



P/8199344

REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA
I ZELENE TRANZICIJE

Uprava za procjenu utjecaja na okoliš
i održivo gospodarenje otpadom

KLASA: UP/I-351-03/23-08/26

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

Zagreb, 25. studenoga 2025.

Ministarstvo zaštite okoliša i zelene tranzicije, OIB 59951999361, na temelju odredbe članka 89. stavka 1. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18) i članka 21. stavka 1. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš („Narodne novine“, broj 61/14 i 3/17), povodom zahtjeva nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, OIB 51842375312, putem opunomoćenika DVOKUT-ECRO d.o.o., Trnjanska cesta 37, Zagreb, OIB 29880496238, za procjenu utjecaja na okoliš izmještanja državne ceste DC2 na dionici Petrijanec – Hrašćica, Varaždinska županija, nakon provedenog postupka, donosi

R J E Š E N J E

- I. Namjeravani zahvat – izmještanje državne ceste DC2 na dionici Petrijanec – Hrašćica, Varaždinska županija, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, na temelju studije o utjecaju na okoliš iz studenoga 2024. godine koju je izradio ovlaštenik Dvokut-Ecro d.o.o. iz Zagreba – prihvatljiv je za okoliš uz primjenu zakonom propisanih i ovim rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša (A) i provedbu programa praćenja stanja okoliša (B).**

A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

A.1. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM PROJEKTIRANJA I PRIPREME

Opća mjera zaštite

- A.1.1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazano na koji su način u Glavni projekt ugrađene mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša iz ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša i zaštite prirode u suradnji s projektantom.

Mjera zaštite stanovništva

- A.1.2. Pravovremeno informirati javnost o izgradnji zahvata.

Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove

- A.1.3. U daljnjim fazama projektiranja izraditi Prometni elaborat privremene regulacije

- prometa tijekom izgradnje kojim će se, osim privremene regulacije prometa, točno definirati i točke privoza na postojeći prometni sustav te osigurati sve kolizijske točke.
- A.1.4. Na mjestima presijecanja poljskih i šumskih putova projektirati mrežu zamjenskih putova kojima će se osigurati pristup do svih parcela kojima je lokalno stanovništvo imalo pristup prije izgradnje državne ceste. Svi priključci poljskih i šumskih putova na trasu moraju biti spojeni preko mreže pristupnih cesta na raskrižja na državnoj cesti.
- A.1.5. Projektirati raskrižje 4 između farmi (km oko 3+580) da bude dovoljno veliko za nesmetani prijevoz svih teretnih/gospodarskih vozila do farmi.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

- A.1.6. Na položajima od km 0+000 do km 0+600 (uključujući spoj i pristupnu rampu na postojeću obilaznicu), km 6+500 do km 6+700, km 7+100 do km 7+925 i spoju na postojeću cestu, provesti probna arheološka istraživanja metodom probnih rovova. Ako probna arheološka istraživanja ukažu na arheološki lokalitet, provesti arheološka zaštitna istraživanja u dužini i opsegu trase na kojoj se ustanovi arheološki lokalitet prije bilo kakvih građevinskih radova. Ako probna istraživanja ne otkriju lokalitet, može se pristupiti građevinskim radovima i na toj dionici provesti stalan arheološki nadzor prilikom zemljanih radova. O svim radovima obavijestiti nadležno tijelo, u cilju osiguranja i zaštite arheološkog nalazišta i nalaza.
- A.1.7. Na dijelovima trase gdje nema indikacija o postojanju arheoloških nalaza i koji nisu obuhvaćeni probnim i sustavnim arheološkim istraživanjima, osigurati arheološki nadzor tijekom svih zemljanih radova na terenu. Na cijeloj dužini trase ako se pri izvođenju zemljanih radova i iskopa, koji se obavljaju na površini ili ispod površine zemlje, nađe na arheološko nalazište ili nalaze, prekinuti radove i o nalazu obavijestiti nadležno tijelo.
- A.1.8. Prilikom organizacije gradilišta voditi računa o registriranim kulturnim dobrima RH koja se nalaze u široj zoni planirane ceste na način da radovi ne utječu na njih.

Mjera zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta

- A.1.9. Osigurati nesmetano funkcioniranje kanala melioracijske odvodnje.

Mjere zaštite staništa, flore i faune

- A.1.10. Propuste za vodu i prijelaze kanala projektirati da služe i kao prijelazi za životinje, odnosno projektirati ih na način da tijekom cijele godine omogućavaju prolaz životinjama u skladu sa Stručnim smjernicama - prometna infrastruktura, HAOP 2015. ili u skladu s najnovijim primjerima dobre prakse.
- A.1.11. Tijekom daljnjeg razvoja projektne dokumentacije utvrditi mogućnost projektiranja propusta većih dimenzija radi osiguravanja propusnosti ceste za veće životinje koje treba također izvesti u skladu sa Stručnim smjernicama - prometna infrastruktura, HAOP 2015. ili u skladu sa najnovijim primjerima dobre prakse (na približnim stacionažama oko km 0+272, km 1+807, km 2+021, km 3+496, km 4+046, km 4+385, km 5+080, km 5+469, km 5+875, km 6+273, km 7+281, km 7+734).
- A.1.12. Za bukobrane koristiti neprozirne materijale ili prozirne materijale označene naljepnicama odgovarajućeg dizajna odnosno primjenom suvremenih metoda za sprječavanje stradavanja ptica na prozirnim preprekama (npr. vertikalne pruge širine 1-2 cm udaljene najmanje 5-10 cm).

Mjere zaštite šuma i šumarstva

- A.1.13. S nadležnom šumarskom službom utvrditi sječu stabala i uskladiti ju s dinamikom građenja te ih obavijestiti o početku izvođenja radova.
- A.1.14. Prednost dati strojevima i vozilima s manjim potencijalnom oštećivanja šumskog tla.

- A.1.15. Kontinuirano provoditi šumski red.
- A.1.16. Provoditi mjere zaštite šuma od požara.
- A.1.17. Na stacionaži oko 7 km osigurati cisternu s vodom tijekom pripreme i izgradnje.

Mjere zaštite divljači i lovstva

- A.1.18. Prije početka izvođenja radova obavijestiti lovoovlaštenika o početku radova. S ovlaštenikom odrediti mjesto za postavljanje prometnih znakova za opasnost divljač na cesti.
- A.1.19. Osigurati prometne znakove opasnost divljač na cesti.

Mjera zaštite krajobraza

- A.1.20. Izraditi elaborat krajobraznog uređenja.

Mjere zaštite površinskih i podzemnih voda

- A.1.21. Analizirati podatke o razinama podzemne vode na piezometrima na kojima se redovno provodi monitoring od strane DHMZ-a odnosno Hrvatskih voda te projektirati sustav odvodnje oborinskih voda na način da se osigura neizravno ispuštanje, odnosno iznad maksimalne razine podzemne vode.
- A.1.22. Prije ishođenja vodopravnih uvjeta dokazati da ispuštanje pročišćenih otpadnih voda u podzemne vode nema negativnog utjecaja na stanje podzemnih voda i vodnoga okoliša na temelju analize utjecaja neizravnog ispuštanja pročišćenih otpadnih voda na stanje podzemnih voda koje bi mogle biti pod utjecajem toga ispuštanja i na vodni okoliš.
- A.1.23. Sustav odvodnje (kolektore i uređaje visoke učinkovitosti) projektirati na način da u slučajevima nesreće vozila za transport opasnih tekućih tvari, prihvati ukupnu količinu jednog vozila (15 m³).

Mjera zaštite od buke

- A.1.24. Izraditi elaborat zaštite od buke kojim će se predvidjeti mjere za smanjenje utjecaja buke na okoliš.

Mjere od zaštite od svjetlosnog onečišćenja

- A.1.25. Definirati mogućnost reguliranja intenziteta i broja rasvjetnih tijela sukladno prognoziranom i stvarnom prosječnom godišnjem dnevnom prometu.
- A.1.26. Na mjestima gdje će se postavljati rasvjetna tijela projektirati rasvjetu uz korištenje okolišno prihvatljivih rješenja (LED tehnologija, zasjenjene svjetiljke s niskim rasapom svjetlosti) na način da svjetiljke budu okrenute prema tlu.

Mjera zaštite od nekontroliranih događaja

- A.1.27. Izraditi Operativni plan za provedbu mjera sprječavanja širenja i uklanjanja iznenadnog onečišćenja voda.

A.2. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM GRADNJE

Opće mjere zaštite

- A.2.1. Pregledati stanje svih cesta na koje je gradilište priključeno te redovito uklanjati sva oštećenja kojima bi se na bilo koji način ugrozili ljudi ili vozila.
- A.2.2. Ograničiti kretanje teške mehanizacije prilikom izgradnje, odnosno u najvećoj mogućoj mjeri koristiti postojeću mrežu putova.

- A.2.3. Površine potrebne za organizaciju građenja (privremeno skladištenje građevinskog i otpadnog materijala, mjesta za parkiranje i manevarsko kretanje mehanizacije, pretakališta goriva, betonare) planirati unutar koridora planirane ceste.
- A.2.4. Materijal od iskopa koji neće biti upotrijebljen tijekom građenja odložiti na za to predviđenim lokacijama, sukladno propisima i u dogovoru s lokalnom zajednicom. Ako materijal predstavlja mineralnu sirovinu, obavijestiti nadležno tijelo, rudarsku inspekciju, te ga odložiti na lokaciju koju odredi jedinica lokalne odnosno područne samouprave.

Mjera zaštite prostora u odnosu na prometne tokove

- A.2.5. Nakon izvođenja građevinskih radova sanirati sva nastala oštećenja na korištenim cestama.

Mjere zaštite krajobraza

- A.2.6. Kod krajobraznog uređenja i sanacije područja koristiti autohtone biljne vrste.
- A.2.7. Sačuvati što je više moguće prirodne vegetacije na pristupnim i rubnim zonama, a oštećene površine sanirati.
- A.2.8. Materijal nastao prilikom zemljanih radova optimalno iskoristiti za uređenje površina uz cestu. Eventualni višak materijala odlagati na za tu svrhu unaprijed određenu lokaciju.
- A.2.9. Sanaciju ceste izvoditi tijekom izgradnje i neposredno nakon izgradnje.

Mjere zaštite staništa, flore i faune

- A.2.10. Koristiti minimalni radni pojas kako bi se umanjio opseg oštećenja vegetacije, posebno oko stacionaža 2+600, 7+900, 3+600 – 3+900, 4+700 – 5+100, 6+400 – 7+100.
- A.2.11. Uklanjanje vegetacije provesti izvan perioda gniježđenja većine vrsta ptica, odnosno u razdoblju od 15. kolovoza do 15. ožujka.
- A.2.12. Nakon izgradnje, područja koja su bila zahvaćena građevinskim radovima, sanirati na način da se dovedu u stanje slično prvobitnom.
- A.2.13. U slučaju pojave invazivnih biljnih vrsta, uklanjati ih.

