



Uprava za procjenu utjecaja na okoliš  
i održivo gospodarenje otpadom

**KLASA:** UP/I-351-03/24-08/20  
**URBROJ:** 517-04-1-2-26-21  
Zagreb, 7. travnja 2026.

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 55545787885, putem opunomoćenika Ekonerg d.o.o., Koranska 5, Zagreb, za procjenu utjecaja na okoliš istočne obilaznice Kutine, nakon provedenog postupka, donosi

## **R J E Š E N J E**

- I. Namjeravani zahvat – istočna obilaznica Kutine, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, na temelju studije o utjecaju na okoliš koju su izradili ovlaštenici Zavod za prostorno planiranje d.d. iz Osijeka i Ekonerg 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 PRIPREME**

##### **Opće mjere zaštite**

- A.1.1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazano na koji su način u Glavni projekt ugrađene mjere zaštite okoliša i program praćenja stanja okoliša iz ovog Rješenja. Elaborat mora izraditi pravna osoba koja ima suglasnost za obavljanje odgovarajućih stručnih poslova zaštite okoliša i zaštite prirode u suradnji s projektantom.
- A.1.2. Prije početka radova izraditi projekt organizacije gradilišta i tehnologije građenja. Projektom organizacije gradilišta unaprijed odrediti prostor za smještaj, kretanje i pranje kotača građevinskih vozila i druge mehanizacije prije uključivanja na javnu prometnu mrežu, prostor za skladištenje i manipulaciju tvarima štetnim za okoliš te privremene i trajne lokacije skladišta materijala i otpada i pritom odrediti transportne rute.

### **Mjere zaštite infrastrukture i prometnih tokova**

- A.1.3. Izraditi projekt privremene regulacije prometa za vrijeme izgradnje zahvata kojim treba osigurati protočnost prometa tijekom izgradnje.
- A.1.4. Prekinute veze postojećih prometnica, pješačkih komunikacija i poljskih putova osigurati zamjenskim paralelnim cestama i poljskim putovima.
- A.1.5. U okviru prometnog projekta planirati postavljanje prometnih znakova za opasnost od divljači na cesti.

### **Mjere zaštite voda**

- A.1.6. Mjesta ispuštanja oborinskih voda obložiti kamenom da bi se zaštitio teren od erozije.
- A.1.7. Projektirati dovoljan broj propusta kroz trup ceste kako bi se osigurao nesmetan tok vode i spriječila pojava klizišta odnosno erozije, i omogućila odvodnja oborinskih voda.

### **Mjera zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta**

- A.1.8. Stabilizaciju i zaštitu pokosa nasipa i usjeka od erozije planirati sadnjom grmlja i drveća te sjetvom travnatih smjesa.

### **Mjere zaštite šuma i šumarstva**

- A.1.9. Krčenje šuma obavljati u skladu s dinamikom (fazama) izgradnje ceste.
- A.1.10. Odmah nakon prosijecanja trase uspostaviti i održavati šumski red, odnosno ukloniti panjeve i izvesti posječenu drvenu masu u svrhu sprječavanja pojave šumskih štetnika i bolesti.
- A.1.11. Odvodnju oborinskih voda (kolničkih i pribrežnih) izvesti na način da ista ne dospijeva na padine koje su karakterizirane kao uvjetno stabilne, uvjetno nestabilne i nestabilne i/ili trasu odmaknuti u najvećem mogućem dijelu od nestabilnih padina.
- A.1.12. Pri planiranju i organizaciji gradilišta voditi računa o protupožarnoj zaštiti, a posebno da se ne ugrozi funkcionalnost postojećih protupožarnih cesta i/ili protupožarnih prosjeka.
- A.1.13. Ograničiti radni pojas, tj. zahvatiti što manju površinu šumskih staništa u suradnji s nadležnom šumarskom službom u zoni od km 6+300 do km 6+700 i od km 8+500 do km 8+735.
- A.1.14. Provesti kategorizaciju padina koje se nalaze u šumi i šumskom zemljištu nagiba iznad 12° (od km 3+600 do km 4+200) s obzirom na stabilnost i provesti odgovarajuće geotehničke istražne radove.
- A.1.15. Uspostaviti stalnu suradnju s nadležnom šumarskom službom, koristeći podatke iz šumskogospodarskih planova koji se odnose na šumsku infrastrukturu i karte požara radi korištenja postojećih i planiranih pristupnih cesta.
- A.1.16. U šumi i na šumskom zemljištu ne planirati asfaltne baze ni privremene gradilišne betonare. Zabranjeno je privremeno odlaganje građevinskog materijala i otpada na površinama šuma i šumskog zemljišta izvan radnog pojasa.
- A.1.17. U suradnji s nadležnom šumarskom službom osigurati novu zamjensku šumsku cestu koja će povezivati prekinute dionice šumske ceste GJ Kutinske prigorske šume (odjel/odsjek 53cs, oko km 4+080).

