



P/8171525

REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I ZELENE TRANZICIJE

Uprava za procjenu utjecaja na okoliš
i održivo gospodarenje otpadom
Sektor za procjenu utjecaja na okoliš

KLASA: UP/I-351-03/24-09/268

URBROJ: 517-04-1-2-25-16

Zagreb, 25. srpnja 2025.

Ministarstvo zaštite okoliša i zelene tranzicije, OIB 59951999361, na temelju članka 90. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18) te članka 27. stavka 1. Zakona o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19, 127/19 i 155/23) i odredbe članka 27. stavka 3. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), na zahtjev nositelja zahvata Hrvatske autoceste d.o.o., Širolina 4, Zagreb, OIB 57500462912, nakon provedenog postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš, donosi

R J E Š E N J E

- I. Za namjeravani zahvat – proširenje kapaciteta autoceste A1 Zagreb – Karlovac – Bosiljevo; dionica: Zagreb – Karlovac – nije potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš, uz primjenu sljedećih mjera zaštite okoliša (A) i programa praćenja stanja okoliša (B):**

A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

Vode

- A.1. Sanitarne otpadne vode na gradilištu skupljati putem postojeće interne odvodnje ili putem pokretnih sanitarnih čvorova, ovisno o organizaciji gradilišta.
- A.2. Manipulaciju i opskrbu gorivom i mazivima obavljati isključivo iz cisterni pod stručnim vodstvom i na zaštićenim, vodonepropusnim i za tu svrhu posebno određenim prostorima, koji moraju biti opremljeni sredstvima za neutralizaciju eventualno prolivenih goriva i maziva.
- A.3. Goriva, maziva i druge opasne tekućine zabranjeno je ispuštati u vodotoke i u tlo na gradilištu.
- A.4. Na gradilištu nije dozvoljeno obavljati mehanički servis strojeva niti skladištiti opasne tvari i materijale, ulja, goriva, maziva i sl.
- A.5. Na vodotocima preko kojih prelazi autocesta izvesti regulaciju korita u skladu sa Smjernicama za okolišno prihvatljivo reguliranje i uređenje vodotoka.
- A.6. Potporne stupove mostova projektirati izvan korita vodnih tijela.

- A.7. Radove na dijelovima zahvata koji mogu biti ugroženi pojavom visokih voda vremenski izvesti u razdoblju malih voda. Kontinuirano pratiti 3-dnevnu vremensku prognozu radi procjene nailaska vodnih valova.
- A.8. Redovito održavati sustav zatvorene i otvorene kolničke odvodnje, što uključuje čišćenje i praćenje funkcionalnog stanja sustava te odgovarajuće gospodarenje otpadom (talogom) koji nastaje pročišćavanjem oborinskih voda.
- A.9. U zimskom razdoblju, pri održavanju prometnice koristiti ekološki prihvatljiva sredstva protiv smrzavanja kolnika, u minimalno potrebnim količinama.

Tlo i poljoprivredno zemljište

- A.10. Za pristup građevinskom pojasu koristiti postojeću cestovnu mrežu i poljske puteve kako bi se izbjeglo devastiranje okolnog tla druge namjene, a kao glavni pristupni put koristiti trasu autoceste. Ako pristup građevinskom pojasu nije moguć postojećom prometnom mrežom i poljskim putovima, nova pristupna cesta mora biti višenamjenska (poljoprivredna i šumska cesta, protupožarni put), a također je potrebno osigurati nesmetanu komunikaciju između poljoprivrednih površina.
- A.11. Prilikom izvođenja zemljanih radova, površinski sloj tla bogat humusom, adekvatno skladištiti te kasnije iskoristiti kao površinski sloj za krajobrazno uređenje.
- A.12. Sav materijal od iskopa koji neće biti upotrijebljen u graditeljskim aktivnostima mora biti odložen na za to predviđenim lokacijama sukladno propisima i u dogovoru s lokalnom zajednicom.

Šume i šumarstvo

- A.13. O početku radova na izgradnji zahvata obavijestiti nadležne šumarske službe te s njima utvrditi sječu stabala i uskladiti je s dinamikom građenja. Pritom kontinuirano provoditi šumski red, zaštitu od požara i zaštitu od šumskih štetnika.
- A.14. Svi pristupni putevi gradilištu moraju biti definirani s nadležnim šumarskim službama koristeći pritom postojeću i/ili planiranu šumsku infrastrukturu.
- A.15. Osobitu pažnju prilikom gradnje posvetiti rukovanju lakozapaljivim materijalima i alatima s otvorenim plamenom, kao i alatima koji mogu izazvati iskrenje.
- A.16. Kontinuirano sprječavati širenje invazivnih biljnih vrsta, a za uklanjanje vegetacije zabranjeno je koristiti kemijska sredstva.
- A.17. Pristupne puteve u obuhvatu planiranog zahvata izvesti na način da oborinska odvodnja u okolni teren ne uzrokuje pojačanu eroziju.
- A.18. Nakon završetka radova na izgradnji provesti sanaciju terena novonastalih šumskih rubova i privremeno zaposjednute površine primjenom šumskotehničkih mjera i biološkom sanacijom autohtonom vrstom šumskog drveća i grmlja navedenih u programu za predmetni odjel/odsjek šumskogospodarskog plana, u suradnji s nadležnom šumarskom službom.

Divljač i lovstvo

- A.19. Radove na pripremi radnog pojasa (uređenje terena za izgradnju i uklanjanje vegetacije) ne izvoditi u periodu najveće aktivnosti životinja.
- A.20. Uspostaviti suradnju s ovlaštenicima prava lova radi pravovremenog premještanja lovnogospodarskih i lovnotehničkih objekata (čeke, hranilišta) na druge lokacije ili nadomještanja novim.

A.21. Svako stradavanje divljači prijaviti nadležnom lovoovlašteniku.

Bioraznolikost

A.22. Organizaciju gradilišta planirati na način da u što manjoj mjeri oštećuju prirodna staništa i vegetacija izvan radnog pojasa.

A.23. U slučaju pojave i/ili širenja invazivnih biljnih vrsta u zoni građevinskih radova, poduzeti uklanjanje svih jedinki invazivnih vrsta, a mjeru provoditi do uspostave autohtone vegetacije po završetku radova.

Krajobraz

A.24. Izraditi Elaborat krajobraznog uređenja u sklopu izrade glavnog projekta, a nakon pregleda i inventarizacije stvarnog stanja na terenu.

A.25. U sklopu izrade Elaborata krajobraznog uređenja posebnu pažnju posvetiti metodama sanacije okoliša nakon izgradnje zahvata, sanaciji nasipa, sanaciji usjeka, te krajobraznom uređenju okoliša vizualno istaknutih elemenata zahvata: bukobrana, nasipa, usjeka, nadvožnjaka, čvorišta i mostova.

A.26. U okviru Elaborata krajobraznog uređenja zaštitni zeleni pojas planirati na način da se smanji vizualna izloženost.

A.27. Sve površine gradilišta po završetku radova sanirati prema Elaboratu krajobraznog uređenja.

A.28. Redovito održavati sve površine zelenog zaštitnog pojasa uz autocestu.

Klima

A.29. Tijekom izgradnje zahvata koristiti energetske učinkovite strojeve i vozila.

A.30. Provoditi zamjenu postojećih ili instalaciju novih svjetiljki sa energetske učinkovitim LED svjetiljkama.