Mjere zaštite šuma i šumarstva

- A.2.14. Odmah nakon prosijecanja zaposjednute površine izvesti posječenu drvenu masu te uspostaviti i kontinuirano provoditi šumski red i zaštitu od požara i štetnika.
- A.2.15. Nakon završetka izgradnje, provesti sanaciju novonastalog šumskog ruba šumskotehničkim mjerama i po potrebi provesti biološku sanaciju autohtonom vrstom šumskog drveća i grmlja navedenim u predmetnom šumskogospodarskom planu.
- A.2.16. Na šumi i šumskom zemljištu ne stvarati privremena skladišta materijala.
- A.2.17. Pridržavati se svih propisa i dobre prakse iz područja zaštite od požara.

Mjere zaštite divljači i lovstva

- A.2.18. Obavijestiti lovoovlaštenike o početku radova i stradavanju divljači.
- A.2.19. Postaviti znakove opasnosti od divljači na cesti.
- A.2.20. Izbjegavati rad noću.

Mjere zaštite tla i poljoprivrede

- A.2.21. Prilikom izvođenja zemljanih radova humusni sloj adekvatno odložiti na za to predviđeno mjesto ako je moguće unutar trase i iskoristiti ga za druge potrebe (kao površinski sloj za sanaciju zahvata).
- A.2.22. Izbjegavati radove u vegetacijskoj fazi pred berbu i žetvu.

Mjere zaštite površinskih i podzemnih voda

- A.2.23. Na gradilištu nije dozvoljen mehanički servis strojeva ni skladištenje opasnih tvari i materijala, ulja, goriva, maziva i sl.
- A.2.24. 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.2.25. Prostor za smještaj vozila i građevinskih strojeva urediti tako da je podloga nepropusna, a oborinske vode odvoditi preko uređaja visoke učinkovitosti.
- A.2.26. Spremnike goriva i maziva za potrebe građevinske mehanizacije smjestiti u vodonepropusne zaštitne bazene (tankvane) izvan zona sanitarne zaštite.

Mjere zaštite zraka

- A.2.27. Tijekom sušnih dana polijevati vodom transportne površine koje nisu asfaltirane.
- A.2.28. Rasuti teret prevoziti u za to primjerenim vozilima, te ga vlažiti ili prekrivati pogotovo za vrijeme vjetrovitih dana.

Mjere zaštite od buke

- A.2.29. Zaštitu od buke ostvariti kroz organizaciju gradilišta te korištenjem malobučnih građevinskih strojeva i uređaja.
- A.2.30. Bučne radove organizirati tako da se obavljaju tijekom dnevnog razdoblja, a samo u izuzetnim slučajevima, kada to zahtjeva tehnologija, tijekom noći.
- A.2.31. Za kretanje teretnih vozila odabrati putove uz koje ima najmanje potencijalno ugroženih objekata i koji su već opterećeni bukom prometa.
- A.2.32. Za parkiranje teških vozila odabrati mjesta udaljena od potencijalno ugroženih objekata i gasiti motore zaustavljenih vozila.

Mjera gospodarenja otpadom

- A.2.33. Otpad koji nastaje na gradilištu odvojeno sakupljati prema vrstama u odgovarajućim spremnicima i predati ovlaštenoj osobi.

A.3. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM KORIŠTENJA

Mjera zaštite krajobraza

- A.3.1. Redovito održavati pokos trase ceste.

Mjere zaštite staništa, flore i faune

- A.3.2. U slučaju pojave invazivnih biljnih vrsta, uklanjati ih.
- A.3.3. Rasvjetna tijela usmjeriti direktno prema površini koju treba osvijetliti.
- A.3.4. Održavati propusnost propusta i prijelaza kanala tako da budu u funkciji prijelaza za male životinje.
- A.3.5. U slučaju povećanog stradavanja pojedinih vrsta na dijelovima ceste poduzeti dodatne mjere u skladu sa Stručnim smjernicama - prometna infrastruktura, HAOP 2015. u skladu s najnovijim primjerima dobre prakse.

Mjera zaštite šuma i šumarstva

- A.3.6. Redovito održavati zaštitni pojas ceste čišćenjem drvenastog raslinja radi sprječavanja nastanka i širenja šumskog požara.

Mjere zaštite divljači/lovstva

- A.3.7. Ako se utvrdi povećano stradavanje divljači od naleta vozila, u suradnji s lovoovlaštenikom primijeniti dodatne mjere zaštite (prizmatična stakalca, zvučno-svjetlosni repelenti i slično) radi sprječavanja pristupa divljači cesti.
- A.3.8. Svako stradavanje divljači na cesti prijaviti lovoovlašteniku.

Mjera zaštite od buke

- A.3.9. Objekt uz koji se očekuje previsoka razina buke, zaštititi zidom za zaštitu od buke. Točne dimenzije i poziciju zida definirati u višim fazama razrade projektne dokumentacije ceste:

Oznaka barijere	Stacionaža		Visina [m]	Duljina [m]
	od km oko	do km oko		
Z1	0+775,9	0+875,0	4,0	100,0

Mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja

- A.3.10. Za rasvjetu ceste koristiti ekološke zasjenjene svjetiljke s niskim rasponom svjetlosti.

Mjera zaštite površinskih i podzemnih voda

- A.3.11. Redovito održavati sustave odvodnje, što uključuje čišćenje i praćenje funkcionalnog stanja sustava odvodnje, uređaja visoke učinkovitosti i odgovarajuće gospodarenje otpadom (taloga) koji nastaje pročišćavanjem oborinskih voda.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Površinske i podzemne vode

Tijekom korištenja

- B.1. Nakon pročišćavanja onečišćenih kolničkih oborinskih voda, a prije ispuštanja u predviđeni recipijent, u kontrolnom mjernom oknu periodički pratiti parametre otpadnih voda sukladno vodopravnim uvjetima.
- B.2. Redovito pratiti funkcionalnost odvodnog sustava i pripadajućih uređaja. U slučaju nekontroliranog događaja poduzeti aktivnosti prema Operativnom planu interventnih mjera u slučaju iznenadnih onečišćenja voda.

Buka

Tijekom izgradnje

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

Tijekom korištenja

- B.4. Nakon puštanja ceste u promet provesti mjerenje buke na kritičnim točkama imisije T2, T5, T6, T8, K1 i K3 i u skladu s glavnim projektom zaštite od buke.

- II. Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, dužan je osigurati provedbu mjera zaštite okoliša i programa praćenja stanja okoliša kako je to određeno ovim rješenjem.

- III. Rezultate praćenja stanja okoliša nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, obavezan je dostavljati Ministarstvu zaštite okoliša i zelene tranzicije na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podataka u informacijski sustav.**
- IV. Nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, podmiruje sve troškove u ovom postupku procjene utjecaja na okoliš. O troškovima ovog postupka odlučit će se posebnim rješenjem koje prileži u spisu predmeta.**
- V. Ovo rješenje prestaje važiti ako u roku od dvije godine od dana izvršnosti rješenja nositelj zahvata, Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, ne podnese zahtjev za izdavanje lokacijske dozvole odnosno drugog akta sukladno posebnom zakonu. Važenje ovog rješenja, na zahtjev nositelja zahvata Hrvatskih cesta d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, može se jednom produžiti na još dvije godine uz uvjet da se nisu promijenili uvjeti utvrđeni ovim rješenjem.**
- VI. Ovo rješenje objavljuje se na internetskim stranicama Ministarstva zaštite okoliša i zelene tranzicije.**
- VII. Dio ovog Rješenja su sljedeći prilozi:**
- Prilog 1. Grafički prikaz lokacije planirane trase državne ceste
 - Prilog 2. Grafički prikaz trase s oznakama kulturnih dobara i položajima s nalazima
 - Prilog 3. Grafički prikaz mjernih mjesta mjerenja buke - kritične točke imisije buke (T2, T5, T6, T8, K1 i K3)

O b r a z l o ž e n j e

Nositelj zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, podnio je Ministarstvu zaštite okoliša i zelene tranzicije (u daljnjem tekstu: Ministarstvo), putem opunomoćenika Dvokut-Ecro d.o.o., Trnjanska cesta 37, Zagreb, 3. studenoga 2023. godine zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš izmještanja državne ceste DC2 na dionici Petrijanec – Hrašćica, Varaždinska županija. U zahtjevu su navedeni svi podaci i priloženi svi dokumenti i dokazi sukladno odredbama članka 80. stavka 2. Zakona o zaštiti okoliša (dalje u tekstu: Zakon) i članka 8. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (dalje u tekstu: Uredba), kao što su:

- Potvrda Uprave za prostorno uređenje i dozvole državnog značaja Ministarstva prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine o usklađenosti zahvata s prostornim planovima (KLASA: 350-02/23-02/7, URBROJ: 531-06-2-2/3-23-2 od 23. veljače 2023. godine)
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I-352-03/23-06/11, URBROJ: 517-10-2-2-23-2 od 20. veljače 2023. godine) da je zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu
- Studija o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu Studija) koju je izradio ovlaštenik Dvokut-Ecro d.o.o. iz Zagreba, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I-351-02/22-08/15; URBROJ: 517-05-1-23-6 od 5. srpnja 2023. godine). Studija je izrađena u listopadu 2023. godine i dopunjena u svibnju i studenom 2024. godine. Voditelj izrade Studije je Mario Pokrivač, mag. ing. traff., struč. spec. ing. sec.

O zahtjevu nositelja zahvata za pokretanjem postupka procjene utjecaja na okoliš, sukladno članku 80. stavku 3. Zakona i članku 8. Uredbe o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša („Narodne novine“, broj 64/08), na

internetskim stranicama Ministarstva objavljena je 24. siječnja 2024. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš izmještanja državne ceste DC2 na dionici Petrijanec - Hrašćica, Varaždinska županija (KLASA: UP/I-351-03/23-08/26, URBROJ: 517-05-1-1-24-2 od 17. siječnja 2024. godine).

Stalno Savjetodavno stručno povjerenstvo za ocjenu utjecaja na okoliš za zahvate autocesta i državnih cesta (u daljnjem tekstu: Stalno povjerenstvo) imenovano je na temelju članka 87. stavaka 1., 4. i 5. Zakona o zaštiti okoliša Odlukom (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-5 od 15. lipnja 2018. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-19-6 od 12. veljače 2019. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-20-7 od 7. siječnja 2020. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-20-7 od 7. siječnja 2020. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-05-1-2-22-10 od 20. rujna 2022. godine) i Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-05-1-2-24-12 od 16. siječnja 2024. godine).

Stalno povjerenstvo održalo je dvije sjednice. Na **prvoj sjednici** održanoj 19. ožujka 2024. godine u Varaždinu, Stalno povjerenstvo je obišlo lokaciju i nakon rasprave utvrdilo da je Studija cjelovita i u svojim bitnim elementima stručno utemeljena i izrađena u skladu s propisima te predložilo da se Studija dopuni u skladu s primjedbama članova Stalnog povjerenstva i nakon dorade i suglasnosti članova uputi na javnu raspravu.

