijednosti Spomeničke cjeline Dubrovnika	57
Srednjovjekovni grad i njegov teritorij – povijesni urbani krajolik	57
Obrambeni sustav Dubrovačke republike	58
Identitet Dubrovnika – Asocijativa Vrijednost	59
Prijedlog Sveukupnih Atributa Dubrovnika Kao Spomenika Svjetske Baštine i Njegova Okružja	59
Opis promjena	61
Procjena utjecaja na baštinu	62
Obuhvat HIA-e	62
Vizualni utjecaji	64
Alternativa A Glavna Obilaznica s Most Na Ombli	66
Glavna Obilaznica, Alternativa B	68
Sumarna Procjena Alternativa A i B Glavne Obilaznice	74
Sažetak Rezultata	74
Vizualni Utjecaji Povezivanja Ceste Alternative	75
Alternativa 1	76
Alternativa 2	80
Alternativa 3	84
Sumarna Procjena Alternativa 1, 2 i 3 Poveznica	86
Sažetak Rezultata	87
Zaključci	89
OPĆI ZAKLJUČCI I PREPORUKE	90
<b>6 BIBLIOGRAFIJA</b>	<b>92</b>

## 1. UVOD

Ova procjena utjecaja na baštinu (HIA) odnosi se na prijedlog nove prometne infrastrukture „master plana razvoja funkcionalne regije Južna Dalmacija“. To područje uključuje „Spomeničku cjelinu Dubrovnika“ upisanu u Listu svjetske baštine, “Utvrdeni grad Korčulu/ mletačke utvrde nastale u razdoblju od 15. do 17. stoljeća” koji je nominiran za svjetsku baštinu kao serijski spomenik te “Povijesno urbanističku cjelinu Stona, Malog Stona, zidina koje ih povezuju, prirodnog rezervata Malostonskog zaljeva, Stonskog polja i solana”.

Sadašnja procjena utjecaja na baštinu (HIA) rađena je na strateškoj razini. Detaljnija HIA moći će se izraditi tek nakon predstavljanja svih opcija za infrastrukturne projekte i kad budu dostupne detaljnije informacije. HIA će uključiti sljedeće dijelove prema Smjernicama za procjenu utjecaja na baštinu za kulturnu svjetsku baštinu koje je dalo Međunarodno vijeće za spomenike i spomeničke cjeline (ICOMOS) 2011:

Opis:

- Kratak opis vrijednosti (tentativne) svjetske baštine spomenika (iznimna univerzalna vrijednost) .
- Razumijevanje spomenika svjetske baštine i njegova šireg okruženja kako je definirano u Nacrtu retrospektivne izjave i opisima Tentativne liste.
- Identifikacija atributa unutar upisanog spomenika i spomenika s Tentativne liste i njihovog okružja, a koji su povezani ili izražavaju iznimnu univerzalnu vrijednost.

Utjecaj i ublažavanje:

- Evaluacija predloženog master plana u smislu njegova utjecaja na spomenike (tentativne) svjetske baštine i njihovog šireg okružja kroz
- Identifikaciju ključnih utjecaja; pozitivnih, negativnih, izravnih i neizravnih, na attribute OUV-a (prema Operativnim smjernicama UNESCO-a za provedbu Konvencije o svjetskoj baštini 2015; paragrafi 77-119);
- Procjenu relativnog obuhvata i jačine tih utjecaja; i
- Analizu i zaključke o tome kako će predloženi master plan utjecati na OUV.
- Identifikacija i mjere ublažavanja kako bi se ublažili mogući negativni utjecaji predloženog master plana.

i:

- Preporuke za daljnje planiranje u sklopu Master plana funkcionalne regije Južna Dalmacija.

## 2. OKOLNOSTI

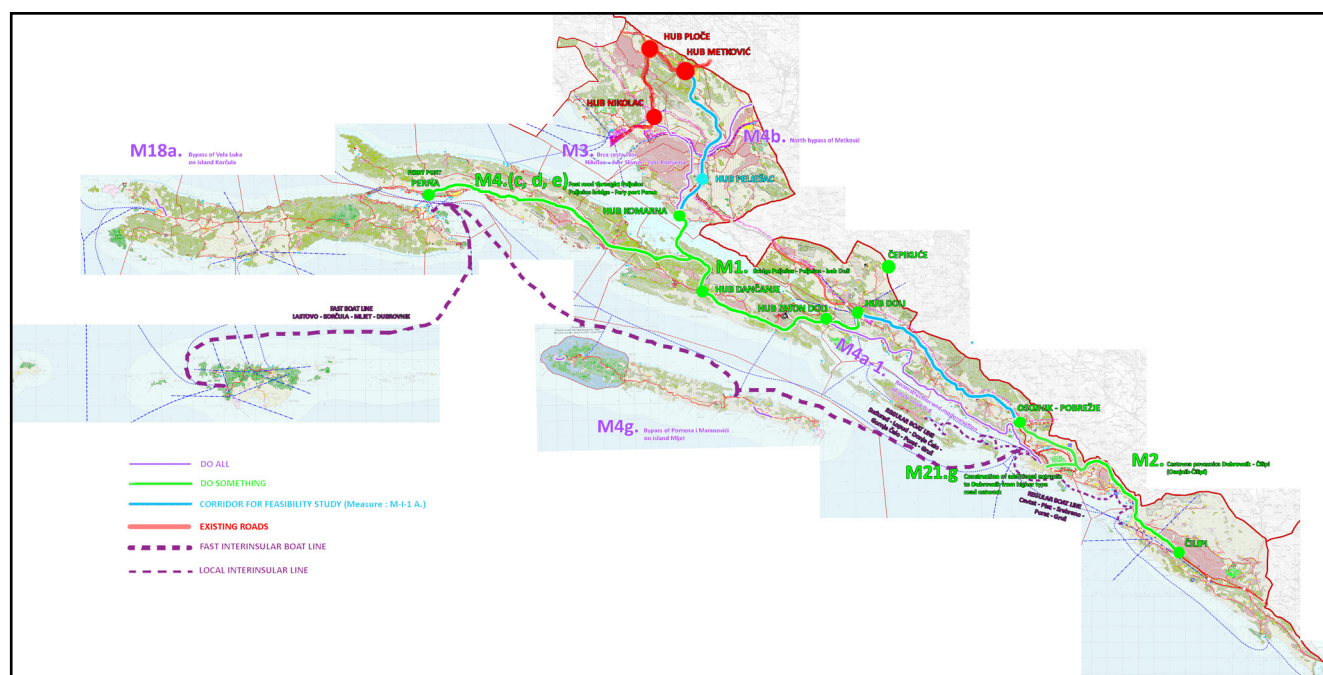
Hrvatska namjerava uvesti "funkcionalne regije", zamišljene kao logičke cjeline unutar zemlje. Južna Dalmacija, smještena na krajnjem jugu Hrvatske, definirana je kao jedna od funkcionalnih regija. „Master plan funkcionalne regije Južna Dalmacija“ predstavlja bazu tih budućih planova.

Funkcionalna regija Južna Dalmacija ima složenu topografiju i specifičan geografski oblik koji ju dijeli od teritorija Bosne i Hercegovine. Južna Dalmacija također ima bogatu kulturnu i povijesnu baštinu, uključujući „Spomeničku cjelinu Dubrovnika“, spomenik svjetske baštine. Zahvaljujući tim kvalitetama, razvila se u destinaciju koja posljednjih godina bilježi velik broj višednevnih posjeta. Dakle, Južna Dalmacija ekonomski snažno ovisi o turizmu, a prometni sustav regije ima vitalnu ulogu, posebno u turističkoj sezoni.

U tim okolnostima, ključno pitanje master plana bit će otvaranje nove perspektive za održivi razvoj prometne mreže koja mora zadovoljiti funkcionalne potrebe regije i ujedno zaštititi njena kulturna i prirodna dobra.

« Problemi/izazovi prometa u razvoju funkcionalne regije » s kojima se master plan suočava su:

- Dostupnost otoka – dugo vrijeme putovanja / slaba učestalost prema glavnim državnim cestama
  - Niska sigurnost prometa u odnosu na ostatak Hrvatske i EU
  - Jači promet u vrhuncu turističke sezone (u prometnoj mreži sjever-jug)
  - Kapacitet tranzitnog prometa (dobara i osoba)
  - Nedostatak zemljišta za urbani razvoj s dobrom dostupnošću
- i:
- Opći problemi zakrčenosti u većem dijelu mreže grada Dubrovnika kako u sezoni, tako i izvan sezone
  - Daljnji razvoj luke i zračne luke su izazov za kapacitet mreže.



Slika1: Master plan funkcionalne regije Južna Dalmacija © FRJD Trames

## 2-1. HIA U OKVIRU PROCESA PLANIRANJA

Dok strateška procjena okoliša (SEA) ocjenjuje master plan prema važećem hrvatskom i europskom zakonodavstvu, HIA mora procijeniti njegove moguće utjecaje na “Spomeničku cjelinu Dubrovnika” kao spomenika UNESCO-ove svjetske baštine. Uz to, HIA razmatra i dva spomenika koja se nalaze u području projekta, a upisana su u hrvatsku Tentativnu listu svjetske baštine: “Povijesni grad Korčula” i “Povijesna cjelina Stona”. Korčula je također dijelom prijedloga nominacije transnacionalnog serijskog spomenika “Mletačke utvrde od 15. do 17. st.”, zajedno sa spomenicima u Italiji i Crnoj Gori, podnesenog 2016. za upis u Listu svjetske baštine.

Razlog zbog kojega je ICOMOS predložio nov način procjene je taj što su se formalne evaluacije promjena u okolišu, procjena utjecaja na okoliš (EIA) i SEA pokazale nedostatnima kad se primjenjuju na spomenike svjetske baštine. Baština se uglavnom promatrala kao zaseban spomenik, a utjecaji samo vizualno. Kao ishod, te procjene često nisu uzimale u obzir iznimnu univerzalnu vrijednost (OUV) i njene attribute. Kumulativni učinci, odnos s okruženjem i zonom utjecaja te ključni elementi integriteta i autentičnosti spomenika nisu obrađivani na odgovarajući način.

Shodno tome, HIA uzima OUV tih triju spomenika kao polaznu točku i procjenjuje moguće utjecaje u skladu s relevantnim međunarodnim smjernicama UNESCO-a. HIA također određuje koja pitanja u odnosu na OUV treba procijeniti.

## 2-2. PROCES HIA

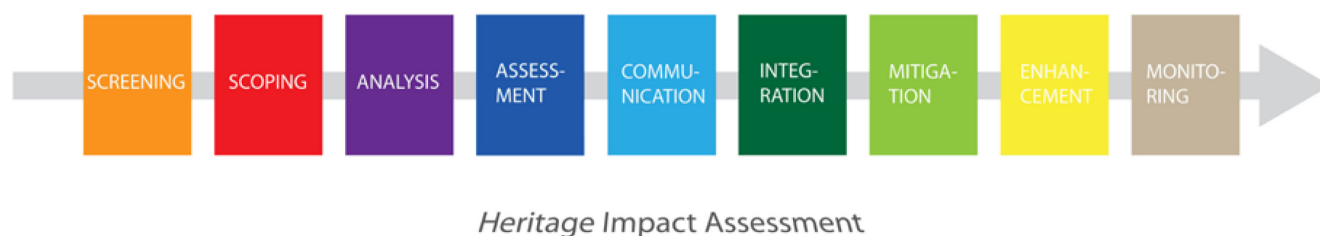
Izrada master plana službeno je počela u veljači 2016. Prvi sastanak na kojem je svim uključenim stranama predstavljen očekivani obuhvat i ciljevi HIA-e održan je 18. ožujka 2016. u Dubrovniku.

Prvi radni sastanak svih strana uključenih u izradu master plana (Trames Consultants, Rambøll, Oikon i tim HIA-e) održan je 17. ožujka 2016. u Dubrovniku. 18. ožujka 2016. kao prvi korak u javnoj raspravi, sve strane i predstavnici uključenih gradova i općina upoznati su s prvim koracima planiranja, kao i s daljnjim procesom procjene SEA i HIA.

Matrica određivanja sadržaja (scoping matrica) SEA-e predstavljena je za javnu raspravu 18. ožujka. Tim HIA-e predao je komentare na scoping matricu SEA-e 14. travnja. Komentari se temelje na EU scoping listi SEA/EIA. Svi komentari HIA-e na SEA scoping matricu (od 18. ožujka 2016.) naglašavaju potrebu za:

- koordinacijom SEA-e i HIA-e kad se radi o kulturnoj baštini. Iako se HIA bavi posebno svjetskom baštinom, postoje i neka preklapanja u kontekstu te baštine. Koordinaciju treba precizirati na samom početku procesa kako bi se izbjegla dupliciranja i praznine.
- poštivanjem vrijednosti svjetske baštine u svim sadašnjim i budućim procesima EIA-e u master planu prometa. To treba uključiti i sve povezane EIA-e, primjerice za novu trajektu luku Korčule ili EIA za Pelješac.
- sagledavanjem svih sastavnih dijelova projekta, uključujući mostove na Korčuli, Stonu i Rijeci dubrovačkoj te širi promet kruzera i trajekata u odnosu na kulturnu baštinu.

- sagledavanjem utjecaja povećanog pomorskog prometa i predloženih marina/luka na vrijednosti (potencijalne) svjetske baštine Stona i Korčule te posebno Dubrovnika. Vrijednosti svjetske baštine tih spomenika usko su vezane uz more i morske krajolike.
- naglašavanjem, u skupu specifičnih pitanja utjecaja na okoliš kao što su zrak, klimatske promjene, buka, vibracije, ispuštanje svjetlosti, tlo i poljoprivredna zemljišta među ostalim, ukupne procjene utjecaja na graditeljsku baštinu uslijed povećanog volumena prometa i novih transportnih koridora, uzimajući u obzir i potencijalni efekt barijere za korištenje prostora i poljoprivrednog zemljišta.
- posebnim naglašavanjem utjecaja na koheziju i identitet zajednice kao i na kulturni identitet i asocijacije. To spada u utjecaje koji se procjenjuju prema direktivama EU.
- 



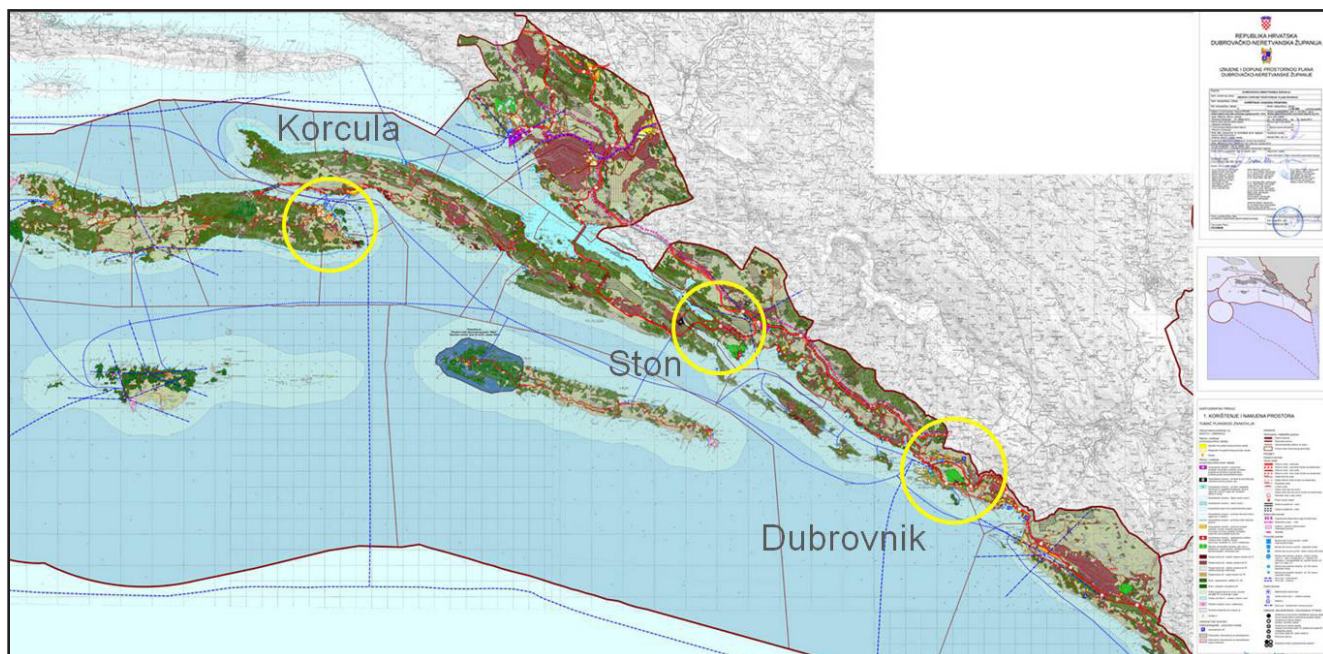
Slika 2: Postupak procjene utjecaja na baštinu temeljen na HIA smjernicama za kulturnu svjetsku baštinu, ICOMOS 2011 © Michael Kloos

## 2-3. IZVORI PODATAKA

HIA se smatra dijelom procesa planiranja kod izrade « Master plana razvoja funkcionalne regije Južna Dalmacija » koju provodi Trames Consultants iz Dubrovnika. Strateška procjena okoliša (SEA) koju provodi Oikon iz Zagreba, procjenjuje utjecaj master plana kako na prirodna, tako i na kulturna dobra regije. Vizualizacije i virtualne 3D modele korištene za vizualnu analizu predloženih prometnih mreža osigurala je Dubrovačko-neretvanska županija.

### 3. SPOMENICI SVJETSKJE BAŠTINE (UPISANI, PREDLOŽENI I NA TENTATIVNOJ LISTI)

#### 3-1. OBUHVAT HIA-E



Slika 3: Spomenik svjetske baštine « Spomenička cjelina Dubrovnika » i dva kandidirana spomenika: “Utvrđeni grad Korčula / Mletačke utvrde nastale od 15. do 17. st. i “Povijesno urbanistička cjelina Stona, Malog Stona, zidina koje ih povezuju, prirodnog rezervata Malostonskog zaljeva, Stonskog polja i solana” © Dubrovnik Neretva County

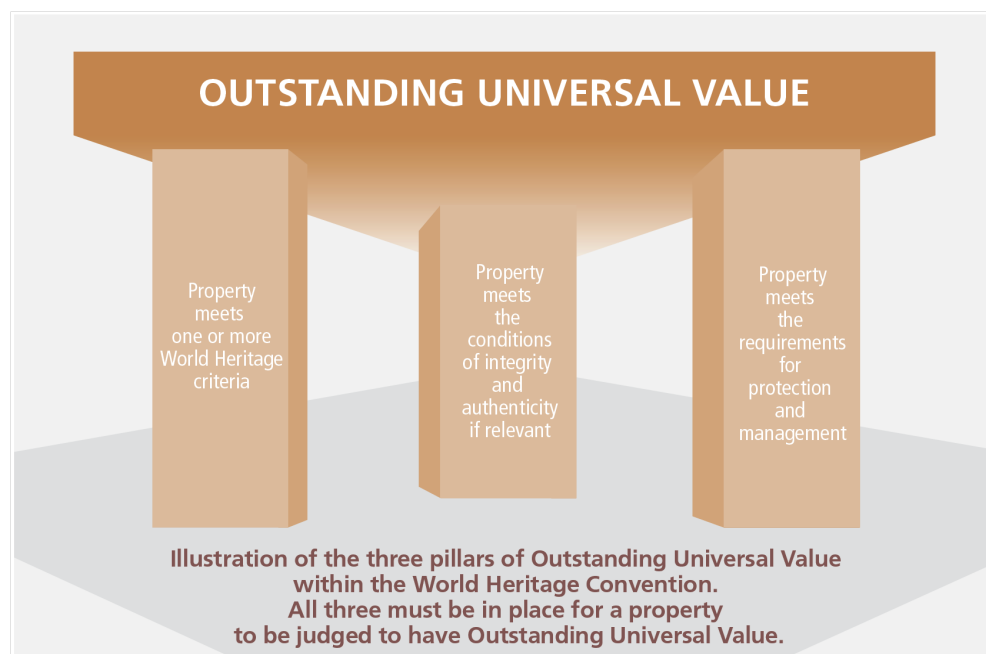
Središnji cilj procjene utjecaja na baštinu je identifikacija i procjena negativnih i pozitivnih mogućih utjecaja predloženog „master plana razvoja funkcionalne regije Južna Dalmacija” na (potencijalnu) iznimnu univerzalnu vrijednost (OUV), integritet i autentičnost triju karakterističnih (potencijalnih) spomenika svjetske baštine.

Obuhvat HIA-e određen je prema novim preporukama Odbora za svjetsku baštinu i prilagodit će se smjernicama ICOMOS-a za HIA-u (2011.) U skladu s tim zahtjevima, HIA će nastojati identificirati ključne utjecaje (pozitivne, negativne, izravne i neizravne) na attribute iznimne univerzalne vrijednosti, mjere ublažavanja kako bi se umanjili mogući negativni utjecaji na OUV kao i na autentičnost i integritet spomenika. ( ef.: Scoping Report, travanj 2016. )

#### 3-2. IZNIMNA UNIVERZALNA VRIJEDNOST SVJETSKJE BAŠTINE

Kako bi se procijenili utjecaji na vrijednost UNESCO-ove svjetske baštine, važno je shvatiti njen globalni značaj i identificirati ključne elemente koji se pripisuju spomeniku. Izjava o iznimnoj univerzalnoj vrijednosti (SoOUV) je temelj svih odluka o zaštiti i upravljanju spomenicima svjetske baštine, stoga je i temelj HIA-e.

Iznimna univerzalna vrijednost (OUV) spomenika svjetske baštine sadrži tri komponente : **kriterij opravdanosti** kako je prikazano u nominaciji, sadašnje stanje i kvaliteta spomenika prema **autentičnosti i integritetu** te **upravljanje** kojim se osigurava zaštita i održivi razvoj za buduće naraštaje. Atributi su ključna obilježja spomenika koja nose iznimnu univerzalnu vrijednost, a mogu se identificirati kao fizički elementi, funkcionalni i asocijativni odnosi, procesi i nematerijalni aspekti baštine. Povrh toga, atributi OUV-a moraju biti dobro očuvani. Moreover, attributes of OUV should be in good condition.



Slika 4: Iznimna univerzalna vrijednost (OUV) © Managing World Cultural Heritage, 2014, p. 35

**Autentičnost** je u kvaliteti i vjerodostojnosti :

Paragraf 82 Operativnih smjernica za provedbu Konvencije o svjetskoj baštini 2015. (OG)

“Ovisno o tipu kulturne baštine i njenom kulturnom kontekstu, smatra se da spomenik zadovoljava uvjete autentičnosti ako su njegove kulturne vrijednosti (priznate prema kriterijima za nominaciju) istinski i vjerodostojno izražene kroz niz atributa uključujući:

- oblik i nacrt;
- materijale i supstancu;
- korištenje i namjenu;
- tradicije, tehnike i sustave upravljanja;
- lokaciju i okruženje;
- jezik i druge oblike nematerijalne baštine;
- duh i doživljaj;
- druge unutarnje i vanjske faktore .”

Na primjer, u Dubrovniku i Korčuli, autentičnost graditeljske baštine povezana je sa svim elementima; nacrt, materijal, tehnike gradnje, izvorni plan, korištenje i namjena, lokacija i okruženje, asocijativne vrijednosti, memorija i priče.

**Integritet** je mjera cjelovitosti i netaknutosti prirodne i/ili kulturne baštine i njenih atributa.

Paragraf 88 Operativnih smjernica za provedbu Konvencije o svjetskoj baštini 2015. (OG):

“Pri ispitivanju uvjeta integriteta, mora se procijeniti u kojoj mjeri spomenik

- sadrži sve elemente potrebne da bi se izrazila iznimna univerzalna vrijednost
- ima odgovarajuću veličinu da bi osigurao potpuni uvid u obilježja i procese koji nose njegov spomenički značaj
- trpi štetne učinke razvoja i/ili zanemarivanja “

### KAKO SE OUV OČITUJE – KLJUČNI ELEMENTI

Atributi ili ključna obilježja spomenika su oni elementi koji se vežu uz ili izražavaju iznimnu univerzalnu vrijednost, oni su « nositelji vrijednosti ». Atributi – i njihov međusobni odnos – mogu biti fizičke kvalitete ili tkivo, ali i procesi povezani s fizičkim obilježjima. Atributi su stvarni elementi vrijednosti svjetske baštine i temelj svakog odlučivanja, po njima se mjere promjene, oni su u fokusu aktivnosti zaštite i upravljanja.

Atributi mogu biti materijalni i nematerijalni. To su primjerice;

- Fizički elementi, na primjer dubrovački vodovod, zidine i sl.
- Odnosi među elementima, na primjer funkcionalna i asocijativna veza utvrđenog grada s njegovim teritorijem
- Proces, na primjer kontinuitet živućeg grada
- Asocijacije, pogledi, proslave kao Festa svetog Vlaha, povezana s putem procesije i važnim crkvama. Atributi su i oni koji odražavaju “duh i doživljaj” mjesta što ne mora uvijek biti uočljivo, ali može biti jednim od najvažnijih aspekata iznimne univerzalne vrijednosti.

## 3-3. SPOMENIK SVJETSKOJ BAŠTINI I NJEGOVA ŠIRA OKOLICA

Mjesta u projektu koja se dovode u vezu sa svjetskom baštinom mahom su veći gradovi iz vremena Mletačke i Dubrovačke republike. Njihova uklopljenost u krajolik, morski i kopneni, bitno doprinosi razumijevanju njihovog strateškog značaja i funkcije. Odbor za svjetsku baštinu jasno je ukazao na važnost sagledavanja šire okolice kao dijela OUV-a spomenika svjetske baštine.

- Spomenik svjetske baštine je geografski određena zona s uspostavljenim granicama. On sadrži sve elemente koji nose OUV;
- Kontaktna (buffer) zona je područje oko spomenika svjetske baštine koje štiti, naglašava i podržava OUV ; i
- Šira okolica je šire područje koje ne mora imati uspostavljene granice. To se odnosi na krajolik, ali i infrastrukturu, ekonomske procese i asocijacije.

UNESCO-ove Operativne smjernice iz 2015. ukazuju na nužnost integriranog pristupa zaštiti i upravljanju spomenicima svjetske baštine. Nedavne preporuke Odbora za svjetsku baštinu također naglašavaju potrebu takvog pristupa kod HIA-e.



Paragraf 112 Operativnih smjernica za provedbu Konvencije o svjetskoj baštini 2015. (OG):

“Efektivno upravljanje podrazumijeva ciklus kratkoročnih, srednjoročnih i dugoročnih aktivnosti zaštite, očuvanja i prezentacije nominiranog spomenika. Integrirani pristup planiranju i upravljanju nužan je za usmjeravanje razvoja spomenika kroz vrijeme i održanje svih aspekata iznimne univerzalne vrijednosti.

Taj pristup ide dalje od samog spomenika i uključuje kontaktne zone kao i širu okolicu. Šira okolica može se odnositi na topografiju spomenika, prirodni i izgrađeni okoliš te druge elemente kao infrastrukturu, obrasce korištenja zemljišta, prostornu organizaciju i vizualne odnose. Ona se može odnositi i na društvene i kulturne običaje, ekonomske procese i druge nematerijalne dimenzije baštine kao što su percepcije i asocijacije. Upravljanje širom okolicom povezano je s njenom ulogom u podršci iznimnoj univerzalnoj vrijednosti.”

## 4. METODOLOGIJA PROCJENE UTJECAJA NA BAŠTINU (HIA)

### 4-1. OKOLNOSTI

Međunarodna udruga za procjenu utjecaja (IAIA) definira HIA-u kao:

“Proces identifikacije budućih posljedica sadašnjeg ili predloženog djelovanja” (slika 2).