Zrak

A.31. Polijevati vodom pristupne makadamske putove kako bi se izbjeglo prašenje uzrokovano vjetrom i prometovanjem vozila. Radove iskopa i utovara građevinskog materijala tijekom jačeg vjetra također popratiti polijevanjem vodom.

A.32. Građevinski materijal prevoziti vozilima koja imaju zatvorene sanduke ili su pokriveni ceradom.

Buka

A.33. Izraditi Elaborat zaštite od buke kojim će se utvrditi mjere za smanjenje utjecaja buke na okoliš.

A.34. Prije početka izrade Elaborata zaštite od buke za fazu Idejnog projekta potrebno je ustanoviti postojanje i namjenu objekata koji su potencijalno izloženi razinama buke većima od dopuštenih (mjerodavni katastar i dostupna prostorno planska dokumentacija).

A.35. Tijekom izvođenja zahvata, bučne radove organizirati tijekom dnevnog razdoblja, a samo u izuzetnim slučajevima, kada to zahtijeva tehnologija, tijekom noći.

A.36. Za kretanje teretnih vozila odabrati puteve uz koje ima najmanje potencijalno ugroženih objekata i koji su već opterećeni bukom prometa.

- A.37. Za parkiranje teških vozila odabrati mjesta udaljena od potencijalno ugroženih objekata te gasiti motore zaustavljenih vozila.
- A.38. Unutar godine dana od puštanja novoizgrađene dionice u promet ovlaštena osoba mjerenjem buke mora iskazati ocjenske razine buke okoliša prema najbližim štićenim stambenim objektima i usporediti izmjerene vrijednosti sa dopuštenom bukom iz propisa o najvišim dopuštenim razinama buke sukladno Elaboratu zaštite od buke. Mjerenje provesti uz istovremeno brojanje prometa.
- A.39. U redovitom ciklusu od 5 godina izraditi stratešku kartu buke i akcijski plan upravljanja bukom u sklopu čega se vrši procjena broja bukom ugroženih štićenih stambenih zgrada i lokalnog stanovništva, prijedlog mjera zaštite od buke, te uključuje: izradu računalnog modela postojećeg stanja buke cestovnog prometa, proračun razina buke na ocjenskim mjestima postojećeg stanja unutar redovitog akcijskog plana upravljanja bukom okoliša, izradu prijedloga mjera za zaštitu od buke kroz razradu scenarija mjera zaštite od buke koje obuhvaćaju aktivne mjere zaštite od buke (izgradnja zidova za zaštitu od buke na rubu kolnika prometnice ili na razdjelnom pojasu prometnice i dr.), ostale raspoložive tehnički prihvatljive mjere za zaštitu od buke.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Vode

- B.1. Unutar zone sanitarne zaštite izvorišta gdje se koristi zatvoreni sustav odvodnje otpadnih voda, u kontrolnom mjernom oknu periodički pratiti parametre otpadnih voda sukladno posebnim uvjetima nadležnog tijela.
- B.2. Izraditi Plan rada i održavanja sustava oborinske odvodnje ceste, kojim je obvezno propisati postupke kojima će se osigurati otjecanje oborinskih voda, pojačano održavanje i redovita kontrola rada i učinkovitosti sustava odvodnje i pročišćavanja kao i potrebni uvjeti za održavanje autoceste kao i potrebni uvjeti za održavanje autoceste.

Buka

- B.3. Ako se tijekom građenja ukaže potreba za izvođenjem građevinskih radova na izgradnji ceste tijekom noćnog razdoblja, provoditi mjerenje buke u vanjskom prostoru ispred bukom gradilišta najugroženijih stambenih objekata. Prvo mjerenje tijekom početka radova na izgradnji, nakon toga kontrolno mjerenje svakih 30 dana, sve do prestanka noćnih radova. Mjesta mjerenja treba odrediti ovlaštena stručna osoba koja će mjerenja provesti, ovisno o situaciji na terenu.

- II. **Za namjeravani zahvat – proširenje kapaciteta autoceste A1 Zagreb – Karlovac – Bosiljevo; dionica: Zagreb – Karlovac – nije potrebno provesti glavnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu.**
- III. **Ovo rješenje prestaje važiti ako nositelj zahvata Hrvatske autoceste d.o.o., Širolina 4, Zagreb, u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole, odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu.**
- IV. **Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata Hrvatske autoceste d.o.o., Širolina 4, Zagreb, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu**

promijenili uvjeti utvrđeni u skladu sa zakonom i drugi uvjeti u skladu s kojima je izdano rješenje.

V. Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva zaštite okoliša i zelene tranzicije.

O b r a z l o ž e n j e

Nositelj zahvata Hrvatske autoceste d.o.o., Širolina 4, Zagreb, sukladno odredbama članka 82. Zakona o zaštiti okoliša i članka 25. stavka 1. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (u daljnjem tekstu: Uredba), podnio je, putem opunomoćenika društva Institut IGH d.d. iz Zagreba, 25. lipnja 2024. godine Ministarstvu zaštite okoliša i zelene tranzicije (u daljnjem tekstu: Ministarstvo) zahtjev za provedbu postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš proširenja kapaciteta autoceste A1 Zagreb – Karlovac – Bosiljevo; dionica: Zagreb – Karlovac. Uz zahtjev je priložen Elaborat zaštite okoliša, koji je u lipnju 2024. godine izradio, a u rujnu 2024. godine dopunio ovlaštenik Institut IGH d.d. iz Zagreba, koji ima suglasnost Ministarstva za izradu dokumentacije za provedbu postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš (KLASA: UP/I-351-02/23-08/37; URBROJ: 517-05-1-1-24-3 od 16. srpnja 2024. godine). Voditeljica izrade Elaborata je mr.sc. Blaženka Banjad Ostojić, dipl.ing.biol.-ekol.

Pravni temelj za vođenje postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš su odredbe članka 78. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša i odredbe članaka 24., 25., 26. i 27. Uredbe. Naime, za zahvate navedene u točki 14. *Autoceste Priloga I. Uredbe*, a u vezi s točkom 13. *Izmjena zahvata iz Priloga I. i II. Koja bi mogla imati značajno negativan utjecaj na okoliš, pri čemu značajno negativan utjecaj na okoliš na upit nositelja zahvata procjenjuje Ministarstvo mišljenjem, odnosno u postupku ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš Priloga II. Uredbe*, ocjenu o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš provodi Ministarstvo. Osim navedenog, člankom 27. stavkom 1. Zakona o zaštiti prirode utvrđeno je da se za zahvate za koje je određena provedba ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš provodi prethodna ocjena prihvatljivosti za područje ekološke mreže u okviru postupka ocjene o potrebi procjene. Postupak ocjene je proveden jer nositelj zahvata planira proširenje kapaciteta autoceste A1 Zagreb – Karlovac – Bosiljevo; dionica: Zagreb – Karlovac.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš sukladno članku 7. stavku 2. točki 1. i članku 8. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08), objavljena je 13. studenoga 2024. godine na internetskim stranicama Ministarstva Informacija o zahtjevu za provedbu postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš proširenja kapaciteta autoceste A1 Zagreb – Karlovac – Bosiljevo; dionica: Zagreb – Karlovac (KLASA: UP/I UP/I 351-03/24-09/268, URBROJ: 517-05-1-1-24-7 od 6. studenoga 2024. godine).