Ministarstvo je nakon pozitivnog očitovanja članova Stalnog povjerenstva na dopunjenu Studiju u skladu s člankom 13. Uredbe 20. siječnja 2025. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/23-08/26; URBROJ: 517-05-1-2-25-7). Zamolbom za pravnu pomoć, koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/23-08/26; URBROJ: 517-05-1-2-25-8 od 20. siječnja 2025. godine) povjerena je Upravnom odjelu za poljoprivredu i zaštitu okoliša Varaždinske županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu s člankom 162. stavka 2. Zakona od 24. veljače 2025. godine do 25. ožujka 2025. godine u službenim prostorijama Varaždinske županije, Stanka Vraza 4/7, Varaždin, radnim danom od 7.00 do 15.00 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Večernji list“ i na oglasnim pločama i internetskim stranicama Varaždinske županije, i na internetskim stranicama Ministarstva. U okviru javne rasprave održano je javno izlaganje 13. ožujka 2025. godine, s početkom u 10.00 sati u prostorijama Varaždinske županije, Skupštinska dvorana, Franjevački trg 7, Varaždin. Javnom izlaganju prisustvovali su predstavnici ovlaštenika, projektanta i nositelja zahvata. Prema izvješću Upravnog odjela za poljoprivredu i zaštitu okoliša Varaždinske županije (KLASA: 351-02/25-02/9; URBROJ: 2186-05/7-25-10 od 26. ožujka 2025. godine) u knjigu primjedbi izloženu uz Studiju u prostorijama Varaždinske županije nije upisana ni jedna primjedba javnosti i zainteresirane javnosti dok je na adresu Upravnog odjela za poljoprivredu i zaštitu okoliša Varaždinske dostavljena jedna primjedba Stanka Frišćića. Primjedba se odnosila na izmjenu trase ceste od raskrižja 3 prema obilaznici Varaždina.

Stalno povjerenstvo je na **drugoj sjednici** održanoj 22. srpnja 2025. godine u Zagrebu razmotrilo Izvješće o provedenoj javnoj raspravi i odgovore nositelja zahvata na zaprimljenu primjedbu, mišljenje i prijedlog javnosti i zainteresirane javnosti. Odgovor na primjedbu s javne rasprave u bitnom je sljedeći:

- Primjedba nije prihvaćena. Trenutačna trasa izmještene državne ceste DC2 je postavljena sukladno Prostornom planu Varaždinske županije i za nju je dobivena potvrda Ministarstva prostornog uređenja, graditeljstva i državne imovine o usklađenosti zahvata s prostornim planovima. Pomicanje koridora trase za 400 m nije u koridoru planiranom Prostornim planom Varaždinske županije.

Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način:

Planirana trasa državne ceste DC2 na dionici Petrijanec – Hrašćica prolazi područjem Varaždinske županije, Grada Varaždina, Općine Petrijanec i Općine Sračinec, paralelno s postojećom trasom DC2 koja ide kroz naselja Hrašćica, Sračinec, Majerje i Petrijanec. Trasa počinje spojem izvan razine na jugozapadnoj obilaznici Grada Varaždina (državna cesta DC2), a završava spojem na postojeću trasu državne ceste DC2 sjeverozapadno od Petrijanca, u predjelu zvanom Figlenica.

Ukupna duljina trase iznosi 7.925 m, a dio zahvata je i čvor Varaždin s 4 rampe. Planiran je nadvožnjak Varaždin u čvoru na južnoj obilaznici grada Varaždina. Početak nadvožnjaka je u km 0+532,918 km, a kraj u km 0+598,918.

Trasa je položena optimalno u odnosu na konfiguraciju terena, spojeve prema naseljima i postojećoj državnoj cesti DC2 te prema postojećim gospodarskim zonama. Trasa cijelim dijelom prolazi izvan naseljenih područja i gotovo cijelom svojom dužinom prolazi u poljoprivrednim (obrađenim i neobrađenim) zemljištem. Trasa je u nasipu visine oko 2 m, a položaj nasipa je sljedeći:

1. rampa 1 – od km 0+0,00 do km 0+772,79 – visina 4,5 m
2. od km 0+0,00 do km 1+600,00 – visina 1,5 m
3. od km 1+600,00 do km 4+500,00 – visina 2,5 m
4. od km 4+500,00 do km 5+800,00 – visina 3,0 m
5. od km 5+800,00 do km 6+700,00 – visina 2,5 m
6. od km 6+700,00 do km 7+925,61 – visina 2,0 m.

Svi primijenjeni horizontalni elementi trase ceste zadovoljavaju projektnu brzinu od 80 km/h. Spoj na lokalnu mrežu cesta projektiran je preko sljedećih raskrižja u razini:

- raskrižje s postojećom nerazvrstanom cestom u km 0+940
- raskrižje s postojećom nerazvrstanom cestom u km 1+880
- raskrižje s postojećom nerazvrstanom cestom u km 2+650
- raskrižje s postojećom nerazvrstanom cestom u km 3+580
- raskrižje s postojećom županijskom cestom ŽC2046 u km 4+670
- raskrižje s postojećom nerazvrstanom cestom u km 5+530
- raskrižje s postojećom lokalnom cestom LC25035 u km 6+730
- raskrižje s postojećom državnom cestom DC2 u km 7+860.

S obzirom na to da trasa prolazi predjelom koji je ispresijecan mnogobrojnim poljskim putovima i postojećim cestama kategorije nerazvrstana cesta na više, projektirana su raskrižja na mjestima križanja nove trase s postojećim cestama odnosno uredit će se spojni priključci poljskim putovima utvrđenim pristupima i opremiti sve horizontalnom i vertikalnom signalizacijom.

Zahvat cijelom dužinom prolazi kroz vodonosno područje III. vodozaštitne zone izvorišta Varaždin, pa svaki nekontrolirani događaj na cesti može ugroziti kakvoću vode. U skladu s tim nužno je osigurati kvalitetu vode izvorišta, pridržavanjem propisa o zaštiti izvorišta. Odlukom o zaštiti izvorišta Varaždinske županije te općina Petrijanec i Sračinec utvrđuju se zone zaštite izvorišta, i određuju mjere zaštite za isti. Odvodnja oborinskih voda s kolnika riješena je poprečnim i uzdužnim padovima kolnika kojim se vode dovode do cijevi s prerezom i kontrolirano ispuštaju na približno svakih 700 m glavne trase. Propisane mjere zaštite obuhvaćaju kontrolirani prihvat vode putem nepropusnih prefabriciranih betonskih cijevi s prerezom koje se međusobno spajaju s brtvom, čime se prikupljena voda odvodi do separatora ulja i masti odnosno uređaja visoke učinkovitosti gdje se pročišćuje i ispušta u novo projektirane upojne građevine, jer prirodni vodotoci u zoni ceste ne postoje. U slučaju

nekontroliranih događaja predviđeno je da se elastičnom odbojnom ogradom spriječi izljetanje vozila s ceste, odnosno izvan zone utvrđene površine s koje se prikuplja voda u zatvoreni sustav odvodnje. Sustav zatvorene odvodnje obuhvatit će sve površine ceste i površine u zonama kružnih raskrižja. Ostale ceste koje se priključuju na predmetnu cestu u dijelu izvan zone kružnog toka, zbog količine prometa i drugačije vrste prometa nisu uključene u zatvoreni sustav odvodnje nove ceste, već će se oborinska voda kontinuirano ispuštati preko bankine u okolni teren. Zahvatom je planirano ukupno 8 separatora ulja i masti odnosno uređaja visoke učinkovitosti i približno su pravilno raspoređeni duž trase. Količina oborinskih voda koje će dolaziti do upojnih građevina iznosi 95 do 160 l/s ovisno o odabranom mjerodavnom intenzitetu i trajanju oborine.

Zahvat je planiran i usklađen s Prostornim planom Varaždinske županije („Službeni vjesnik Varaždinske županije“ broj 8/00, 29/06, 16/09, 96/21, 20/24 i 34/24).

Tijekom izvođenja građevinskih radova mogući su kratkotrajni i privremeni negativni utjecaji na kvalitetu života **stanovništva** koje živi ili boravi u blizini područja izgradnje. To znači da će svakodnevni život stanovništva poremetiti strojevi i vozila za potrebe gradnje koji će se kretati zonom zahvata. Utjecaj neće biti značajan jer se većina stambenih objekata ne nalazi u blizini planiranog zahvata. Najbliži stambeni objekti nalaze se u naseljima Sračinec i Petrijanec. Nakon izgradnje trase, tijekom korištenja, očekuje se pozitivan utjecaj na stanovništvo jer će se smanjiti opterećenost prometom postojeće dionice ceste koja prolazi kroz naseljeno područje (građevinsko područje naselja) i time povećati sigurnost i kvaliteta života stanovnika i odvijanja prometa.

Tijekom izgradnje, negativan utjecaj na **promet** očitovat će se u smanjenoj mogućnosti nesmetanog korištenja cesta tijekom transporta materijala i opreme. Građevinska vozila i strojevi koji će povremeno prometovati kroz naselja usporavat će i ometati prometnu protočnost te stvarati dodatnu buku i gužvu. Također, moguća su oštećenja kolnika i nanošenje ostataka zemlje i neispranih ostataka građevinskog materijala. Utjecaj na organizaciju prostora bit će negativan, privremen, trajat će do završetka radova te neće biti izražen. Tijekom korištenja, predmetna trasa državne ceste DC2 djelomično će preusmjeriti prometne tokove van naselja i osigurati kvalitetnije i brže povezivanje glavnih cestovnih pravaca s ovom regijom kao i kvalitetniji protok u smislu lokalnih i međuzupanijskih povezivanja.

Za vrijeme građenja moguć je utjecaj na mjestima križanja planirane ceste i elemenata **infrastrukture**. Tijekom korištenja, odnosno tijekom normalnog odvijanja prometa ne očekuju se negativni utjecaji na elemente infrastrukture. Negativni utjecaji tijekom korištenja su mogući jedino u slučaju nekontroliranih događaja i prilikom/nakon eventualnih rekonstrukcija na trasi ceste ili na elementima infrastrukture uslijed nepoštivanja pravila i standarda izgradnje ceste odnosno elemenata infrastrukturnih sustava.

Tijekom izgradnje će doći do uklanjanja relativno malih površina prekrivenih površinskim pokrovom. U ukupnoj količini uklonjenog površinskog pokrova u većoj mjeri su zastupljeni kulturni krajobrazni elementi odnosno obradive poljoprivredne površine te krajobraz pod sukcesijom. Uklanjanje visoke vegetacije je u malom omjeru spram šireg područja. Doći će do nastajanja nove antropogene linijske strukture u **krajobrazu** umjereno visoke vrijednosti. Fragmentacija prostora je djelomično izražena zbog postojeće prometne mreže u prostoru. Također će doći do umjerene promjene karaktera krajobraza koja je izražena, ali nije u potpunom neskladu s dosadašnjim korištenjem prostora. U umjerenoj mjeri će se narušavati ključne značajke krajobraznog tipa i karaktera krajobraza. Tome dodatno pridonosi i umjerena vizualna izloženost. Tijekom korištenja zahvata bit će trajno promijenjene vizure, vizualne i strukturne značajke krajobraza te svjetlosne značajke prostora na mjestima trase ceste, cestovnih objekata i sve prateće infrastrukture. Linijski elementi će postati sastavni dio

krajobrazne strukture. Vizualno će biti eksponirana većina ceste zbog zaravnjenog terena, osim na područjima zaklonjenim visokom vegetacijom. Za vrijeme korištenja zahvata bit će omogućena izmjena kvalitetnih vizura tijekom vožnje cestom. Tijekom korištenja zahvata trajno će se djelomično promijeniti karakter krajobraza. U maloj mjeri će se narušiti ključne značajke krajobraznog tipa i karaktera krajobraza. Planirani zahvat će se djelomično vizualno i funkcionalno uklopiti u krajobraz što ovisi o projektiranju zahvata u kasnijim fazama razrade projekta. Uzevši u obzir stanje krajobraza na širem području obuhvata zahvata zaključeno je da će planirani zahvat imati umjeren utjecaj na promjenu krajobraznih značajki. U svom toku cesta zauzima nove koridore i utjecat će na promjenu umjereno vrijednog površinskog pokrova i vizualnih značajki prostora. Pojedini dijelovi zahvata bit će vizualno snažno izraženi, a optimiziranim oblikovanjem i primjenom mjera zaštite moguće je umanjiti negativan utjecaj.