### **Mjere zaštite divljači i lovstva**

- A.1.18. Obavijestiti lovoovlaštenike o vremenu početka radova.
- A.1.19. U suradnji s lovoovlaštenicima premjestiti zatečene lovnogospodarske i lovnotehničke objekte (hranilišta, pojilišta, kaljužišta i čeke) na druge lokacije ili nadomjestiti novima.
- A.1.20. U suradnji s lovoovlaštenicima utvrditi koridore kretanja krupne divljači i osigurati prometne znakove.

A.1.21. Osigurati da prolazi ispod vijadukata Mišinka (od km 4+550 do km 4+838) i Šartovac (od km 8+594 do km 8+657) imaju minimalnu visinu od 3 m.

### **Mjere zaštite bioraznolikosti**

A.1.22. Vijadukte Mišinka (od km 4+550 do km 4+838, duljine 288 m) i Šartovac (od km 8+594 do km 8+657, duljine 108 m), zadržati minimalno u ovim duljinama i ne zamjenjivati drugim tipovima objekata niti skraćivati u daljnjim fazama projektiranja i izvedbe.

A.1.23. Osvjetljenje gradilišta u noćnim uvjetima rada izvesti sa snopom svjetla usmjerenim prema tlu koristeći svjetleća tijela koja koriste LED ili drugu tehnologiju koja ne emitira ultraljubičasto zračenje.

A.1.24. Koristiti minimalni radni pojas kako bi se umanjilo oštećenje autohtone vegetacije, tj. za pristup gradilištu koristiti postojeću mrežu putova, a kao glavni pristupni put koristiti trasu zahvata. Nove pristupne putove formirati samo kada je nužno,

A.1.25. Projektirati propuste u km 1+795, km 3+189, km 5+875, km 6+967 i km 7+860 tako da mogu poslužiti i za prolaz malih sisavaca te malih gmazova i vodozemaca kao modificirani višestruko funkcionalni prolazi sukladno smjernicama navedenima u dokumentu „Stručne smjernice – prometna infrastruktura“ ili s najnovijim primjerima dobre prakse. Prolazi trebaju biti minimalne širine 30 cm i minimalne visine 30 cm s dijelom suhim u svim uvjetima, što se može postići postavljanjem lateralnih obalnih struktura ili izbočina iznad razine vode.

A.1.26. Projektirati prozirne barijere za zaštitu od buke i opremiti ih odgovarajućim naljepnicama u svrhu sprječavanja zalijetanja ptica primjenjujući suvremene metode za sprječavanje kolizije ptica (npr. vertikalne pruge minimalne širine 2-5 cm međusobno udaljene minimalno 5-10 cm).

A.1.27. Na dionicama vodotoka na kojima se izvode radovi, područje sanirati i dovesti u doprirodno stanje formiranjem vegetacijskog sklopa autohtone vegetacije.