HIA je alat za procjenu kojim se identificiraju, predviđaju i evaluiraju tekuće i potencijalne promjene koje mogu negativno i pozitivno utjecati na spomenike svjetske baštine. Koristi sustavnu i transparentnu metodologiju u svrhu proaktivnih procesa planiranja i odlučivanja.

Ishod procesa HIA-e uključuje:

- identifikaciju ugrožene baštine i njenog doprinosa iznimnoj univerzalnoj vrijednosti spomenika; i
- naznake kako će promjene ili nove gradnje utjecati na iznimnu univerzalnu vrijednost, bilo pozitivno ili negativno.
- identifikaciju utjecaja i procjenu njihovog obuhvata i jačine
- preporuke i strategije za ublažavanje kako bi se negativni utjecaji izbjegli, umanjili, popravili ili kompenzirali.

Treba biti svjestan sljedećeg:

- Izvor utjecaja može biti izvan granica spomenika i njegovih kontaktnih zona, jer procjenjuje se utjecaj na OUV;
- Pri procjeni se uzima u obzir kontekst spomenika, šira okolica i povezanost s okolnim krajolikom;
- Važno je naglasiti pozitivne utjecaje; mogućnost jačanja, održavanja i naglašavanja kulturnog dobra je također dijelom procjene;
- Pojedini faktori mogu proizvesti pozitivne i negativne utjecaje istovremeno. Na turizam se primjerice može gledati kao na izvor pozitivnih i negativnih utjecaja, ovisno o tome kako se njime upravlja;
- Kumulativni utjecaji – utjecaji kroz vrijeme – vrlo su važni pri procjeni utjecaja na kulturnu baštinu; i
- Održivost i kapacitet upravljanja predstavljaju dio OUV-a te se i oni moraju procijeniti.

### 4-2. SADRŽAJ PROCJENE UTJECAJA NA BAŠTINU

Ova HIA provest će se prema temeljnim dokumentima svjetske baštine UNESCO-a, Operativnim smjernicama za provedbu Konvencije o svjetskoj baštini (2015.), dokumentaciji za nominaciju (Tentativna lista i Lista svjetske baštine) i ICOMOS-ovim Smjernicama za procjenu utjecaja na baštinu za spomenike svjetske kulturne baštine (2011).

U tom okviru HIA-e, glavni faktori koji djeluju na baštinu popisani su onako kako su identificirani u Izvješćima o stanju svjetske baštine. HIA uzima u obzir i faktore koje je Hrvatska identificirala u drugom ciklusu periodičnih izvješća za Europu. Povrh toga, HIA za povijesnu jezgru Dubrovnika primjenjuje i odluke Odbora za svjetsku baštinu te preporuke Retrospektivne

promatračke misije 2015.

Sljedeća tablica pokazuje kako se potencijalni faktori koji djeluju na vrijednost svjetske baštine mogu identificirati te kakvu vrstu utjecaja mogu proizvesti na spomenik svjetske baštine. Kategorije su raspoređene prema strukturi Izvješća o stanju očuvanosti i periodičnih izvješća koje Hrvatska podnosi Odboru za svjetsku baštinu.

FAKTOR	PRIRODA UTJECAJA				PORIJEKLO	
	pozitivan	negativan	postojeći	potencijalan	unutarnje	vanjsko
Zgrade i nove gradnje	X	X	X	X	X	X
Prometna	X	X	X	X		
Prometna infrastruktura						
Komunalna ili servisna infrastruktura	X	X	X	X	X	X
Onečišćenje, prijetnje za okoliš		X			X	X
Klimatske promjene i veći vremenski poremećaji		X		X		X
Korištenje bio resursa / modifikacije	X	X	X	X		X
Društveno/kulturno korištenje baštine	X	X	X	X		
Ostale ljudske aktivnosti		X	X	X	X	X
Upravljanje i institucije	X	X	X	X	X	X

### 4-3. PROCES PROCJENE UTJECAJA NA BAŠTINU (HIA)

#### KORAK 1 – Što je ugrožena baština i zašto je to važno?

Opis iznimne univerzalne vrijednosti svjetske baštine

#### KORAK 2 – Kako će predložena promjena ili predložena nova gradnja utjecati na vrijednost svjetske baštine ?

Opis planiranih promjena

#### KORAK 3 – Identifikacija utjecaja i procjena njihovog obuhvata i snage

Identifikacija faktora koji djeluju na baštinu i njihovih utjecaja uključuje procjenu izravnih i neizravnih utjecaja, fizičkih, asocijativnih i vizualnih utjecaja, potencijalnih i kumulativnih utjecaja te njihov prostorni i vremenski obuhvat.

Moguće promjene autentičnosti i integriteta spomenika svjetske baštine ocjenjuju se prema sljedećim kriterijima temeljenim na ICOMOS-ovim smjernicama za HIA (2011).

Sljedeća tablica je primjer procjene obuhvata i jačine utjecaja:

#### OVIJESNI URBANI KRAJOLIK/ASOCIJATIVNI KRAJOLIK

Ocjena utjecaja	Arhitektura i urbana struktura	Povijesni krajolik	Nematerijalna kulturna baština Asocijacije
Velik (gubitak OUV-a)	Promjena na ključnim povijesnim zgradama i urbanoj strukturi takva da je spomenik totalno narušen. Opsežne promjene okruženja gradske jezgre	Promjene na većini ili na svim ključnim elementima povijesnog krajolika. Fundamentalne promjene u korištenju ili pristupu koje dovode do totalne promjene karaktera povijesnog krajolika i do gubitka OUV-a	Velike promjene koje pogađaju aktivnosti nematerijalne baštine ili asocijacije, vizualne veze i kulturnu aprecijaciju
Umjeren (značajna promjena)	Promjene na mnogim ključnim zgradama/građevinskim elementima. Promjene okruženja.	Promjene na znatnom dijelu ključnih elemenata povijesnog krajolika, vizualne promjene na mnogim ključnim aspektima, primjetne promjene korištenja, što dovodi do ograničene promjene karaktera povijesnog krajolika.	Znatne promjene u prostoru koje utječu na aktivnosti nematerijalne kulturne baštine, vizualne veze i kulturnu aprecijaciju
Mali (mala promjena)	Promjene na ključnim građevinskim elementima. Promjene u okruženju povijesne zgrade i urbanog..	Promjene na manjem broju ključnih elemenata krajolika, manje vizualne promjene, ograničena promjena karaktera povijesnog krajolika	Promjene u prostoru koje utječu na aktivnosti nematerijalne kulturne baštine, vizualne veze i kulturnu aprecijaciju
Zanemarivo mali	Vrlo male promjene na povijesnim građevinskim elementima ili okruženju sa zanemarivim djelovanjem	Vrlo male promjene na ključnim elementima povijesnog krajolika, praktično nepromijenjeni vizualni efekti	
Bez promjene			

**KORAK 4 Kako se ti učinci mogu izbjeći, umanjiti, popraviti ili kompenzirati?**

Prijedlog mjera ublažavanja i daljnji koraci

Kako bi se minimizirao gubitak OUV-a, proces HIA-e mora biti proaktivan i kreativan u iznalaženju alternative i rješenja za predložene promjene, ili u izbjegavanju ili minimaliziranju negativnih utjecaja na OUV kroz mjere ublažavanja.

Mjere ublažavanja uključuju kako opće tako i specifične mjere te mjere potrebne prije, za vrijeme i nakon zahvata.

Sljedeća tablica je primjer sumarne HIA procjene :

Procjena utjecaja	pozitivan < I >negativan								
	Vrlo velik	Velik/vrlo velik	Umjeren/ Velik	Mali	Neutralno	Mali	Umjeren/ Velik	Velik/vrlo velik	Vrlo velik
Ključne vrijednosti OUV / atributi (Ref. par. 82 Operativnih smjernica 2015)									
<b>Autentičnost</b>									
Oblik i nacrt									
Materijal i supstanca									
Korištenje i namjena									
Lokacija i okruženje									
Percepcija, duh i doživljaj (nemat gerijalno i asocijativno)									
<b>Integritet</b>									
Potpunost									
Odgovarajuća veličina									
Bez narušavajućih učinaka									
<b>UKUPNO</b>									

Sumarni prikaz utjecaja na sve atribute ili aspekte baštine dat je u tablici koja pokazuje značaj negativnih utjecaja na OUV:

VRIJEDNOST SPOMENIČKOG DOBRA	OBUHVAAT I JAČINA PROMJENE/UTJECAJA				
	Bez promjene	Zanemariva promjena	Mala promjena	Umjeren promjena	Velika promjena
	ZNAČAJ UČINKA ILI UKUPNI UČINAK (ŠTETAN ili KORISTAN)				
Spomenici svjetske baštine VRLO VISOKA	Neutralno	Mali	Umjeren / velik	Velik / Vrlo velik	Vrlo velik

## 5. PROCJENA UTJECAJA NA BAŠTINU

### VIZUALIZACIJA I EVALUACIJA

Sljedeće poglavlje ilustrira vizualne utjecaje predloženih cesta, tunela i mosta na OUV za svaki spomenik posebno.

Vizualizaciju predloženih prometnih mreža osigurala je Dubrovačko-neretvanska županija. Izrađeni su 3D kompjutorski modeli planirane mreže za svaki pojedini slučaj i digitalne fotografije s odabranih pozicija. Potom su se 3D modeli poklopili s odgovarajućim digitalnim fotografijama kako bi se očekivane promjene ilustrirale na najvjerniji mogući način.

Kategorije za evaluaciju obuhvata promjena uzete su iz ICOMOS-ovih Smjernica za procjenu utjecaja na baštinu 2011. (vidi 4.3):

Obuhvat promjene/utjecaj		Evaluacija
Štetan / Koristan	Bez promjene	Neutralno
	Neznatna promjena	Mali
	Mala promjena	Umjeren / velik
	Umjerena promjena	Velik / vrlo velik
	Velika promjena	Vrlo velik

Tab. 1: Evaluation levels: ICOMOS Guidance for Heritage Impact Assessments 2011

### KATEGORIJA VIZUALNIH TOČAKA

Različiti faktori utječu na percepciju kulturne baštine i njenu sliku u prostoru. U vizualnoj procjeni utjecaja odabrane su različite vizualne točke prema njihovu značaju koji se temelji na:

- Važnosti funkcionalnih i povijesnih veza
- Važnosti konteksta i okružja spomenika
- Važnosti percepcije spomenika kao dobra svjetske baštine
- Važnosti normalnog vizualnog doživljaja

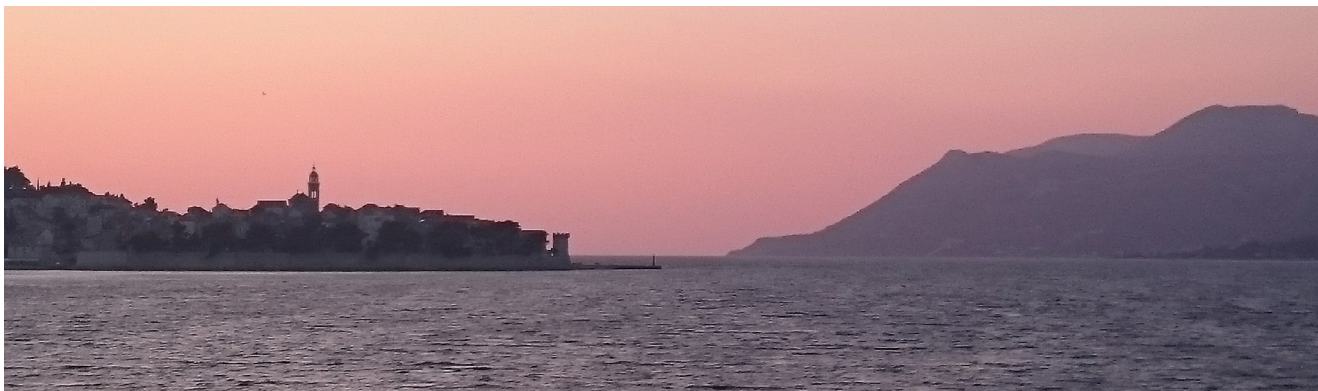
### **Ključni atributi iznimne univerzalne vrijednosti**

Ključni elementi ovih utvrđenih gradova koji su primjer obalnog krajolika i urbanih cjelina moraju se sagledati u odnosu na osmišljavanje novih prometnih mreža. Atributi tih kulturnih dobara koja kroz različite epohe nose značajke vrijedne utvrđene baštine uključuju posebno povijesne graditeljske strukture i urbane dominante kao što su gradske zidine, tvrđave i crkve. Ti atributi su u cijeloj svojoj prošlosti definirali cjelovit obrambeni sustav obalne crte i kao takvi su čvrsto usidreni u "kulturnu memoriju" građana i posjetitelja. Ljudske intervencije i simbioza s prirodnim okruženjem u stvaranju obalnog krajolika Jadrana također imaju važnu ulogu.

Stoga bi se utjecaji predloženih prometnih mreža na iznimnu univerzalnu vrijednost spomenika kulturne baštine trebali procjenjivati u odnosu na sljedeće attribute:

- Cjelokupni izgled krajolika (arhitektura i urbana struktura)
- Povijesni obrambeni sustav
- Individualni spomenici / dominante (arhitektura i urbana struktura)
- Svakodnevna percepcija
- Povijesna panorama krovova (arhitektura i urbana struktura)

## 5-1. UTVRĐENI GRAD KORČULA / MLETAČKE UTVRDE OD 15. DO 17. ST.

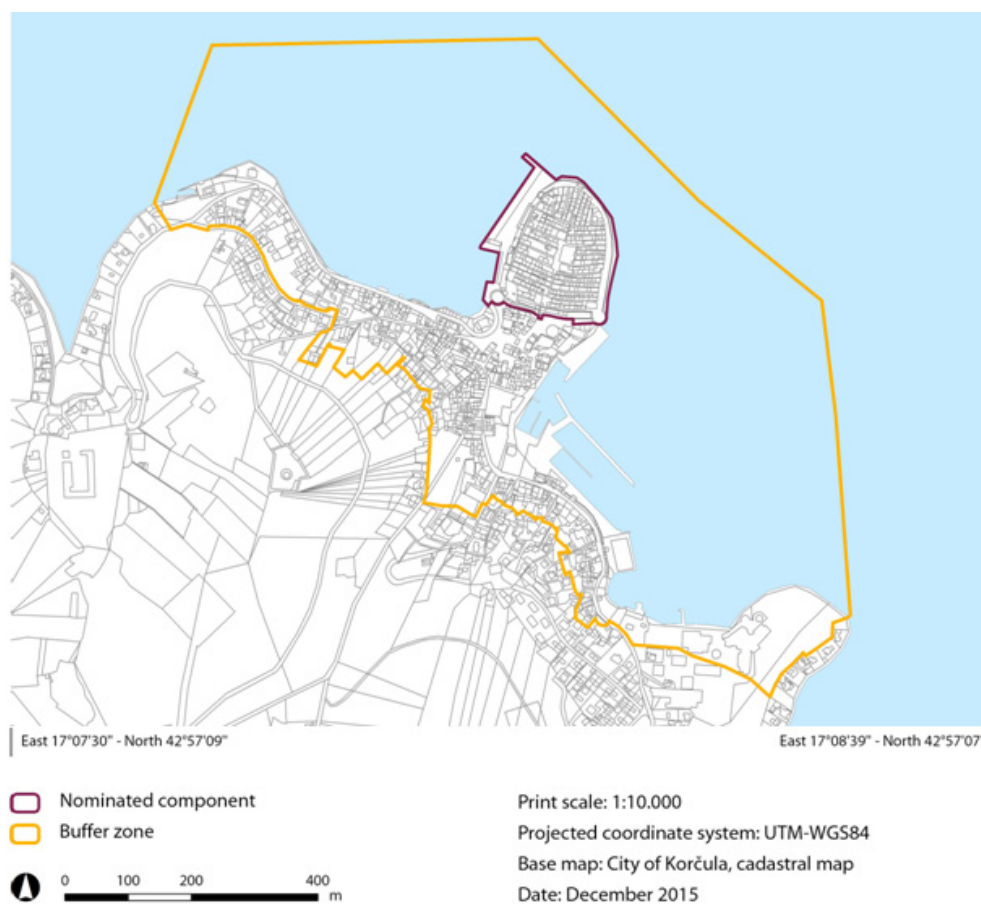


Slika 5: Utvrđeni grad Korčula @ Katri Lisitzin

Nominirana serijska baština (u postupku evaluacije 2016) Italije, Hrvatske i Crne Gore.

Dio serijskog spomenika « Mletačke utvrde od 15. do 17. st.», kandidiranog 2016. za upis na Listu svjetske baštine sa spomenicima u Italiji i Crnoj Gori. Nominirani spomenici u Hrvatskoj su:

Obrambeni sustav Zadra, tvrđava Sveti Nikola u Šibeniku, tvrđava Fortica i Arsenal u Hvaru te utvrđeni grad Korčula.



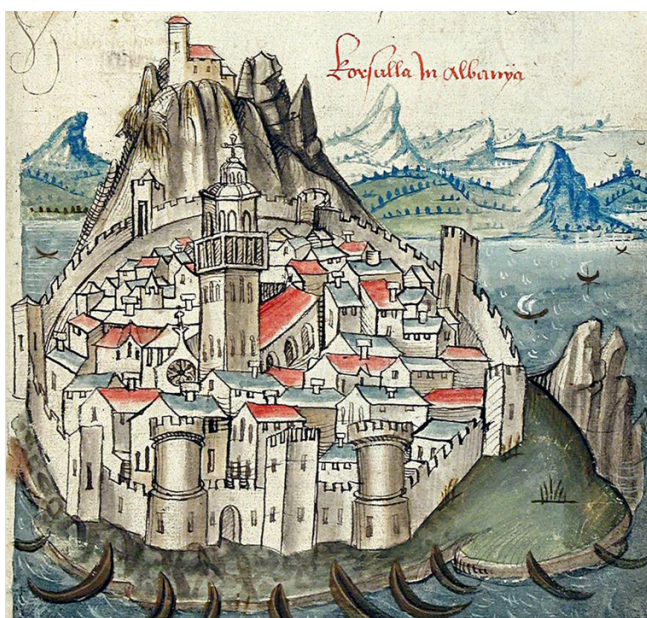
Slika 6: Granice i šira okolica © nominiranog dobra 2015



Korčula je jedan od najvažnijih i najbolje očuvanih mletačkih povijesnih urbanih cjelina na jadranskim otocima. Njen strateški položaj na poluotočiću prema kopnu i morskom kanalu kao i njen obrambeni sustav svjedoče o ulozi koju je imala u mreži pomorskih i trgovačkih postaja u vrijeme mletačke uprave.

Njegova uloga u serijskoj nominaciji definirana je kao :  
 "Garnizon granice s Dubrovačkom republikom i čuvar trgovačkih pomorskih puteva između Serenissime i Levanta" (Nominacijski dosije, str. 211).

Zahvaljujući svom geografskom položaju, grad Korčula igrao je važnu ulogu u obrani političkog prostora Stato di Mare kao dio Jadrana pod mletačkom upravom kojoj je služio kao « južna vrata ». Osim što je bio zadnji operativni terminal za snabdjevanje brodova na vrlo prometnom pomorskom putu za trgovinu s Levantom, čuvao je morsku granicu prema Dubrovačkoj republici. (Nominacijski dosije, str. 212)



Slika 7: (lijevo) Konrad von Grunenberg "Pillgerreise von Constanz nach Jerusalem", 1486 (desno) G.F. Camutio 1572

### Izjava o integritetu

Izvanredni vizualni integritet omogućava prepoznavanje 15 odabranih komponenata serijskog spomenika. Točke zemljopisno povezane obrambene crte protežu se između kopna i mora i slijede istu logiku po kojoj ju je prije četiri stoljeća gradila Republika Venecija. Tom aspektu treba pridodati vizualni integritet svake utvrde, što održava kontinuitet « elementa snage » u obalnom krajoliku Hrvatske i Crne Gore, baš kao i sjeverne Italije.

### Kontekst i okružje

Od samih svojih početaka, Korčula je sama imala izuzetnu stratešku ulogu na točki prilaza velikom arhipelagu s gornje strane Jadrana.

Šire okružje spomenika uključuje okolicu povijesnog grada i cijelo područje koje se iz njega vidi. Šire okružje jamči fizičku i vizualnu očuvanost utvrđene urbane cjeline čiji istaknut položaj

na obali i povezanost s krajolikom tvore izuzetnu vrijednost.



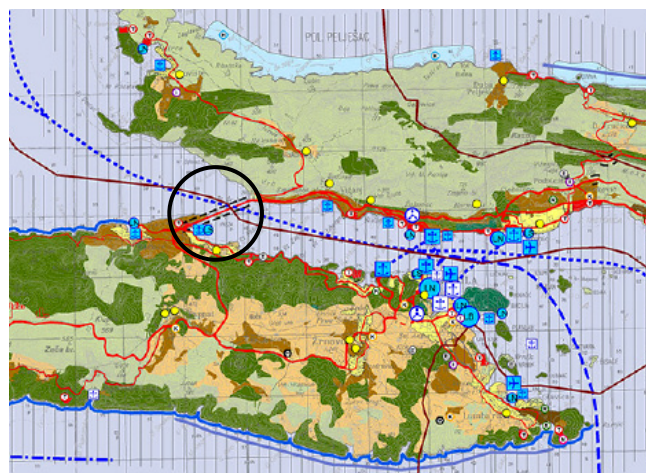
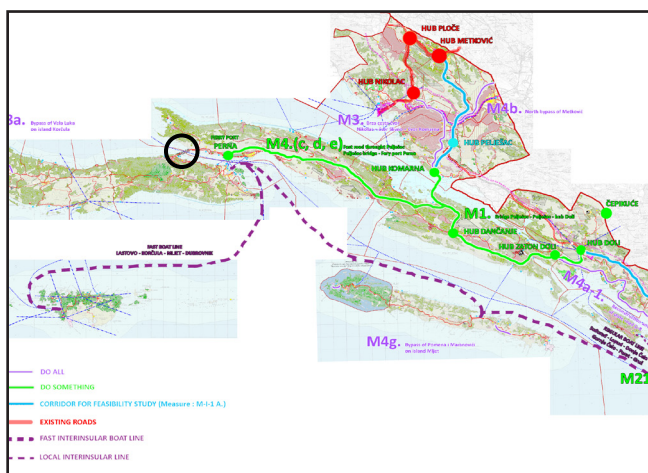
Slika 8: Stari grad Korčula © Katri Lisitzin

**KLJUČNI ELEMENTI PREDLOŽENE IZNIMNE UNIVERZALNE VRIJEDNOSTI**

- Obrambeni sustav i smještaj utvrde na Jadranu
- Utvrđeni grad, njegovo okruženje i kontekst
- Arhitektura i urbana struktura
- Održivo upravljanje baštinom

**Opis promjena**

Predloženi most preko Pelješkog kanala



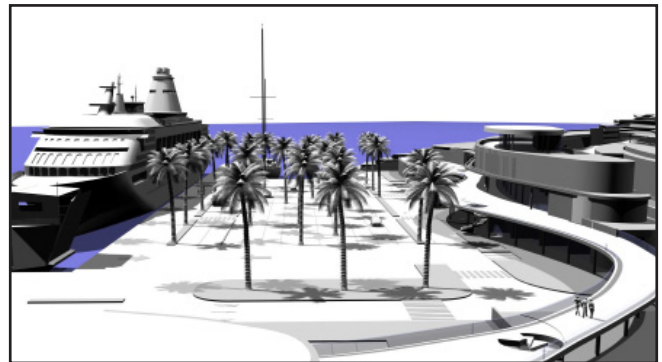
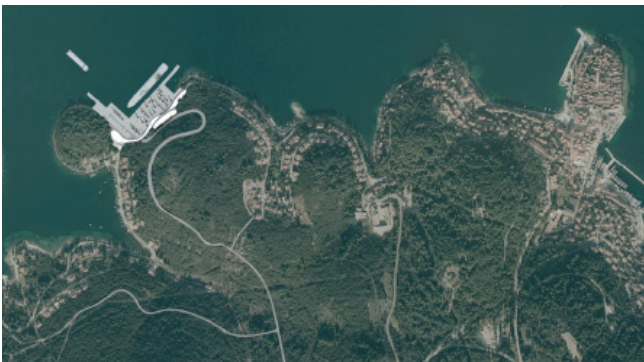
Slika 9: Master plan / Prostorni plan. Dio master plana s predloženim mostom nad Pelješkim kanalom i detalj županijskog plana © FRJD Master Plan, Dubrovnik-Neretva County

## DRUGE PROCJENE

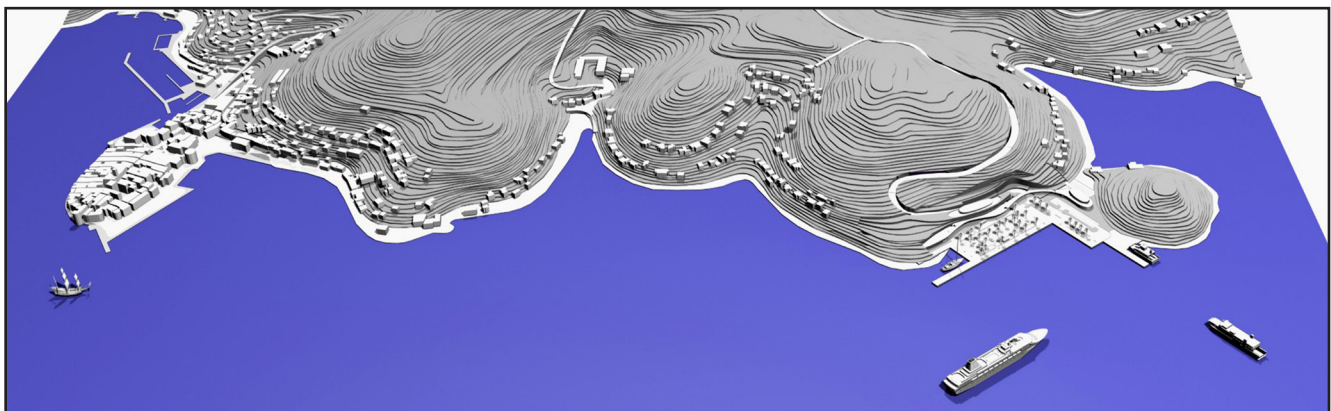


Slika 10: 3 alternative prema projektnim informacijama o opcijama za novi trajektni terminal iz zahtjeva za EIA za luku Polačište, rujan 2011. Iste su i na novom zemljovidu županije © Dvokut Ecro 2011

Master plan pokazuje nekoliko opcija za novi trajektni terminal Perna-Korčula. HIA je procijenila samo alternativu sjeverno od starog grada Korčule, u Poli, gdje je zahtjev za EIA-u podnesen 2011. godine, pa postoje odgovarajuće informacije o projektu. HIA procjenjuje lokaciju trajektne luke samo na strateškoj razini.