U dostavljenoj dokumentaciji (Elaboratu zaštite okoliša) navedeno je, u bitnom, sljedeće: *Lokacija zahvata je dijelom u Gradu Zagrebu, a dijelom u Zagrebačkoj i Karlovačkoj županiji, na administrativnom području gradova Zagreb, Jastrebarsko i Karlovac te općina Stupnik, Klinča Sela i Draganić. Planirano je proširenje kapaciteta postojeće dionice Zagreb – Karlovac autoceste A1 Zagreb – Karlovac – Bosiljevo, koja je puštena u promet krajem 1972. godine. Planirana je dogradnja kolnika trećim voznim trakom u oba smjera radi povećanja kapaciteta autoceste. Prateći uslužni objekti ostaju na istim lokacijama uz prilagodbu trakova za ubrzanje i usporenje novim širinama autoceste. Objekti preko autoceste (nadvožnjaci) će se rušiti i paralelno, na izmještenoj lokaciji graditi novi objekti uz minimalnu devijaciju priključnih postojećih cesta. Ovisno o uvjetima na lokaciji, novi nadvožnjaci će se mogu graditi i na istoj*

lokaciji ako se može osigurati odvijanje lokalnog prometa obilaznim smjerom. Na dionicama autoceste koje ne prolaze vodozaštitnim područjima, niti postoje planovi za njih, planira se raspršeni (dispergirani) sustav odvodnje otvorenim kanalima kakvi su izgrađeni na postojećoj trasi autoceste, a koji će biti položajno i visinski prilagođeni tehničkom rješenju. Na dijelu trase od km 0+000 do km 1+500 autocesta prolazi III. zonom sanitarne vodozaštite. Na tom dijelu će se primijeniti sustav kontrolirane odvodnje. Bit će izvedena oborinska odvodnja u bankinama autoceste za prihvata vode iz rigola preko slivnika i revizijskih okana. Odvodnja će se priključiti na separator ulja i masti, te nakon toga ispustiti u recipijent. Proširena autocesta bit će opremljena sustavom zaštite od buke, cestovnom rasvjetom, prometnom signalizacijom i opremom. Proširenje postojeće autoceste planirano je tako da su tlocrtni i visinski elementi u najvećoj mogućoj mjeri prilagođeni postojećem stanju da bi odstupanje bilo što manje u odnosu na postojeće projektne, odnosno izgrađene elemente. Os postojeće trase se zadržava cijelom duljinom osim na lokacijama većih mostova i vijadukta (most Kupčina, most Kupa-Kupa, te vijadukt Orlovac), gdje je planirano izmještanje kolnika (devijaciju) zbog izgradnje novog mosta uz postojeći objekt na tim lokacijama. Duljine ovih devijacija su približno 1300 m. U poprečnom presjeku planira se svakom kolniku dodati po jedan prometni trak širine 3,75 m, tako da će ukupni elementi poprečnog presjeka planirane -proširene autoceste biti: širina voznih trakova $2 \times (3 \times 3,75) \text{ m} = 22,5 \text{ m}$; širina unutarnjeg od rubnog traka $2 \times 0,5 \text{ m} = 1,0 \text{ m}$; širina vanjskog rubnog traka $2 \times 0,2 \text{ m} = 0,4 \text{ m}$; širina zaustavnog traka $2 \times 2,50 \text{ m} = 5,0 \text{ m}$; širina asfaltiranog razdjelnog pojasa 4,0 m te širina bankine $2 \times 1,50 \text{ m} = 3,0 \text{ m}$. Ukupna širina iznosit će 35,9 m. Budući da će trenutne naplatne postaje biti uklonjene prije realizacije predmetnog zahvata, u smjeru Zagreb-Karlovac, odnosno za ulaz na autocestu A1, planiraju se još tri prometna traka za prolazak bez registracije. U smjeru Karlovac-Zagreb planiraju se tri prometna traka za prolazak bez registracije. Od čvora Lučko planira se proširenje postojećeg kolnika na četiri vozna traka u smjeru Zagreb-Karlovac, a na udaljenosti oko 340 m od točke registracije kolnik se proširuje za još jedan trak. U smjeru Karlovac-Zagreb na približnoj udaljenosti 120 m od točke registracije, kolnik se s tri traka proširuje i uklapa u postojećih pet traka. Uz proširenje autoceste izgradit će se još tri nova čvorišta (čvorište Stupnik, čvorište Ašpergeri i čvorište Selce), rekonstruirati postojeće čvorište Jastrebarsko i izgraditi novi interni nadvožnjak Lučko. Zeleni razdjelni pojas dužinom cijele predmetne dionice planira se asfaltirati.

Ministarstvo je u postupku ocjene dostavilo zahtjev (KLASA: UP/I-351-03/24-09/268; URBROJ: 517-05-1-1-24-8 od 6. studenoga 2024. godine) za mišljenjem Upravi za zaštitu prirode i Upravi vodnoga gospodarstva i zaštite mora Ministarstva, Upravi šumarstva, lovstva i drvne industrije i Upravi za poljoprivredno zemljište, biljnu proizvodnju i tržište Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i ribarstva, Gradskom uredu za gospodarstvo, ekološku održivost i strategijsko planiranje Grada Zagreba, Upravnom odjelu za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Zagrebačke županije i Upravnom odjelu za graditeljstvo i okoliš Karlovačke županije.

Gradski ured za gospodarstvo, ekološku održivost i strategijsko planiranje Grada Zagreba dostavio je Mišljenje (KLASA: 351-03/24-004/33; URBROJ: 251-05-22/005-24-3 od 17. prosinca 2024. godine) da predmetni zahvat neće imati negativan utjecaj na okoliš uz provođenje Zakonom propisanih i Elaboratom predloženih mjera zaštite okoliša i programa praćenja stanja okoliša. Upravni odjel za graditeljstvo i okoliš Karlovačke županije dostavio je Mišljenje (KLASA: 351-03/24-04/25; URBROJ: 2133-07-01/03-24-02 od 3. prosinca 2024. godine) da za zahvat nije potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš. Uprava za zaštitu prirode Ministarstva dostavila je Mišljenje (KLASA: 352-07/24-02/379; URBROJ: 517-06-2-2-25-4 od 23. siječnja 2025. godine) da za zahvat nije potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš i da je zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu. Upravni odjel za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Zagrebačke županije dostavio je Mišljenje (KLASA: 351-03/24-05/24; URBROJ: 238-18-02/6-25-2 od 22. siječnja 2025. godine) da predmetni zahvat neće imati

negativan utjecaj na okoliš uz provođenje Zakonom propisanih i Elaboratom predloženih mjera zaštite okoliša i programa praćenja stanja okoliša. Uprava za poljoprivredno zemljište, biljnu proizvodnju i tržište Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i ribarstva dostavila je Mišljenje (KLASA: 351-03/24-01/392, URBROJ: 525-06/197-25-2 od 9. siječnja 2025. godine) da će zahvat imati značajan negativan utjecaj na poljoprivredno zemljište. Uprava vodnoga gospodarstva i zaštite mora Ministarstva dostavila je Mišljenje (KLASA: 325-11/24-05/393; URBROJ: 517-05-1-1-2-25-5 od 4. veljače 2025. godine) da za predmetni zahvat s vodnogospodarskog stajališta nije potrebno provesti procjenu utjecaja na okoliš. Uprava za šumarstva, lovstva i drvne industrije Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i ribarstva dostavila je Mišljenje (KLASA: 351-03/24-01/394, URBROJ: 525-10/591-25-2 od 30. siječnja 2025. godine) da je moguće očekivati značajan negativan utjecaj zahvata na šume i šumarstvo te divljač i lovstvo.