### **Mjere zaštite krajobraza**

A.1.28. Izraditi elaborat krajobraznog uređenja prostora uz cestu sa sljedećim ciljevima:

- sagledati mogućnosti očuvanja postojeće vegetacije i planiranja nove u skladu s obilježjima lokacije očuvanja autentičnih elemenata krajolika
- planirati hidrosjetvu i sadnju autohtonih tlopokrivača, puzavica, visoke i grmolike vegetacije za zaštitu od erozije na pokosima i usjecima (od km 3+850 do km 4+700 i od km 7+950 do km 8+700)
- krajobrazno urediti prostor oko raskrižja 1 u km 0+000 u naselju Batina, s naglaskom na povećanje boravišnih kvaliteta prostora i ublažavanje vizualnog utjecaja barijera za zaštitu od buke uz obavezno poštivanje sigurnosno-tehničkih uvjeta koji se odnose na zadržavanje preglednosti križanja.

A.1.29. Ne koristiti mlazni beton kao materijal završne obrade.

A.1.30. Isplanirati i organizirati zonu gradilišta s ciljem minimalnog zadiranja u prostor izvan direktnog zauzeća trupa ceste. Prostor za smještaj i pranje kotača građevinskih vozila i druge mehanizacije prije uključivanja na javnu prometnu mrežu, prostor za skladištenje i manipulaciju tvarima štetnim za okoliš te privremene i trajne lokacije skladišta materijala i otpada planirati na što manje vizualno izloženim lokacijama i da u najmanjoj mogućoj mjeri zahvaćaju područja pod poljoprivrednim površinama i postojeću visoku vegetaciju.

### **Mjera zaštite kulturne baštine**

A.1.31. Prije izgradnje obilaznice provesti probna arheološka istraživanja kojima će se odrediti opseg zaštitnih arheoloških istraživanja, dokumentiranja i konzervacije nalaza i nalazišta (Prilog 3.):

- arheološki lokalitet Ribnjača, Batina, km 0+215 – 0+315 (oznaka na karti: AL 1)
- arheološki lokalitet Mintari, Husain, km 0+560 – 0+750 (oznaka na karti: AL 2)
- arheološki lokalitet Klisa, Šartovac / Gojlo, km 5+840 (oznaka na karti: AL 3)
- arheološki lokalitet Strana, Šartovac / Brinjani, km 8+300 – 8+480 (oznaka na karti: AL 4).

### **Mjera zaštite od buke**

A.1.32. Izraditi elaborat zaštite od buke kojim će se predvidjeti mjere za smanjenje utjecaja buke prometa.

### **Mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja**

A.1.33. Vanjsku rasvjetu projektirati na ekološki prihvatljiv način u smislu temperature boje svjetla i sa sjenilima koja snop svjetlosti usmjeravaju prema tlu i onemogućavaju rasipanje svjetlosti u ostalim smjerovima.

## **A.2. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM GRAĐENJA**

### **Opće mjere zaštite**

- A.2.1. Koristiti postojeće asfaltne baze, betonare, kamenolome i odlagališta komunalnog otpada u okruženju zahvata. U slučaju potrebe koristiti privremene gradilišne betonare.
- A.2.2. Za pristup gradilištu koristiti postojeću mrežu putova, a kao glavni pristupni put koristiti trasu zahvata. Nove pristupne putove formirati samo kada je nužno te pritom osigurati nesmetanu komunikaciju između poljoprivrednih površina.
- A.2.3. Sanirati pristupne ceste, privremena parkirališta mehanizacije i opreme te ukloniti višak građevinskog i otpadnog materijala sa sveukupnog prostora obuhvaćenog građevinskim radovima, a okolno zemljište sanirati, to jest dovesti u prvotno stanje.

### **Mjere zaštite infrastrukture i prometnih tokova**

- A.2.4. Provesti mjere zaštite infrastrukturnih građevina na mjestima gdje se trasa križa, vodi paralelno ili samo mjestimično približava, u skladu s pravilnom organizacijom gradilišta, posebnim propisima i uvjetima vlasnika infrastrukturnih vodova.
- A.2.5. Sve ceste i putove oštećene kretanjem mehanizacije i vozila dovesti u prvobitno ili poboljšano stanje.

### **Mjere zaštite zraka**

- A.2.6. Manipulativne površine i transportne putove unutar područja obuhvata te pristupne putove u zoni naselja u sušnim razdobljima orošavati vodom.
- A.2.7. Rasuti materijal transportirati u zatvorenim spremnicima (ceradno platno i sl.).