Slika 11: (lijevo) lokacija novog trajektnog terminala iz EIA-e za Polačište (desno) 3D model novog trajektnog terminala s kruzerom © Dvokut Ecro d.o.o. (2011)



Slika 12: 3D model novog trajektnog terminala s kruzerom © Dvokut Ecro d.o.o. (2011)

## PROCJENA UTJECAJA NA BAŠTINU

### Obuhvat HIA-e



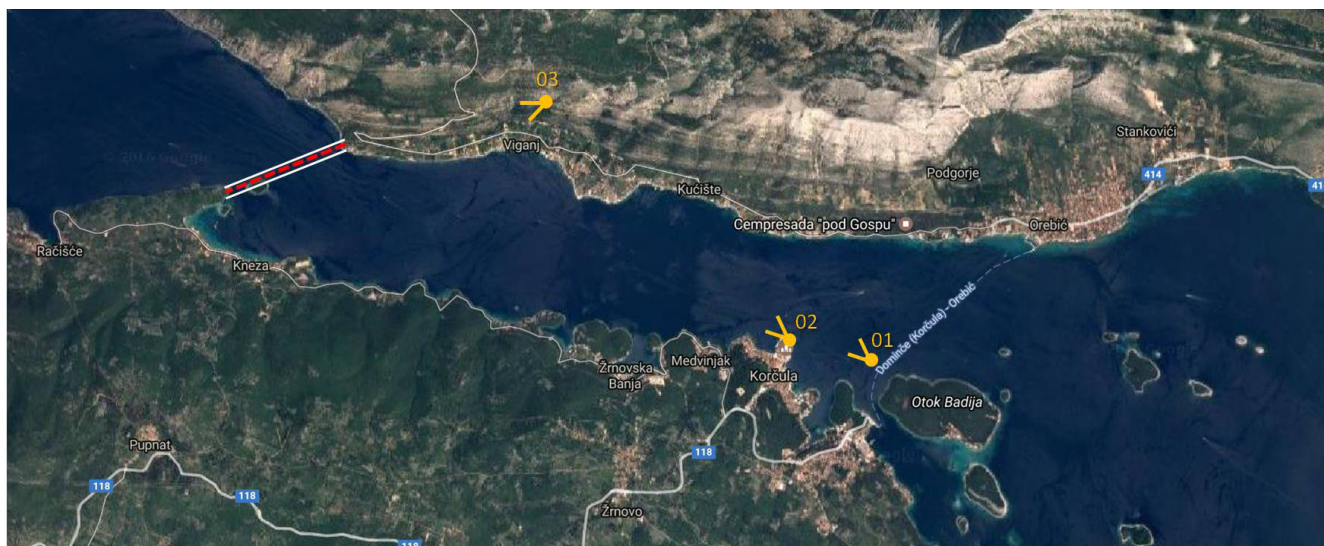
Slika 13: Zemljovid Korčule i šire okolice, s projektnim komponentama "Master plana razvoja funkcionalne regije Južna Dalmacija" (crveno, bijelo i plavo) i s područjem koje se povezuje sa svjetskom baštinom (žuto). Projektne informacije na ovom zemljovidu su interpretacija nastala na osnovi "Prostornog plana funkcionalne regije Dalmacije" i "Zahtjeva za EIA za luku Pula" (rujan 2011) © M.Goedkoop

Obuhvat procjene utjecaja na baštinu i pitanja koja mogu pozitivno ili negativno utjecati na vrijednost svjetske baštine:

- Relokacija (novih) trajektnih luka i mosta koji narušavaju vizualne i funkcionalne odnose u krajoliku na moru i kopnu ;
- Nova urbanizacija u okruženju grada Korčule;
- Promjena gustoće prometa unutar i izvan grada Korčule i
- Nove lokacije trajektnih luka i pripadajuće infrastrukture (ceste i parkirališta) koje utječu na pritisak posjetitelja grada Korčule.

## VIZUALNI UTJECAJI

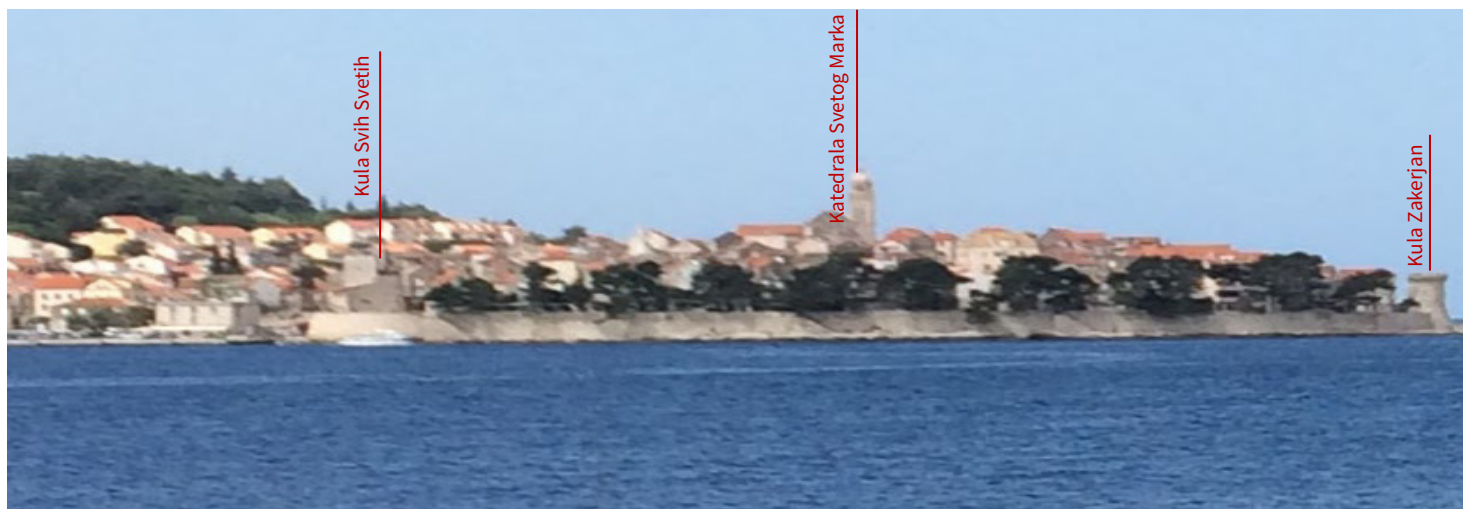
### Predloženi most preko Pelješkog kanala



Slika 14: Zemljovid vizualizacije pogleda na predloženi most nad Pelješkim kanalom © Google map/ Baharak Seyedashrafi

Kako je objašnjeno u odlomku 5 (vizualizacija i evaluacija), vizualne točke birane su prema njihovoj važnosti u povijesnoj i dnevnoj percepciji Korčule te mogućim utjecajima koje bi predloženi most mogao imati na attribute OUV-a. U slučaju Korčule, najvažnija obilježja mjesta su povijesna i sadašnja percepcija i izgled te strateški položaj i obrambeni sustav spomeničkog dobra.

## 01- POGLED NA STARI GRAD KORČULA I PELJEŠKI KANAL

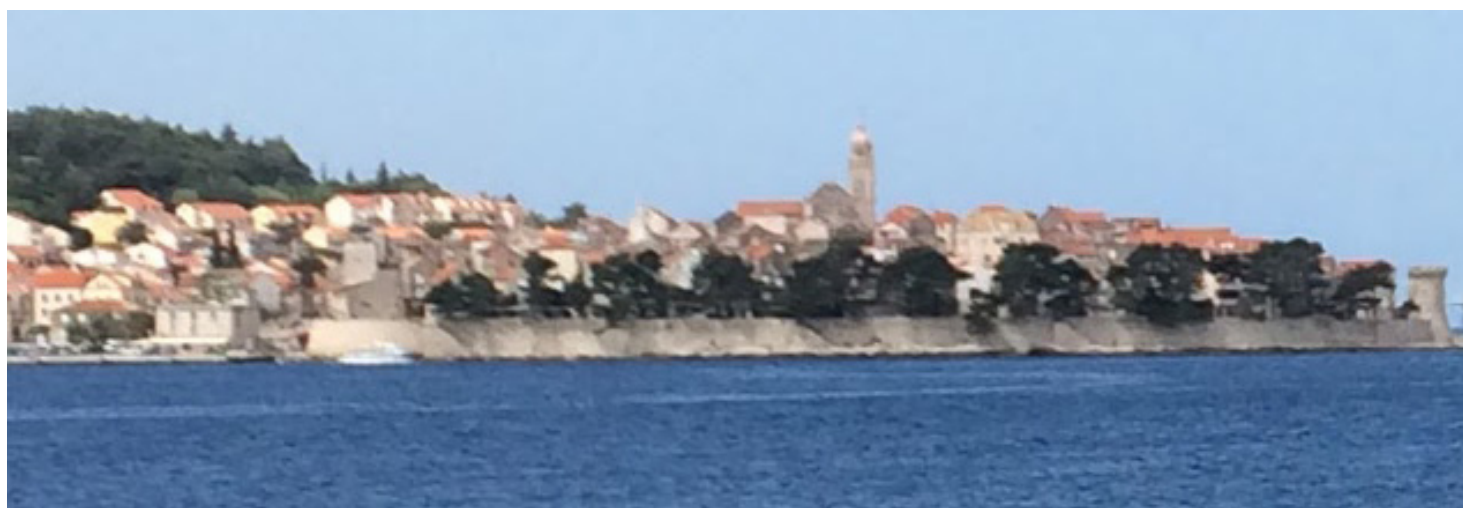


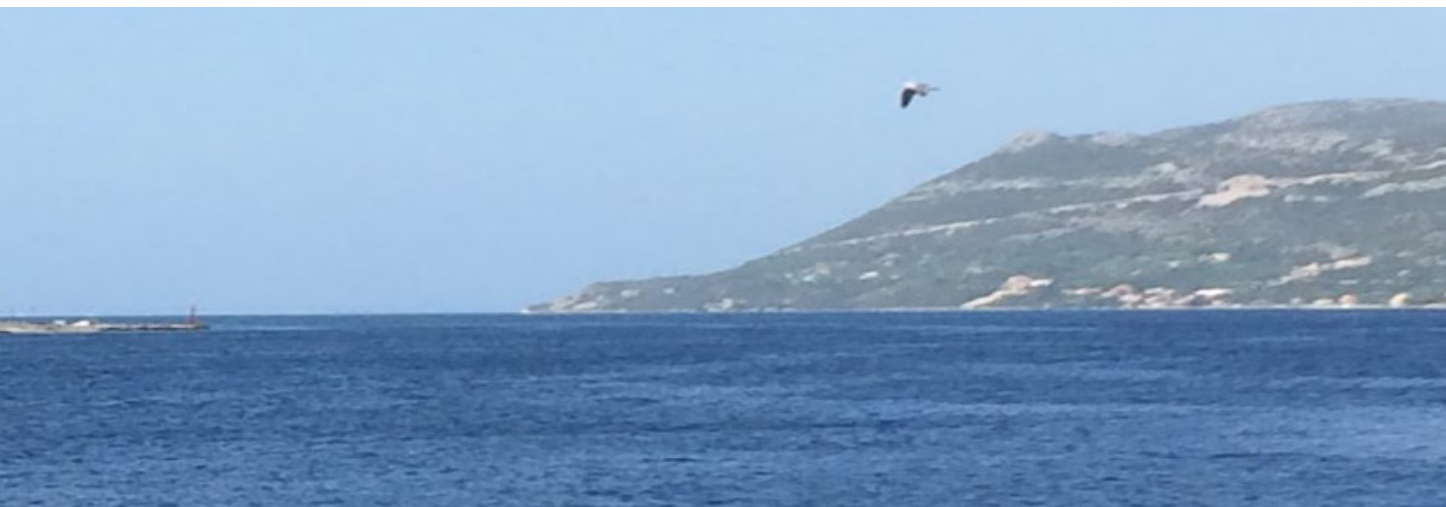
**Situacija:** Pogled 01 s trajekta prema Korčuli i Pelješkom kanalu pokazuje strateški položaj Korčule kao utvrđenog grada koji kontrolira Pelješac i važan jadranski pomorski put. Ovdje se vidi simetrični postav grada i povijesni obrambeni sustav Korčule s ključnim elementima kao što su kule, gradske zidine i katedrala Svetog Marka sa zvonikom na vrhu. Te dominante predstavljaju urbanistička i arhitektonska obilježja grada. Ta slika također pokazuje iznimnu urbanu strukturu Korčule uzdignute na stjenovitom poluotoku, što predstavlja korčulanski kulturni krajolik.

**Kulturno-povijesni značaj:** Vrlo visok

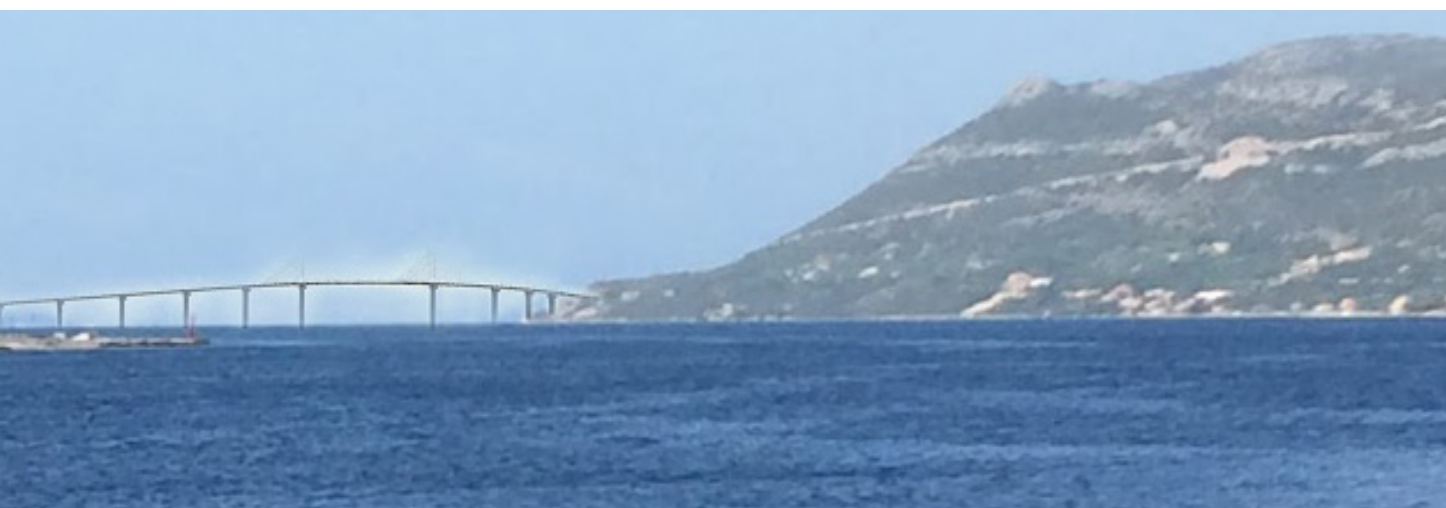
**Rezultat:** Gledano s tog mjesta, planirani most bi bio velikim dijelom vidljiv i imao bi nepovratan utjecaj na vizualni integritet i razumijevanje strateške važnosti Korčule. Most bi također imao utjecaj na karakterističan pogled na povijesnu obrambenu strukturu i vizualni doživljaj kulturnog krajolika Korčule s mora.

## 01- POGLED NA STARI GRAD KORČULA I PELJEŠKI KANAL (SADAŠNJE STANJE PLANIRANJA)





Atributi	Negativna promjena
Cjelokupni izgled krajolika (Arhitektura i urbana struktura)	Umjerena / velika
Povijesni obrambeni sustav	Velika/ Vrlo velika
Individualni spomenici / dominante (Arhitektura i urbana struktura)	Umjerena / velika
Svakodnevna percepcija / dnevno korištenje (utvrđen grad i njegovo okruženje)	Velika/ Vrlo velika
Povijesna panorama krovova (Arhitektura i urbana struktura)	Mali
Strateški položaj dobra	Velika/ Vrlo velika
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Velika/ Vrlo velika</b>



## 02- POGLED S KORČULA ANSKIH ZIDINA NA PELJEŠKI KANAL



**Situacija:** Vizualizacija pogleda 02 sa zidina grada Korčule prema mostu pokazuje koncept fortifikacijskog i urbanog plana grada, s vidicima i svakodnevnim vizualnim doživljajima. Ovaj pogled predstavlja svakodnevni vizualni doživljaj Pelješkog kanala i naglašava strateško i prirodno okruženje spomenika kao obrambenog sustava.

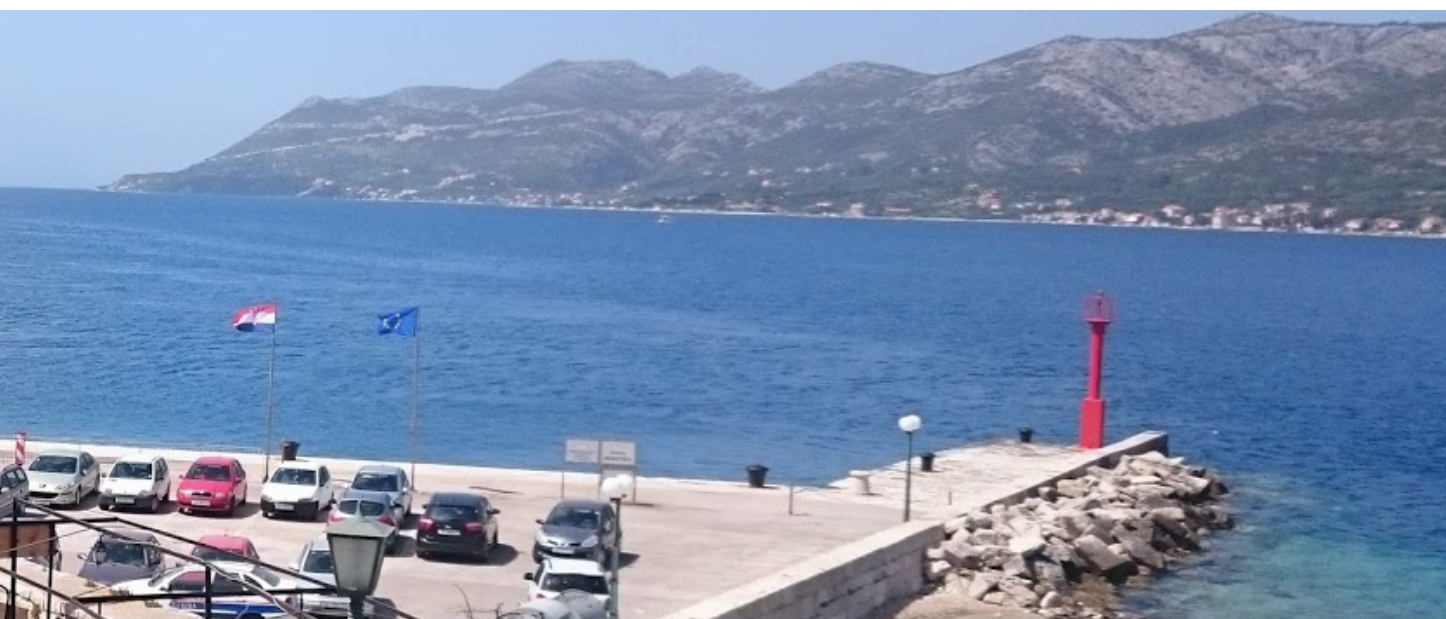
**Kulturno-povijesni značaj:** Visok

**Rezultat:** Predloženi most jasno se će se vidjeti iz grada i utjecat će na funkcionalni integritet obrambenog sustava i okruženja Korčule na njenom poluotočju.

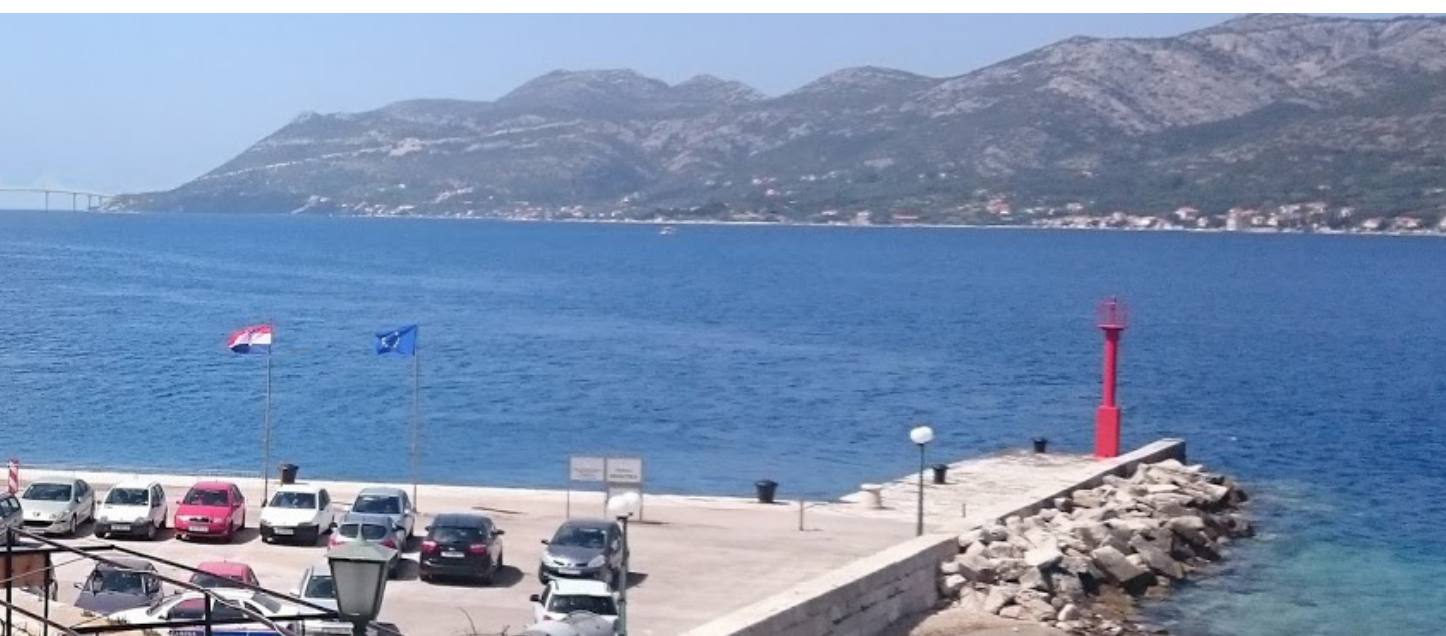
## 02- POGLED S KORČULA ANSKIH ZIDINA NA PELJEŠKI KANAL (SADAŠNJE STANJE PLANIRANJA)



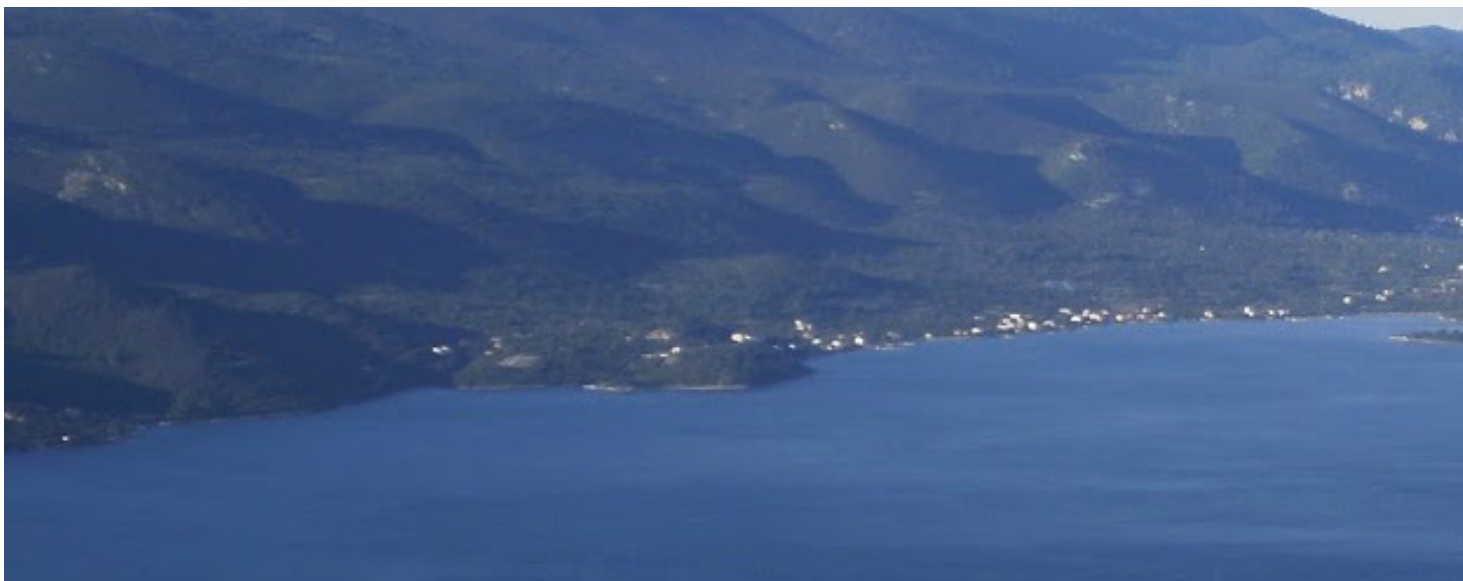




Atributi	Negativna promjena
Cjelokupni izgled krajolika (Arhitektura i urbana struktura)	Velika/ Vrlo velika
Povijesni obrambeni sustav	Velika/ Vrlo velika
Individualni spomenici / dominante (Arhitektura i urbana struktura)	Neutralno
Svakodnevna percepcija / dnevno korištenje (utvrđen grad i njegovo okruženje)	Umjerena / velika
Povijesna panorama krovova (Arhitektura i urbana struktura)	Neutralno
Strateški položaj dobra	Velika/ Vrlo velika
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Velika/ Vrlo velika</b>



### 03- POGLED NA ŠIRE OKRUŽJE KORČULE

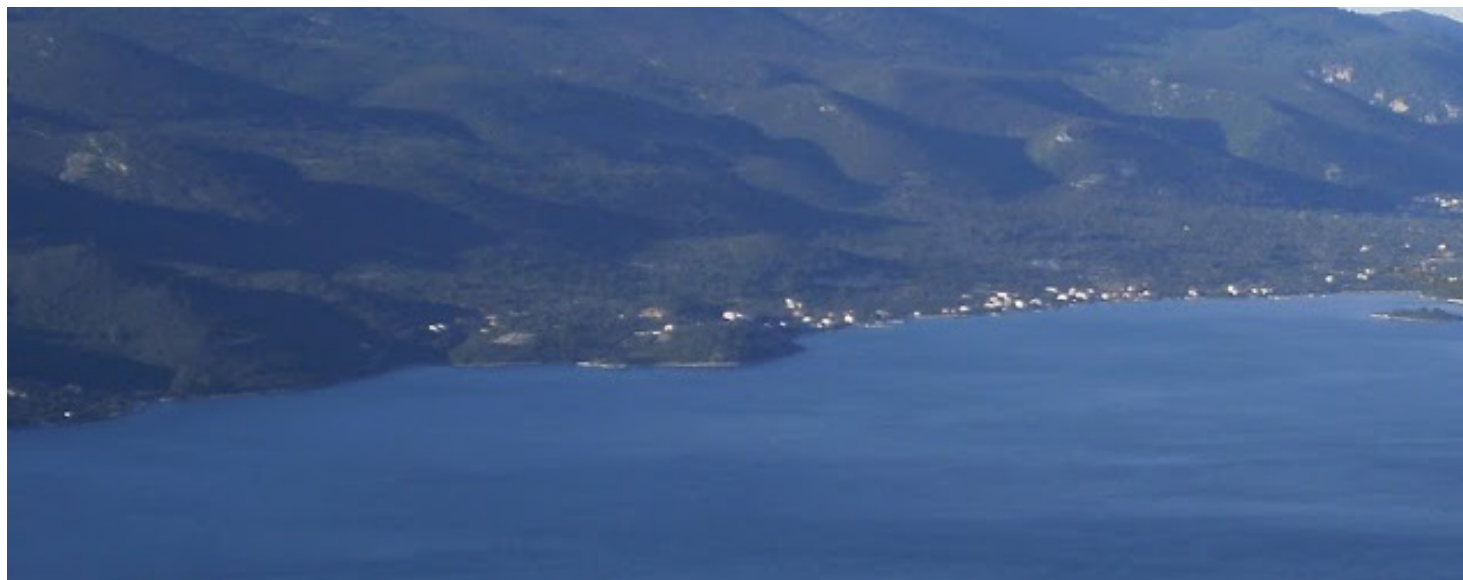


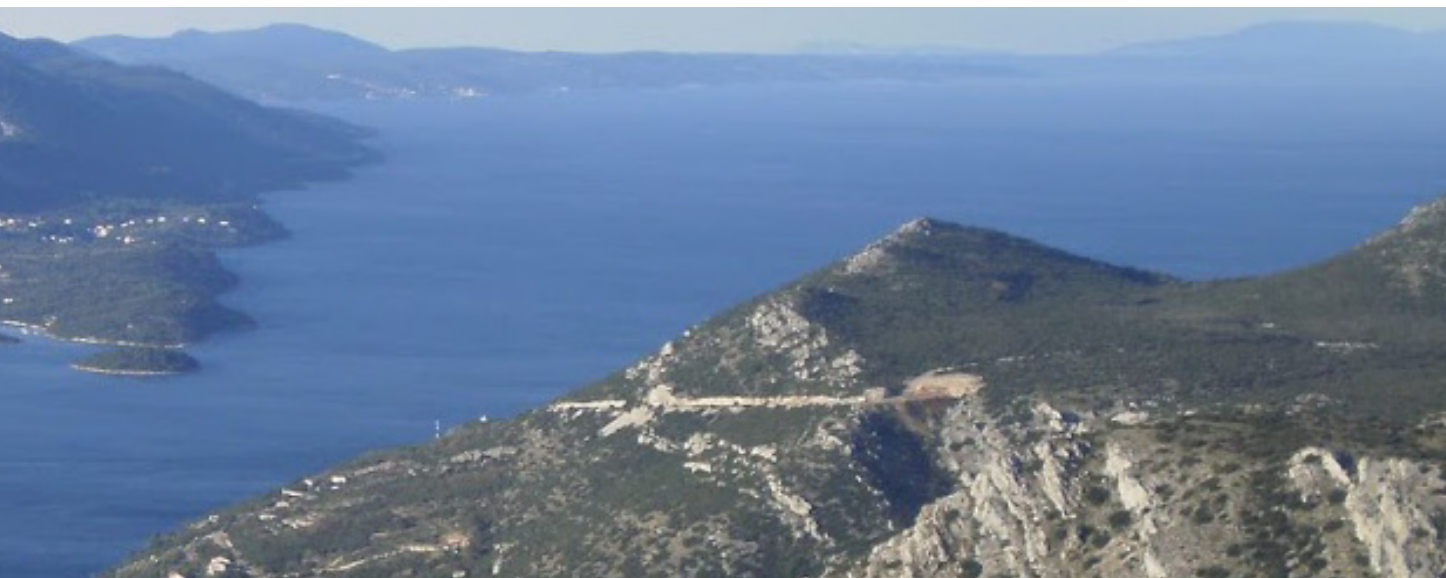
**Situacija:** Pogled 03 pokazuje Pelješki kanal između otoka Korčule (Vela Kena i Mala Kena) i poluotoka Pelješca.