Na planirani zahvat razmotren Elaboratom zaštite okoliša, koji je objavljen uz Informaciju o zahtjevu za provedbom postupka ocjene o potrebi procjene utjecaja na okoliš na internetskim stranicama Ministarstva, nisu zaprimljene primjedbe javnosti ni zainteresirane javnosti.

Razlozi zbog kojih nije potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš ni glavnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu su sljedeći: Tijekom izvođenja radova, a s obzirom na izloženost lokacije sadašnjim i budućim klimatskim varijablama i nepogodama koje su utvrđene pretežno kao niske ili srednje (ekstremne temperature, ekstremne oborine, vjetar, oluje, erozija i dr.), uz dobru organizaciju gradilišta i provođenje gradilišnih mjera zaštite ne očekuje se negativan utjecaj od klimatskih promjena. Što se tiče utjecaja zahvata na klimu (emisije stakleničkih plinova), tijekom izgradnje zahvata nastajat će mala količina emisija stakleničkih plinova na lokaciji zahvata od ispušnih plinova motora uslijed rada strojeva za iskop, utovar i odvoz iskopanog materijala te ostalih strojeva. S obzirom na to da se radi o privremenim utjecajima ograničenog trajanja koji će se minimalizirati uz propisane mjere A.29. i A.30., utjecaj na klimu tijekom izgradnje ocjenjen je kao slab negativan utjecaj. Prema rezultatima proračuna, a uzimajući u obzir izravne i neizravne emisije stakleničkih plinova, emisije CO₂ tijekom korištenja predmetnog zahvata bit će ispod utvrđenih minimalnih pragova emisija CO₂ za koje je potrebno provoditi procjenu njihova utjecaja na klimatske promjene. Tijekom izgradnje zahvata mogući su nepovoljni utjecaji od ispušnih plinova građevinske mehanizacije i stvaranja prašine pri izvođenju iskopa, utovara i odvoza iskopanog zemljanog materijala te onečišćenje zraka lebdećim česticama kao posljedice prašenja koja može povremeno nastati tijekom izvođenja radova. Međutim, radi se o privremenim utjecajima lokalnog karaktera koji će se dodatno smanjiti propisanim mjerama A.31. i A.32., dobrom organizacijom gradilišta te poštivanjem propisa iz područja gradnje te se utjecaj ocjenjuje kao manje značajan i prihvatljiv. Tijekom korištenja zahvata dolazit će do emisije onečišćujućih tvari putem ispušnih plinova od izgaranja goriva iz motornih vozila koja će prometovati predmetnom dionicom autoceste A1. Prema proračunima pretpostavljeni rast prometnog opterećenja (za 2030. godinu u odnosu na stanje iz 2022. godine), za prosječni godišnji dnevni promet (PGDP) od 40.479 iznosi 3.716 vozila, tj. povećanje za oko 9,2 %. Poboljšanje uvjeta vožnje na postojećoj autocesti, uz prognozirano povećanje prometa postići će se povećanjem kapaciteta prometnice, protočnosti prometa te povećavanjem sigurnosti odvijanja prometa i osiguravanjem bolje dostupnosti korisnicima. Novim rješenjima sustava naplate ukidanjem naplatnih postaja povećat će se protočnost prometa te omogućiti skraćivanje vremena putovanja, kao i povećanje udobnosti putovanja. Izgradnjom dodatnih čvorišta na predmetnoj dionici autoceste A1 omogućuje se povezivanje cesta različitog prometnog nivoa s autocestom pri čemu se denivelacijom, razdvajanjem i kanaliziranjem prometnih tokova ostvaruje prometna sigurnost i propusnost u svim zonama čvorišta. Na taj način će se izbjeći zadržavanje vozila na raskrižjima i time smanjiti utjecaj akumulacije onečišćujućih tvari u zrak iz vozila. S obzirom na navedeno očekuje se slab

negativan utjecaj na kvalitetu zraka. Korištenjem planirane proširene dionice autoceste A1 prema projektnim osnovama danim u opisu zahvata neće se značajno narušiti postojeća kvaliteta zraka. Područje planiranog zahvata nalazi se na području vodnih tijela podzemne vode CSGI_27, CSGI_31 i CSTGN-2. Na okolnom području planiranog zahvata (pojas udaljenosti 100 m) nalazi se 21 površinsko vodno tijelo od kojih njih 15 presijecaju dionicu autoceste. Na okolnom području zahvata nalaze se tri ribnjaka. Ribnjak Dubrava kod Donjeg Desinca nalazi se na stacionaži od 17 + 900, ribnjaci Draganići smješteni su na stacionaži od 30 + 400, dok je ribnjak kod vijadukta Orlovac smješten na stacionaži od 37 + 150. Planirani zahvat nalazi se unutar III. zone sanitarne zaštite izvorišta 12408230 S. Loza, Sašnjak, Žitnjak, Petruševac, Zapruđe, M. Mlaka na stacionaži od 0 + 000 do 1 + 470. Odlukom o zaštiti izvorišta Stara Loza, Sašnjak, Žitnjak, Petruševac, Zapruđe i Mala Mlaka propisane su zabrane i mjere unutar III. zone sanitarne zaštite izvorišta („Službeni glasnik Grada Zagreba“ broj 21/2014 i 12/2016). Prilikom izvođenja planiranog zahvata poštivat će se sve mjere i zabrane propisane unutar III. zone sanitarne zaštite izvorišta. Planirani zahvat nalazi se unutar zaštićenog područja podzemnih voda 14000112 S. Loza, Sašnjak, Žitnjak, I. Reka, Petruševac, Zapruđe, M. Mlaka na stacionaži od 0 + 000 do 1 + 470. Čitavi planirani zahvat smješten je unutar sliva osjetljivog područja 41033000 Dunavski sliv. Zahvat se nalazi djelomično na području potencijalno značajnih rizika od poplava na stacionažama od 0 + 000 do 6 + 700 i od 13 + 715 do 38 + 906, te su dijelovi dionice autoceste smješteni unutar zona opasnosti od poplavlivanja. Tijekom izgradnje, na gradilištu može doći do istjecanja malih količina onečišćujućih tvari (goriva, ulja i maziva, tekućih materijala koji se koriste pri građenju), te njihovog procjeđivanja u tlo i podzemlje, uslijed nepropisnog odlaganja otpada, nepravilnog rukovanja vozilima i mehanizacijom i/ili s tim povezanih iznenadnih događaja. Međutim, uz poštivanje propisanih mjera zaštite voda A.1.-A.9. i programa praćenja B.1. i B.2., uz pažljivo izvođenje radova i pravilno uređenje gradilišta, vjerojatnost pojave ovog negativnog utjecaja na tijela podzemnih voda CSGI_27, CSGI_31 i CSTGN-2 je mala. Proširenjem trase autoceste pozicije postojećih armirano-betonskih propusta vodnih tijela neće biti promijenjene te će biti prilagođene novoj širini autoceste prema posebnim uvjetima Hrvatskih voda. Predmetni zahvat uključuje izgradnju i/ili rekonstrukciju četiri čvorišta od kojih se tri nalaze na području površinskih vodnih tijela. Realizacijom čvorišta Stupnik izgradit će se dva objekta (propusti) preko vodnog tijela CSR01632_000000 Ograja prilikom čega će se izmijeniti lokalni hidromorfološki uvjeti vodnog tijela čije je stanje procijenjeno kao vrlo dobro. Realizacijom čvorišta Ašpergeri izgradit će se propust preko vodnog tijela CSR00155_003805 Lomnica prilikom čega će se izmijeniti lokalni hidromorfološki uvjeti vodnog tijela čije je stanje procijenjeno kao dobro. Također, na čvorištu Ašpergeri obje južne rampe te sjeverna ulazna rampa prelaze preko postojećih kanala (vodno tijelo Lomnica) stoga su za njihovo premošćivanje isto planirani propusti. Realizacijom čvorišta Selce izgradit će se propusti i nadvožnjaci preko vodnih tijela CSR00821_000000 Koretinac i CSR00821_001243 Koretinac prilikom čega će se izmijeniti lokalni hidromorfološki uvjeti navedenih vodnih tijela čije je stanje procijenjeno kao vrlo dobro. Hidromorfološki uvjeti vodotoka koji mogu biti izmijenjeni prilikom izgradnje navedenih vodnih objekata su struktura obalnog pojasa, struktura vegetacije na obali, geometrija korita, količina umjetnog materijala i erozija obale. Uz poštivanje propisanih mjera, propisa iz područja zaštite voda te posebnih uvjeta Hrvatskih voda i s obzirom na činjenicu da je stanje hidromorfoloških uvjeta navedenih vodnih tijela procijenjeno kao dobro i vrlo dobro, izgradnjom navedenih objekata neće doći do značajnih promjena u stanju hidromorfoloških uvjeta odnosno zahvat se smatra prihvatljivim. Osim izgradnje novih čvorišta i pripadajućih objekata, na dionici autoceste nalaze se dva postojeća mosta: most Kupčina, most Kupa-Kupa, te vijadukt Orlovac, kod kojih će proširenjem autoceste doći do izmjena. Na lokacijama most Kupa-Kupa i vijadukt Orlovac predviđena je sjeverna paralelna devijacija oba kolnika. Prilikom proširenja mosta Kupa-Kupa doći će do izmjene lokalnih hidromorfoloških uvjeta vodnog tijela CSR00019_000000 čije je stanje hidromorfoloških uvjeta ocijenjeno kao loše. Vijadukt Orlovac ne prelazi preko vodnog tijela, no sa sjeverne strane vijadukta smješten je ribnjak (bara).