### **Mjere zaštite voda**

- A.2.8. Manipulaciju naftom, naftnim derivatima, uljima i mazivima te zamjenu dijelova građevinskih strojeva i vozila, provoditi isključivo na uređenom prostoru s nepropusnom podlogom i odvodnjom oborinskih voda preko separatora ulja i masti.
- A.2.9. Gradilište organizirati na način da se, ako dođe do iznenadnih onečišćenja voda i okolnog terena opasnim i štetnim tvarima za vode, osigura brza sanacija.
- A.2.10. Goriva, maziva i druge opasne tekućine ne ispuštati u obližnje vodotoke i u tlo na gradilištu.

### **Mjere zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta**

- A.2.11. Uklanjanje humusnog sloja izvesti pažljivo i taj sloj vratiti na površine za krajobrazno uređenje ili zelene pojaseve nakon završetka radova.

- A.2.12. Stabilizaciju padina nasipa i usjeka provoditi sadnjom vegetacije kako bi se smanjila erozija i dodatno oštećenje tla.

#### **Mjere zaštite bioraznolikosti**

- A.2.13. Uklanjanje vegetacije, pripremu sječu i čišćenje terena izvoditi izvan vegetacijske sezone i sezone veće aktivnosti životinja od 30. rujna do 1. ožujka, te na mjestima gdje se provode radovi na vodotocima (Batinski jarak i Mišinka) od 31. kolovoza do 1. travnja izvan razdoblja migracije i mriješta vodozemaca.
- A.2.14. Po završetku građevinskih radova, sve površine pod privremenim utjecajem gradilišta dovesti u stanje blisko prirodnom, odnosno sanirati tako da se svi elementi gradilišta uklone i površinski sloj tla dovede u stanje koje omogućuje što brže naseljavanje autohtone vegetacije.
- A.2.15. Na dijelovima gdje prethodna mjera nije dovoljna za prirodnu obnovu vegetacije, provesti biološku sanaciju (osobito šumske sastojine).
- A.2.16. Prilikom uklanjanja vegetacije za potrebe izgradnje objekata preko vodotoka u radnom pojasu, izvan zaštitnog pojasa ceste, izbjegavati uklanjanje drvenaste vegetacije i osigurati stabilnost i heterogenost obale očuvanjem postojeće vegetacije.
- A.2.17. U slučaju pojave ili širenja invazivnih biljnih vrsta, uklanjati ih primjerenim metodama ovisno o vrsti.
- A.2.18. Srušena stabla ostaviti najmanje 24 sata na lokaciji zahvata kako bi šišmiši, koji kao sklonište koriste šupljine u deblu ili pukotine u kori, mogli napustiti.
- A.2.19. Zbog sprječavanja širenja invazivnih vrsta u vodotocima radnu mehanizaciju i opremu prije korištenja treba očistiti od mulja i zaostalih životinja i/ili vegetacije (školjki, puževa, itd.) pranjem vodom pod visokim tlakom (po mogućnosti vrućom parom pod pritiskom) a radi sprječavanja širenja račje kuge radnu mehanizaciju i opremu treba prije i nakon korištenja u potpunosti osušiti.

#### **Mjere zaštite šuma**

- A.2.20. Nakon izgradnje provesti šumsko-tehničke i šumsko-uzgojne radove te biološku sanaciju novoformiranog šumskog ruba koristeći autohtone vrste drveća i grmlja navedenih u programu gospodarenja za predmetni odjel/odsjek u suradnji s nadležnom šumarskom službom.
- A.2.21. Izbjegavati oštećivanje rubnih stabala i njihova korijenja pažljivim radom i poštivanjem propisanih mjera i postupaka pri gradnji, a moguća mehanička oštećenja pojedinačnih stabla ili većih površina sastojine, a osobito njenih mlađih dijelova, sanirati po završetku radova.
- A.2.22. Na dijelovima trase na kojima će doći do krčenja šumskih sastojina kontinuirano provoditi šumski red u suradnji s nadležnom šumarskom strukom.
- A.2.23. U dogovoru s nadležnom šumarskom službom definirati mjere zaštite šuma od biljnih bolesti i štetnih organizama kao i mjere za sprječavanje unošenja i širenja invazivnih vrsta na površine šume i šumskog zemljišta izvan obuhvata zahvata.
- A.2.24. Nakon završetka radova korištenu šumsku prometnu infrastrukturu vratiti u stanje približno prvotnom u suradnji s nadležnom šumarskom službom.