**Kulturno-povijesni značaj:** Srednji

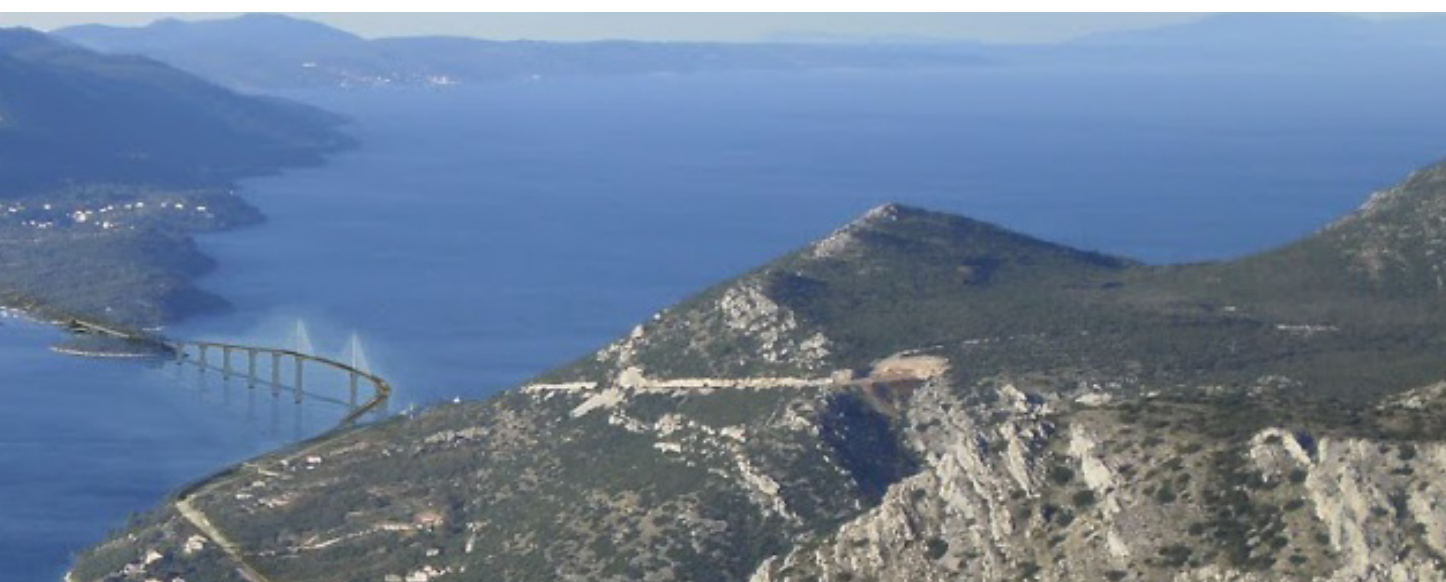
**Rezultat:** Pogled 03 pokazuje Pelješki kanal između Korčule i Pelješca. Planirani most bit će jasno vidljiv s obje strane kanala i utjecat će na funkcionalni integritet Korčule na strateški važnom Pelješkom kanalu. Nova infrastruktura s mostom i okolnim cestama imat će umjeren/velik vizualni, zvučni i svjetlosni utjecaj na cijelo to obalno područje. U samoj Korčuli, povećan pomorski promet s kruzerima i novim marinama uz potencijalno pojačan pritisak urbanog razvoja procjenjuju se kao kumulativni utjecaji.

### 03- POGLED NA ŠIRE OKRUŽJE KORČULE (SADAŠNJE STANJE PLANIRANJA)





Atributi	Negativna promjena
Cjelokupni izgled krajolika (Arhitektura i urbana struktura)	Umjerena / velika
Povijesni obrambeni sustav	Umjerena / velika
Individualni spomenici / dominante (Arhitektura i urbana struktura)	Neutralno
Svakodnevna percepcija / dnevno korištenje (utvrđen grad i njegovo okružje)	Umjerena / velika
Povijesna panorama krovova (Arhitektura i urbana struktura)	Neutralno
Strateški položaj dobra	Velika
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Velika</b>



## DRUGE PROMJENE PREDLOŽENA NOVA TRAJEKTNA LUKA



Slika 15: Od Korčule prema lokaciji trajektne luke © Katri Lisitzin

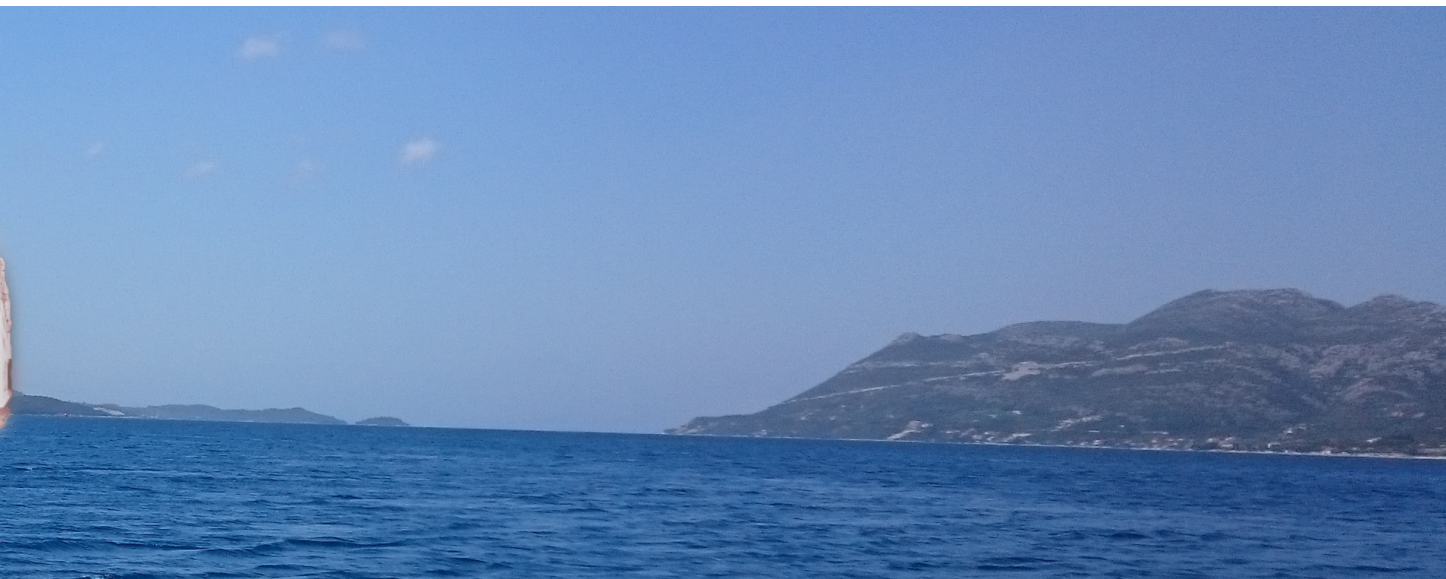
**Situacija:** Lokacija trajektne luke u zaljevu Polačište je 1.5 km sjeverno od starog grada Korčule. Planirani terminal omogućit će sidrenje drugih brodova, uključujući kruzere koji će biti vidljivi iz grada Korčule.

**Kulturno-povijesni značaj:** Visok

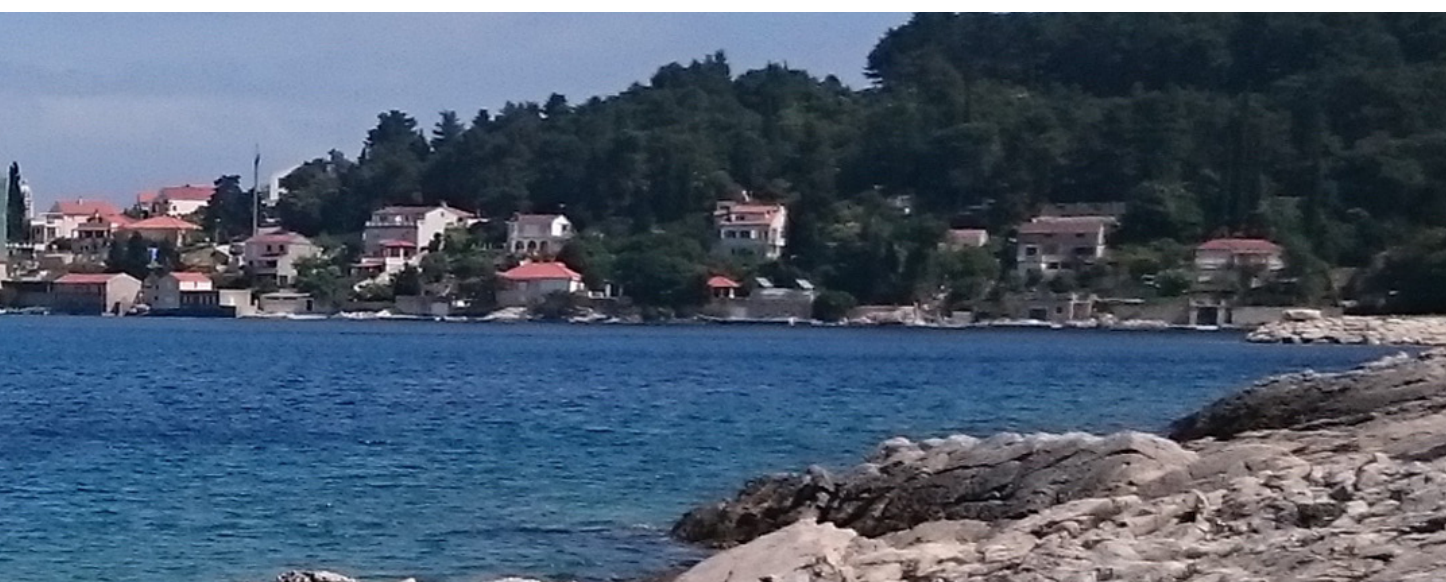
**Rezultat:** Kruzери u prolasku i na sidru imat će velik negativni utjecaj na vizualni integritet utvrđenog grada i njegovog konteksta i okruženja s Pelješkim kanalom. U budućem planiranju svih opcija trajektne luke moraju se detaljno procijeniti lokacija, izgled i oblikovanje, sidrišta, nove ceste s parkiralištima, sve u odnosu na vizualni i funkcionalni utjecaj na utvrđeni grad Korčulu.

Slika 16: Od terminala trajektne luke prema Korčuli © Katri Lisitzin





Atributi	Negativna promjena
Cjelokupni izgled krajolika (Arhitektura i urbana struktura)	Velika/ Vrlo velika
Povijesni obrambeni sustav	Umjerena / velika
Individualni spomenici / dominante (Arhitektura i urbana struktura)	Umjerena / velika
Svakodnevna percepcija / dnevno korištenje (utvrđen grad i njegovo okruženje)	Umjerena / velika
Povijesna panorama krovova (Arhitektura i urbana struktura)	Neutralno
Strateški položaj dobra	Umjerena / velika
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Umjerena / velika</b>



## PRELIMINARNA PROCJENA

KLJUČNI ELEMENTI OUV-a	UTJECAJ	PREL. PROCJENA
Obrambeni sustav i položaj utvrde kao mostobrana na strateški važnom Korčulanskom kanalu	Most i nova infrastruktura s obje strane kanala imaju vizualni, zvučni i svjetlosni utjecaj na integritet	Velik / vrlo velik negativan utjecaj
Utvrdeni grad i njegovo okruženje s pomorskim trgovačkim putevima na Jadranu	Authentičnost okruženja utvrđenog grada bit će pod vizualnim i funkcionalnim utjecajem novog mosta i prometne infrastrukture s obje strane kanala	Umjeren /velik negativan utjecaj
Arhitektura i urbana struktura	Novi most i povećana prometna infrastruktura imaju negativan vizualni i funkcionalni utjecaj na poimanje urbane slike utvrđenog grada	Umjeren Negativan utjecaj
Održivi razvoj spomenika svjetske baštine	Potencijalni kumulativni utjecaji jačeg prometa, proširene infrastrukture na otoku i pojačanog pritiska urbanog razvoja  Utjecaj na okoliš Društveno-ekonomski utjecaji	<i>Nadopuniti opcijama EIA i razvojni projekt</i>

## ZAKLJUČCI

a) Sadašnja HIA i vizualizacije jasno pokazuju da će predloženi most nad Pelješkim kanalom nedvojbeno promijeniti vizualni doživljaj kako povijesnog, tako i postojećeg obalnog krajolika i imati znatan (vrlo velik/velik) negativni utjecaj na iznimnu univerzalnu vrijednost i integritet mjesta.

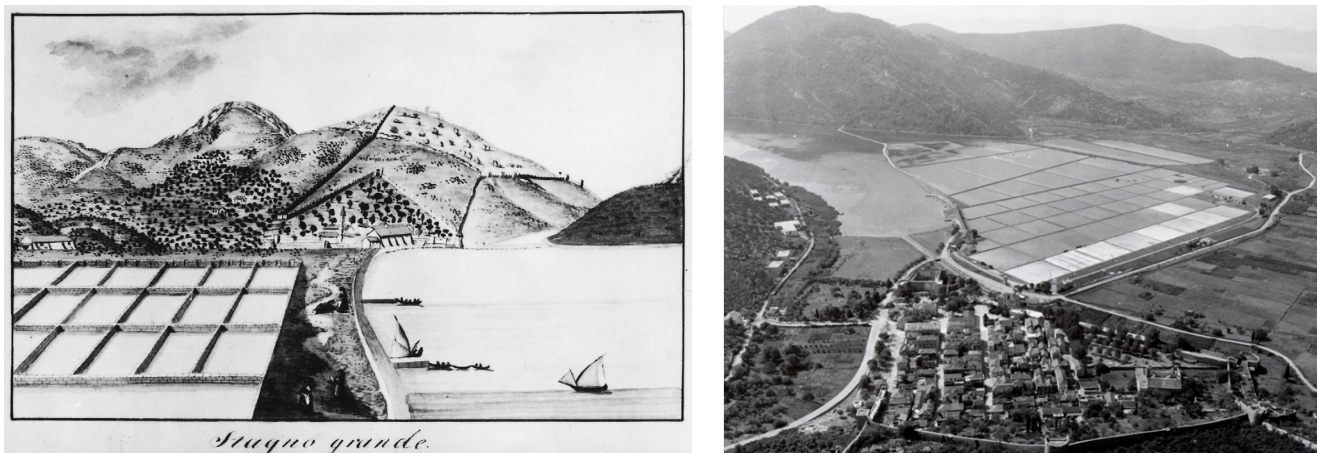
b.) Iako će predložena trajektna luka biti locirana daleko od dobra kulturne baštine i fizički neće značajnije vizualno utjecati na njegovu iznimnu univerzalnu vrijednost, ona će primati veći broj gigantskih kruzera, a to predstavlja jači prometni pritisak na okruženje mjesta i u konačnici velike negativne vizualne i funkcionalne utjecaje na OUV mjesta.

c) Nadalje, novi most, trajektna luka i prometna infrastruktura imaju velik / umjeren utjecaj na vizualnu i funkcionalnu autentičnost okruženja utvrđenog grada uslijed mogućih kumulativnih učinaka planiranih novih cestovnih prilaza starom gradu. Taj aspekt mora se detaljno procijeniti u odnosu na moguću iznimnu univerzalnu vrijednost dobra u kasnijoj fazi procesa izrade glavnog plana.



## 5-2. POVIJESNA URBANISTIČKA CJELINA STONA, MALOG STONA, ZIDINA KOJE IH POVEZUJU, PRIRODNOG REZERVATA MALOSTONSKOG ZALJEVA I SOLANA

Upisano u hrvatsku Tentativnu listu UNESCO-ove svjestke baštine 2005.



Slika17: Stonsko polje 1950 (left) Stein feld (right) View from the fortress to the salt pans and cultural landscape of Ston, 1950

Područje Stona na poluotoku Pelješcu, s plodnim poljima i velikim zaštićenim uvalama koje su pogodovale razvoju Stona i Malog Stona, upisano je kao integrirano kulturno dobro i kulturni krajolik na hrvatsku Tentativnu listu UNESCO-ove svjetske baštine. Područje ima dug kontinuitet strateškog i gospodarskog značaja zahvaljujući morskim i kopnenim kulturama (marikultura, proizvodnja soli) te urbanizmu i obrambenoj strukturi uključujući gradske zidine, Broce i Ston kanala.



Slika 18: pogled s tvrđave na solane © Michael Kloos



## KLJUČNI ELEMENTI PREDLOŽENOG OUV-A



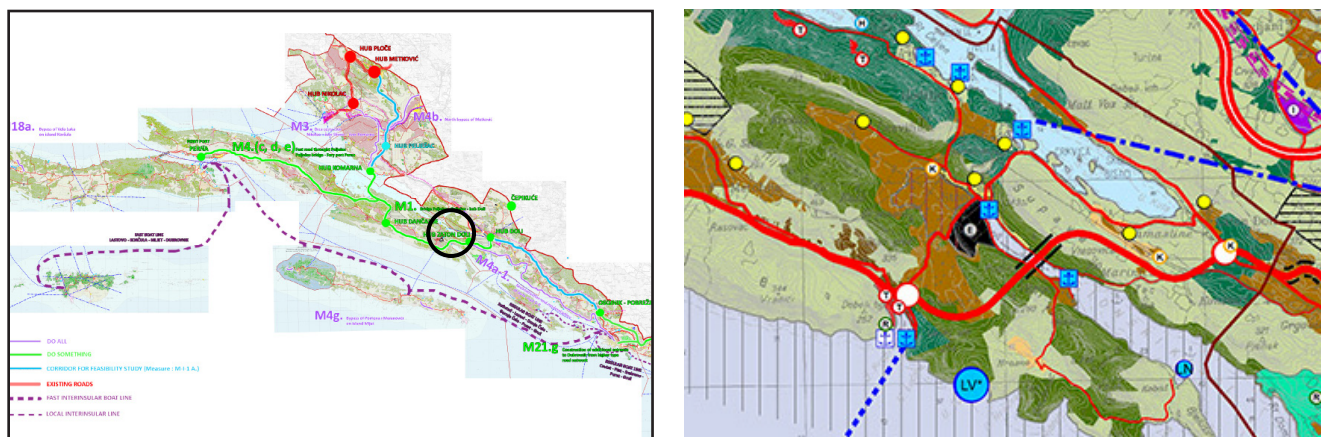
Slika 19: pogled iz solana prema predloženoj lokaciji mosta © Katri Lisitzin

Ključni elementi iznimne univerzalne vrijednosti su:

- Kulturni krajolik Stona i solana
- Utvrđeni grad sa svojim obrambenim sustavom i urbanom strukturom
- Održivo upravljanje

Mali Ston je zahvaljujući svojoj teretnoj luci imao važnu ulogu u trgovini i ekonomiji Stona, posebno za prijevoz soli. Obrambene karakteristike Stona ogledaju se u jedinstvenoj urbanoj strukturi, srednjovjekovnim spomenicima i elementima arhitekture kao što su gradske zidine i kule. Izuzetna lokacija Stona na jadranskoj obali sa Stonskim kanalom, solanama i Brocama predstavlja još jedno posebno obilježje ovog utvrđenog lokaliteta.

## OPIS PROMJENA



Slika 20: Master Plan / Prostni Plan © FRJD Trames, Dubrovnik-Neretva County

Predložena stonska obilaznica išla bi preko Stonskog kanala, s mostom i tunelima koji bi povezivali dvije strane Stonskog kanala. Peljesac Planirana prometna mreža trebala bi povećati dostupnost i funkcionalnost regije.

## SEA

U vrijeme gradnje ceste, nastat će privremeni kumulativni utjecaj buke motornih vozila na postojećim cestama i buke koju će u random okruženju proizvoditi građevinska mašinerija. Također, za vrijeme radova na gradnji mostova (na poluotoku preko Malostonskog zaljeva i u Stonu preko Stonskog kanala) nastat će privremeni kumulativni utjecaj buke podvodnih radova i buke brodova.

## PROCJENA UTJECAJA NA BAŠTINU

### Obuhvat HIA-



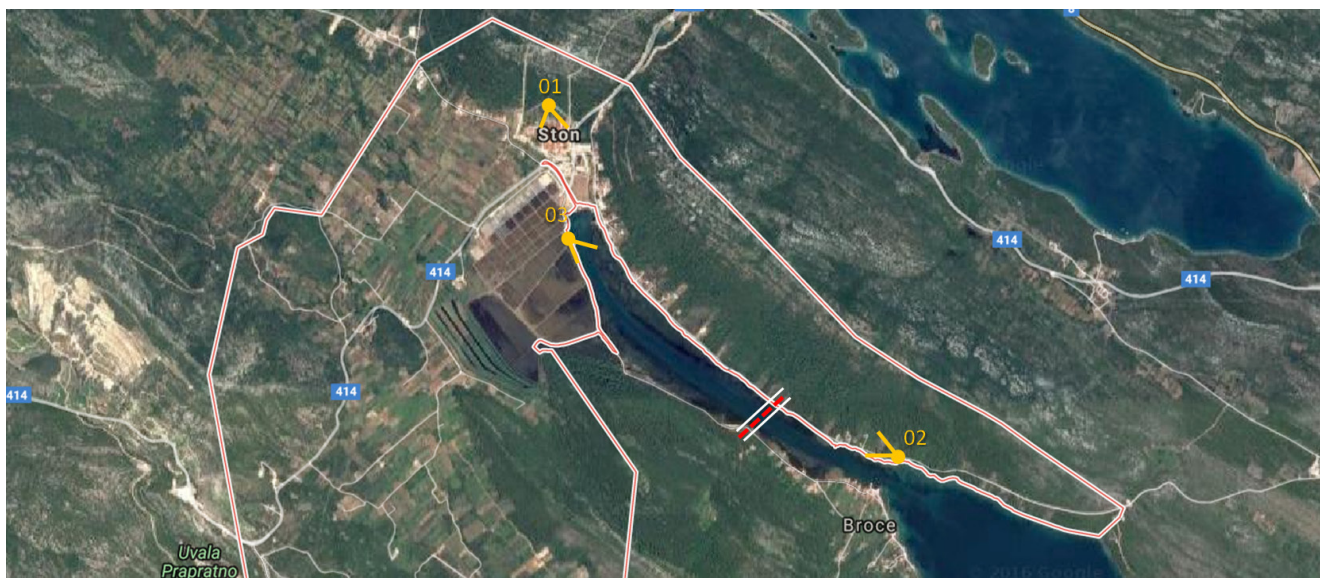
Slika 21: Zemljovid "Povijesne cjeline Stona" i njegova šireg okružja; pokazuje projektne komponente "Master plana razvoja funkcionalne regije Južna Dalmacija" (crveno i bijelo) i područje koje se odnosi na svjetsku baštinu (žuto). Projektne informacije na ovom zemljovidu su interpretacija temeljena na "Prostornom planu funkcionalne regije Dalmacije" i EIA-i gradnje moguće ceste i mosta u odnosu na područje Stona (prosinac 2015.) © Google map/M.Goedkoop

Obuhvat procjene utjecaja na baštinu i pitanja koja mogu pozitivno ili negativno utjecati na vrijednost svjetske baštine:

- Predloženi most preko Stonskog kanala može narušiti pogled, korištenje i percepciju kulturnog krajolika i obrambenog sustava Stona;
- Prilagođen i/ili relociran tranzitni promet u odnosu na ambijentalne aspekte solana; prilagođen i/ili relociran tranzitni promet u odnosu na efekt barijere između Stona.

## VIZUALNI UTJECAJI

### Predloženi Most na Stonskom Kanal



Slika 22: Zemljovid vizualizacije pogleda na predloženi most na stonskom Kanal © Google map / Baharak Seyedashrafi

Prema odlomku 5 (vizualizacija i evaluacija), vizualne točke biraju se i prema važnosti vidika za povijesnu i dnevnu percepciju Stona. To se također uzima u obzir tamo gdje bi planirani most imao potencijalne negativne utjecaje na attribute OUV-a. Povijesna i svakodnevna percepcija i izgled, baš kao i strateški položaj i graditeljska struktura Stona, predstavljaju najvažnije obilježje mjesta.



## 01- POGLED S KULE STOVIŠ NA STON I STONSKOM KANAL



**Situacija:** Pogled 01 pruža se sa stonske kule Stoviš nad gradom prema Stonskom kanalu, solanama i Brocama. Taj pogled pokazuje utvrđene dominante grada kao što su tvrđava Kaštio i gradski zid te skladnu panoramu krovova. Kula Stoviš bila je dio gradskih zidina i obrambene strukture grada koje pripadaju “uglavnom renesansnom sloju stonskih utvra”. Odatle se pruža najbolji pogled za nadzor nad spomeničkom cjelinom.

**Kulturno-povijesni značaj:** Vrlo visok

**Rezultat:** Iako se odatle vidi samo dio planiranog mosta, on će imati vizualne, perceptivne i funkcionalne učinke na razumijevanje strateškog položaja utvrđenog grada i solana. Utjecaj se stoga treba smatrati umjerenim/velikim.

## 01- POGLED S KULE STOVIŠ NA STON I STONSKOM KANAL (SADAŠNJE STANJE PLANIRANJA)





Atributi	Negativna promjena
Cjelokupni izgled krajolika (Arhitektura i urbana struktura)	Umjerena / velika
Povijesni obrambeni sustav	Umjerena / velika
Individualni spomenici / dominante (Arhitektura i urbana struktura)	Mali
Svakodnevna percepcija / dnevno korištenje (utvrđen grad i njegovo okruženje)	Umjerena / velika
Povijesna panorama krovova (Arhitektura i urbana struktura)	Mali
Strateški položaj dobra	Umjerena / velika
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Umjerena / velika</b>



## 02- POGLED IZ KANAL PREMA STON



**Situacija:** Pogled 02 pruža se od Broca prema Stonskom kanal, gdje se grad povezuje s morem. Taj pogled oslikava obrambeni položaj spomenika i funkcionalni sustav koji uključuje more i solane.