U užoj zoni utjecaja nema registriranih **kulturnih dobara** RH. U široj zoni utjecaja ima više registriranih kulturnih dobara RH od kojih je za trasu ceste najznačajnija arheološka zona Petrijanec - antičke Aquae Vivae koja ukazuje na prisutnost i tragove rimskog naseljavanja na prostoru sjeverno od trase ceste. Utjecaji na kulturnu baštinu mogu se očekivati tijekom pripreme i građenja objekata ceste prilikom zemljanih radova. Izgradnja planirane ceste izravno će utjecati samo na lokalitete koji su otkriveni ili se još otkriju prilikom zemljanih radova. S obzirom na značajke zahvata, tijekom korištenja se ne očekuje daljnje širenje zahvata u prostor. Iz tog razloga neće doći do značajnog utjecaja na kulturno-povijesnu baštinu.

Planirana cesta ne prolazi kroz **zaštićena područja prirode** prema Zakonu o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18 14/19, 127/19, 115/23). Na najbližoj udaljenosti oko 1,8 km sjeverno od planiranog zahvata nalazi se regionalni park Mura – Drava koji uključuje park šumu Dravska šuma i spomenik prirode (botanički) Topole u Dravskoj šumi. Građevinski radovi izgradnje planirane ceste odvijat će se unutar radnog koridora. Mogući utjecaji tijekom izgradnje bit će lokalnog karaktera i vremenski ograničeni te neće imati negativan utjecaj na navedena područja. Tijekom korištenja planirane ceste, odvijanje prometa radi udaljenosti od najbližih zaštićenih područja neće imati negativan utjecaj.

Staništa šireg područja (buffer zona 1+1 km) planiranog zahvata su najvećim dijelom pod antropogenim utjecajem (naselja, poljoprivredne površine, objekti poljoprivredne proizvodnje, ceste, putovi), a malim dijelom prirodna staništa (šuma, šikare, livade). Izgradnjom planirane ceste doći će do dodatne fragmentacije staništa i trajnog negativnog utjecaja zbog gubitka **stanišnih tipova** na trasi ukupne površine oko 18,16 ha. Najveći gubitak i degradacija staništa je utvrđena za staništa obradive površine i zapuštene poljoprivredne površine (I.2.1. Mozaici kultiviranih površina, I.1.8. Zapuštene poljoprivredne površine) na površini oko 9,3 ha te u mozaičnoj izmjeni s drugim staništima na površini oko 5,4 ha. Uzimajući u obzir vrlo dobru zastupljenost navedenih stanišnih tipova na širem području, utjecaj izgradnje planirane ceste je lokaliziran i slab. Izgradnjom planirane ceste u manjoj mjeri će doći do gubitka i degradacije površina na kojima su zastupljeni ugroženi i rijetki stanišni tipovi. Doći će do gubitka travnjačkog stanišnog tipa C.2.3.2. Mezofilne livade košanice Srednje Europe u mozaičnoj izmjeni s vegetacijom šikara i oranicama, najviše oko 1 ha. Kako se radi o manjim fragmentima travnjačke vegetacije, utjecaj gubitkom je lokaliziran i slab. Izgradnjom ceste doći će do gubitka, degradacije te dodatne fragmentacije šumskih staništa na nekoliko mjesta na trasi ukupne površine najviše oko 2 ha, od čega je ukupna površina ugroženog i rijetkog šumskog stanišnog tipa E.3.1. u mozaiku sa staništima šikara oko 0,6 ha. Stanišni tipovi su već fragmentirani cestama i dalekovodom. Kako se radi o manjim fragmentima šume koje se prolaskom trase ne može izbjeći ili zaobići te da se na širem području, na najbližoj udaljenosti od trase oko 200 m nalazi veća šumska površina (šuma „Vinički gaj“ i „Zelendvor“) koja neće biti zahvaćena izgradnjom planirane ceste, doći će do lokalnog i umjerenog utjecaja gubitkom i degradacijom ovog staništa. Propisanom mjerom zaštite umanjit će se opseg oštećenja

vegetacije, posebno oko km 2+600, km 7+900, km 3+600 – km 3+900, km 4+700 – km 5+100 i km 6+400 – km 7+100. Strogo zaštićene biljne vrste se ne očekuju na području prolaska trase i ne očekuje se negativan utjecaj gubitkom jedinki strogo zaštićenih vrsta. Promatrano šire područje planiranog zahvata već je izloženo fragmentaciji zbog postojeće prometne i druge infrastrukture te objekata poljoprivredne proizvodnje. Tijekom korištenja, zbog dodatnog trajnog gubitka staništa doći će do intenziviranja postojećeg utjecaja fragmentacije te će nova trasa doprinijeti negativnom kumulativnom utjecaju na prirodna i antropogeno utjecana staništa i vrste koje su na njima prisutne. Ovaj utjecaj je trajan, ali je uzimajući u obzir dobru rasprostranjenost i dostupnost ovih stanišnih tipova u širem području zahvata ocijenjen kao lokaliziran i umjerenog intenziteta.

Tijekom radova na području cijele trase obuhvata građevinskih radova očekuje se privremeni utjecaj na prisutnu **faunu** zbog povećane buke, vibracija i povećane prisutnosti ljudi. S obzirom na to da će trasa planirane ceste prolaziti većinom antropogeno izmijenjenim staništima i u njihovoj blizini (naselja), ovi utjecaji mogu se opisati kao lokalizirani, privremeni i slabog do zanemarivog intenziteta. Izgradnja ceste može imati negativan utjecaj na populacije čestih vrsta ptica poljoprivrednih staništa, kao što su kos (*Turdus merula*), crnokapa grmuša (*Sylvia atricapilla*), strnadica žutovoljka (*Emberiza citrinella*), slavuj (*Luscinia megarhynchos*), češljugar (*Carduelis carduelis*), grmuša pjenica (*Sylvia communis*), čvorak (*Sturnus vulgaris*), vrana (*Corvus cornix*), fazan (*Phasianus colchicus*), poljska ševa (*Alauda arvensis*), žuta strnadica (*Emberiza citrinella*), velika sjenica (*Parus major*), crvendač (*Erithacus rubecola*), močvarna sjenica (*Parus palustris*), brgljez (*Sitta europaea*), svraka (*Pica pica*), lastavica (*Hirundo rustica*), prepelica (*Coturnix coturnix*) te na vrste grabljivica od kojih su potencijalno prisutne obični škanjac (*Buteo buteo*), eja močvarica (*Circus aeruginosus*), kobac (*Accipiter nisus*), jastreb (*Accipiter gentilis*), sivi sokol (*Falco peregrinus*), sokol lastavičar (*Falco subbuteo*), vjetruša (*Falco tinnunculus*). U blizini trase ceste (oko 560 m sjeverno, naselje Petrijanec), nalazi se aktivno gnijezdo strogo zaštićene vrste bijela roda (*Ciconia ciconia*). Izgradnjom ceste neće doći do značajnog gubitka i fragmentacije pogodnog staništa za gniježđenje/hranjenje za ovu vrstu jer su pogodna staništa dobro zastupljena na širem području. Radi udaljenosti navedene lokacije gnijezda roda od planirane lokacije, neće doći do značajnijeg uznemiravanja tijekom izvođenja radova. Prema raspoloživim podacima, u širem području do 2 km od planiranog zahvata nisu zabilježena gnijezda drugih prethodno navedenih vrsta ptica. U zoni izvođenja građevinskih radova, doći će do potencijalnog stradavanja slabo pokretnih pripadnika faune (npr. beskralješnjaka, juvenilnih ili sporije pokretnih kralješnjaka) koji se zateknu na lokaciji radova, dok će dobro pokretne adultne jedinke (npr. ptice, mali sisavci) potražiti sklonište i pogodna staništa izvan lokacije radova. Negativni utjecaj ometanja i stradavanja faune bit će lokaliziran (na lokaciji radova), kratkotrajan (tijekom izvođenja radova) te stoga slabog do umjerenog intenziteta. S obzirom na to da su vodena i vlažna staništa udaljena od planirane ceste više od 2 km, ne očekuje se prisutnost sisavaca vezanih uz vodena staništa (vidra (*Lutra lutra*), dabar (*Castor fiber*)) u zoni izvođenja radova te njihovo potencijalno uznemiravanje. Staništa šireg promatranog područja (buffer 10 km) su potencijalno pogodna kao lovna područja za neke vrste šišmiša. Izgradnjom ceste doći će do gubitka potencijalno pogodnog staništa duž čitave trase, najviše oko 18,16 ha. Utjecaj je trajan, ali lokaliziran i slab do umjeren radi dobre zastupljenosti i dostupnosti potencijalnih staništa na širem području. Tijekom korištenja, planirana cesta će predstavljati fizičku barijeru za migracije životinja. Na taj način im se smanjuje areal kretanja, a posebno predstavnicima sisavaca i herpetofaune koji ju teško prelaze. Staništa šireg područja planiranog zahvata već su izložena fragmentaciji zbog postojeće prometne i druge infrastrukture. Dodatnim zauzimanjem staništa (ukupno oko 18,16 ha) očekuje se da će doći do intenziviranja postojećeg utjecaja fragmentacije. Prilikom prelaska ceste može doći do povećanog stradavanja jedinki u koliziji s vozilima, uključujući moguća stradavanja jedinki

ptica, herpetofaune te malih i srednjih sisavaca. Također, tijekom korištenja ceste može doći do povećanog rizika od kolizija ptica grabljivica (npr. škanjac, jastreb) s vozilima. Ove se vrste često zadržavaju u neposrednoj blizini cesta zbog dostupnosti hrane, osobito strvine te zbog pogodnih uvjeta za promatranje i lov plijena na otvorenim površinama uz cestu. Ovaj utjecaj dugoročno može dovesti do pada broja jedinki i narušavanja povoljnog stanja populacija. Kroz trup glavne trase bit će izgrađeno 12 propusta (oko km 0+272, km 1+807, km 2+021, km 3+496, km 4+046, km 4+385, km 5+080, km 5+469, km 5+875, km 6+273, km 7+281, km 7+734) kojima će biti moguć prelazak faune (herpetofauna, manji sisavci) što će umanjiti negativan utjecaj fragmentacije staništa i posljedično stradavanja jedinki. S obzirom na broj i prostorni raspored propusta, utjecaj će biti trajan, lokaliziran i slabog do umjerenog intenziteta.