#### **Mjere zaštite divljači i lovstva**

- A.2.25. Radove izvoditi u najvećoj mogućoj mjeri tijekom dnevnog svjetla te obratiti posebnu pažnju kod izvođenja radova mehanizacijom u rano jutro i kasno poslijepodne zbog kretanja krupne divljači prema vodi.
- A.2.26. Spriječiti zatrpavanje otvorenih vodotoka, kanala i izvorišta kako bi divljač imala na raspolaganju dovoljan broj lokacija gdje može pristupiti vodi.
- A.2.27. Postaviti znakove upozorenja prijelaza divljači preko ceste.

### **Mjera zaštite kulturne baštine**

A.2.28. Tijekom izvođenja zemljanih radova na ostatku trase, u pojasu trase s izravnim utjecajem, osigurati arheološki stručni nadzor s ciljem utvrđivanja ugroženosti potencijalnih lokaliteta, a prema potrebi provesti probna i zaštitna arheološka istraživanja. Također, ako se u zoni s neizravnim utjecajem planiraju građevinski zahvati, osigurati arheološki stručni nadzor.

### **Mjere zaštite krajobraza**

A.2.29. Višak materijala nastao prilikom zemljanih radova ugraditi u nasipe i pokose, iskoristiti za uređenje površina uz cestu, prema projektu organizacije i tehnologije građenja. Eventualni ostatak zemljanog materijala odložiti na za tu svrhu određenu lokaciju u suradnji s lokalnom jedinicom samouprave.

A.2.30. Hidrosjetvu i krajobrazno uređenje izvoditi odmah nakon završetka građevinskih.

A.2.31. Sve površine gradilišta i ostale zone privremenog utjecaja nakon završetka radova sanirati prema elaboratu krajobraznog uređenja, odnosno, ovisno o budućem korištenju prostora, dovesti u stanje blisko prvobitnom.

### **Mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja**

A.2.32. Kod izvođenja građevinskih radova koristiti ekološki prihvatljive svjetiljke.

### **Mjere zaštite od povećanih razina buke**

A.2.33. Koristiti malobučne građevinske strojeve i uređaje.

A.2.34. Bučne radove organizirati tijekom dnevnog razdoblja, a samo u izuzetnim slučajevima, kada to zahtijeva tehnologija, tijekom noći.

A.2.35. Za kretanje teretnih vozila koristiti putove uz koje ima najmanje potencijalno ugroženih objekata i koji su već opterećeni bukom prometa.

A.2.36. Za parkiranje teških vozila koristiti mjesta udaljena od predmetnom bukom potencijalno ugroženih objekata te gasiti motore zaustavljenih vozila.

### **Mjere gospodarenja otpadom**

A.2.37. Otpad s gradilišta razvrstavati na mjestu nastanka prema vrstama, odvojeno sakupljati po vrstama u propisne i označene spremnike na prostorima uređenim u tu svrhu i predavati ovlaštenoj osobi.

A.2.38. Za opasni otpad koristiti spremnike tako da se spriječi rasipanje, raznošenje i/ili razlijevanje otpada i ulazak oborina. Spremnici moraju biti otporni na svojstva otpada koji se u njima privremeno skladišti.

### **Mjere postupanja s viškom materijala iz iskopa**

A.2.39. O višku materijala iz iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu obavijestiti nadležno tijelo, inspekciju, jedinicu područne (regionalne) samouprave i jedinicu lokalne samouprave.

A.2.40. Višak materijala koji ne predstavlja mineralnu sirovinu odložiti na lokacijama koje odredi jedinica lokalne samouprave.

### **Mjera zaštite u slučaju nekontroliranih događaja**

A.2.41. U slučaju nekontroliranih događaja postupiti prema Operativnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda.