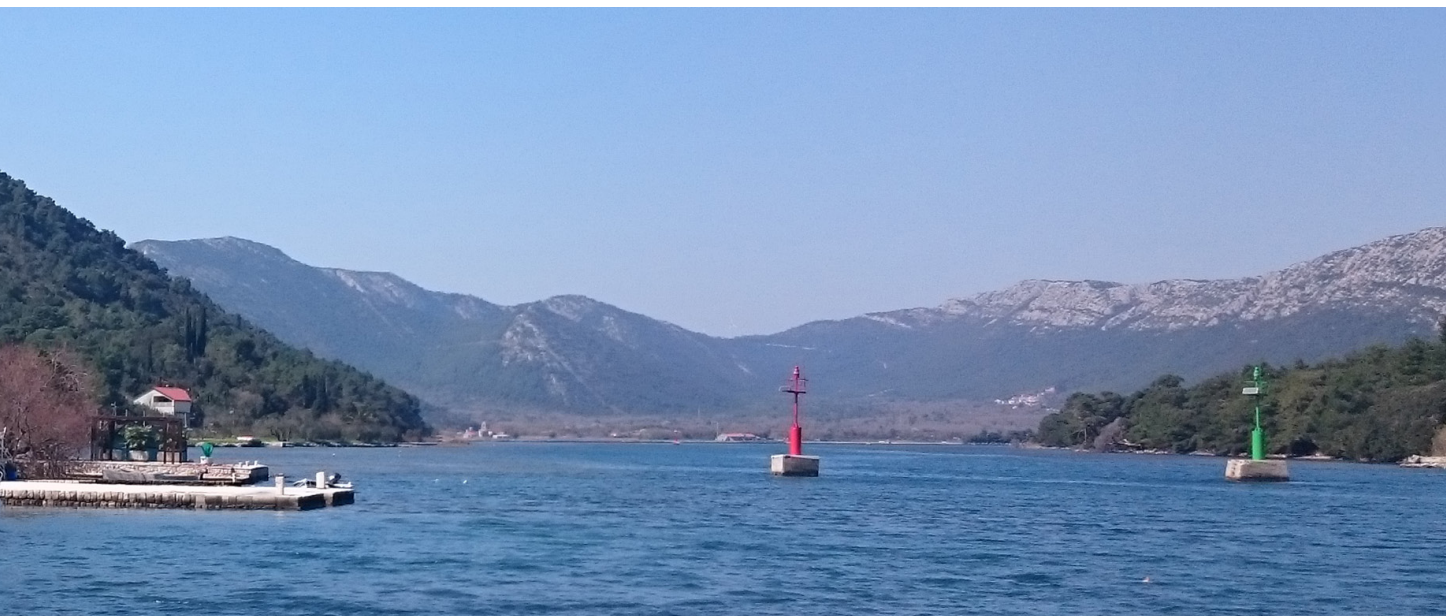
**Kulturno-povijesni značaj:** Visok

**Rezultat:** Predloženi most je vrlo uočljiv i proizvest će vizualne, funkcionalne, zvučne i svjetlosne utjecaje na integritet kulturnog krajolika kao cjeline. Kao posljedica, moguće povećanje prometa novom obalnom cestom imat će velik negativan kumulativni utjecaj na spomenik i njegovo okruženje.

## 02- POGLED IZ KANAL PREMA STON (SADAŠNJE STANJE PLANIRANJA)







Atributi	Negativna promjena
Cjelokupni izgled krajolika (Arhitektura i urbana struktura)	Umjerena / velika
Povijesni obrambeni sustav	Velika/ Vrlo velika
Individualni spomenici / dominante (Arhitektura i urbana struktura)	Neutralno
Svakodnevna percepcija / dnevno korištenje (utvrđen grad i njegovo okružje)	Velika/ Vrlo velika
Povijesna panorama krovova (Arhitektura i urbana struktura)	Neutralno
Strateški položaj dobra	Velika/ Vrlo velika
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Velika/ Vrlo velika</b>



### 03- POGLED IZ LUKE I SOLANA PREMA STONSKOM KANAL



**Situacija:** Pogled 03 pruža se od stonske luke i solana prema Stonskom kanal. Kulturni krajolik sa solanama, prilaz s mora i utvrđeni grad svjedoče o gospodarskoj važnosti proizvodnje soli i samih solana. Stoga se utjecaj ima smatrati umjerenim/velikim.

**Kulturno-povijesni značaj:** Srednji

**Rezultat:** Planirani most bit će jasno vidljiv s obje strane kanala i utjecat će na funkcionalni integritet Korčule na strateški važnom Pelješkom kanalu. Nova infrastruktura s mostom i okolnim cestama imat će umjeren/velik vizualni, zvučni i svjetlosni utjecaj na cijelo to obalno područje. U samoj Korčuli, povećan pomorski promet s kruzerima i novim marinama uz potencijalno pojačan pritisak urbanog razvoja procjenjuju se kao kumulativni utjecaji.

### 03- POGLED IZ LUKE I SOLANA PREMA STONSKOM KANAL (SADAŠNJE STANJE PLANIRANJA)





Atributi	Negativna promjena
Cjelokupni izgled krajolika (Arhitektura i urbana struktura)	Mali
Povijesni obrambeni sustav	Umjerena / velika
Individualni spomenici / dominante (Arhitektura i urbana struktura)	Neutralno
Svakodnevna percepcija / dnevno korištenje (utvrđen grad i njegovo okruženje)	Umjerena / velika
Povijesna panorama krovova (Arhitektura i urbana struktura)	Neutralno
Strateški položaj dobra	Velika/ Vrlo velika
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Umjerena / velika</b>



### PRELIMINARNA PROCJENA

KLJUČNI ELEMENTI OUV-a	UTJECAJ	PREL. PROCJENA
Kulturni krajolik sa solanama	Novi most ima vizualni, funkcionalni, zvučni i svjetlosni utjecaj na integritet kulturnog krajolika i solana	Umjeren / velik negativan utjecaj negative impact
Utvrdjeni grad sa svojom obrambenom strukturom i urbanim planom	Novi most ima vizualni, funkcionalni i zvučni utjecaj na razumijevanje strateškog položaja utvrđenog grada	Umjeren negativni utjecaj
Održivi razvoj spomenika svjetske baštine	Zaobilaznica ima potencijalno pozitivan utjecaj kroz redukciju tranzitnog prometa na cijelom spomeničkom području.	Mali /umjeren pozitivan utjecaj
	Međutim, potencijalno povećanje prometa novom obalnom cestom imat će negativan kumulativni utjecaj na okoliš spomenika kroz - pritisak urbanog razvoja - veći promet u okolišu spomenika svjetske baštine.	Velik negativni utjecaj
	Utjecaji na okoliš	<i>Nadopuniti opcijama SEA /EIA</i>

### ZAKLJUČCI

a.) Predložena zaobilaznica u Stonu ima mogući mali/umjeren pozitivan utjecaj kroz smanjenje tranzitnog prometa u Stonu i Malom Stonu. S druge strane, vjerojatno je da će se dolazni promet općenito povećati zbog novog obalnog cestovnog prilaza Pelješcu, s velikim negativnim utjecajem na okolicu. Osim toga, kumulativni učinci urbanog razvoja i pritiska posjetitelja mogu djelovati negativno i mora ih se uzeti u obzir kod upravljanja dobrom.

b.) Planirani most na zaljevu je nov i dominantan element u povijesnom krajoliku Stona s njegovim povijesno vrijednim solanama. S novim mostom, poimanje strateškog položaja i funkcije utvrđenog grada bit će otežano. Dakle, most će imati umjeren do velik negativni utjecaj na potencijalnu iznimnu univerzalnu vrijednost. Stoga bi trebalo uzeti u obzir druge lokacije dalje od Stona.

Svi utjecaji na okoliš, uključujući svjetlosno i zvučno onečišćenje, moraju se detaljno analizirati prije donošenja bilo kakve odluke.



### 5-3. 'SPOMENIČKA CJELINA DUBROVNIKA', SPOMENIK SVJETSKE BAŠTINE

Upisan u listu svjetske baštine 1979. godine, prošireno 1994.



Slika 23: ((lijevo)) Ragusa vor dem Erdbeben 1667 © Heliografie Kowalczyk 1909 (desno) Painting of Ragusa from 1667 © Giovanni Battista Fabri

#### Kratka sinteza

Nacrt izjave o iznimnoj univerzalnoj vrijednosti (2015)

Grad Dubrovnik na južnom dijelu istočne obale Jadrana izuzetno je dobro očuvan primjer planiranog srednjovjekovnog grada. Njegovo utvrđeno povijesno središte u podnožju Srđa stoljećima je do naših dana čuvalo karakter jedinstvene urbane cjeline definirane zidinama i zauzima važno mjesto u povijesti urbanizma. Kako su se njegov razvoj i opstanak temeljili na trgovini i pomorstvu, Dubrovnik je postao snažno pomorsko i trgovačko središte istočne obale Jadrana, pa i Mediterana.

*Dubrovnik je dosegao svoj vrhunac u 15. i 16. stoljeću, kad su njegove uspjehe u trgovini i pomorstvu pratili visoki dosezi u umjetnosti i znanosti i kad je razvio vrlo naprednu gradsku infrastrukturu i sustav zdravstva.*

Statut iz 1272. godine sadrži precizne odredbe za planski razvoj grada uz visok stupanj racionalizacije u korištenju prostora i dobro osmišljenu gradsku strukturu.

Impresivan obrambeni sustav dobio je svoj današnji oblik u 13. stoljeću, a fortifikacije su dovršene u 17. stoljeću.

## PROBLEMI SVJETSKE BAŠTINE



Slika 24: Dubrovačka obala sa zidina i panoramski pogled © Katri Lisitzin

Spomenička cjelina Dubrovnika kao spomenik svjetske baštine već je duže vrijeme predmetom izvještaja o stanju očuvanosti i izaziva zabrinutost Odbora za svjetsku baštinu. Nakon posjeta reaktivne promatračke misije 2015. godine, Odbor za svjetsku baštinu odlučio je sljedeće:

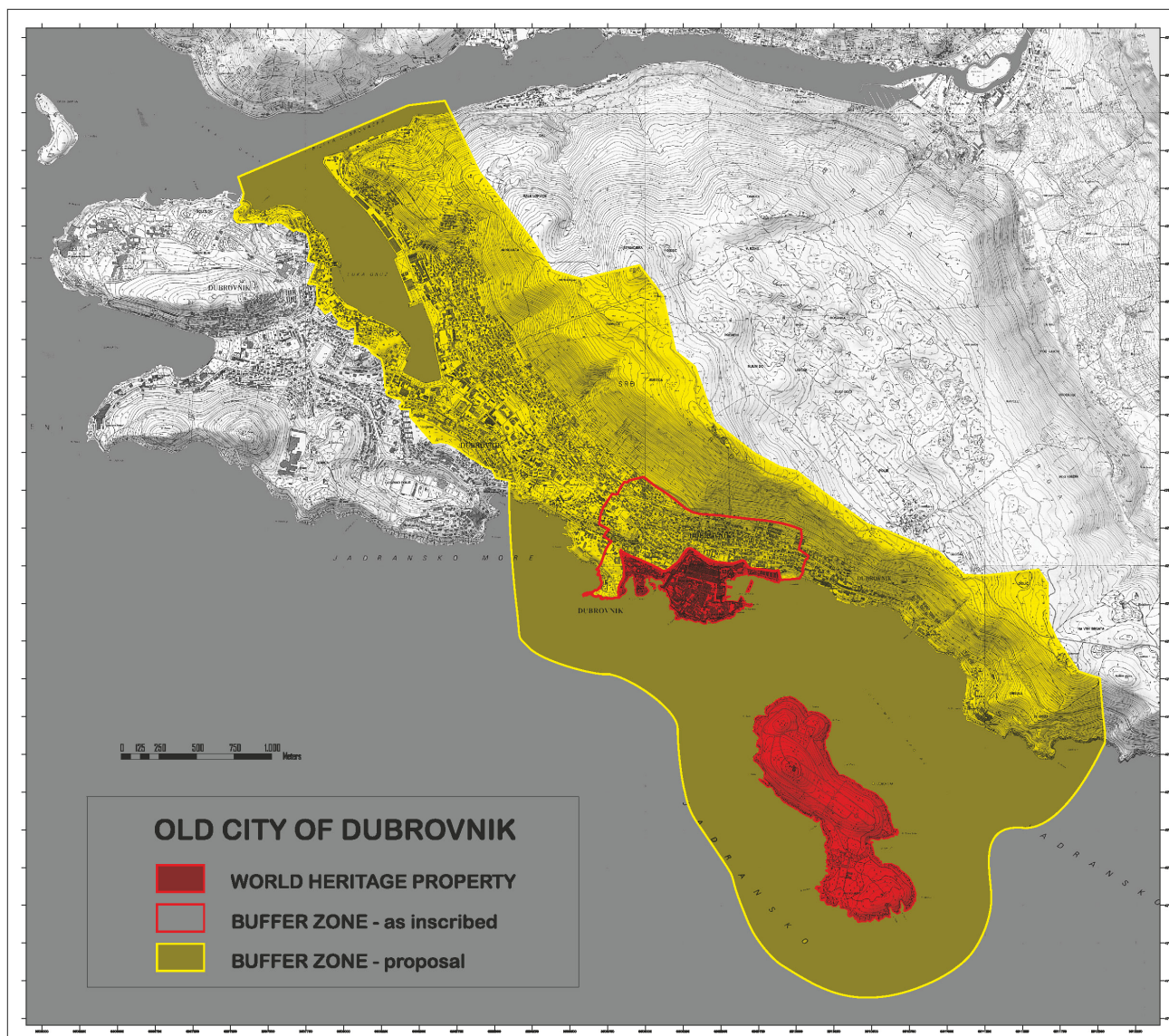
Odlukom od 2016. godine 40COM 7B.50 / dijelovi/, Odbor za svjetsku baštinu

Podržava preporuke zajedničke reaktivne promatračke misije UNESCO-a i ICOMOS-a od 2015. godine i zahtijeva od države članice provedbu tih preporuka na najviši prioritet, posebno da:

1. izradi i podnese Centru svjetske baštine na pregled od strane savjetodavnih tijela Plan upravljanja spomeničkim dobrom, uključujući turističku strategiju, zakonske propise koji se odnose na turizam s kruzera, identifikaciju održivog prihvatnog kapaciteta grada, akcijski plan pripravnosti u slučaju opasnosti i strategiju interpretacije,
2. obustavi projekt Bosanka 2 i da u području Lazareta ne dopusti izgradnju gata / pristaništa povezanog sa starom gradskom lukom,
3. Centru svjetske baštine do **1. veljače 2017**, podnese prijedlog manje izmjene granice proširenjem kontaktne (buffer) zone kako je preporučila Misija.

Reaktivna promatračka misija 2015. naglašava važnost padina Srđa za opću sliku dobra svjetske baštine

Unatoč novijim intruzijama, Misija smatra padine Srđa vitalnima za okružje dobra svjetske baštine i stoga preporučuje da Državna kao strana razmotri prijedlog manje izmjene granica kako bi se kontaktna (buffer) zona proširila na cijelu zapadnu padinu Srđa koja se vidi iz dobra svjetske baštine. Misija nadalje preporučuje zabranu bilo kakve nove gradnje u toj zoni i eventualni screening novih intruzija." (Mission Report 2015, str.19)



Slika 25: Spomenik svjetske baštine i njegova predložena kontaktna zona, manje modifikacije granice podnesene 2017 © Ministry of Culture, Croatia



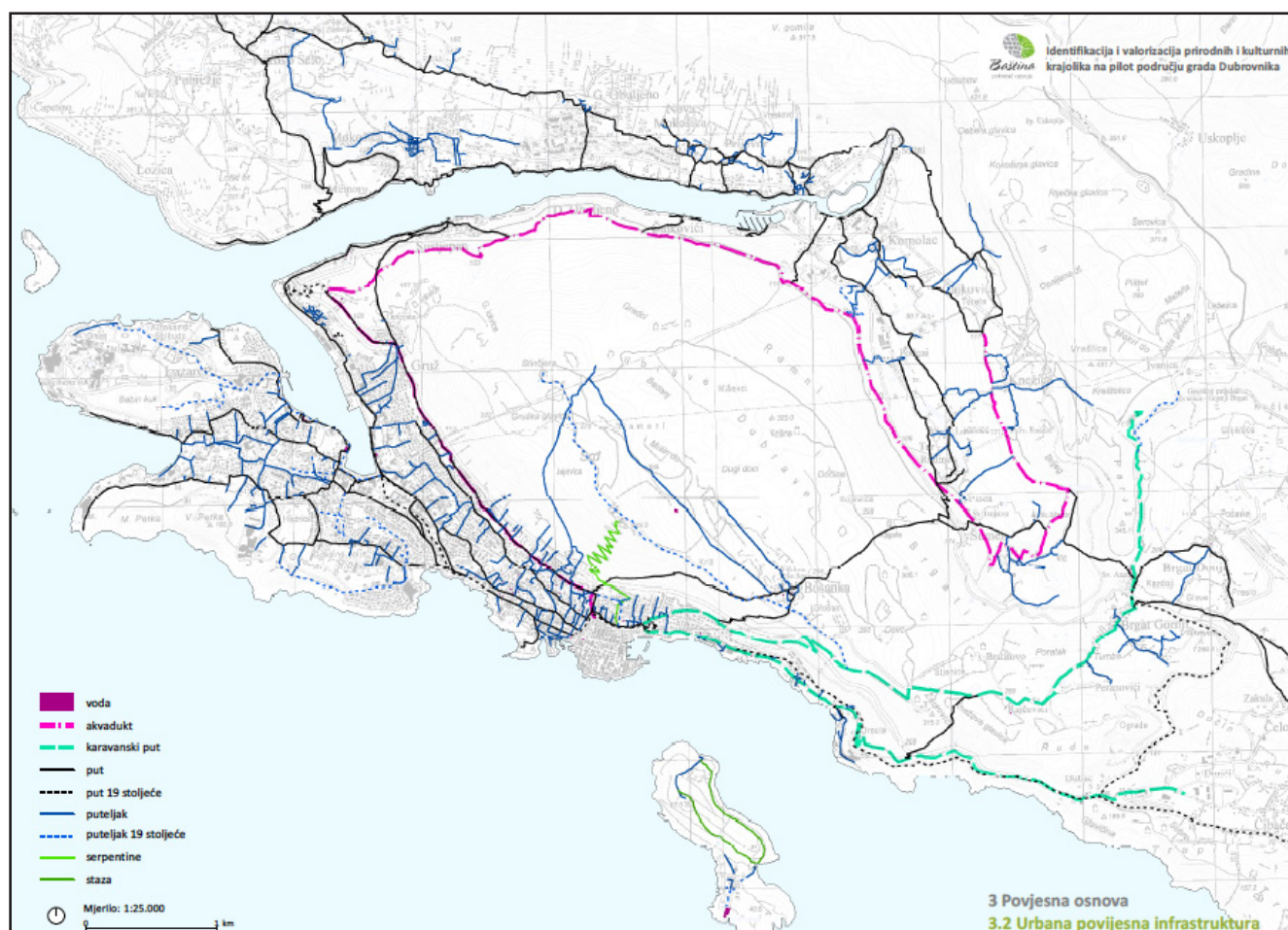
### Ključni elementi iznimne univerzalne vrijednosti Spomeničke cjeline Dubrovnika

Prema dokumentaciji o upisu u svjetsku baštinu i nacrtu Izjave o iznimnoj univerzalnoj vrijednosti Ključni elementi "Spomeničke cjeline Dubrovnika" su njegova visokovrijedna arhitektura, urbanizam i sustav infrastrukture. Strateška vizualna i funkcionalna lokacija srednjovjekovnog grada s cjelovitom obrambenom strukturom i danas je uočljiva. Asocijativna vrijednost Dubrovnika kao globalnog trgovačkog i političkog središta dobro je dokumentirana arhivski i oslikana u umjetnosti i književnosti. (ref. nacrt Izjave o iznimnoj univerzalnoj vrijednosti 2015)

### Srednjovjekovni grad i njegov teritorij – povijesni urbani krajolik

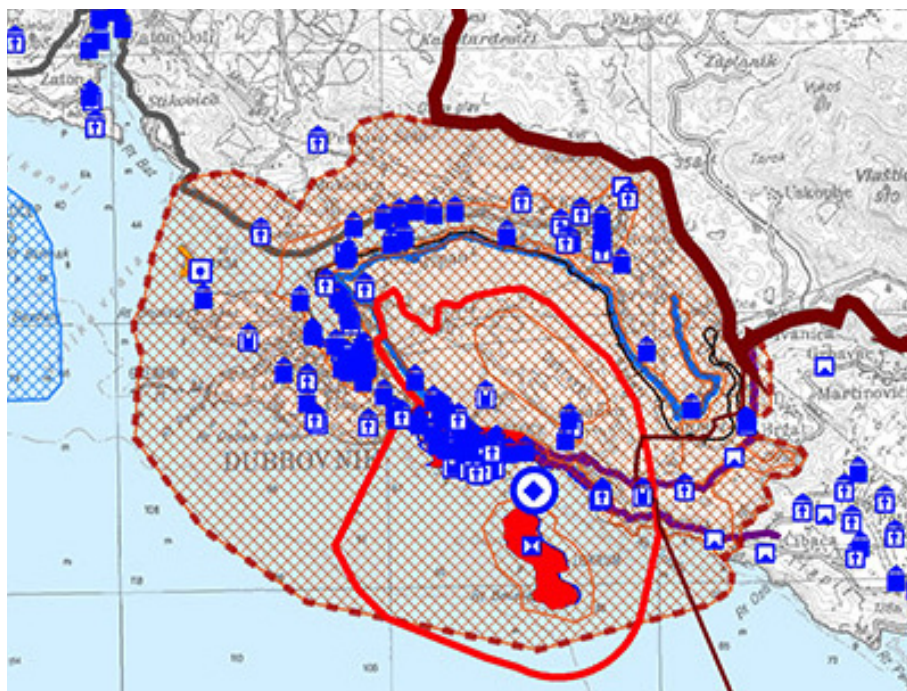
Remek djelo srednjovjekovnog planiranog grada visokovrijedne arhitekture, urbanizma i infrastrukture.

Sljedeći zemljovid ilustrira povijesnu urbanu infrastrukturu s naprednim vodoopskrbnim sustavom, vodovodom, karavanskim i trgovačkim putevima i cestama iz 19. stoljeća.



Slika 26: Povijesna urbana infrastruktura starog grada Dubrovnika © Bastina

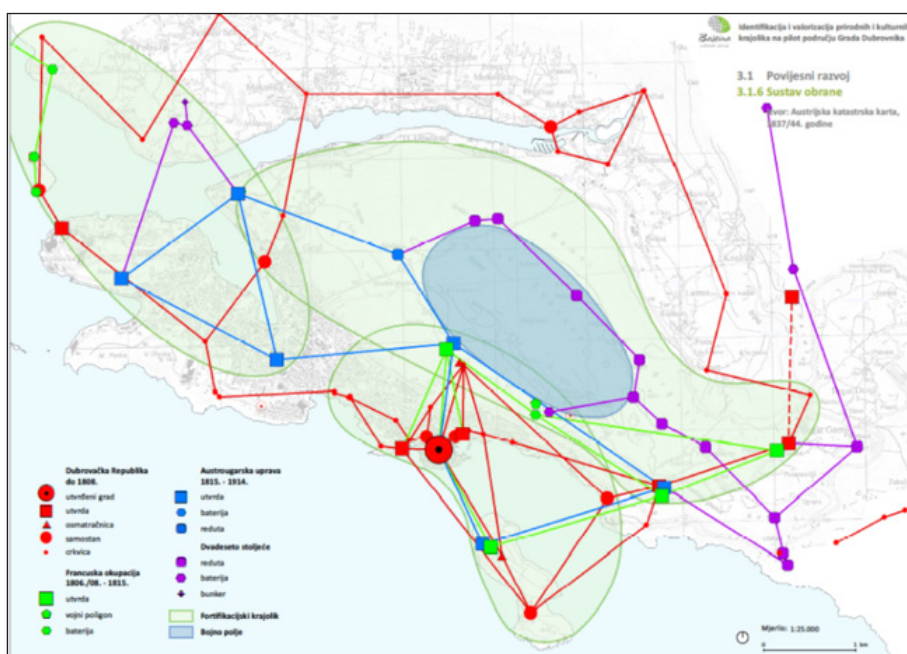
Sljedeća ilustracija pokazuje velik broj zaštićenih spomenika i crkava povezanih s povijesnom cjelinom Dubrovnika. O važnosti Rijeke dubrovačke svjedoče brojni spomenici i crkve u ljevu, uključujući velik broj još postojećih renesansnih ljetnikovaca, crkava i kapela, posebno u blizini izvora Omble.



Slika 27: Identifikacija e valorizacija prirodnih i kulturnih krajolika na pilot području Grada Dubrovnika / Spomenici © Dubrovačko-neretvanska županija

### Obrambeni sustav Dubrovačke republike

Utvrđen srednjovjekovni grad na strateškom položaju podno Srđa, s dobro očuvanim cjelovitim sustavom obrane



Slika 28: Sustav obrane © Bastina Identifikacija e valorizacija prirodnih i kulturnih krajolika na pilot području Grada Dubrovnika

## IDENTITET DUBROVNIKA – ASOCIJATIVA VRIJEDNOST

Snažan perceptivni integritet Dubrovnika u zadržanoj strateškoj poziciji na dalmatinskoj obali. Visoka svijest građana o prošlosti i ljepoti grada i njegovog teritorija.



Slika 29: Dubrovnik © Dtosso Dabac

## PRIJEDLOG SVEUKUPNIH ATRIBUTA DUBROVNIKA KAO SPOMENIKA SVJETSKJE BAŠTINE I NJEGOVA OKRUŽJA

KATEGORIJA	VRIJEDNOST	ATRIBUTI
Povijesna/ arhitektura i urbanizam	Remek djelo graditeljske i urbanističke cjeline od 13.st.	Napredno urbanističko oblikovanje; javni prostori i raster ulica, javne, privatne i vjerske zgrade i kompleksi u njihovom okružju
	Povijesni urbani krajolik	Cjelovit srednjovjekovni povijesni urbani krajolik s utvrđenim gradom, industrijskim predgrađima, vilama s vrtovima i ljetnikovcima
	Obrambeni krajolik	Cijeli obrambeni sustav na strateškom položaju s brdom Srđ i njegovim platoom, obalom s Lokrumom i drugim otocima, komunikacijskim rutama na kopnu i moru, Gradske zidine s kulama, tornjevima i bastionima, stražarnicama, jarkom i lukobranom Kaše, Arsenalom, Tvrdave na kopnu i otocima.
<b>PROJENA UTJECAJA NA BAŠTINU</b>		

KATEGORIJA	VRIJEDNOST	ATRIBUTI
	Snažno pomorsko i trgovačko središte na Mediteranu	Strateški položaj na obali s trgovačkim putevima, kopnenim karavanskim putevima i pomorskim putevima. Luke, carinarnica, Arsenal, jarak i lukobran Kaše, brodogradilišta. Skladišta, karantene, ljekarne, hospiciji i sirotište. Trgovina, konzulati na Mediteranu i u sjevernoj Africi. Izvanredni utjecaji u arhitekturi
Znanstvena / tehnička	Visoko uznapredovala gradska infrastruktura i sustav zdravstva Zanati	Napredan vodoopskrbni i kanalizacijski sustav Karantene, ljekarne, hospiciji i sirotište.  Arhitektura Građevinarstvo i infrastruktura Brodogradnja
Estetska/ umjetnička	Umjetnost	Izorne lokacije umjetnina u javnim i vjerskim zgradama Međunarodni utjecaji u umjetnosti
Asocijativna	Političko i kulturno središte	Međunarodna razmjena i utjecaji, Jak vizualni identitet strateške pozicije na dalmatinskoj obali Srednjovjekovni grad sa svojim ljetnikovcima i rekreacijskim zonama
Politička	Dubrovačka republika kao politička i administrativna sila nik	Fortifikacijski sustav Luka i javne zgrade. Zgrade skladišta povezane s upravom Visoka svijest građana o identitetu i vrijednosti grada Živuci grad Međunarodne veze, konzulati
Društveno-gospodarska	Trgovina i proizvodnja	Luke i trgovački putevi na kopnu i moru solane
Ekološka	Napredna gradska infrastruktura iz 15. stoljeća  Urbana agrikultura Agrikultura	Vodovodi, vodoopskrbni i kanalizacijski sustavi  Vrtni urbanizam na padinama Srđa, kulturni krajolik s terasama  Ruralna područja, pašnjaci i poljoprivredna proizvodnja za potrebe grada; polja i terase

## OPIS PROMJENA

Sljedeći zemljovid pokazuje grad Dubrovnik i predviđenu cestovnu izgradnju kao dio "Master plana razvoja funkcionalne regije Južna Dalmacija".