Projektom je predviđeno da će se posebne mjere zaštite pokosa postojećeg nasipa na vijaduktu Orlovac ili skraćivanje nasipa predvidjeti nakon geotehničkih istražnih radova na višoj razini razrade projekta. Izgradnja vijadukta Orlovac ne bi trebala značajno utjecati na hidromorfološko stanje ribnjaka. Na lokaciji mosta Kupčina doći će do devijacije izgradnjom privremenog nasipa s potrebnim brojem propusta. Proširenjem mosta Kupčina doći će do izmjene lokalnih hidromorfoloških uvjeta vodnog tijela CSR00033_000000 Spojni kanal Kupčina čije je stanje ocijenjeno kao vrlo loše. Trajna lokacija mosta na proširenoj autocesti tlocrtno se zadržava na istoj poziciji današnjeg mosta. Tijekom rada na nasipima predvidjet će se projektna rješenja kojima će se osigurati da ne dođe do procjeđivanja onečišćenih oborinskih voda kroz nasip u tlo. Potporne stupove mostova izvest će se u skladu s propisanom mjerom A.6. izvan korita vodnih tijela. Ako se svi vodni objekti izgrade u skladu s propisanim mjerama zaštite okoliša, propisima i vodopravnim uvjetima Hrvatskih voda, planirani zahvat neće imati značajni negativni utjecaj na stanje vodnih tijela. Ako u površinskim vodnim tijelima ima vode tijekom izgradnje svih infrastrukturnih objekata koji prelaze preko vodnih tijela može doći do zamućenja vode u koritima vodnih tijela što može dovesti do narušavanja kvalitete vode u vidu promjene fizikalnih svojstava vodotoka. Ovaj utjecaj je privremen i kratkotrajan, odnosno ograničen na vrijeme izvođenja radova te se po završetku radova očekuje povratak u prvotno stanje. Na dijelovima terena koji se nalaze unutar zona opasnosti od plavljenja može doći do poplave gradilišta i posljedično oštećivanja mehanizacije, međutim uz poštivanje mjere A.7. ovaj se utjecaj može izbjeći. Tijekom korištenja zahvata dolazi do stvaranja oborinskih otpadnih voda. Sustav odvodnje proširene autoceste bit će otvorenog tipa izvan zone sanitarne zaštite izvorišta i zatvorenog tipa unutar zone sanitarne zaštite izvorišta. Asfaltiranjem razdjelnog pojasa dionice autoceste povećat će se količina oborinske vode na kolniku autoceste. Ovaj utjecaj neće biti značajan budući da će oborinske vode s asfaltiranog razdjelnog pojasa biti obuhvaćene unutarnjom odvodnjom autoceste koja će biti izvedena i održavana sukladno zakonskoj regulativi. Vanjska odvodnja proširene autoceste bit će prilagođena postojećem stanju, preko postojećeg sabirnog kanala i dalje preko potoka Kupčina i kanala Kupa-Kupa koji su recipijenti otpadnih voda zahvata. Očekuje se slabi negativan utjecaj na stanje vodnih tijela užeg i šireg područja zahvata, unatoč budućem povećanju prometa i onečišćujućih tvari. Tijekom izgradnje planiranog zahvata unutar radnog pojasa doći će do uklanjanja površinskog pokrova u svrhu uspostave manipulativnog prostora za dogradnju novih prometnih trasa i čvorišta u ukupnoj površini od oko 181 ha (uključujući i razdjelni pojas). Pri tome će utjecaj biti trajan na području obuhvata zahvata (ne uzimajući u obzir postojeći kolnik) površine oko 91 ha gdje će biti uklonjeno i prenamijenjeno oko 13 ha šumske vegetacije (od toga najviše bjelogoričnih šuma - oko 10 ha, dok ostatak površina čine prijelazna šumska područja), oko 49 ha poljoprivrednih površina (od toga najviše pašnjaci (oko 20 ha) i kompleks kultiviranih parcela (oko 14 ha), dok ostatak površina otpada na nenavodnjavano obradivo zemljište i pretežito poljodjelsko zemljište sa većim udjelom prirodnog biljnog pokrova). Na području zahvata, prema prostorno-planskoj dokumentaciji nema poljoprivrednog zemljišta kategoriziranog kao osobito vrijedno obradivo tlo (P1) i vrijedno obradivo tlo (P2). Veći dio planirane dogradnje prometnice nalazi se unutar ucrtanog koridora prometne mreže, a manjim dijelom su određeni segmenti (planirana čvorišta „Stupnik“ i „Ašpergeri“) predviđeni na području kategorije ostala poljoprivredna tla, šume i šumsko zemljište (P3), dok dogradnja čvorišta „Jastrebarsko“ s lijeve strane, zadire u područje gospodarske šume (Š1). Što se tiče poljoprivrednih površina u ARKOD bazi podataka, na području obuhvata zahvata evidentirano je 6,59 ha poljoprivrednih parcela koje će biti trajno izgubljene nadogradnjom prometnice, izgradnjom čvorišta te širenjem prometnog koridora. Najvećim dijelom radi se o oranicama (4,5 ha) te livadama (2,09 ha). Osim negativnog utjecaja gubitka poljoprivrednih površina, doći će i do presijecanja parcela, a određene parcele će ostati između nove prometne površine, što će otežati poljoprivredne djelatnosti i otežati pristup mehanizacije te u konačnici možebitno smanjiti učinkovitost proizvodnje uz velike troškove. Po završetku radova sve površine gradilišta bit će sanirane kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri

omogućilo ponovno korištenje okolnog zemljišta u skladu s prvobitnom namjenom. Uz propisane mjere zaštite tla A.10. – A.12., suprotno mišljenju Uprave za poljoprivredno zemljište, biljnu proizvodnju i tržište Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i ribarstva, a s obzirom na to da se radi o proširenju postojeće autoceste tako da su tlocrtni i visinski elementi u najvećoj mogućoj mjeri prilagođeni postojećem stanju da bi odstupanje bilo što manje u odnosu na postojeće elemente, ocijenjeno je da utjecaj na tlo i poljoprivredno zemljište nije značajno negativan. Zahvat se nalazi na području zaravnjenog i blago nagnutog terena na kojem ne postoji rizik od erozije tla. Utjecaji na šume i šumarstvo ponajprije se očituju u gubitku površina pod šumom izravnim zaposjedanjem šumsko-proizvodnih površina. Tijekom pripreme i izvođenja radova indirektni utjecaji mogući su u smanjenju vitalnosti šumske sastojine u referentnom području zbog formiranja novih šumskih rubova, promjena šumskih zajednica unosom invazivnih biljnih vrsta izvođenjem svih vrsta planiranih radova i prekid funkcionalnosti šumske infrastrukture korištenjem mehanizacije i strojeva tijekom izvođenja radova. Šume na području šireg zahvata spadaju u III. i IV. stupanj opasnosti šuma od požara, odnosno područje na kojem se nalaze ima srednju i malu opasnost od šumskih požara. Tijekom korištenja zahvata ne očekuju se dodatni utjecaji na šume i divljač, budući da se radi u najvećem dijelu o već postojećem koridoru autoceste. Ukupni gubitak lovno-produktivnih površina iznosi oko 95,8 ha, a zahvaća površinu 13 lovišta. Pritom se najveći dio zahvata (24,6 ha) nalazi na području županijskog lovišta IV/111 Orlovac ukupne površine 1.930 ha, što čini 1,3% ukupne površine lovišta. Od preostalih lovišta 10-ak ili više hektara radnog pojasa nalazi se jedino još na području lovišta Brezovica-Kupinečki Kraljevec (15,8 ha), Ježdovec-Stupnik (11,2 ha) i Horvati (9,6 ha). U odnosu na površine navedenih lovišta, radi se o vrlo malim i zanemarivim udjelima. Što se tiče fragmentacije, izgradnjom svih planiranih (linijskih) elemenata zahvata stanište će se dodatno rascjepkati. Međutim, s obzirom na to da glavninu zahvata čini proširenje postojeće kolničke konstrukcije, koja je već ogradena, fragmentiranost staništa neće se bitno promijeniti, odnosno neće biti puno veća od trenutne. Stoga se tijekom korištenja zahvata ne očekuje povećano stradavanje divljači u pokušaju prelaska s jedne na drugu stranu ceste u odnosu na sadašnje stanje. Uz pridržavanje propisanih mjera A.13. – A.21., propisa iz područja zaštite šuma i šumskog zemljišta te divljači i lovstva, te imajući u vidu da se radi o relativno maloj površini šuma i šumskog zemljišta te lovišta koja će biti trajno zaposjednuta, suprotno mišljenju Uprave šumarstva, lovstva i drvne industrije Ministarstva poljoprivrede, šumarstva i ribarstva, ocijenjeno je da utjecaj na šume i šumarstvo te divljač i lovstvo nije značajno negativan. Tijekom izgradnje planiranog zahvata uklonit će se krajobrazni uzorci koji čine strukturu krajobraza u linijskom potezu s obje strane postojeće autoceste te na području planiranih čvorišta Stupnik, Ašpergeri i Selce, rekonstrukcije čvorišta Jastrebarsko, internog nadvožnjaka Lučko te u sklopu rušenja/izgradnje/rekonstrukcije objekata. Najosjetljiviji krajobrazni uzorci na antropogene pritiske, u ovom slučaju na proširenje postojeće autoceste, su visoke šume, no one će se uklanjati pretežno samo rubno te se neće narušiti cjelovitost volumena šuma. Fragmentacija krajobrazne strukture će biti izraženija na području planiranih čvorišta i rekonstrukcije čvorišta Jastrebarsko, nešto manje će biti izražena na području nadvožnjaka, dok će se proširenje autoceste poklapati s postojećim pokosima te samo rubno zadirati u šumske i poljoprivredne površine. Karakter krajobraza na području zahvata je već izmijenjen postojećom autocestom. Nakon izgradnje planiranog zahvata, područje radnog pojasa uz autocestu će se sanirati, odnosno vratiti u stanje blisko prvobitnom, a trajno će biti uklonjeni krajobrazni uzorci unutar samog obuhvata autoceste s pokosima i čvorištima. Tijekom korištenja zahvata doći će do određenog prostornog i funkcionalnog uklapanja novih elemenata autoceste u šire područje, a prirodnom sukcesijom i sanacijom prostora ostvarit će se i djelomična prilagodba krajobraznim značajkama. Unatoč tome, planirana čvorišta će i dalje biti vidljivi elementi u krajobrazu kao izgrađeni element u sklopu pretežno kultiviranog krajobraza uz najbliža naselja. Utjecaj dijela planiranog zahvata koji se na odnosi na proširenje autoceste i nove nadvožnjake će stoga tijekom korištenja zahvata biti slab jer će introduciranje novih krajobraznih elemenata, te promjena vizura biti u malom