### A.3. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM KORIŠTENJA

#### Mjera zaštite voda

A.3.1. Prilikom održavanja ceste u zimskom razdoblju koristiti ekološki prihvatljiva sredstva.

#### Mjere zaštite bioraznolikosti

A.3.2. Uklanjati biljne invazivne vrste i pregažene životinje s kolnika i zelenog pojasa ceste.

A.3.3. Prilikom održavanja vegetacije uz cestu ne koristiti kemijska sredstva (npr. herbicidi, defolijati i sl.).

A.3.4. Propuste i prijelaze za životinje i površine ispod vijadukta redovito održavati kako ne bi obrasli vegetacijom.

A.3.5. Ako se utvrdi velika smrtnost životinja na pojedinim dionicama, poduzeti mjere za sprječavanje stradavanja u skladu sa Stručnim smjericama – prometna infrastruktura (HAOP, 2015) ili u skladu s najnovijim primjerima dobre prakse

#### Mjera zaštite šuma i šumarstva

A.3.6. Održavati rubni pojas uz cestu u svrhu smanjenja nastanka i širenja šumskih požara.

#### Mjere zaštite divljači i lovstva

A.3.7. Evidentirati sva stradavanja divljači i prijaviti ih nadležnom lovoovlašteniku, i ako je potrebno postaviti dodatna upozorenja prelaska divljači.

A.3.8. Ako se utvrdi da su učestali naleti vozila na divljač, postaviti plašila (npr. zrcalna ogledalca) koja odvrćaju divljač od prelaska ceste u trenutku prolaza vozila.

#### Mjere zaštite od povećanih razina buke

A.3.9. Građevinska područja naselja izložena previsokim razinama buke zaštititi zidovima za zaštitu od buke.

A.3.10. Postaviti zidove za zaštitu buke duž vanjskog ruba bankine ceste prema bukom prometa ugroženim objektima.

A.3.11. Zidovi trebaju biti jednostrano apsorbirajući.

A.3.12. Zbog ograničenja u postavljanju zidova za zaštitu od buke na kružnom raskrižju kod Ulice kralja Zvonimira (računska točka TD2), za tri stambena objekta u naselju Batina (Ul. Kralja Zvonimira 9 i dva objekta istočno od nje) primijeniti pasivne mjere zaštite od buke.

A.3.13. Položaj i tehničke karakteristike zidova za zaštitu od buke su u tabličnom prikazu u nastavku, a točne dimenzije i pozicija zidova definirat će se u višim fazama razrade projektne dokumentacije:

Oznaka zida	dio zida	Stacionaža		Visina [m]	Duljina [m]
		od km oko	do km oko		
B1	1	0+873,2	0+873,2	4,5	104,0
	2	0+232,4*	0+232,6*	4,0	1,6
	3	0+232,6*	0+251,1*	4,0	19,0
					124,6
B2	1	0+988,6	1+012,6	4,0	24,0
	2	1+012,6	1+012,6	3,5	1,6
	3	1+012,6	1+109,3	3,5	96,0
					121,6

\*stacionaža planirane rekonstrukcije lokalne ceste (LC 33070)

#### Mjera zaštite krajobraza

A.3.14. Krajobrazno uređene zelene površine uz cestu redovito održavati.

### **Mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja**

A.3.15. Redovito kontrolirati i održavati sustav rasvjete.

### **Mjera zaštite u slučaju nekontroliranog događaja**

A.3.16. U slučaju nekontroliranog događaja postupiti prema Operativnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda.

## **B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA**

### **Buka**

Tijekom građenja

B.1. Ako se ukaže potreba za izvođenje građevinskih radova na izgradnji ceste tijekom noćnog razdoblja, provoditi mjerenje buke u vanjskom prostoru ispred bukom gradilišta najugroženijih stambenih objekata.

Tijekom korištenja

B.2. Nakon završetka izgradnje i puštanja ceste u promet provesti mjerenje buke na kritičnim točkama imisije prema elaboratu zaštite od buke.

### **Bioraznolikost**

B.3. Pratiti stradavanja životinja na cesti tijekom dvije godine i utvrditi njihovu taksonomsku pripadnost.