Izgradnjom ceste doći će do trajnog gubitka uređenih šuma u državnom vlasništvu u površini od oko 0,40 ha i krčenja šuma u odsjecima 14b, 15e i 15d koji pripadaju gospodarskoj jedinici 978 Zelendvor. Odjel/odsjek 14b uređajni je razred kulture obične smreke (trasa prolazi ovim odsjekom u duljini približno 382 m od oko km 6+743 do oko km 7+125), drvna masa iznosi 207,3 m³/ha, a propisani etat 51,8 m³/ha. Odsjeci 15e i 15d uređajni su razred gospodarske sjemenjače bagrema za koji nisu propisani taksacijski podaci. Trasa prolazi odsjekom 15e u duljini oko 53 m od oko km 3+637 do oko km 3+720 i manjim dijelom zadire u odsjek 15d na oko km 4+650 u dijelu koji se odnosi na izgradnju rotora. Indirektni utjecaji prepoznati su u dijelu smanjenja vitalnosti šumskih sastojina stvaranjem novih šumskih rubova krčenjem šuma za potrebe uspostavljanja gradilišta i u dijelu promjene sastava šumske zajednice unosom invazivnih biljnih vrsta u šumske sastojine izvođenjem svih planiranih radova. Fragmentacija šumskog staništa i promjene mikroklimatskih uvjeta u neposrednoj blizini izvođenja radova dodatno će smanjiti vitalnost okolnih šumskih sastojina. Navedeni indirektni utjecaji će biti ograničeni na fazu izgradnje i uz mjere zaštite ovi negativni utjecaji svedeni su na prihvatljivu razinu. Prepoznati negativan utjecaj u smislu gubitka drvne zalihe i onemogućavanje potencijalnog tečajnog godišnjeg prirasta odnosno smanjenje potencijalnog sječivog etata šuma krčenjem šuma je minimalan. S obzirom na to da će se oborinske vode s ceste prikupljati zatvorenim sustavom i pročišćavati prije ispuštanja u okolni teren (sustav upoja i drugo), ne očekuje se indirektni negativan utjecaj na okolne šumske ekosustave u vidu kontaminacije površinskih i podzemnih voda kao ni do ispuštanja većih količina onečišćujućih i/ili toksičnih tvari u šumski okoliš uslijed nekontroliranih događaja poput prometnih nesreća. Na priključnim cestama ovaj se sustav neće primjenjivati, no zbog osjetno manje količine i drukčije vrste prometa ne očekuje se negativan utjecaj u smislu ispuštanja oborinskih voda preko bankine u okolni teren. Drugi potencijalni negativni utjecaj u fazi pripreme, izgradnje i korištenja ceste je opasnost od nastanka i širenja šumskog požara u dijelu odjela/odsjeka 14b gdje je procijenjena velika opasnost od šumskog požara (2. stupanj ugroženosti šuma od požara), no uz mjere zaštite ovaj negativan utjecaj se ne očekuje. U odjelima 15e i 15d ugroženost šuma od požara je realno mala jer je općenito procijenjena kao mala do umjerena opasnost od nastanka i širenja šumskih požara (temeljem vegetacijskih, antropogenih, klimatskih, edafskih, orografskih te stanišnih obilježja).

Zahvat se izvodi na sjevernom dijelu županijskog (zajedničkog) **lovišta** V/103 Zelendvor. U lovištu obitavaju brojne vrste sitne dlakave i pernate **divljači**, ali i krupne vrste divljači poput divlje svinje, jelena običnog i srne obične. Osnovni negativni utjecaj u fazi izgradnje očitovat će se u rastjerivanju divljači sa šireg prostora obuhvata zahvata prouzročenom bukom radnih strojeva i vozila, no taj će utjecaj biti prostorno i vremenski ograničen i nestat će nakon završetka izgradnje, pogotovo s obzirom na činjenicu da se zahvat izvodi u relativnoj blizini naselja. Iako je ovaj utjecaj negativan, ograničen je na vrijeme izvođenja građevinskih radova. Postoji mala opasnost od kolizije pojedinih vrsta divljači s radnim strojevima i vozilima u fazi

izgradnje, kao i negativan utjecaj svjetlosnog onečišćenja ako će se neka faza radova izvoditi u noćnom režimu. Osnovni negativni utjecaj u fazi korištenja je gubitak lovnoproduktivne površine u iznosu od oko 7,2 ha koji je zanemariv u odnosu na ukupnu površinu lovišta (oko 0,1 %). Najveći negativni utjecaj u fazi korištenja je mogućnost kolizije pojedinih vrsta divljači s vozilima koja će koristiti cestu, što se posebice odnosi na srneću divljač u ranim jutarnjim i večernjim satima. Negativan utjecaj na lovnu djelatnost očitovat će se u smanjenju površine na kojoj se može odvijati lov. Značajan će biti utjecaj fragmentacije staništa za pojedine vrste divljači, što će analogno smanjiti i bonitetnu vrijednost lovišta za iste. Trasa ceste će uzdužno presjeći veliko poljoprivredno područje između naselja Nova Ves Petrijanečka i Majerje, Petrijanec i Hrašćica, što će uvelike umanjiti potencijal migracija pojedinih vrsta divljači i njihov reprodukcijski potencijal i stabilnost populacije. Utjecaj na sitnu dlakavu divljač manjeg je intenziteta u odnosu na krupnu divljač zbog velike vjerojatnosti korištenja cijevnih i pločastih propusta na manjim vodotocima i kanalima. Iako je riječ o neograđenoj cesti odnosno bez vanjske zaštitne ograde kod koje utjecaj fragmentacije neće biti toliko izražen, bit će veći negativan utjecaj u smislu kolizije vozila i divljači. Utjecaj fragmentacije bit će veći na područjima na kojima će divljači biti puno teže prijeći cestu, kao što su nasipi, međutim, divljač će se s vremenom udaljiti od izvora buke uslijed prometa, na dijelovima većih nasipa ceste postaviti će se zaštitne ograde, a postavljanje rasvjetnih tijela cijelom dužinom ceste utjecat će da divljač nastani okolna staništa optimalnih životnih uvjeta na kojima je stresni faktor generiran antropogenim utjecajem manje izražen. Uz primjenu mjera zaštite ovaj utjecaj je ocijenjen prihvatljivim.

Tijekom faze izgradnje zahvata i provedbe građevinskih radova očekuju se negativni utjecaji na **tlo i poljoprivredno zemljište** u vidu iskopa zemljanog materijala, narušavanja strukture i zbijanja tla (nastalih uslijed kretanja teške mehanizacije) te odstranjivanja humusnog sloja i postojeće biljne proizvodnje. Budući da se cijela planirana trasa ceste nalazi na području novih površina tla, do navedenih utjecaja će doći na području zone radova na površini od oko 20,23 ha. Ukupna prenamjena poljoprivrednog zemljišta tijekom izgradnje zahvata iznosi oko 5,8 ha. Prenamjena tijekom izgradnje zahvata odnosi se i na trajnu prenamjenu zemljišta koja će nastati kada se cesta izgradi u fazi korištenja. Od poljoprivrednih površina najzastupljenije su oranice i livade. Poljoprivredne površine upisane kao voćnjaci u ARKOD sustav evidentirane su na dvije lokacije unutar zone utjecaja. Izvedbom predmetnog zahvata doći će trajne prenamjene ovih površina i gubitka trajnih nasada. Moguće su negativne posljedice na tlo i poljoprivredno zemljište u vidu onečišćenja, oštećenja i fragmentacije poljskih putova. Takvi utjecaji će se provedbom propisanih mjera zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta svesti na najmanju moguću mjeru. Utjecaji na tlo i poljoprivredno zemljište su linijskog i lokaliziranog karaktera, a odnose se na uže područje oko trase planirane ceste. Tijekom korištenja predmetne ceste očekuje se negativan utjecaj na tlo u vidu imisija i emisija čestica i štetnih tvari u tlo. Budući da se koncentracije imisija i emisija štetnih tvari iz ispušnih plinova motornih vozila, kao i emisije tekućih tvari (maziva i ulja), odnose na usko područje predmetne trase, te da se njihova koncentracija značajno smanjuje na većim udaljenostima od ceste, negativan utjecaj istih na tlo i poljoprivredno zemljište bit će lokalnog karaktera.

Prema podacima dobivenim od Hrvatskih voda, trasa planiranog zahvata nalazi se izvan poplavnog područja. Najbliže površinsko vodno tijelo planiranom zahvatu je CDR00317_000000, kanal Družbinec, koji predstavlja povremeni vodotok, na udaljenosti oko 700 m u smjeru sjevera. Površinsko vodno tijelo CDR00005_000000, dovodni i odvodni kanal HE Varaždin, koji se nalazi sjeverno i sjeveroistočno od planiranog zahvata i površinsko vodno tijelo CDR00434_000000, Vinica, koje se nalazi zapadno od zahvata, udaljeni su otprilike 2 km. S obzirom na to da trasa planiranog zahvata ne dolazi u kontakt s površinskim vodnim tijelima, radovi na izgradnji zahvata neće utjecati na stanje površinskih vodnih tijela. Planirani zahvat nalazi se na području vodnog tijela podzemne vode CDGI-19, Varaždinsko područje.

Radovi na izgradnji zahvata neće uzrokovati promjenu kemijskog i količinskog stanja vodnog tijela podzemnih voda. Do onečišćenja voda tijekom izgradnje može doći uslijed nekontroliranih događaja prilikom rukovanja strojevima (izlijevanje ili curenje štetnih tekućina u okoliš - gorivo, ulja i dr.). Tijekom korištenja zahvata procijenjeno je da zahvat neće utjecati na stanje voda. Odvodnja oborinskih voda s kolnika planirana je poprečnim i uzdužnim padovima kolnika kojim se vode dovode do cijevi s prorezom i kontrolirano ispušta na približno svakih 700 m glavne trase. Trasa planiranog zahvata nalazi se unutar III. zone sanitarne zaštite izvorišta Bartolovec, Varaždin i Vinkovšćak pa svaki nekontrolirani događaj na cesti može ugroziti kakvoću vode. U skladu s istim nužno je osigurati kvalitetu vode izvorišta, pridržavanjem propisa o zaštiti izvorišta. S obzirom na sustav kontrolirane odvodnje i odgovarajuće pročišćavanje oborinskih onečišćenih voda prije ispuštanja u prirodni prijamnik, procjenjuje se da neće postojati značajan utjecaj na stanje podzemnih voda. Mjere koje su planirane obuhvaćaju kontrolirani prihvati vode putem nepropusnih prefabriciranih betonskih cijevi s prorezom koje se međusobno spajaju s brtvom, čime se prikupljena voda odvodi do separatora ulja i masti odnosno uređaja visoke učinkovitosti gdje se pročišćuje i ispušta u novo projektirane upojne građevine, jer prirodni vodotoci u zoni ceste ne postoje. U slučaju nekontroliranih događaja predviđeno je da se postavljanjem elastične odbojne ograde spriječi izljetanje vozila s ceste, odnosno izvan zone utvrđene površine s koje se prikuplja voda u zatvoreni sustav odvodnje. Novo projektirani sustav zatvorene odvodnje obuhvatio je sve površine ceste i površine u zonama kružnih raskrižja. Ostale ceste koje se priključuju na predmetnu cestu u dijelu izvan zone kružnog toka, zbog količine prometa i drugačije vrste prometa, nisu uključene u zatvoreni sustav odvodnje nove ceste, već će se oborinska voda ispuštati preko bankine u okolni teren.