neskladu s okolnim krajobrazom zbog već postojeće autoceste kao trajnog, antropogenog, linijskog elementa krajobraza i određenog prostornog i funkcionalnog uklapanja u postojeći krajobraz. Utjecaj dijela planiranog zahvata koji se odnosi na nova čvorišta Stupnik, Ašpergeri i Selce i rekonstrukciju čvorišta Jastrebarsko će biti umjeren zbog trajne krajobrazne promjene karaktera i strukture krajobraza te blizine naselja, odnosno trajne promjene vizura i doživljaja krajobraza za stalna boravišta uz navedena čvorišta. Utjecaj na krajobraz će se dodatno umanjiti provođenjem propisanih mjera A.24.-A.28. Prema Registru kulturnih dobara Ministarstva kulture Republike Hrvatske, u neposrednoj blizini planiranog zahvata (izravni utjecaj unutar 250 m od osi trase) nema zaštićenih kulturnih dobara, dok su u širem pojasu zahvata (neizravni utjecaj 500 m od osi trase) četiri zaštićena kulturna dobra. Na području Grada Zagreba to su 'Tradicijaska okućnica' (Registarski broj kulturnog dobra Z-697) i 'Raspelo i poklonac' (Registarski broj kulturnog dobra Z-2647), na području Zagrebačke županije 'Crkva sv. Benedikta' (Registarski broj kulturnog dobra Z-2910) te na području Karlovačke županije 'Zgrada transformatorske stanice Ilovac' (Registarski broj kulturnog dobra Z6355). S obzirom na značajke zahvata i njegovu udaljenost od zaštićenih objekata kulturne baštine ne očekuje se utjecaj na kulturno-povijesnu baštinu tijekom njegove izgradnje i korištenja. Izgradnja predmetnog zahvata, iako se većim dijelom odvija izvan naseljenih područja i predstavlja rekonstrukciju odnosno povećanje kapaciteta već postojeće trase autoceste A1, imat će određene negativne utjecaje na stanovništvo, posebice u područjima uz koja proširenje postojeće trase prolazi. Tijekom izvođenja radova, prometovanje vozila i strojeva za potrebe gradnje će remetiti svakodnevno kretanje i život stanovništva, potencijalno stvarajući gužve i usporavajući promet. Utjecaj na naselja i stanovništvo tijekom izvođenja građevinskih radova manifestira se pojavom buke i vibracija od rada građevinskih strojeva na gradilištu te onečišćenjem zraka pojavom prašine ili blata na prometnicama uslijed dopreme i manipulacije građevinskim materijalima. Tim utjecajima će biti podložna naselja najbliža trasi prometnice. Radi se o privremenim utjecajima lokalnog karaktera koji će se dodatno smanjiti dobrom organizacijom gradilišta i poštivanjem dobre građevinarske prakse. Tijekom korištenja negativni utjecaji u smislu povećanog onečišćenja zraka, povećanja razine buke te promjene krajobraza, direktni su negativni utjecaji na stanovništvo koje živi u zoni zahvata. Temeljem provedenih analiza, utjecaj buke bit će umanjen na propisanu razinu uz provođenje propisanih mjera zaštite okoliša A.33. – A.39. i programa praćenja B.3. Prilikom izvođenja građevinskih radova, između ostalog, provodit će se rekonstrukcija trakova za ubrzanje i usporenje na pratećim uslužnim objektima (PUO), uklanjanje objekata (podvožnjaka, nadvožnjaka) te uklanjanje postojećih čeličnih zaštitnih ograda. Radovi uključuju i uklanjanje postojećeg asfalta na dijelu koji uključuje uklanjanje objekata na trasi te rekonstrukciju trakova za ubrzanje PUO. Rekonstrukcija autoceste pretpostavlja recikliranje postojećih slojeva kolničke konstrukcije i njezinu ugradnju u novi kolnik, kako na prometnim trakovima, tako i na ostalim trakovima za ubrzanje i usporenje. Asfalt koji će se ukloniti može se reciklirati, odnosno ponovno koristiti za proizvodnju nove asfaltne mješavine. Uklanjanjem objekata na trasi nastat će 39.000 m³ betona, dok će uklanjanjem jedne postojeće napuštene, ruševne kuće nastati 150 m³ opeke. U sklopu izvođenja radova uklanja se 98.000 m postojeće čelične distantne ograde (oko 49 t čelične distantne ograde) te 78.000 m žičane ograde (oko 23,4 t žičane ograde). Svim vrstama nastalog otpada tijekom građevinskih radova, ali i tijekom korištenja zahvata gospodarit će se sukladno propisima iz područja gospodarenja otpadom pa se ne očekuje značajan negativan utjecaj opterećenja otpadom. Tijekom izvođenja radova nastat će oko 23.000 m³ materijala iz iskopa na predmetnoj trasi. Dobiveni materijal iz iskopa na trasi predviđeno je iskoristiti za izgradnju nasipa te za potrebe nasipavanja razdjelnog pojasa ili zatrpavanje postojećih kanala vanjske odvodnje uz autocestu, a u količini koja će ovisiti o rezultatima provedenih geomehaničkih istražnih radova u daljnjoj razradi projektne dokumentacije. S viškom materijala iz iskopa koji se neće moći iskoristiti za izgradnju i koji ne predstavlja mineralnu sirovinu, postupit će se u skladu s propisima i propisanom mjerom A.12. Negativni utjecaji tijekom izgradnje vezani za sigurnost prometa su

neizbježni, međutim oni će se svesti na minimum pravilnom organizacijom gradilišta i projektom privremene regulacije prometa za vrijeme izvođenja radova. Budući da će proširenje kapaciteta postojeće prometnice biti u funkciji bržeg i kvalitetnijeg povezivanja sjevera i juga Hrvatske, te šire, očekuje se izrazito pozitivan utjecaj nakon završetka izgradnje vezano za prometnu infrastrukturu. Predmetni zahvat omogućit će povećanje propusne moći autoceste u dnevnim, periodičnim i sezonskim vršnim opterećenjima, olakšati promet ljudi i roba te pospješiti prometni i gospodarski razvoj užeg i šireg područja. Utjecaj se procjenjuje kao dugoročno pozitivan. Križanja sa svim instalacijama koje se nalaze na području na kojemu je predviđeno proširenje, izvest će se u skladu s posebnim uvjetima građenja nadležnih tvrtki, vlasnika instalacija. Tijekom korištenja zahvata, očekuje se povećanje osvijetljenosti područja, no poštivanjem propisa o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja smanjit će se negativni utjecaji svjetlosnog onečišćenja na minimum. Za vrijeme pripreme i izgradnje zahvata mogući su nekontrolirani događaji vezani uz nepravilnu organizaciju gradilišta koja za posljedicu može imati: onečišćenje tla i voda naftnim derivatima i otpadnim vodama sa gradilišta, požare na otvorenom, sudare prilikom ulaza i izlaza vozila i strojeva na područje zahvata, nesreće uzrokovane višom silom (nepovoljni vremenski uvjeti, udar groma i sl.) tehničkim kvarom i/ili ljudskom greškom. S obzirom na relativno nisku učestalost nezgoda i nastanka požara, utjecaj od nekontroliranih događaja se ocjenjuje prihvatljivim, uz pretpostavku projektiranja, građenja, održavanja cesta i cestovnih objekata uz primjenu mjera opreza te dobre inženjerske prakse. Za vrijeme korištenja autoceste mogući su nekontrolirani događaji velikih razmjera poput sudara te izljetanja i prevrtanja vozila što za posljedicu može imati izlivanje većih količina nafte i naftnih derivata te drugih štetnih tvari u okoliš ili nastanak požara. Mogući rizik od većeg onečišćenja okoliša umanjuje se izgradnjom zatvorenog sustava odvodnje s pročišćavanjem na separatoru ulja i masti prije ispuštanja, i to na dionici prometnice koja prolazi zonama sanitarne zaštite izvorišta. Širenje onečišćenja po površini terena u slučaju nekontroliranog događaja spriječit će se pravodobnom intervencijom u skladu s Operativnim planom interventnih mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda. Doprinos ovog zahvata kumulativnom utjecaju sa zahvatima u širem području je uz primjenu propisanih mjera zaštite ocijenjen prihvatljivim. Lokacija zahvata nalazi se izvan svih devet kategorija zaštićenih područja temeljem odredbi Zakona o zaštiti prirode. Provedbom zahvata doći će do trajnog zauzeća staništa na lokaciji zahvata. Temeljem podataka iz Elaborata, provedbom zahvata doći će do trajnog zauzeća sljedećih ugroženih i/ili rijetkih stanišnih tipova: oko 88,50 ha stanišnog tipa C.2.3. Mezofilne livade košanice, oko 1,51 ha stanišnog tipa C.2.2.4. Periodički vlažne livade i oko 29,89 ha stanišnog tipa E.3.1. Mješovite hrastovo-grabove i čiste grabove šume. Također, lokacija zahvata potencijalno predstavlja stanište pogodno za pojedine strogo zaštićene vrste. Osim zauzeća staništa za strogo zaštićene vrste, provedbom zahvata može doći do uznemiravanja i stradavanja strogo zaštićenih životinjskih vrsta. Iako će provedbom zahvata doći do zauzeća gore navedenih stanišnih tipova, kao i do potencijalnog utjecaja u vidu uznemiravanja i stradavanja strogo zaštićenih životinjskih vrsta, sama lokacija zahvata nalazi se uz već postojeću autocestu, na kojoj se promet odvija dugi niz godina te uzimajući u Elaboratu izvršenu analizu potencijalnih utjecaja na sastavnice okoliša (izuzev ekološke mreže) i uz primjenu propisane mjere A.22. i A.23. planirani zahvat neće imati negativnih utjecaja na sastavnice prirode. Prema Uredbi o ekološkoj mreži i nadležnostima javnih ustanova za upravljanje područjima ekološke mreže („Narodne novine“, broj 80/19, 119/23) planirani zahvat se djelomično nalazi unutar Područja očuvanja značajnog za ptice (POP) HR1000001 Pokupski bazen (od stac. 12+500 do stac. 38+906) i Područja očuvanja značajnog za vrste i stanišne tipove (POVS) HR2001335 Jastrebarski lugovi (od stac. 25+000 do stac. 25+500). Također, zahvat od stac. 31+000 do stac. 32+000 prolazi uz Posebno područje očuvanja značajno za vrste i stanišne tipove (PPOVS) HR2000450 Ribnjaci Draganić. Lokacija zahvata, prema bazi podataka Ministarstva, potencijalno predstavlja stanište pogodno za hranjenje ciljnih vrsta POP-a HR1000001 Pokupski bazen, rodu, eju močvaricu, eju strnjaticu, eju livadarku, crnu rodu, orla kliktaša, kosca, pjegavu grmušu, sivog svračka, rusog