Slika 30: Alternative nove mreže infrastrukture © Dubrovnik-Neretva County



Slika 31: (lijevo) Master plan: cestovni koridor od Dubrovnika do cestovne obilaznice (desno) Alternativni cestovni koridori u Dubrovniku koje je predložio županijski plan i procijenila HIA © FRJD Trames, Dubrovnik-Neretva County

### Obuhvat HIA-e



kim elementima (crveno), povijesnom infrastrukturom s vodovodom (plavo) i željezničkom prugom (crno) © Google map/ Maaike Goedkoop and Katri Lisitzin

HIA je sagledala ukupnu predloženu prometnu infrastrukturu i tri alternativna cestovna koridora koja povezuju grad Dubrovnik s novom obilaznicom.

Obuhvat procjene utjecaja na baštinu i pitanja koja mogu pozitivno ili negativno utjecati na vrijednost svjetske baštine:

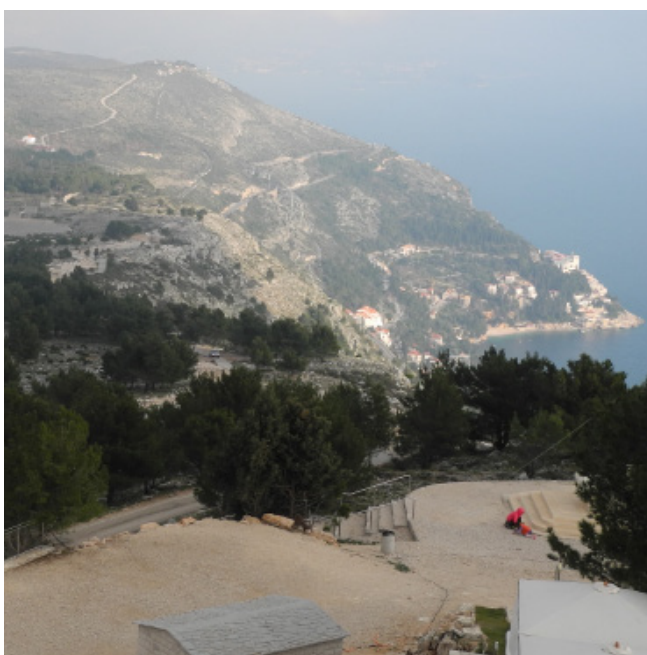
- Ukupno povećana gustoća prometa ;
- Povećan pritisak posjetitelja uslijed lakšeg prilaza i šire infrastrukture za kruzere;
- Povećan pritisak urbanizacije unutar i izvan « Spomeničke cjeline Dubrovnika » ;
- Vizualne i funkcionalne promjene u povijesnom urbanom krajoliku gradske jezgre i okolice, uključujući područje Srđa ;
- Intruzije u elemente povijesnog urbanog krajolika Dubrovnika uključujući fortifikacije i obrambeni sustav, povijesnu urbanu infrastrukturu s vodovodom, povijesne puteve, željeznicu, obrasce naselja i njihov vizualni integritet;
- Povećan pritisak na širi morski krajobraz povijesne jezgre uslijed gradnje novih luka i povećanog prometa kruzera te drugih vrsta prometa;
- Povećan pritisak na prometnu infrastrukturu oko povijesne jezgre s transferima s kruzera, parkiralištima i ukupnim menadžmentom za posjetitelje ;
- Pritisak na Spomeničku cjelinu Dubrovnika kao živući grad.



Slika 33: Okružje Dubrovnika © DubrovnikNeretva County

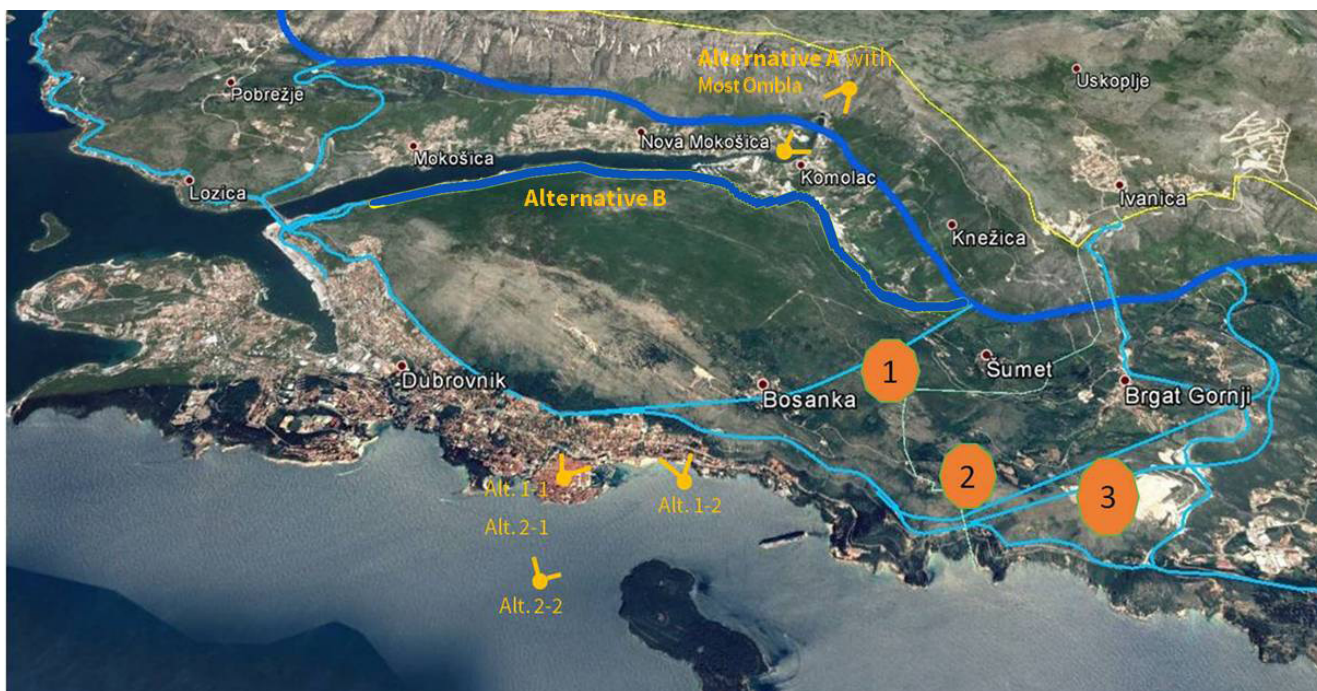
**Predloženi cestovni koridori imat će utjecaj na sljedeće elemente iznimne univerzalne vrijednosti spomenika svjetske baštine Dubrovnika.**

- Okružje spomeničke cjeline Dubrovnika sa Srđem, njegovim padinama i platoom
- Šire okružje spomeničke cjeline Dubrovnika s ljetnikovcima dubrovačke vlastele u Rijeci dubrovačkoj i njegov funkcionalni integritet s vodovodom i povijesnim cestama
- Vizualnu, perceptivnu i simboličku sliku Dubrovnika kako ga se prikazuje od srednjeg vijeka kao središnji element vizualnog i perceptivnog identiteta strateškog položaja i važnosti Dubrovnika. Pridruženu vrijednost platoa Srđa kao mjesta sjećanja o povijesti Dubrovnika, s ratištima i događajima od 13. stoljeća do danas.



Slika 34: (lijevo) Plato Srđa © Katri Listizin (desno) Sjeverna obala Rijeke dubrovačke © Michael Kloos

## Vizualni utjecaji



Slika 35: Glavne obilaznice, spojne ceste i pogledi za alternative cestovnih koridora Dubrovnika u HIA-i © Dubrovnik-Neretva County/ Baharak Seyedashrafi

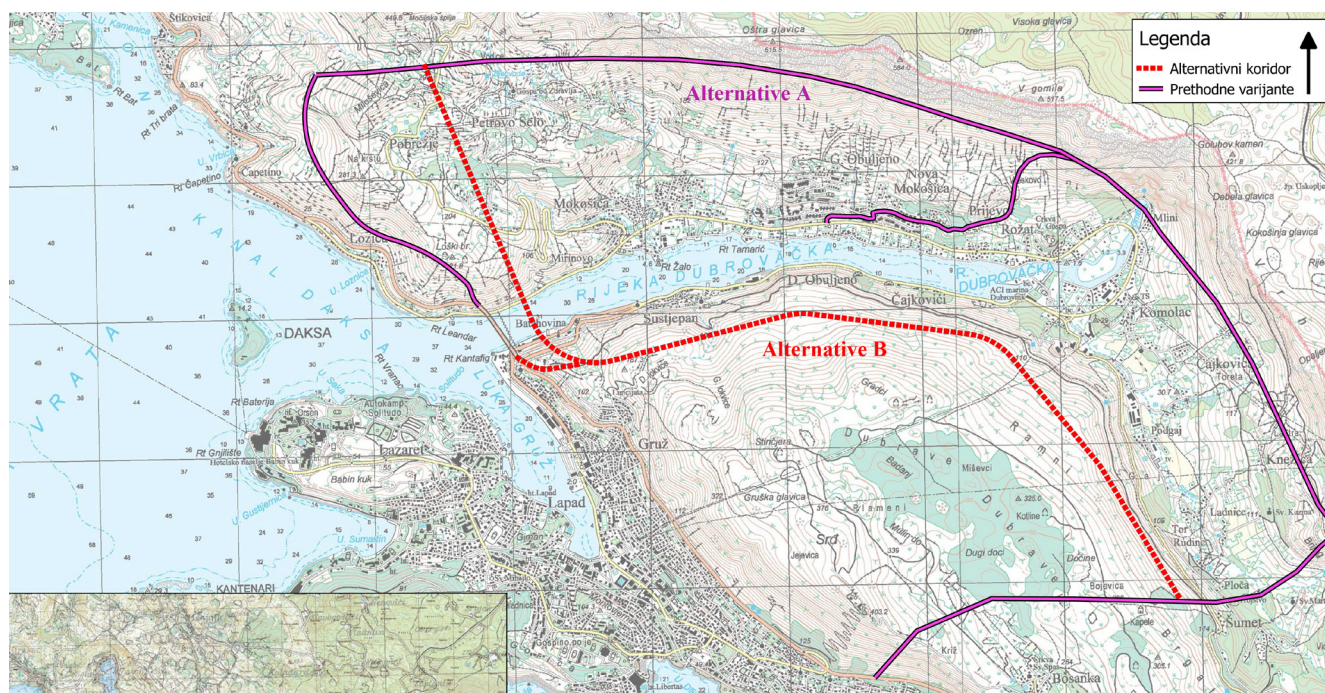
Detaljne procjene promjena u volumenu prometa ili drugih promjena povezanih s prometom uslijed nove obilaznice nisu bile dostupne za HIA-u. Stoga je HIA uzela vizualne utjecaje kao glavnu kategoriju.

Pogledi u procjeni vizualnih utjecaja birani su prema iznimnoj univerzalnoj vrijednosti spomenika svjetske baštine i prema lokaciji pojedinih alternativa u odnosu na spomeničku cjelinu Dubrovnika. Prizor cjelokupnog povijesnog krajolika te arhitekture i urbane strukture Dubrovnika je najvažnija karakteristika mjesta koja se uzela u obzir.

Alternative za glavnu obilaznicu nalaze se izvan granica spomenika svjetske baštine i kontaktnih zona. Međutim, Rijeka dubrovačka s ljetnikovcima vlastele, povijesni dubrovački vodovod, povijesni prilazi s mora i kopna i utjecaji na područje dubrovačke luke su važni elementi u širem okruženju spomenika i doprinose razumijevanju OUV-a.

Procijenjena su tri alternativna cestovna koridora ( alternative 1, 2 i 3) kojima se grad Dubrovnik povezuje s novom obilaznicom.





Slika 36: Dvije alternative glavnih obilaznica za cestovni koridor Dubrovnika © FRJD, SEA Oikon

Procijenjene su dvije alternative glavne obilaznice. Jedna (alternativa A) prelazi rijeku Omblu mostom na kraju zaljeva Rijeke dubrovačke, a druga (alternativa B) ide mostom duž postojećeg mosta dr. F. Tuđmana i duž obala Rijeke dubrovačke s ljetnikovcima i starim dubrovačkim vodovodom.

## ALTERNATIVA A GLAVNE OBILAZNICE S MOSTOM NA OMBLI



**Situacija:** Nova obilaznica s mostom prelazi preko Rijeke dubrovačke i njenog kulturnog krajo-  
lika visoke asocijativne vrijednosti. To područje je dio šireg okružja spomenika svjetske baštine,  
a važno je i za razumijevanje funkcije i konteksta spomeničke cjeline Dubrovnika. Vodovod iz  
15. stoljeća koji je dovodio vodu do gradskih bunara još se djelomično vidi u dolini.

**Kulturno-povijesni značaj:** Srednji

**Rezultat:** Planirani most nad izvorom rijeke Omble, cesta i promet proizvest će negativne  
utjecaje na krajobraz i u velikoj mjeri će djelovati na svakodnevni život mještana. Vizualni  
utjecaj na asocijativnu vrijednost je visok. Kontinuitet zemljoradnje u dolini bit će ugrožen.

## ALTERNATIVA A GLAVNE OBILAZNICE S MOSTOM NA OMBLI (SADAŠNJE STANJE PLANIRANJA)





Atributi koji nose OUV ( šire okruŹje)	Negativna promjena
Izgled Kulturnog Krajolika	Umjerena / velika
Povijesni obrambeni sustav	Neutralno
Individualni spomenici	Neutralno
Svakodnevna percepcija	Umjerena / velika
Strateški poloŹaj	Mali
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Umjerena</b>



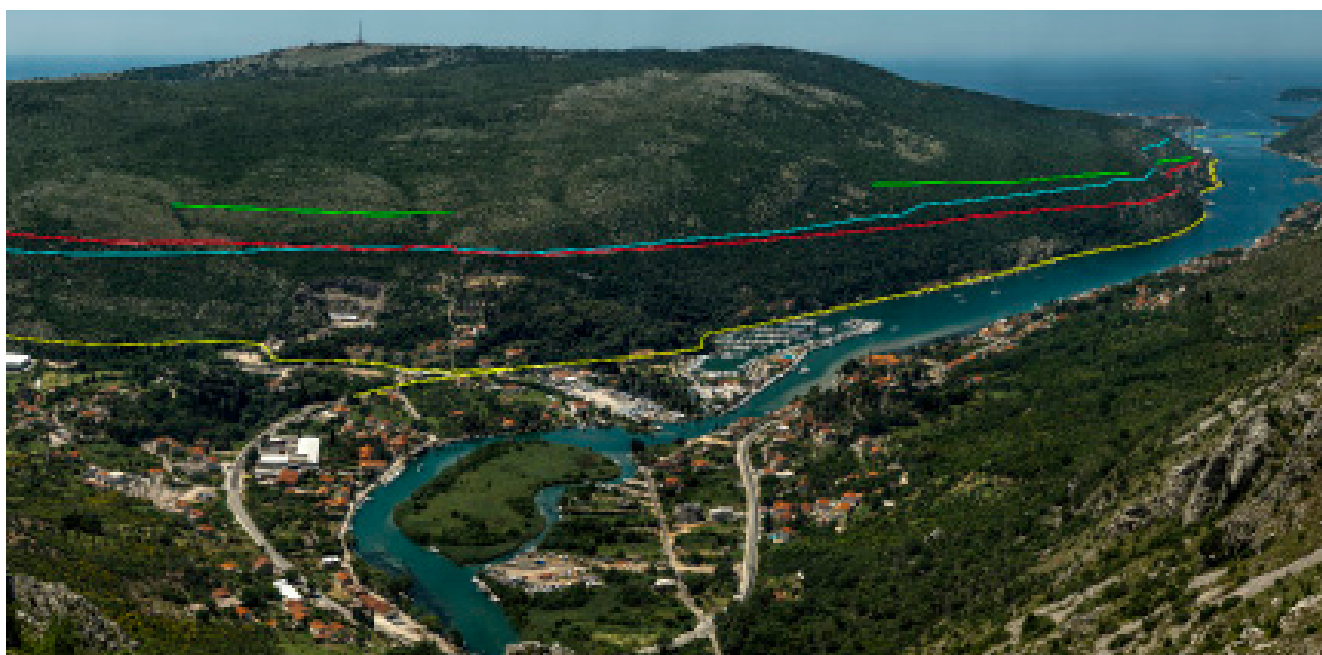
## GLAVNA OBILAZNICA, ALTERNATIVA B



Slika 37: Most Dr. F. Tuđmana na južnoj strani Rijeke dubrovačke. Uskotracna Pruga (crvena linija), postojeća cesta (žuta linija), planirana cesta (zelena linija) i vodovod (plava linija) označeni su na fotografiji © PROMET MILENIJUM d.o.o. Čarli Brezac Benigar, ing.prom.

Predložena glavna brza obilaznica iz alternative B prelazi zaljev Rijeke dubrovačke duž postojećeg mosta dr. F. Tuđmana te slijedi sjeverne i sjeveroistočne padine Srđa. Cestovni koridor alternative B na strmim obroncima Srđa zahtijevat će veće građevinske radove koji još nisu precizirani.

Međutim, cestovni koridor prelazit će i djelomično uništiti vodovod iz 15. stoljeća, a prolazit će i pokraj dvaju renesansnih ljetnikovaca iz vremena Dubrovačke republike. Oba ta elementa su važna za šire okruženje spomenika svjetske baštine i predstavljaju atribute koji podržavaju OUV. Nadalje, željeznička pruga iz 19. stoljeća pretrpjet će negativni utjecaj i jedan povijesni sloj razvoja Dubrovnika bit će izbrisan.





## LJETNIKOVCI



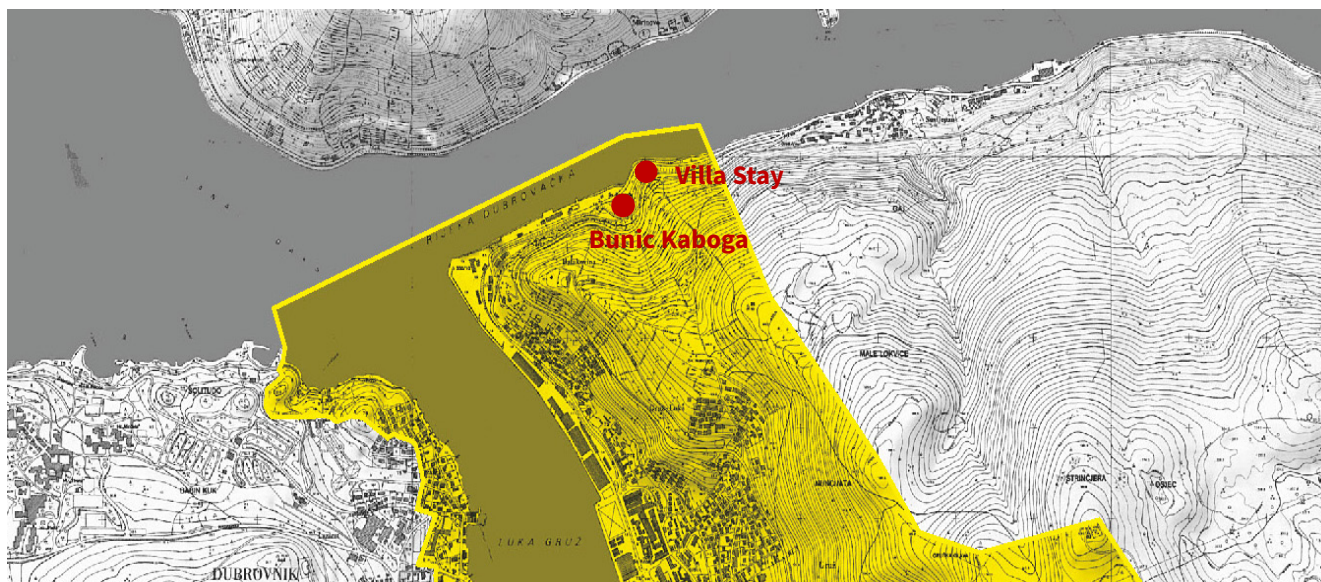
Slika 38: Villa Stay and Villa Bunic-Kaboga © M. Maric, M.O. Sliaroci; The Garden of the Villas Bona-Caboga and Stay-Caboga in Dubrovnik, Univ of Zagreb 2015

**Situacija:** Predložena nova cesta i spoj prolazit će točno iznad dvaju zaštićenih renesansnih ljetnikovaca dubrovačke vlastele; ljetnikovca Bunić-Kaboga i ljetnikovca Stay, smještenih na južnoj obali Rijeka dubrovačke. Ljetnikovac Bunić-Kaboga je primjer dubrovačke gotičko-renesansne arhitekture i nedavno je obnovljen. Oba ljetnikovca su zaštićeni povijesni spomenici i dijelom ulaze u predloženu kontaktnu zonu.

**Kulturno-povijesni značaj:** Visok

**Rezultat:** Planirani koridor ugrozit će dva vrijedna povijesna ljetnikovca. Ta alternativa imat će velik negativan utjecaj na vizualni integritet i estetsku vrijednost ljetnikovaca kao povijesnih spomenika i njihovog okružja.

Slika 39: Rijeka dubrovačka s lokacijama ljetnikovaca, manje modifikacije granice podnesene 2017. (žuto) © Ministry of Culture, Croatia/ Baharak Seyedashrafi





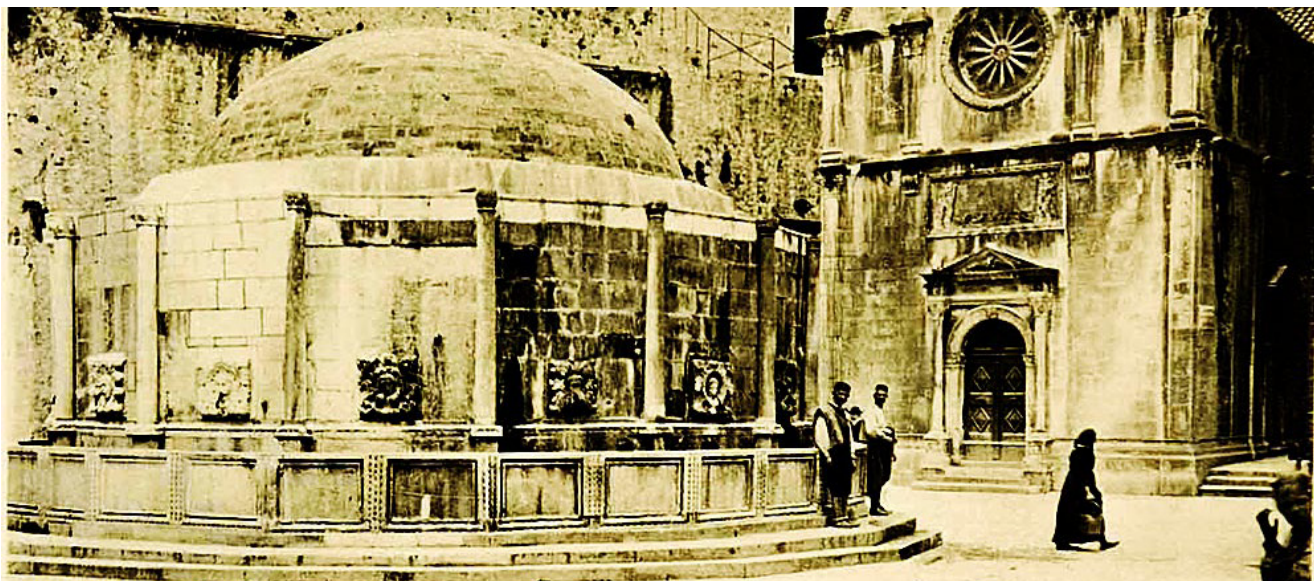
Slika 40: Ljetnikovac Bunić-Kaboga nakon obnove © Dubrovnik Neretva County

Atributi koji nose OUV ( šire okružje)	Negativna promjena
Izgled Kulturnog Krajolika	Velika/ Vrlo velika
Povijesni obrambeni sustav	Neutralno
Individualni spomenici	Velika/ Vrlo velika
Svakodnevna percepcija	Umjerena / velika
Strateški položaj	Umjerena / velika
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Velika/ Vrlo velika</b>

Slika 41: Villa Stay © Dubrovnik Neretva County



## VODOVOD I STARA ŽELJEZNICA



Slika 42: Onofrio da la Cava Fountain

**Situacija:** Povijesni vodovod kojim je u Dubrovnik dolazila voda već u 15. stoljeću još je vidljiv u cijeloj svojoj dužini od izvora i još uvijek snabdijeva grad vodom. Veći njegov dio nalazi se u široj okolici spomenika svjetske baštine, i taj povijesni sustav osiguravao je svježu vodu za stari grad Dubrovnik. Fontana koju je gradio Onofrio della Cava jedinstvene arhitekture i konstrukcije i danas je spremnik vode u gradu Dubrovniku. Tu je osim toga i uskotračna željeznica koja je nekoliko godina bila jedina u regiji, a od početka 20. stoljeća povezivala je Dubrovnik i Sarajevo.

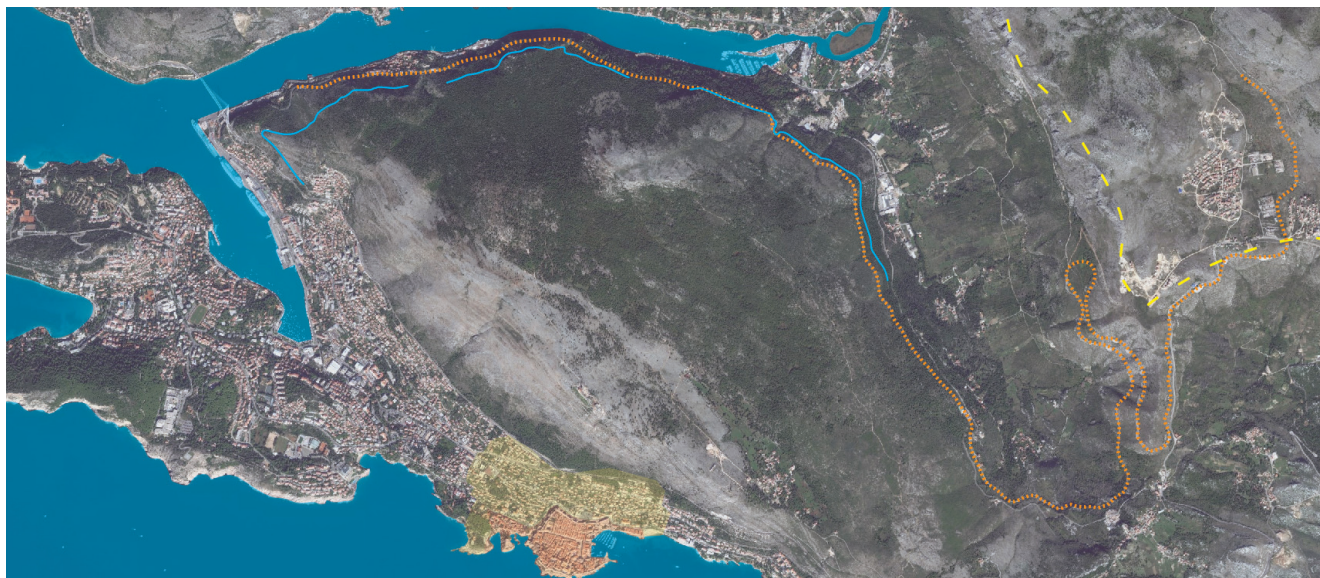
**Kulturno-povijesni značaj:** Visok

**Rezultat:** Predložena alternativa glavne ceste prolaziti će pokraj povijesne infrastrukture vodovoda i stare željeznice, a kako je to dosta osjetljivo područje, zasigurno će imati velik negativni utjecaj na te vrijedne kulturne spomenike.