**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: Situacijski prikaz zahvata M 1:100000
- Prilog 2: Lokacije zida za zaštitu od buke
- Prilog 3: Kartografski prikaz evidentirane arheološke baštine

## 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 Ekonerg d.o.o., Koranska 5, Zagreb, 3. lipnja 2024. godine zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš istočne obilaznice Kutine. 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 Ministarstva prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine o usklađenosti zahvata s prostornim planovima (KLASA: 350-02/24-02/5, URBROJ: 531-08-2-3-24-3 od 8. ožujka 2024. godine).
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I 352-03/23-06/10, URBROJ: 517-10-2-2-23-4 od 9. ožujka 2023. godine) da je planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu.
- Studija o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu Studija) koju su izradili ovlaštenik Zavod za prostorno planiranje d.d. iz Osijeka, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I-351-02/13-08/113; URBROJ: 517-06-2-1-1-13-2 od 16. prosinca 2013. godine) i ovlaštenik Ekonerg d.o.o. iz Zagreba, kojem je Ministarstvo izdalo Rješenje za obavljanje stručnih poslova zaštite okoliša (KLASA: UP/I-351-02/24-08/8; URBROJ: 517-05-1-24-2 od 3. svibnja 2024. godine). Studija je izrađena u svibnju 2024. godine i dopunjena u rujnu 2024. i svibnju i prosincu 2025. godine. Voditelj izrade Studije je Vlado Sudar, dipl. ing. građ.

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 19. srpnja 2024. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš istočne obilaznice Kutine (KLASA: UP/I-351-03/24-08/20; URBROJ: 517-05-1-2-24-2 od 15. srpnja 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 („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18) Odlukom (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-06-2-1-1-18-5 od 15. lipnja 2018. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-19-6 od 12. veljače 2019. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-20-7 od 7. siječnja 2020. godine), Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-20-7 od 7. siječnja 2020. godine), 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 tri sjednice. Na **prvoj sjednici** održanoj 24. rujna 2024. godine u Kutini, Stalno povjerenstvo je obišlo lokaciju te nakon rasprave o Studiji ocijenilo da ista zahtijeva dopune sukladno primjedbama članova Stalnog povjerenstva. Na **drugoj sjednici** Povjerenstva održanoj u Zagrebu 6. ožujka 2025. godine, Stalno povjerenstvo je razmotrilo dopunjenu Studiju i ocijenilo da je stručno utemeljena i izrađena u skladu s propisima, no da još zahtijeva određene izmjene sukladno primjedbama iznesenim na sjednici.

Ministarstvo je nakon pozitivnog očitovanja članova Stalnog povjerenstva na dopunjenu Studiju u skladu s člankom 13. Uredbe 24. travnja 2025. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/24-08/20; URBROJ: 517-05-1-2-25-12).

Zamolbom za pravnu pomoć, koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/24-08/20; URBROJ: 517-05-1-2-25-13 od 24. travnja 2025. godine) povjerena je Upravnom odjelu za poljoprivredu, ruralni razvoj, zaštitu okoliša i prirode Sisačko-moslavačke županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu s člankom 162. stavka 2. Zakona od 23. lipnja do 22. srpnja 2025. godine u prostorijama Grada Kutine, Trg kralja Tomislava 12, Kutina, radnim danom od 7,00 do 15,00 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Glas Slavonije“ i na oglasnim pločama i internetskim stranicama Sisačko-moslavačke županije i Grada Kutine te na internetskim stranicama Ministarstva. U okviru javne rasprave održano je javno izlaganje 18. srpnja 2025. godine, s početkom u 10,00 sati u Vijećnici Grada Kutine, Trg kralja Tomislava 12, Kutina. Javnim izlaganjem prisustvovali su predstavnici ovlaštenika, projektanta i nositelja zahvata te je uz predstavnike Grada Kutine bilo prisutno šest pripadnika javnosti i zainteresirane javnosti koji su postavljali pitanja i davali primjedbe na koje je odgovoreno tijekom javnog izlaganja. Prema izvješću Upravnog odjela za poljoprivredu, ruralni razvoj, zaštitu okoliša i prirode Sisačko-moslavačke županije (KLASA: 351-03/25-01/19; URBROJ: 2176-09-03/2-25-17 od 5 rujna 2025. godine), tijekom javne rasprave, u knjigu primjedbi izloženu uz Studiju i ne-tehnički sažetak Studije u prostorijama Grada Kutine nije upisano ni jedno mišljenje, primjedba i prijedlog javnosti i zainteresirane javnosti dok su na adresu Upravnog odjela za poljoprivredu, ruralni razvoj, zaštitu okoliša i prirode Sisačko-moslavačke županije pisane primjedbe poslali Gordana Ćuk-Crnić, Grupa građana mjesta Batina (Kata Krifka, Mirjana Pokrivač, Marinko Majdandžić, Kata Majdandžić, Mario Škreblin) i Mario Škreblin. Primjedbe su se, u bitnom, odnosile na položaj trase zahvata odnosno na utjecaj na lokalno stanovništvo i utjecaj buke te na proširenje obuhvata otkupa i uklanjanja objekata na dodatne katastarske čestice i naknadu štete.