svračka, crvenonogu vjetrušu, ždrala kao i za značajne negniježdeće (selidbene) populacije. Također, staništa pogodna za gniježđenje ciljnih vrsta navedenog POP-a crnu rodu, štekavca, crnu lunju i orla kliktaša nalaze se uz lokaciju zahvata. Provedbom zahvata doći će do zauzeća između 4,5 ha i 15,5 ha pogodnih staništa za navedene ciljne vrste (ovisno o vrsti) što predstavlja gubitak oko 0,1 % pogodnih staništa za ciljnih vrsta unutar POP-a HR1000001 Pokupski bazen. Osim gubitka staništa pogodnih za ciljne vrste POP-a HR1000001 Pokupski bazen, provedbom zahvata će doći i do fragmentacije staništa na lokaciji zahvata na kojoj se ne nalaze postojeći kolnik autoceste i pripadajući objekti, a planirana su nova čvorišta i objekti (nadvožnjaci). Međutim, staništa koja su zastupljena na novom čvorištu Selce (koje se nalazi unutar područja ekološke mreže) i na dijelovima na kojima se nalaze nadvožnjaci unutar područja ekološke mreže nalaze se u naseljenim područjima, odnosno industrijskoj zoni te ne predstavljaju ključna staništa za ciljne vrste POP-a HR1000001 Pokupski bazen. Također, za vrijeme izvođenja i korištenja zahvata potencijalno može doći do uznemiravanja ciljnih vrsta navedenog POP-a, no budući da se na postojećoj autocesti promet odvija već dugi niz godina, provedbom zahvata neće doći do značajnog povećanja navedenog utjecaja te se radi o utjecaju koji nije značajan. S obzirom na navedeno, provedbom zahvata neće doći do značajno negativnih utjecaja na ciljne vrste POP-a HR1000001 Pokupski bazen. Sukladno bazi podataka Ministarstva, na lokaciji zahvata nisu rasprostranjeni ciljni stanišni tipovi POVS-a HR2001335 Jastrebarski lugovi, 3150 Prirodne eutrofne vode s vegetacijom *Hydrocharition* ili *Magnopotamion*, 9160 Subatlantske i srednjoeuropske hrastove i hrastovo-grabove šume *Carpinion betuli* i 91E0* Aluvijalne šume (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*). Provedbom zahvata doći će do zauzeća oko 1,3 ha staništa pogodnih za ciljne vrste žuti mukač i crveni mukač te oko 0,2 ha za ciljnu vrstu alpsku strizibubu. Uzimajući u obzir ukupnu rasprostranjenost pogodnih staništa unutar POVS-a HR2001335 Jastrebarski lugovi za ciljne vrste (crveni i žuti mukač oko 7390 ha i oko 3580 ha za ciljnu vrstu alpsku strizibubu), provedbom zahvata neće doći do značajno negativnog utjecaja na navedene ciljne vrste. S obzirom na navedeno, provedbom zahvata neće doći do značajno negativnih utjecaja na ciljne vrste i ciljne stanišne tipove POVS-a HR2001335 Jastrebarski lugovi. Provedbom zahvata neće doći do značajno negativnih utjecaja na ciljeve očuvanja i cjelovitost PPOVS-a HR2000450 Ribnjaci Draganić, budući da zahvat ne zadire u staništa pogodna za ciljne vrste veliki tresetar, vidru i barsku kornjaču, niti zahvat zadire u zonu rasprostranjenosti ciljnog stanišnog tipa 3130 Amfibijska staništa *Isoeto-Nanojuncetea*). S obzirom na sve navedeno, Prethodnom ocjenom može se isključiti mogućnost značajnih negativnih utjecaja (samostalno i kumulativno) na ciljeve očuvanja i cjelovitost navedenih područja ekološke mreže te nije potrebno provesti postupak Glavne ocjene.

Sukladno svemu navedenom, uz poštivanje propisa iz područja zaštite okoliša i prirode, primjenu propisanih mjera zaštite okoliša, programa praćenja stanja okoliša i posebnih uvjeta drugih nadležnih tijela, te s obzirom na obilježja zahvata, ocijenjeno je da zahvat neće imati značajan negativan utjecaj na sastavnice okoliša i da neće doći do značajnog opterećenja okoliša.

Točka I. ovog rješenja temelji se na tome da je Ministarstvo sukladno članku 81. stavku 1. i članku 90. stavku 6. Zakona o zaštiti okoliša, te članku 24. stavku 1. i članku 27. stavcima 1. i 3. Uredbe ocijenilo, na temelju dostavljene dokumentacije i mišljenja nadležnih tijela, a prema kriterijima iz Priloga V. Uredbe, da planirani zahvat neće imati značajan negativan utjecaj na okoliš, uz mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša propisane u točki I. izreke, i stoga nije potrebno provesti postupak procjene utjecaja na okoliš.

Točka II. ovog rješenja temelji se na tome da je Ministarstvo sukladno odredbama članka 90. stavka 3. Zakona o zaštiti okoliša i članka 30. stavka 9. Zakona o zaštiti prirode u okviru postupka ocjene o potrebi procjene provelo prethodnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu te

isključilo mogućnost značajnijeg utjecaja na ekološku mrežu i stoga nije potrebno provesti glavnu ocjenu prihvatljivosti za ekološku mrežu.

Točka III. ovoga rješenja, rok važenja rješenja, propisana je u skladu s člankom 92. stavkom 3. Zakona o zaštiti okoliša.

Točka IV. ovoga rješenja, mogućnost produženja važenja rješenja, propisana je u skladu s člankom 92. stavkom 4. Zakona o zaštiti okoliša.

Točka V. ovog rješenja o obvezi objave rješenja na internetskim stranicama Ministarstva, utvrđena je na temelju članka 91. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša.

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnom sudu u Zagrebu, Avenija Dubrovnik 6, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom sudu neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom, odnosno dostavlja elektronički.



DOSTAVITI:

- Hrvatske autoceste d.o.o., Širolina 4, Zagreb (**R!**, s **povratnicom**)
- Institut IGH d.d., Janka Rakuše 1, Zagreb