Fig. 43: Stare vodovoda © Dubrovnik Neretva County







Slika 44: Povijesna infrastruktura vodovoda (plavo) i željeznica (narančasto) © Google map/ Maaikie Goedkoop and Katri Lisitz

Atributi koji nose OUV ( šire okružje)	Negativna promjena
Izgled Kulturnog Krajolika	Velika/ Vrlo velika
Povijesni obrambeni sustav	Umjerena
Individualni spomenici	Velika/ Vrlo velika
Svakodnevna percepcija	Velika
Strateški položaj	Umjerena / velika
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Velika/ Vrlo velika</b>

Fig. 45: Stare željeznice © Dubrovnik Neretva County



**SUMARNA PROCJENA ALTERNATIVA A I B GLAVNE OBILAZNICE**

Atributi koji nose OUV (šire okružje)	Obuhvat negativnih utjecaja		
	alternative A s mostom na Ombli	alternative B na	
		Povijesne ljetnikovce	Povijesni vodovod i sta- ru željeznicu
Izgled Kulturnog Krajolika	Umjerena / velika	Velika/ Vrlo velika	Velika/ Vrlo velika
Povijesni obrambeni sustav	Neutralno	Neutralno	Umjerena
Individualni spomenici	Neutralno	Velika/ Vrlo velika	Velika/ Vrlo velika
Svakodnevna percepcija	Umjerena / velika	Umjerena / velika	Velika
Strateški položaj	Mali	Umjerena / velika	Umjerena / velika
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Umjerena</b>	Velika/ Vrlo velika	Velika/ Vrlo velika

**SAŽETAK REZULTATA:****Alternativa A:**

Planirani cestovni koridor i most na Ombli imat će negativan utjecaj na okoliš. Oni će također imati negativan vizualni i funkcionalni utjecaj na svakodnevni život mještana. Bit će narušene i asocijativne vrijednosti izvora Omble i njegove okolice.

Prema tome, u budućem procesu planiranja moraju se dodatno obraditi sve alternative lokacije, visine i oblikovanja mosta.

**Alternativa B:**

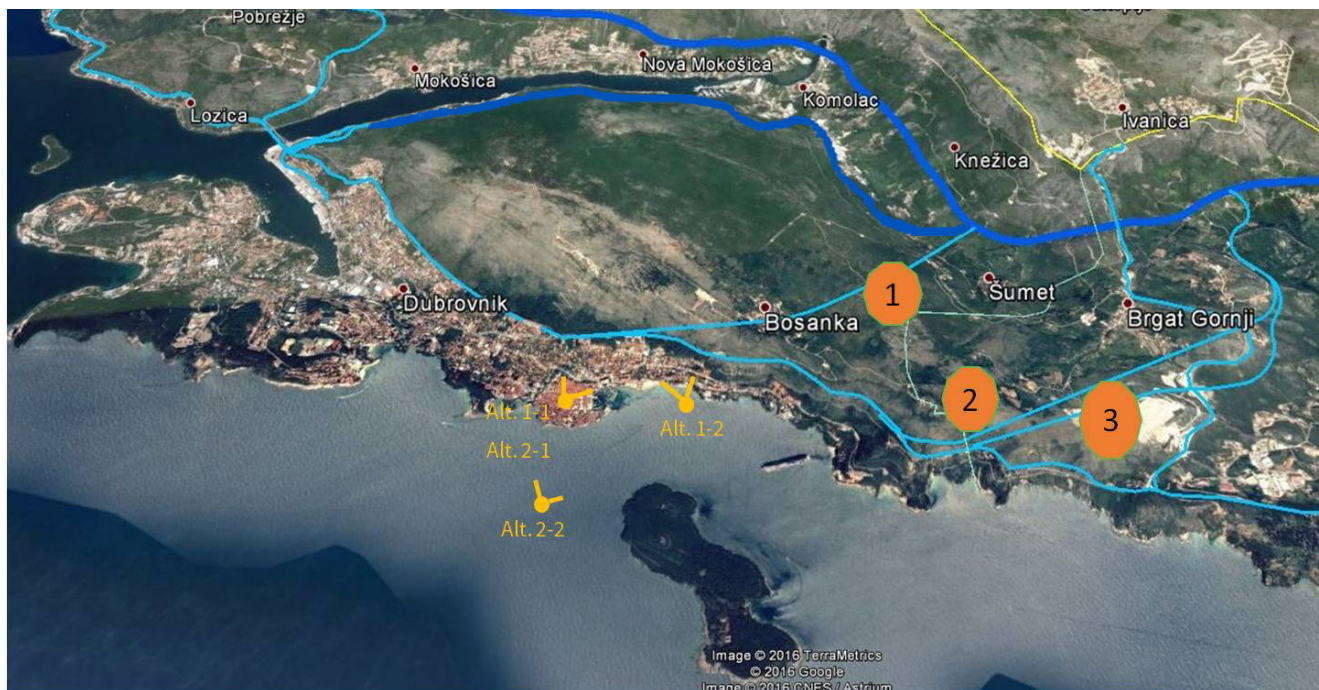
Alternativa B usmjeravat će promet prema urbanom području Dubrovnika, a time će porasti pritisak prometa na centralna područja luke i središta grada.

Novi cestovni koridor imat će vrlo velik negativni utjecaj na šire vizualno okružje spomenika svjetske baštine, a posebno na važne elemente njegova funkcionalnog integriteta; vodovod i stare dubrovačke ljetnikovce. Ti ljetnikovci se uz to nalaze i u predloženoj kontaktnoj zoni.

Osim toga, glavne povijesne prilazne ceste i željeznica također će biti narušeni, a one predstavljaju dobar turistički potencijal.

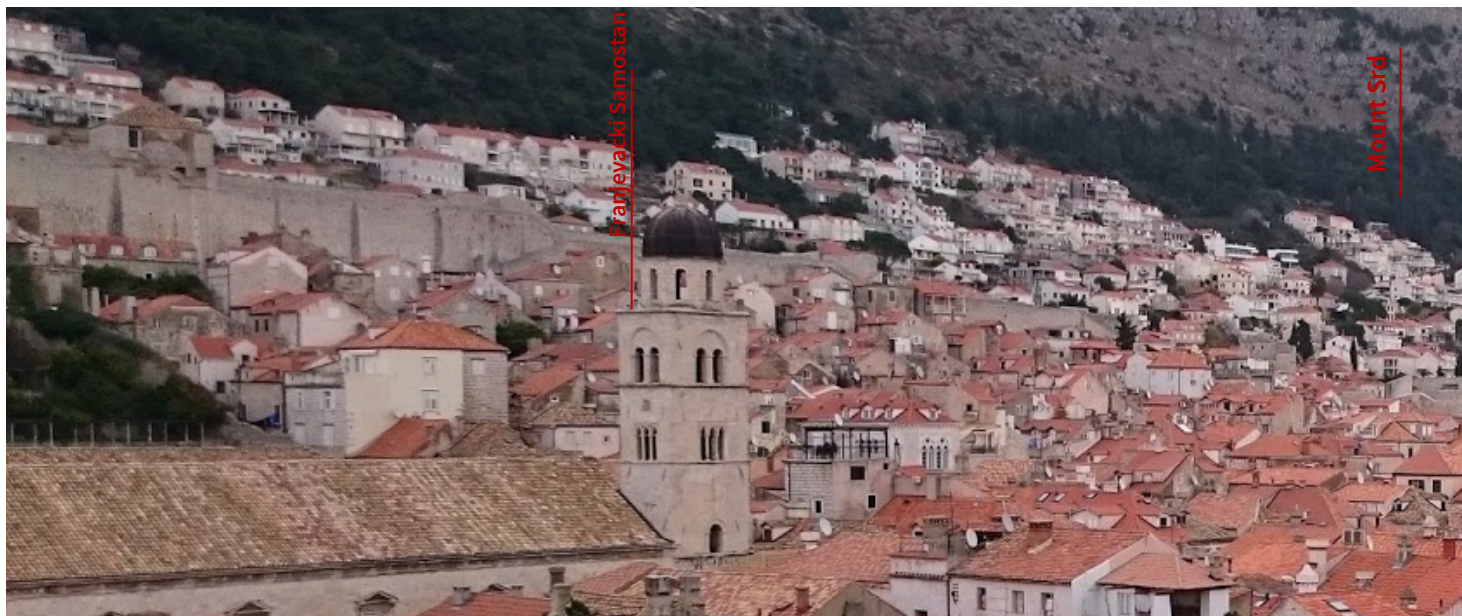
Ukupan vizualni utjecaj gradnje cesta, vijadukata, podvožnjaka i prilaza, posebno eventualnih novih mostova na Ombli i uz most dr. F.Tuđmana mora se posebno procijeniti i nije uključen u ovu HIA-u.

### Vizualni Utjecaji Povezivanja Ceste Alternative



Slika 46: Spojne ceste i pogledi za alternative cestovnog koridora Dubrovnika u HIA-i © Dubrovnik-Neretva County/ Baharak Seyedashrafi

### 1-1- POGLED S GRADSKUH ZIDINA NA PADINE SRĐA (ALTERNATIVA 1)

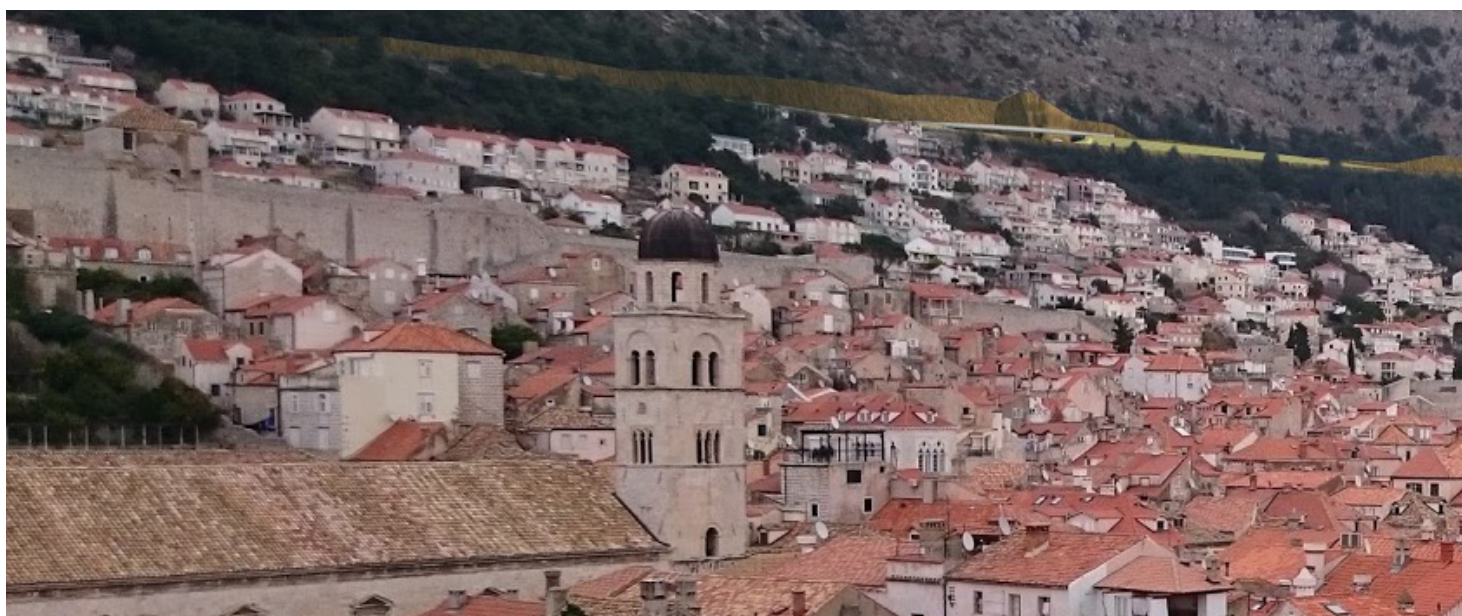


**Situacija:** Pogled 1 s gradskih zidina prema padinama Srđa, s crkvama i Franjevačkim samostanom u prednjem planu, gradskim zidom i skladnom panoramom krovova, pokazuje odnos između urbanog plana utvrđenog grada i obrambenog sustava sa Srđem.

**Kulturno-povijesni značaj:** Vrlo visok

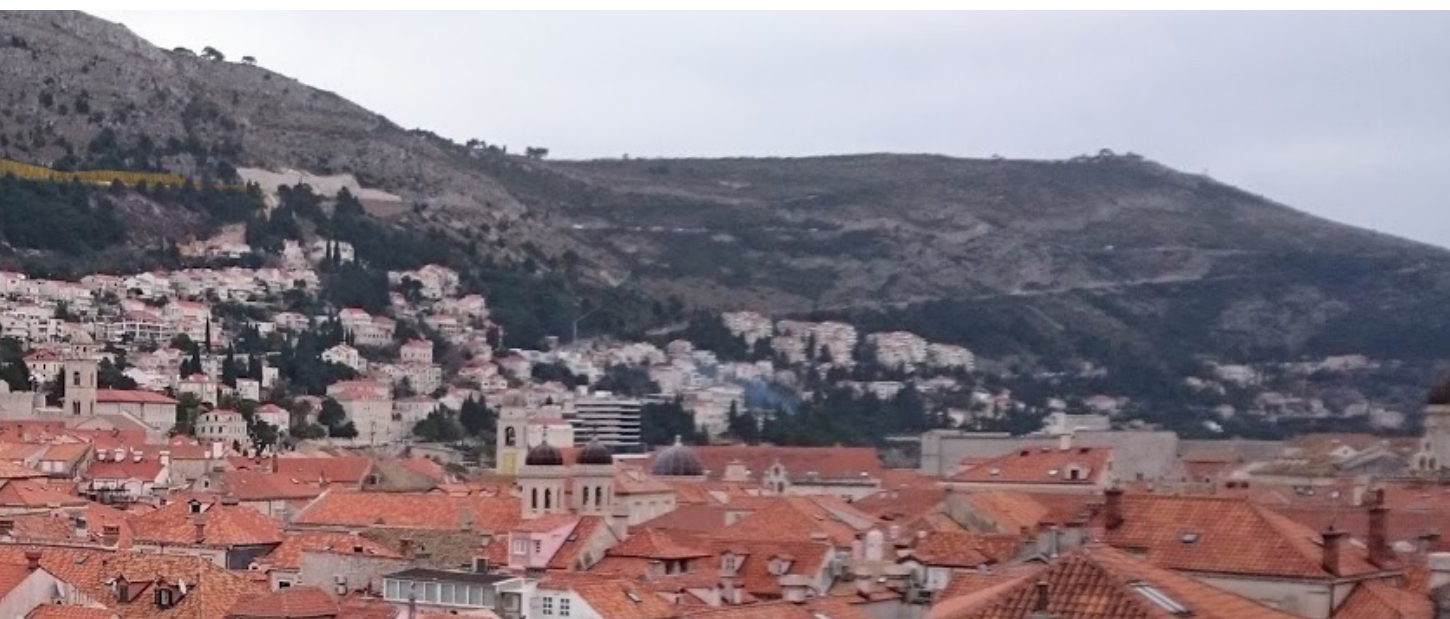
**Rezultat:** Novi cestovni koridor bit će dosta uočljiv s te točke i bit će u blizini povijesnog grada, iako cestovna struktura nije prevelika i gradit će se na postojećoj cesti. Prema tome, planirana cesta može imati umjerene negativne vizualne i krajobrazne utjecaje na spomeničku cjelinu Dubrovnika.

### 1-1- POGLED S GRADSKUH ZIDINA NA PADINE SRĐA (ALTERNATIVA 1, SADAŠNJE STANJE PLANIRANJA)





Atributi	Negativna promjena
Cjelokupni izgled krajolika (Arhitektura i urbana struktura)	Mali
Povijesni obrambeni sustav	Mali
Individualni spomenici / dominante (Arhitektura i urbana struktura)	Mali
Svakodnevna percepcija / dnevno korištenje (utvrđen grad i njegovo okruženje)	Umjerena / velika
Povijesna panorama krovova (Arhitektura i urbana struktura)	Umjerena / velika
Strateški položaj dobra	Mali
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Umjerena</b>



## 1-2- POGLED S MORA NA GRAD I GRADSKU LUKU (ALTERNATIVA 1)



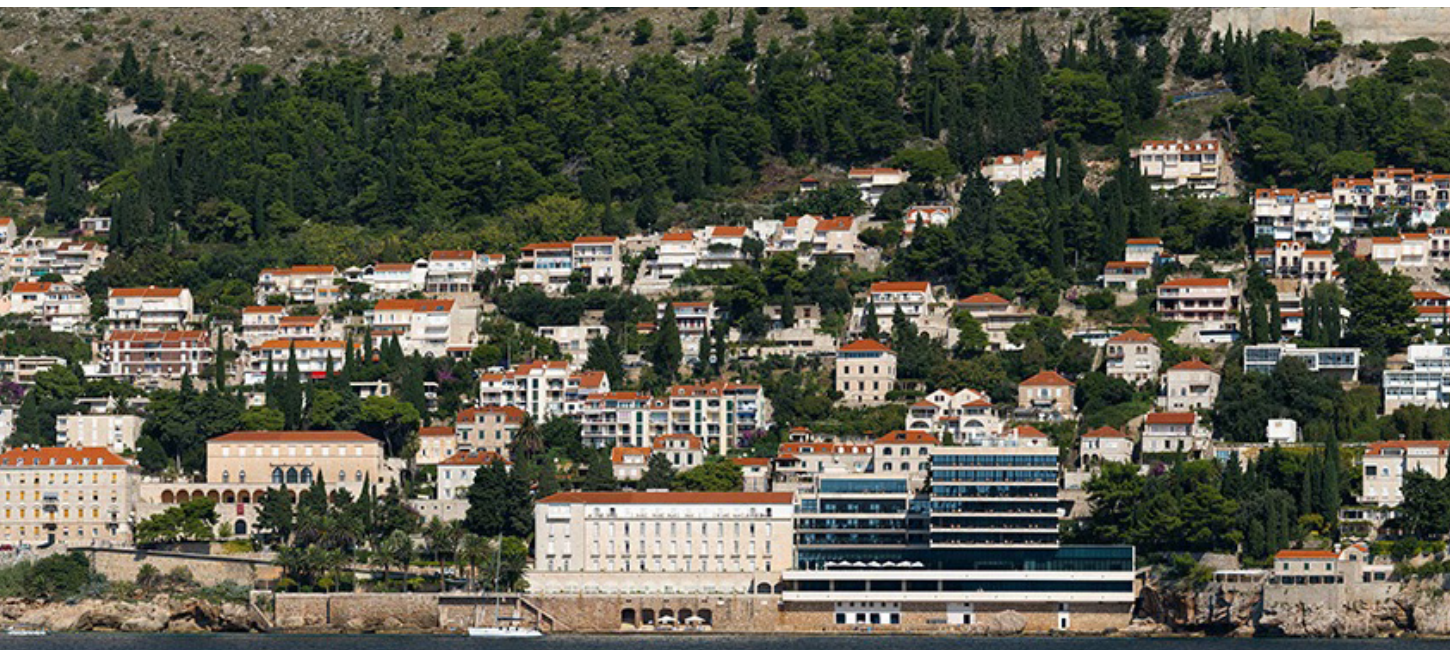
**Situacija:** Pogled 2 iz alternative 1 ilustrira smještaj grada na istočnoj obali Jadrana, s Lazaretima kod stare gradske luke gdje se grad otvara prema moru sa svojim strateškim položajem za trgovačke i vojne svrhe.

**Kulturno-povijesni značaj:** Visok

**Result:** Vizualizacija pokazuje da će planirana prometnica, ulazi u tunnel i cestovni koridor biti vrlo uočljivi s tih točaka i da mogu proizvesti negativne utjecaje na funkcionalni kontekst Dubrovnika, njegov kulturni krajolik, vizualnu i kontekstualnu autentičnost te povijesnu infrastrukturu spomeničkog dobra.

## 1-2- VIEW FROM ADRIATIC SEA TOWARD DUBROVNIK HARBOUR AND CITY (ALTERNATIVE 1, CURRENT STATE OF PLANNING)

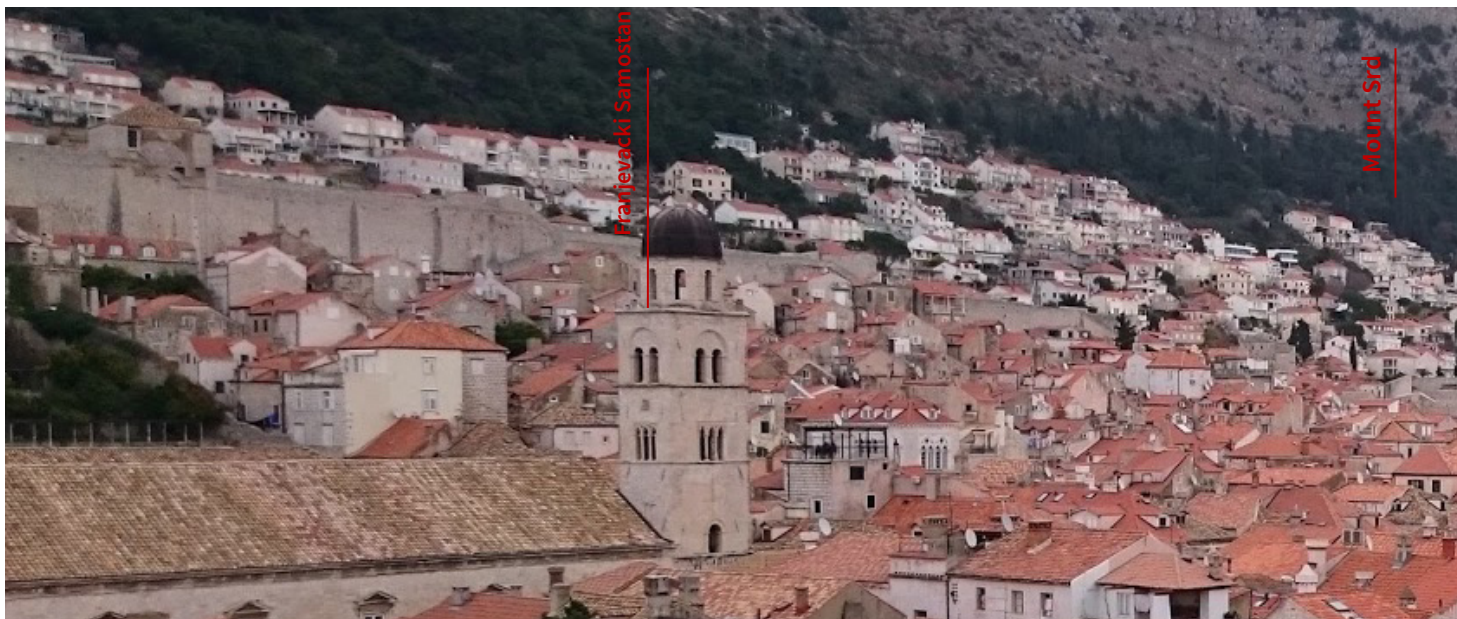




Atributi	Negativna promjena
Cjelokupni izgled krajolika (Arhitektura i urbana struktura)	Umjerena / velika
Povijesni obrambeni sustav	Mali
Individualni spomenici / dominante (Arhitektura i urbana struktura)	Mali
Svakodnevna percepcija / dnevno korištenje (utvrđen grad i njegovo okružje)	Umjerena / velika
Povijesna panorama krovova (Arhitektura i urbana struktura)	Umjerena / velika
Strateški položaj dobra	Mali
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Umjerena</b>



## 2-1- POGLED S GRADSKIH ZIDINA NA PADINE SRĐA (ALTERNATIVA 2)



**Situacija:** Pogled 2-1 isti je kao pogled 1 iz alternative 1. Kako je prethodno objašnjeno, ovaj pogled pokazuje utvrđene dominantne spomeničke cjeline Dubrovnika i važne segmente arhitekture i urbanizma tog spomenika svjetske baštine.

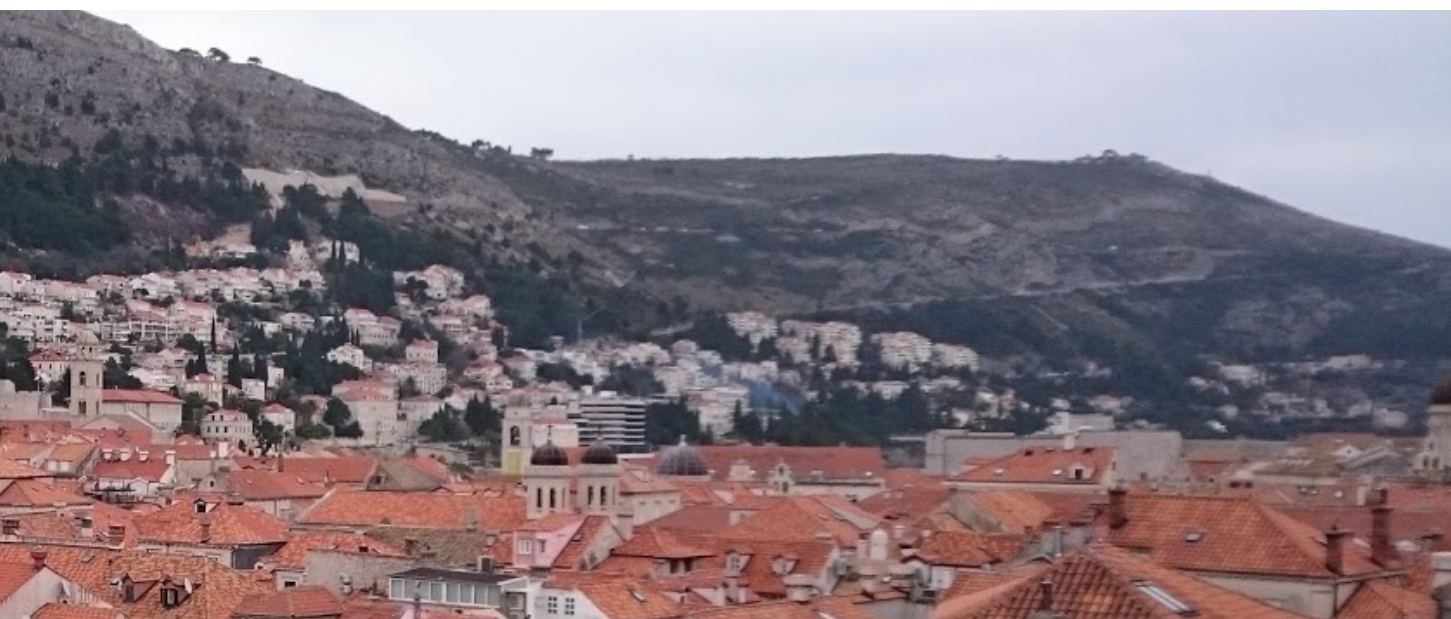
**Kulturno-povijesni značaj:** Vrlo visok

**Rezultat:** Novi cestovni koridor koji je dosta uočljiv s te točke udaljen je od povijesnog grada, ali struktura mu je proširena.