Tijekom izgradnje predmetnog zahvata doći će do lokalnog negativnog utjecaja na kvalitetu zraka zbog korištenja neophodne građevinske mehanizacije i vozila: emisije prašine koja nastaje kao posljedica manipulacije rastresitim materijalom (iskopavanja, nasipavanja,...), emisije prašine s površina po kojima se kreće mehanizacija i produkti izgaranja fosilnih goriva u motorima mehanizacije i drugih vozila na fosilna goriva. Izgaranje fosilnih goriva u motorima vozila uzrokuju emisije onečišćujućih tvari u zrak koje mogu imati negativne utjecaje na kvalitetu zraka. Izgradnjom predmetne ceste povećat će se povezanost lokalnog stanovništva te skratiti vrijeme putovanja i prijeđen put. Kao posljedica kraćeg puta smanjit će se potrošnja goriva i samim time emisije onečišćujućih tvari zbog unutarnjeg izgaranja fosilnih goriva. Emisije prometa dolaze i sa same ceste. Izgradnjom predmetne dionice promet će se odvijati na novijoj podlozi što doprinosi smanjenju emisija s ceste.

Utjecaj zahvata na **klimatske promjene** procijenjen je posebno za vrijeme izvođenja radova i za vrijeme korištenja zahvata. Utjecaj je procijenjen pomoću emisija stakleničkih plinova te uspoređen s pragom od 20.000 t CO₂eq godišnje propisanim u Tehničkim smjernicama. Za vrijeme radova očekuju se ukupne emisije stakleničkih plinova od 8.551,56 t CO₂eq godišnje, dok se za vrijeme korištenja očekuju emisije između 1.916,55 i 4.515,25 t CO₂eq godišnje, ovisno o promatranoj godini i niskougljičnom scenariju. Izračunate emisije nisu zanemarive, ali su ispod propisanog praga od 20.000 t godišnje. Sukladno tome, procijenjeno je da nema potrebe za provođenje mjera prilagodbe zahvata klimatskim promjenama. Procjena utjecaja klimatskih promjena na zahvat pokazuje zanemarivu ili umjerenu ranjivost zahvata. Umjerena ranjivost zahvata s obzirom na samu cestu prepoznata je na ekstremne temperature, eroziju tla i nestabilnost tla, klizišta i odrone. Umjerena ranjivost zahvata s obzirom na odvijanje prometa prepoznata je s obzirom na ekstremne količine oborina, maksimalnu brzinu vjetra, oluje, poplave, šumske požare i nestabilnost tla, klizišta i odrone. S obzirom na lokaciju zahvata, vjerojatnosti pojedinih događaja i potencijalnih posljedica, rizik od svih klimatskih utjecaja procijenjen je kao prihvatljiv te nema potrebe za provođenjem mjera prilagodbe. Tijekom

korištenja prepoznati su potencijalni utjecaji zahvata na stvaranje urbanih toplinskih otoka i na povećanje vjerojatnosti pojavljivanja poplava. Oba utjecaja procijenjena su kao zanemarivi te je ocijenjeno da nema potrebe za provođenjem dodatnih mjera prilagodbe od klimatskih promjena.

Tijekom izgradnje je moguća pojava privremenog negativnog utjecaja od **svjetlosnog onečišćenja** u slučaju izvođenja radova iza 19 sati. S obzirom na postojeću razinu svjetlosnog onečišćenja šireg područja, promjene svjetlosne slike prostora bit će vrlo male i lokalne, a nastat će osvjetljivanjem gradilišta i kretanjem mehanizacije. Iz tog razloga procjenjuje se da neće doći do značajnog utjecaja na povećanje razine svjetlosnog onečišćenja. Tijekom korištenja ceste moguć je utjecaj svjetlosnog onečišćenja čiji je izvor rasvjeta koja će se postaviti samo na raskrižjima. Budući da će se rasvjeta izvesti na ekološki prihvatljiv način bez nepotrebnog svjetlosnog onečišćenja u skladu s propisima o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja i o zonama rasvjetljenosti, dopuštenim vrijednostima rasvjetljenja i načinima upravljanja rasvjetnim sustavima, mogući utjecaj će se minimalizirati te se ne očekuje promjena trenutne klase svjetlosnog onečišćenja prema Bortleovoj skali. S obzirom na navedeno, ne očekuje se značajan negativan utjecaj svjetlosnog onečišćenja.

Tijekom izgradnje ceste u okolišu će se javljati **buka** kao posljedica rada građevinskih strojeva i uređaja, te teretnih vozila vezanih na rad gradilišta. Buci prometa predmetnom državnom cestom najizloženija će biti građevinska područja naselja Sračinec i Petrijanec. Duž dijela predmetne ceste očekuju se razine buke više od zakonom dopuštene tijekom razdoblja noć pa je potrebno poduzeti mjere za zaštitu od buke. Građevinska područja naselja izložena previsokim razinama buke zaštititi će se izgradnjom zidova za zaštitu od buke. Na ovaj način tijekom korištenja ceste utjecaj emisije buke u okoliš će se smanjiti.

Tijekom izvođenja radova na izgradnji planiranog zahvata nastajat će razne vrste opasnog i neopasnog **otpada**. Prema količinama otpada koji nastaje pri izgradnji najzastupljeniji je građevinski otpad, a nastajat će i značajne količine ambalažnog otpada te komunalni otpad od boravka zaposlenika na gradilištu. Pravilnom organizacijom gradilišta, svi potencijalno nepovoljni utjecaji, prvenstveno vezani za neodgovarajuće zbrinjavanje građevinskog, neopasnog i opasnog otpada, svest će se na najmanju moguću mjeru. Tijekom redovnog korištenja predmetnog zahvata nastajat će otpadne tvari iz sustava odvodnje (iz separatora ulja i masti), koje će se zbrinjavati putem ovlaštene osobe.

Humusni sloj će se pažljivo ukloniti i deponirati te ponovno upotrijebiti za oblaganje pokosa i nasipa. Okvirna količina humusnog sloja iznosi oko 2.100 m³. Točna količina humusnog materijala će se odrediti u sljedećoj fazi izrade projektne dokumentacije. Lokacija na kojoj će se privremeno i/ili trajno odložiti humusni materijal će se odrediti u dogovoru s Općinom Petrijanec odnosno Općinom Sračinec u narednoj fazi izrade projektne dokumentacije, a sve u skladu s propisima.

Najveći utjecaj na okoliš predstavljaju prometne nesreće kao najčešći **nekontrolirani događaji** (sudari, izljetanje i prevrtanje vozila) pri čemu vrlo često dolazi do izlivanja raznih štetnih tvari (razne opasne tvari), goriva (nafte i naftnih derivata) i sredstava za podmazivanje (tehničkih ulja, masti) u okoliš a može doći i do ekoloških nesreća velikih razmjera. Kako tijekom izgradnje, tako i tijekom korištenja najveći negativni utjecaji mogu se očekivati na tlo i vode prilikom izlivanja raznih opasnih tvari u okoliš. Najveću opasnost svakako predstavljaju raznovrsni tekući tereti (razne opasne tvari) koji se prevoze auto-cisternama i čijim se dospijanjem u okoliš kontaminiraju vode, tlo, zrak, te biljni i životinjski svijet. Kako bi se spriječilo onečišćenje, predviđen je kontrolirani prihvrat vode putem nepropusnih prefabriciranih betonskih cijevi s prorezom koje se međusobno spajaju s brtvom, čime se

prikupljena voda odvodi do uređaja visoke učinkovitosti gdje se pročišćuje i ispušta u novo projektirane upojne građevine, jer prirodni vodotoci u zoni ceste ne postoje. U slučaju nekontroliranih događaja predviđeno je da se postavljanjem elastične odbojne ograde spriječi izljetanje vozila s ceste, odnosno izvan zone utvrđene površine s koje se prikuplja voda u zatvoreni sustav odvodnje. Novo projektirani sustav zatvorene odvodnje obuhvatio je sve površine ceste i površine u zonama kružnih raskrižja. Ostale ceste koje se priključuju na predmetnu cestu u dijelu izvan zone kružnog toka, zbog količine prometa i drugačije vrste prometa, nisu uključene u zatvoreni sustav odvodnje nove ceste, već će se oborinska voda ispuštati preko bankine u okolni teren.

Kumulativni utjecaji zahvata prvenstveno se odnose na tlo i poljoprivredne površine koje su zahvaćene infrastrukturnim projektima poput obilaznica Nedelišća i Puščina, brze ceste Varaždin–Ivanec–Krapina, sunčanih elektrana Kirnek–Sračinec, Consilia–1 i Petrijanec, kampa Cestica te biciklističkih ruta i staza. Tijekom radova dolazi do uklanjanja humusnog sloja, zbijanja tla i narušavanja njegove strukture uslijed teške mehanizacije, dok se korištenjem zahvata trajno gubi dio poljoprivrednog zemljišta Obilaznice i brze ceste povećavaju rizik od onečišćenja tla tekućim tvarima, posebno uz trase i zaustavna mjesta. Emisije iz vozila koncentrirane su uz prometnice, s postupnim smanjenjem utjecaja s udaljenošću. Vizualni i krajobrazni utjecaji javljaju se tamo gdje se zahvati nalaze unutar jedinstvenog vizualnog prostora. Najizraženiji su u vizurama iz stambenih objekata, osobito zbog prometnica koje presijecaju kultivirani krajobraz, dalekovoda i farmi. Obilaznica Nedelišća i Puščina te brza cesta Varaždin–Ivanec–Krapina uzrokovat će trajne promjene terena i pokrova, što narušava vizualne i ugođajne vrijednosti. Iako ostali zahvati, zbog udaljenosti i veličine, nemaju značajan vizualni utjecaj, planirana trasa doprinosi kumulativnom utjecaju na krajobraz. Na području zahvata nema registriranih kulturnih dobara kojima prijeti neposredna ugroza. Mogući utjecaji na kulturnu baštinu vezani su uz lokalitete koji bi se mogli otkriti tijekom zemljanih radova. Budući da se cesta ne nalazi u blizini kulturno-povijesnih cjelina ili graditeljske baštine, ne očekuje se kumulativni utjecaj s ostalim prostornim elementima. Od planiranih zahvata, jedino obilaznica Nedelišća i Puščina te brza cesta Varaždin–Ivanec–Krapina mogu imati kumulativni negativan utjecaj na šume i šumarstvo. Ostali zahvati, poput sunčanih elektrana i kampa Cestica, ne nalaze se na šumskim područjima i stoga ne pridonose ovom utjecaju. Linijski infrastrukturni objekti fragmentiraju šumska staništa, mijenjaju mikroklimu i smanjuju otpornost šumskih ekosustava. Iako su šume u zahvaćenom području već znatno fragmentirane, izgradnja brze ceste može dodatno utjecati, ali u prihvatljivim granicama. Svi navedeni zahvati također utječu na lovstvo i divljač. Prometnice predstavljaju trajnu opasnost od kolizije s divljači, dok solarne elektrane, kao ograđeni objekti, trajno isključuju pristup divljači. Kamp Cestica, iako blizu naselja, zauzima dodatne lovnoproduktivne površine zbog komponenti udaljenih više od 100 m od naselja. Ne očekuje se dodatni negativni kumulativan utjecaj na lovstvo i divljač izvedbom ostalih planiranih zahvata. Izgradnjom ceste doći će do gubitka i degradacije oko 15,4 ha pretežno doprinosnih i antropogenih staništa te do njihove fragmentacije. U kombinaciji s postojećom infrastrukturom (ceste, željeznica, dalekovodi, biciklističke staze), očekuje se kumulativni negativan utjecaj na staništa i prisutne vrste. Tijekom korištenja pogoršati će se uvjeti za faunu zbog buke, vibracija, svjetlosnog onečišćenja i mogućih stradavanja lokalnih životinja. Iako je utjecaj trajan i umjeren, moguće ga je ublažiti izgradnjom 12 propusta za prelazak faune, redovitim uklanjanjem pregaženih jedinki te korištenjem ekološki prihvatljive rasvjete. Planirani zahvat neće utjecati na stanje vodnih tijela zahvaljujući sustavu odvodnje i pročišćavanja oborinskih voda, pa se ne očekuju kumulativni utjecaji na podzemne vode u kombinaciji s drugim zahvatima. Izgradnjom ceste ne povećava se promet, već se on izmješta izvan naselja, što omogućuje brže kretanje vozila, smanjuje emisije štetnih tvari i poboljšava kvalitetu zraka. Udaljavanje izvora onečišćenja dodatno pozitivno utječe na naseljena