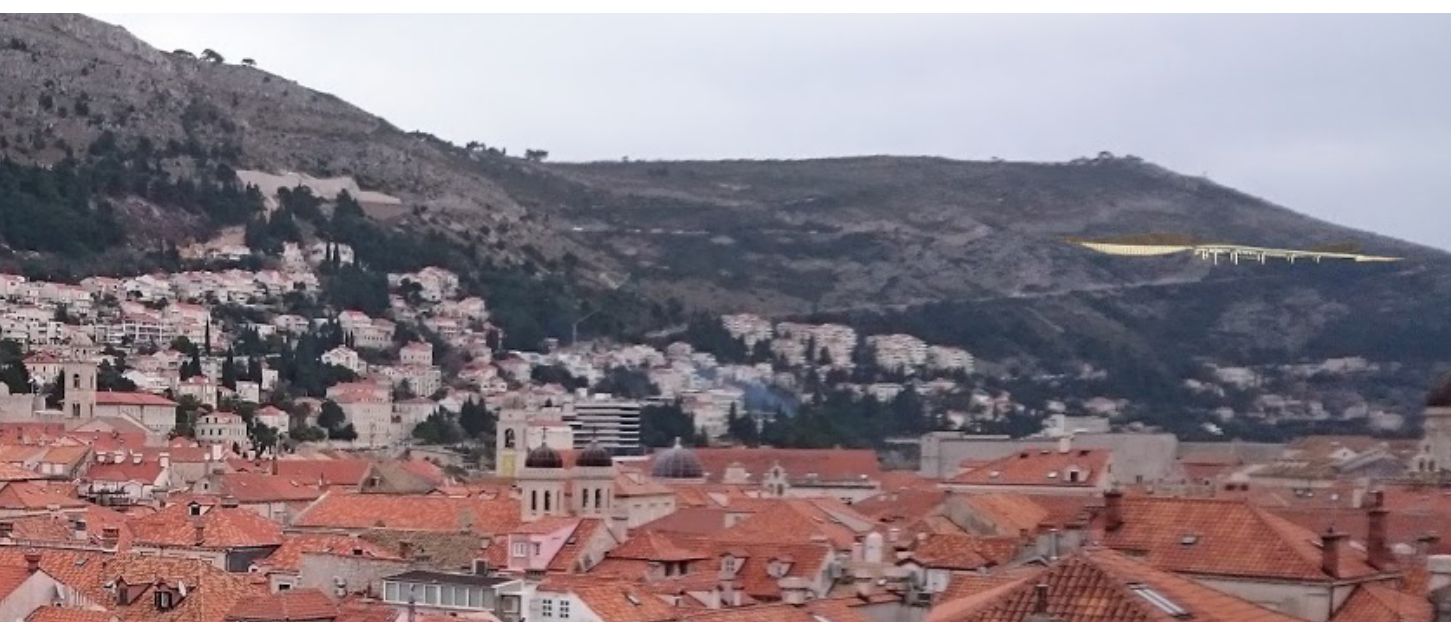
## 2-1- POGLED S GRADSKIH ZIDINA NA PADINE SRĐA (ALTERNATIVA 2, SADAŠNJE STANJE PLANIRANJA)



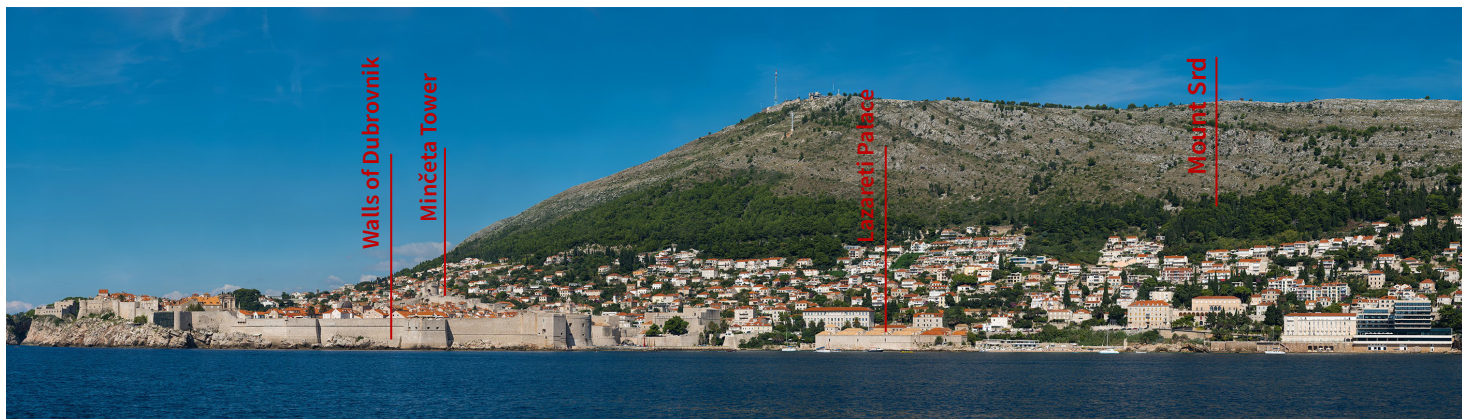




Atributi	Negativna promjena
Cjelokupni izgled krajolika (Arhitektura i urbana struktura)	Velika/ Vrlo velika
Povijesni obrambeni sustav	Umjerena
Individualni spomenici / dominante (Arhitektura i urbana struktura)	Mali
Svakodnevna percepcija / dnevno korištenje (utvrđen grad i njegovo okružje)	Umjerena / velika
Povijesna panorama krovova (Arhitektura i urbana struktura)	Velika
Strateški položaj dobra	Mali
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Velika</b>



## 2-2- POGLED S MORA NA SPOMENIČKU CJELINU DUBROVNIKA I NJENO OKRUŽJE (ALTERNATIVA 2)

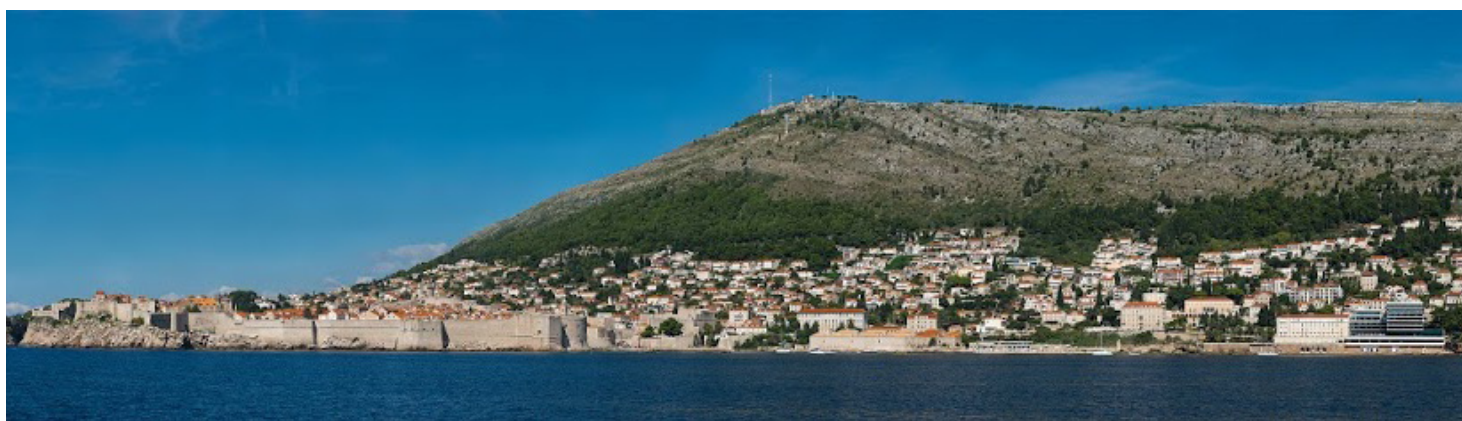


**Situacija:** Pogled 2 pokazuje strateški položaj obalnog grada na Jadranu. Obrambeni zidovi, kule i luka dobro oslikavaju arhitekturu i urbanu strukturu spomenika kao utvrde. Srđ u pozadini grada naglašava kako kulturna, tako i prirodna obilježja okružja spomenika.

**Kulturno-povijesni značaj:** Vrlo visok

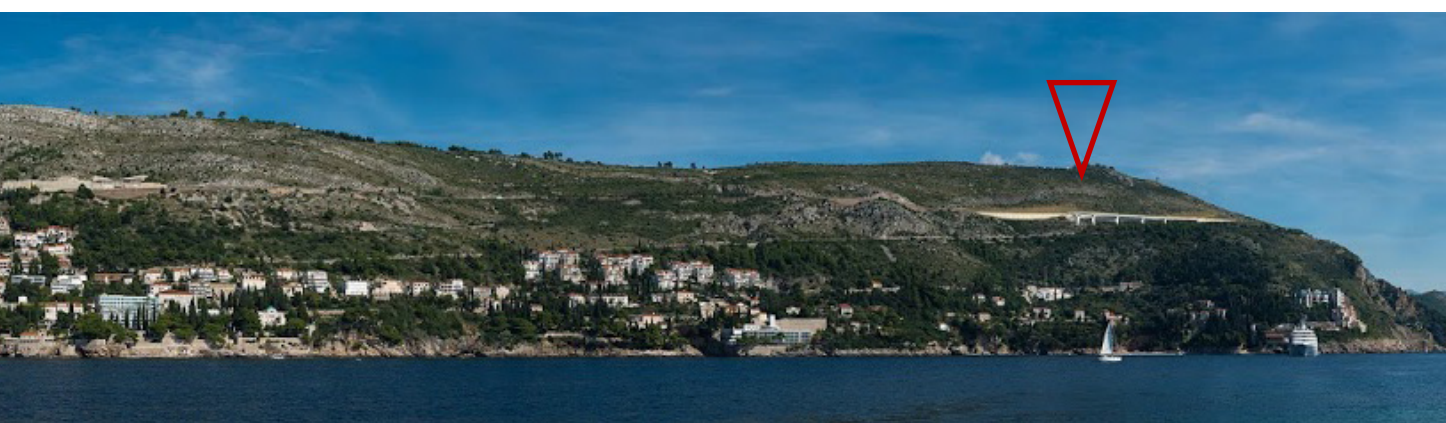
**Rezultat:** Novi cestovni koridor djelomično se vidi s te točke, udaljen je od spomeničke cjeline Dubrovnik, ali struktura cestovne mreže je toliko velika da narušava povijesnu i simboličku sliku kulturnog krajolika Dubrovnik i imala bi negativan utjecaj na autentičnost okružja urbanog plana grada.

## 2-2- POGLED S MORA NA SPOMENIČKU CJELINU DUBROVNIKA I NJENO OKRUŽJE (ALTERNATIVA 2, SADAŠNJE STANJE PLANIRANJA)

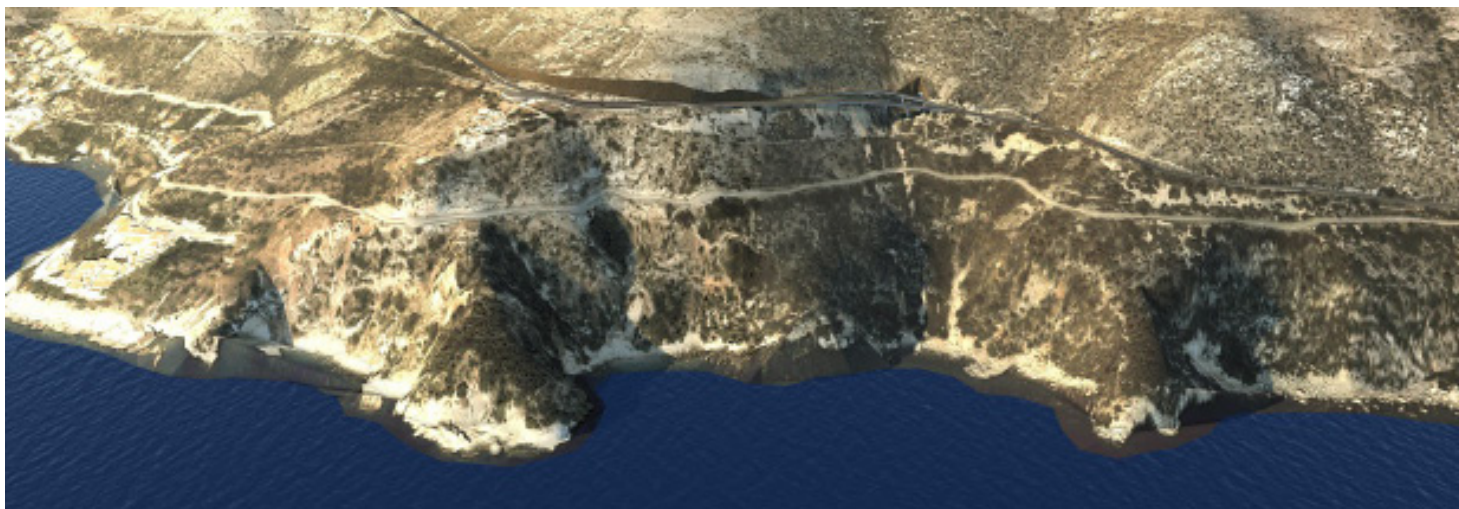




Atributi	Negativna promjena
Cjelokupni izgled krajolika (Arhitektura i urbana struktura)	Velika/ Vrlo velika
Povijesni obrambeni sustav	Umjerena
Individualni spomenici / dominante (Arhitektura i urbana struktura)	Mali
Svakodnevna percepcija / dnevno korištenje (utvrđen grad i njegovo okružje)	Velika
Povijesna panorama krovova (Arhitektura i urbana struktura)	Umjerena
Strateški položaj dobra	Umjerena / velika
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Velika</b>

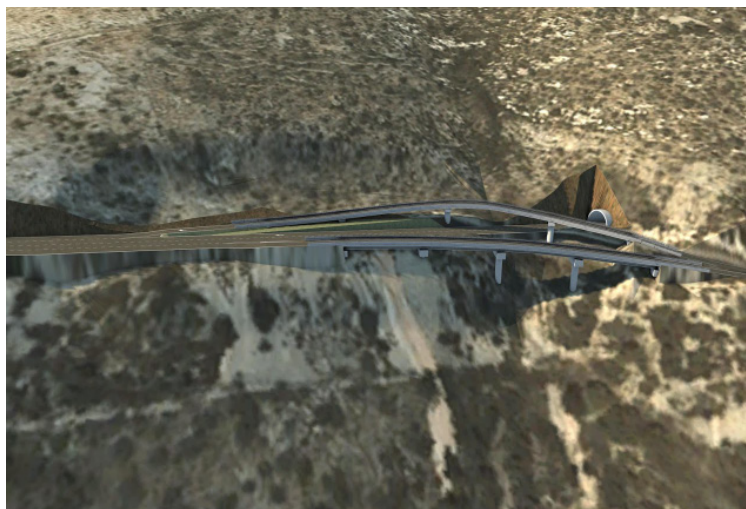


### ALTERNATIVA 3



Koridor iz alternative 3 slijedi postojeću cestu, a tunnelski spoj je dalje i ne vidi se iz starog grada. S druge strane, ovime bi se povećao pritisak prometa na grad i njegova dostupnost na negativan način, s više mogućih kumulativnih utjecaja na lokalitet i njegovo okruženje kao vrlo osjetljivo područje.





Atributi	Negativna promjena
Cjelokupni izgled krajolika (Arhitektura i urbana struktura)	Mali
Povijesni obrambeni sustav	Mali
Individualni spomenici / dominante (Arhitektura i urbana struktura)	Neutralno
Svakodnevna percepcija / dnevno korištenje (utvrđen grad i njegovo okruženje)	Mali
Povijesna panorama krovova (Arhitektura i urbana struktura)	Neutralno
Strateški položaj dobra	Neutralno
<b>SVEUKUPNO</b>	Mali



## SUMARNA PROCJENA ALTERNATIVA 1, 2 I 3 POVEZNICA

Atributi OUV-a	Obuhvat negativnog utjecaja				
	Alternativa 1		Alternativa 2		Alternativa 3
	Pogled 1-1	Pogled 1-2	Pogled 2-1	Pogled 2-2	
Cjelokupni izgled krajolika (Arhitektura i urbana struktura)	Mali	Umjerena / velika	Velika/ Vrlo velika	Velika/ Vrlo velika	Mali
Povijesni obrambeni sustav	Mali	Mali	Umjerena	Umjerena	Mali
Individualni spomenici / dominante (Arhitektura i urbana struktura)	Mali	Mali	Mali	Mali	Neutralno
Svakodnevna percepcija / dnevno korištenje (utvrđen grad i njegovo okruženje)	Umjerena / velika	Umjerena / velika	Umjerena / velika	Velika	Mali
Povijesna panorama krovova (Arhitektura i urbana struktura)	Umjerena / velika	Umjerena / velika	Velika	Umjerena	Neutralno
Strateški položaj dobra	Mali	Mali	Mali	Umjerena / velika	Neutralno
<b>SVEUKUPNO</b>	<b>Umjerena</b>	<b>Umjerena</b>	<b>Velika</b>	<b>Velika</b>	<b>Mali</b>

## SAŽETAK REZULTATA:

## ALTERNATIVA 1:



Ta alternativa je u master planu i ima tunelski čvor od postojeće ceste iznad srarog grada Dubrovnik. Cesta prolazi tunelom ispod platoa Srđa i veže se na glavnu obilaznicu s mostom nad dolinom. Planirana struktura prometne mreže ove alternative nije prevelika i stoga ima manje

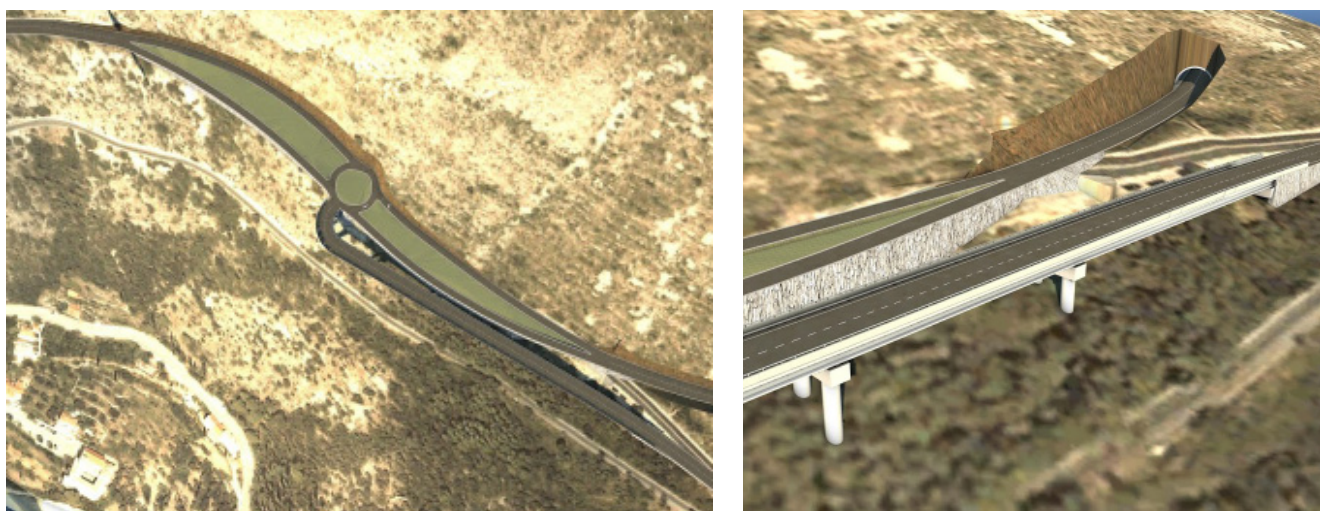
negativne vizualne i funkcionalne utjecaje na mjesto, ali mogla bi proizvesti druge negativne utjecaje kao što su buka i onečišćenje. S druge strane, poboljšala bi se prometna mreža regije kao glavna svrha master plana.

Osim toga, stari dubrovački vodovod koji se još vidi u dijelu doline pretrpjet će utjecaje alternative 1.

Planirana cesta ima dvije prometne trake. U tom kontekstu, projekt ceste, a posebno lokacija i projekt ulaza u tunel i cestovnog koridora, moraju se obraditi s posebnom pažnjom, naročito između Spomeničke cjeline i Srđa.

Druga faza HIA-e koja se odnosi na utjecaj tog rješenja na spomenik svjetske baštine treba se provoditi paralelno s postupkom projektiranja za tu alternativu.

#### ALTERNATIVA 2:



Vizualizacije pokazuju da bi vijadukti koje ova alternative predviđa imali znatno negativan utjecaj na spomenik svjetske baštine.

Vizualizacije pokazuju da bi vijadukti koje ova alternative predviđa imali vrlo negativan utjecaj ne samo na spomenik svjetske baštine, nego i na njegovo prirodno okružje. Prema tome, ovu alternativu ne bi trebalo uzeti u obzir u postupku budućeg planiranja.

**ALTERNATIVA 3:**



Kako je glavna prometna struktura udaljena od spomenika svjetske baštine Dubrovnika, HIA ih neće izravno razmatrati, a pretpostavlja se da će doći do promjena uslijed jačeg prometa. Ipak, ali općenito U ovoj alternativi nisu predložene nikakve promjene na postojećem koridoru iznad grada. Još je rano za detaljniju procjenu posljedica gustoće prometa i drugih utjecaja iz te alternative. Druga faza HIA-e koja se odnosi na utjecaj tog rješenja na spomenik svjetske baštine treba biti rađena paralelno s projektiranjem za tu alternativu.



## ZAKLJUČCI

### **Kumulativni utjecaj i održivi razvoj spomenika svjetske baštine :**

Ukupni kumulativni učinak povećanog prometa, nove cestovne infrastrukture s parkiralištima i drugim sadržajima kao i potencijalni utjecaji na okoliš, moraju se detaljno procijeniti kod daljnje razrade master plana. No već sada se može općenito ustvrditi da će kumulativni utjecaji biti veliki / vrlo veliki. Potencijalni negativni kumulativni utjecaji mogu biti rezultat povećanog prometa, povećanog sustava infrastrukture i potencijalno jačeg pritiska urbanog razvoja.

### **Povijesni urbani krajolik Spomeničke cjeline Dubrovnika :**

Autentičnost urbanizma Spomeničke cjeline je vizualno i funkcionalno narušena učinkom barijera na ključnim poveznicama, vizualnim, zvučnim i svjetlosnim onečišćenjem novih koridora između Srđa i Spomeničke cjeline, na platou Srđa kao i u području Rijeke dubrovačke. Novi cestovni koridori s priključcima, mostovima, tunelima i nadvožnjacima oko Dubrovnika te između Srđa i Spomeničke cjeline imat će negativan utjecaj na funkcionalno i povijesno poimanje fortifikacijskog sustava i strateškog položaja grada. Dakle, novi koridori i infrastruktura imaju negativan utjecaj u smislu vizualnih i funkcionalnih veza i u odnosu na povijesnu i simboličku sliku Dubrovnika.

### **ŠIRE OKRUŽJE SPOMENIČKE CJELINE DUBROVNIKA:**

Obje alternative glavne obilaznice imat će vizualno i krajobrazno negativan utjecaj na kulturni krajolik Rijeke dubrovačke u širem okružju spomenika svjetske baštine. Povrh toga, glavna obilaznica iz alternative B 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, alternativa B bi prolazila iznad dvaju zaštićenih ljetnikovaca dubrovačke vlastele smještenih u predloženoj kontaktnoj zoni i vrlo negativno utjecala na njihovo okružje. Prema tome, HIA dovodi do zaključka da alternativa B s mostom uz postojeći most dr. F. Tuđmana ima veći negativni utjecaj na vrijednost svjetske baštine nego alternativa A preko rijeke Omble.

## OPĆI ZAKLJUČCI I PREPORUKE

Općenito, procjena utjecaja na baštinu dovodi do sljedećih zaključaka :

a.) Predložena nova prometna infrastruktura ima vrlo velik negativni utjecaj na iznimnu univerzalnu vrijednost spomenika svjetske baštine (i onih potencijalnih i nominiranih) i njihove okolice u područjima obuhvaćenim ovom procjenom utjecaja na baštinu.

b.) Do pozitivnih utjecaja moglo bi doći eventualnim smanjenjem tranzitnog prometa i pritiska na okoliš. Međutim, povećanje ukupnog prometa uzrokovano novom infrastrukturom može dovesti do negativnog utjecaja na mjesta svjetske baštine.

c.) Postoji nužna potreba za uspostavom održive strategije upravljanja posjetima u sva tri mjesta, a posebno u Spomeničkoj cjelini Dubrovnika kao spomeniku svjetske baštine. Državna tijela moraju znati da je to pitanje posebno naglašeno u Reaktivnoj promatračkoj misiji svjetske baštine i u zaključcima Odbora za svjetsku baštinu 2016.

d.) Kako je gore navedeno, ova HIA djeluje na operativnoj razini, jer još je prerano za detaljniju procjenu predloženog master plana. Potrebno je dakle provesti procjenu utjecaja na baštinu u sva tri mjesta kad master plan bude detaljnije razrađen. Kako bi se osiguralo da rezultati ovih procjena utjecaja na baštinu budu uključeni u daljnji postupak planiranja, snažno se preporuča da se te procjene odvijaju paralelno s daljnjim postupkom planiranja.



## BIBLIOGRAFIJA

### Temeljna dokumentacija Svjetske baštine:

- ICOMOS - Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties defined, 2011 [http://www.icomos.org/world\\_heritage/HIA\\_20110201.pdf](http://www.icomos.org/world_heritage/HIA_20110201.pdf)
- UNESCO - The Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention for the Implementation of the World Heritage Convention, 2015 <http://whc.unesco.org/en/guidelines/>
- UNESCO - Periodic Reporting 2nd Cycle - Europe and North America region (2012-2015) <http://whc.unesco.org/en/activities/862/>
- UNESCO - Managing World Cultural Heritage Resource Manual , 2014, <http://whc.unesco.org/en/resourcemanuals>

### Preliminarni dokumenti koji se odnose na svjetsku baštinu:

#### Dubrovnik:

- Nomination: Advisory Body Evaluation 1994. <http://whc.unesco.org/en/list/95/documents>
- Draft Statement of Outstanding Universal Value <http://whc.unesco.org/en/list/95>
- Report on the UNESCO/ICOMOS Reactive Monitoring mission to the Old City of Dubrovnik, Croatia, 27 Oct – 1 Nov 2015. <http://whc.unesco.org/en/list/95/documents>
- State of Conservation Reports 2016. <http://whc.unesco.org/en/list/95/documents>

#### Korčula:

- Tentative list description 'The historic town of Korčula' (2007) <http://whc.unesco.org/en/tentativelists/5105/>
- Nomination document 'The Venetian Works of defence between 15th and 17th centuries' (2015)

#### Ston:

- Tentative list description 'Historical-town planning ensemble of Ston with Mali Ston, connecting walls, the Mali Ston Bay nature reserve, Stonsko Polje and the salt pans' (2005) <http://whc.unesco.org/en/tentativelists/160/>

### Dokumentacija master plana:

- "Master Plan for the development of Functional Region South Dalmatia" (Physical Plan of Functional Region of Dalmatia)
- "Zahtjev za ocjenu o potrebi procjene utjecaja zahvata na Okoliš – luka polačišta, grad

Korčula" (translation: "Request for evaluation of the need of an Environmental Impact Assessment - Polačišta port, the city of Korčula"), DVOKUT ECRO d.o.o., Zagreb, September 2011