područja. S obzirom na zanemarivo pozitivne učinke na zrak, ne očekuju se negativni kumulativni utjecaji s drugim zahvatima. U kontekstu klimatskih promjena, zahvat je analiziran s aspekta prilagodbe. Mogući su negativni utjecaji poput stvaranja urbanih toplinskih otoka i povećanja neupojnih površina, što može povećati rizik od poplava. Takvi utjecaji se procijenjeni kao zanemarivi, a budući da je zahvat okružen poljoprivrednim zemljištem, ne očekuje se dodatni kumulativni utjecaj na prilagodbu klimatskim promjenama. Planirani zahvat, uz postojeće ceste (DC2, DC3 te lokalni putovi), povećat će promet, buku i onečišćenje zraka. Ipak, izgradnja ceste donosi niz pozitivnih učinaka: razdvajanje lokalnog i tranzitnog prometa iz naselja Petrijanec, Majerje i Hrašćica, veću sigurnost bržu vožnju, bolju dostupnost i ravnomjerniji razvoj mreže. Ukupno gledano, zahvat će poboljšati prometnu povezanost i kvalitetu života.

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

- **Opće mjere zaštite** propisane su u skladu sa Zakonom o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13, 20/17, 39/19, 125/19 i 145/24), Pravilnikom o sadržaju plana uređenja privremenih i zajedničkih privremenih radilišta („Narodne novine“, broj 45/84) i Pravilnikom o zaštiti na radu na privremenim gradilištima („Narodne novine“, broj 48/18).
- **Mjere zaštite stanovništva i zdravlja ljudi** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša.
- **Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove** propisane su u skladu sa Zakonom o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 80/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21, 114/22, 4/23 i 133/23).
- **Mjere zaštite krajobraza** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša, Zakonom o prostornom uređenju („Narodne novine“, broj 153/13, 65/17, 114/18, 39/19, 98/19 i 67/23) i Zakonom o gradnji.
- **Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 145/24) i Pravilnikom o arheološkim istraživanjima („Narodne novine“, broj 102/10 i 2/20).
- **Mjere zaštite staništa, flore i faune** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19, 127/19 i 155/23) i Pravilnikom o strogo zaštićenim vrstama („Narodne novine“, broj 144/13 i 73/16).
- **Mjere zaštite šuma i šumarstva** propisane su u skladu sa Zakonom o šumama („Narodne novine“, broj 68/18, 115/18, 98/19, 32/20, 145/20, 101/23 i 36/24).
- **Mjere zaštite divljači i lovstva** propisane su u skladu sa Zakonom o lovstvu („Narodne novine“, broj 99/18, 32/19, 32/20 i 127/24).
- **Mjere zaštite tla i poljoprivrede** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša, Zakonom o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 20/18, 115/18, 98/19 i 57/22), Pravilnikom o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 71/19), Pravilnikom o metodologiji za praćenje stanja poljoprivrednog zemljišta („Narodne novine“, broj 47/19) i Pravilnikom o mjerilima za utvrđivanje osobito vrijednog obradivog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta („Narodne novine“, broj 23/19).
- **Mjere zaštite površinskih i podzemnih voda** propisane su u skladu sa Zakonom o vodama („Narodne novine“, broj 66/19, 84/21 i 47/23), Državnim planom mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11), Pravilnikom o održavanju cesta („Narodne novine“, broj 90/14 i 3/21) i Pravilnikom o uvjetima za

utvrđivanje zona sanitarne zaštite izvorišta („Narodne novine“, broj 66/11 i 47/13).

- **Mjere zaštite zraka** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 127/19, 57/22 i 136/24) i Zakonom o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 89/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22, 133/23 i 145/24).
- **Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša, Zakonom o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19) i Pravilnikom o zonama rasvjetljenosti, dopuštenim vrijednostima rasvjetljavanja i načinima upravljanja rasvjetnim sustavima („Narodne novine“, broj 128/20).
- **Mjere zaštite od opterećenja bukom** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18 i 14/21) i Pravilnikom o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka („Narodne novine“, broj 143/21).
- **Mjere gospodarenja otpadom** propisane su u skladu sa Zakonom o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 84/21 i 142/23) i Pravilnikom o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 106/22 i 138/24).
- **Mjere zaštite u slučaju nekontroliranog događaja** propisane su u skladu s Državnim planom mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda.

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

- **Program praćenja površinskih i podzemnih voda** temelji se na Zakonu o vodama.
- **Program praćenja buke** temelji se na Zakonu o zaštiti od buke i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka.

Sukladno članku 21. stavku 2. Uredbe, prije donošenja rješenja nacrt rješenja je stavljen na uvid javnosti na internetskim stranicama Ministarstva u trajanju od 8 dana s datumom objave 14. studenoga 2025. godine i na njega nisu dostavljene primjedbe.

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

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

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

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

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

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

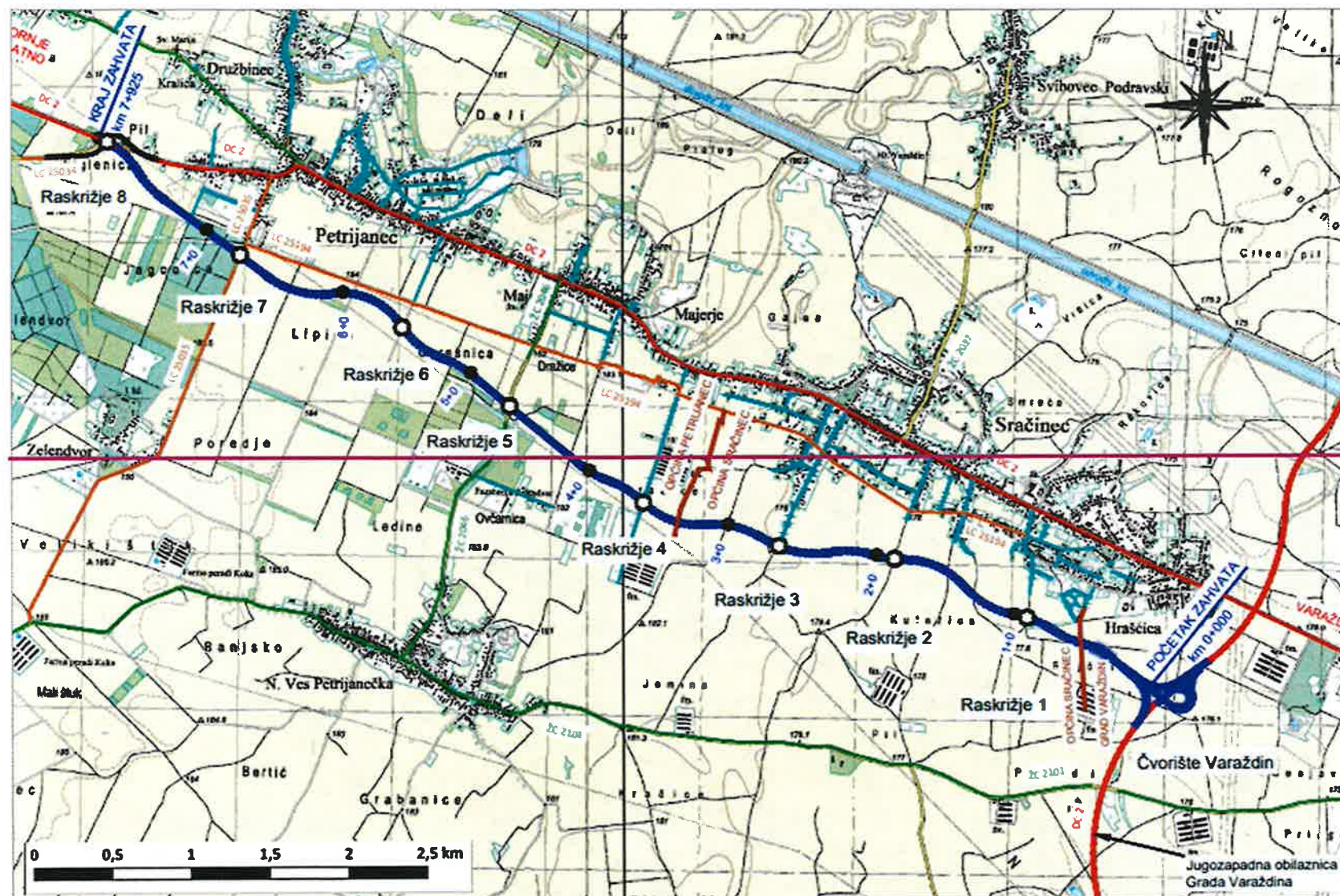
Ovo rješenje je izvršno u upravnom postupku i protiv njega se ne može izjaviti žalba, ali se može pokrenuti upravni spor. Upravni spor pokreće se tužbom Upravnom sudu u Zagrebu, Avenija Dubrovnik 6, u roku 30 dana od dana dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom sudu neposredno u pisanom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

**Dostaviti:**

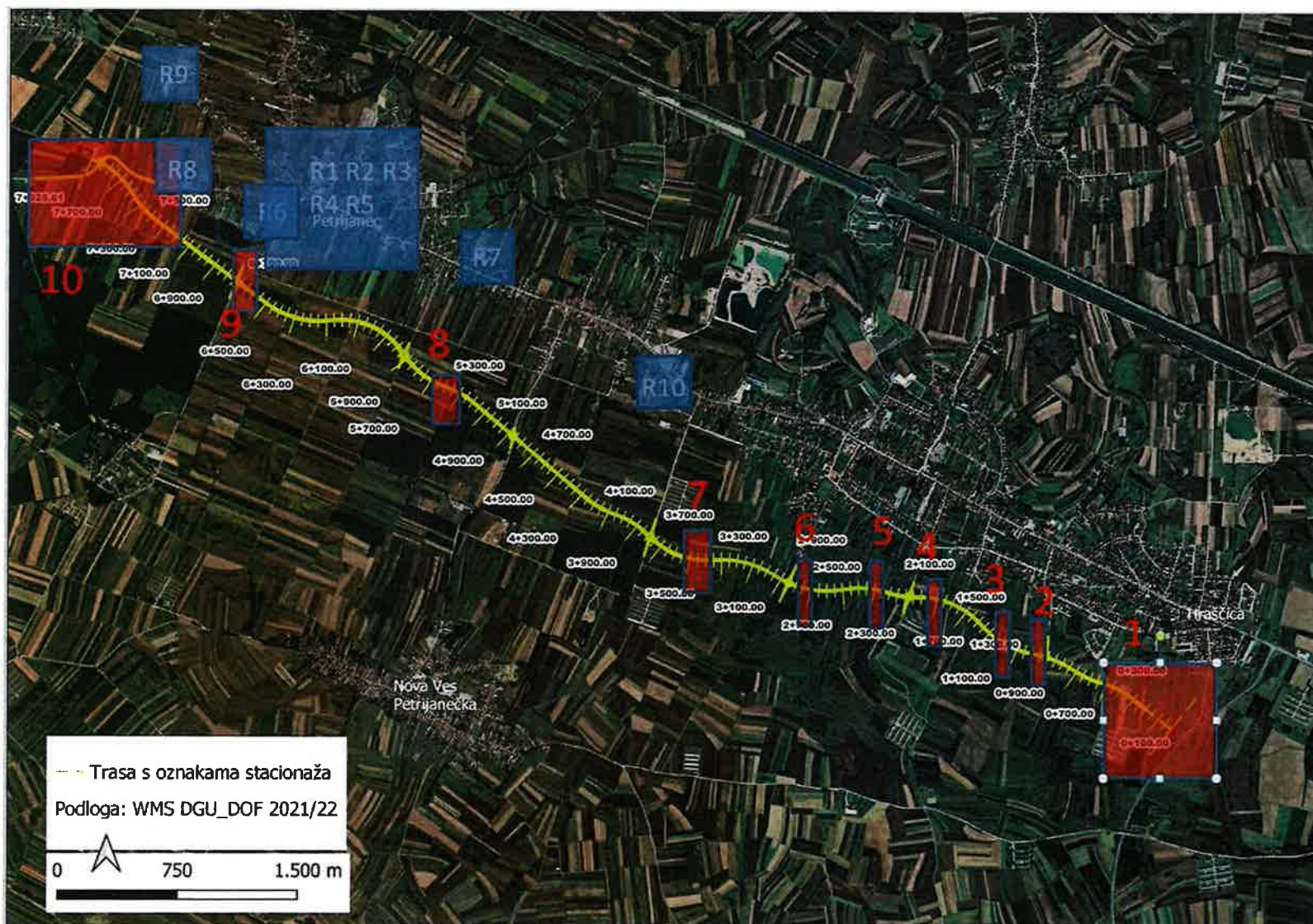
1. Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb (**R!**, s povratnicom)

Na znanje:

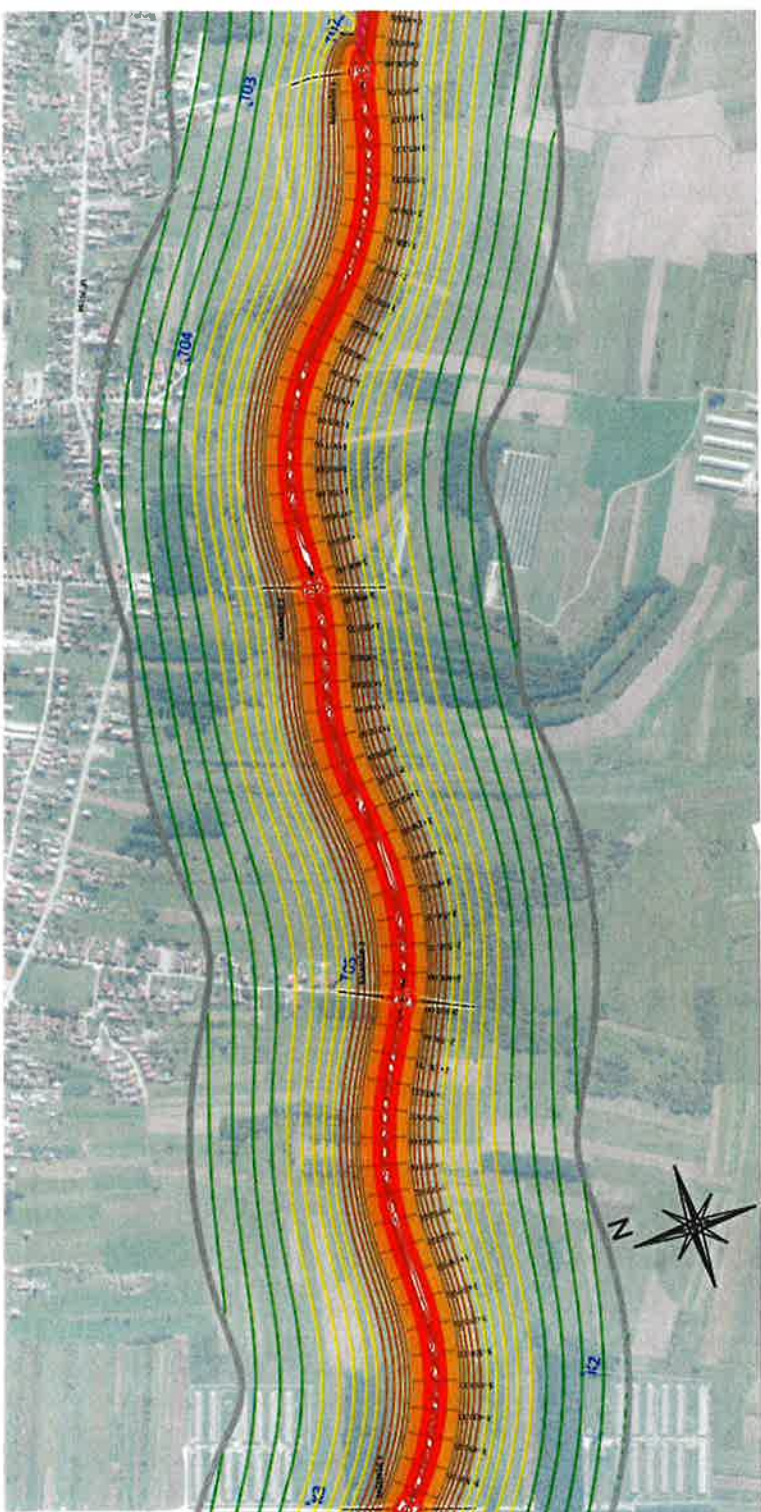
1. Državni inspektorat, Inspekcija zaštite okoliša, Šubićeva 29, Zagreb

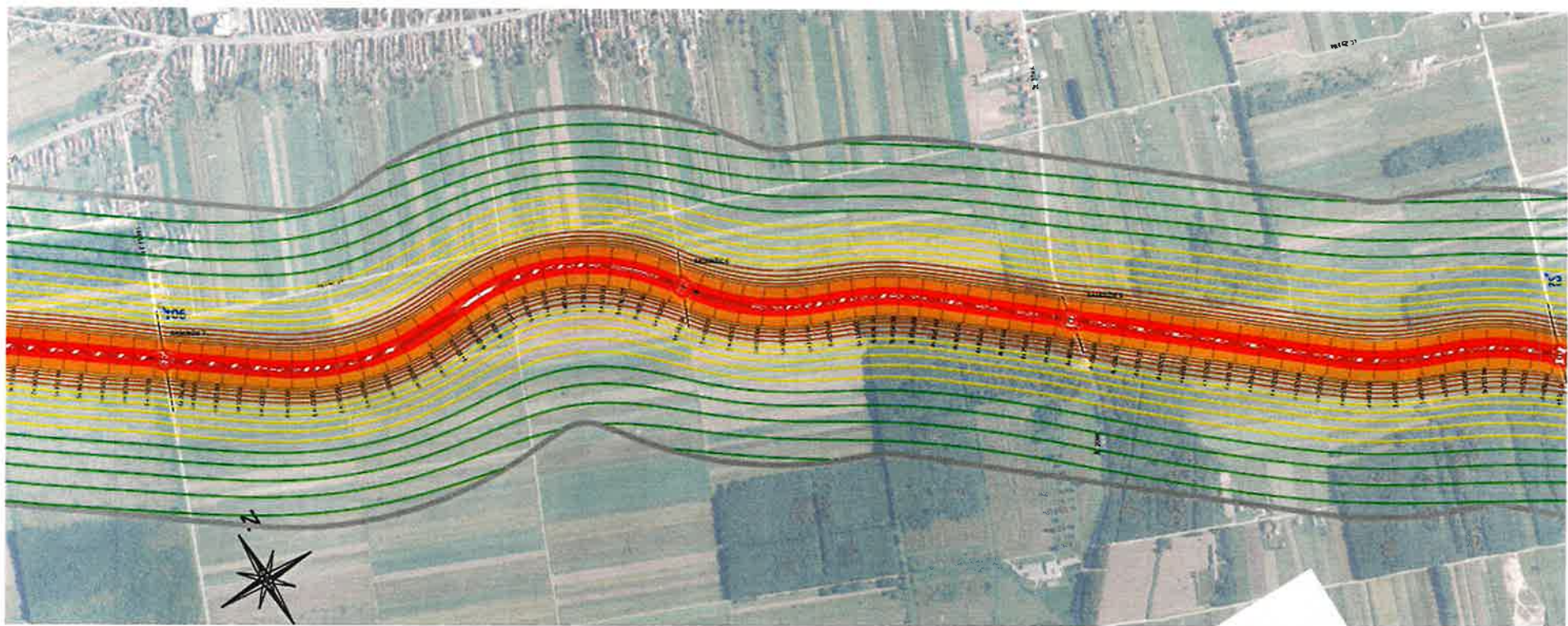


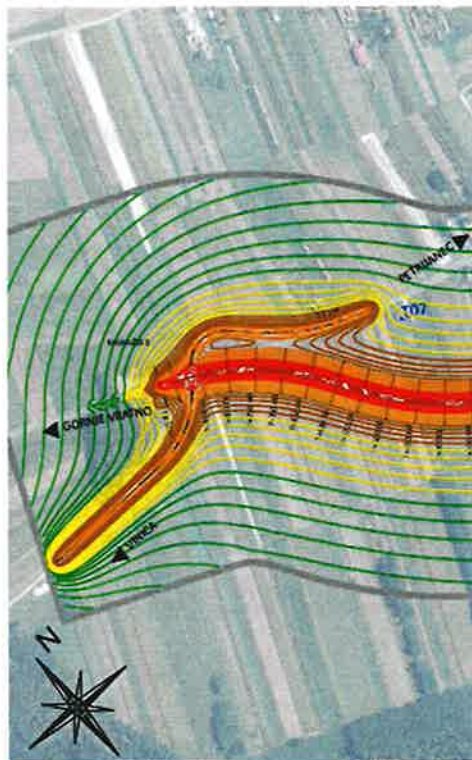
Prilog 1. Grafički prikaz lokacije planirane trase državne ceste



Prilog 2. Grafički prikaz trase s oznakama kulturnih dobara i položajima s nalazima







Prilog 3. Grafički prikaz mjernih mjesta mjerenja buke - kritične točke imisije buke (T2, T5, T6, T8, K1 i K3)(M 1 : 5000)