Stalno povjerenstvo je na **trećoj sjednici** održanoj 19. prosinca 2025. godine u Zagrebu razmotrilo odgovore na primjedbe zaprimljene tijekom javne rasprave, koje je pripremio nositelj zahvata. Odgovori na primjedbe s javne rasprave u bitnom su sljedeći:

- Primjedbe vezane za položaj trase zahvata nisu prihvaćene jer je trasa istočne obilaznice definirana prostorno-planskom dokumentacijom, ali su u idejnom projektu moguće manje korekcije, unutar planiranog koridora. Studijom utjecaja na okoliš predložene su mjere zaštite od buke za sve stambene objekte, uključujući izgradnju zaštitnog zida čija će točna lokacija biti određena glavnim projektom. Također, grafički prikazi zahvata (osnovna karta, ortofoto, digitalni plan) dopunjeni su tako da jasno prikazuju ključne zahvate, odnosno zidove za zaštitu od buke i nužnost rušenja pojedinih objekata radi provedbe zahvata.
- Primjedbe vezane za utjecaj na stanovništvo i utjecaj buke su prihvaćene i nakon provedene dodatne analize preglednosti raskrižja i mogućih utjecaja na stanovništvo, zaključeno je da je potrebno uključiti još dvije katastarske čestice u obuhvat zahvata. Stoga, sukladno rezultatima javne rasprave i dodatnim analizama, definirane su dodatne čestice na kojima je potrebno ukloniti objekte (k.č. 114/1, 115/3 i 115/4 u k.o. Batina).
- Primjedbe i pitanja u vezi naknade štete, poreznih obveza ili komunalnih doprinosa nisu prihvaćene jer nisu predmet postupka procjene utjecaja na okoliš, već se rješavaju putem drugih pravnih i administrativnih postupaka. Također, postupak izvlaštenja provodi se po posebnim propisima i uz sudjelovanje vlasnika, kojima pripada tržišna naknada.

Stalno povjerenstvo je u skladu s člancima 14. i 16. Uredbe donijelo Mišljenje o prihvatljivosti zahvata, kojim je ocijenilo predmetni zahvat prihvatljivim za okoliš uz primjenu predloženih mjera zaštite okoliša i provedbu programa praćenja stanja okoliša.

**Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način:** Lokacija zahvata je u Sisačko-moslavačkoj županiji, u Gradu Kutini. Postojeće ceste preuzimaju i lokalni i tranzitni promet, pa sav tranzit preko DC45 prolazi kroz centar Kutine, što stvara gužve, buku i onečišćenje te smanjuje sigurnost i mogućnost razvoja grada. Izgradnjom istočne obilaznice, tranzitni promet (osobito teretni) izmjestit će se iz središta, čime će se rasteretiti kritična dionica DC45, povećati sigurnost i kvaliteta prometne usluge te poboljšati uvjeti života za stanovnike.

Početak zahvata nalazi se na raskrižju 1, na županijskoj cesti ŽC3124 (Graberje Ivaničko (DC43) – Popovača – Kutina – Ilova – Lipovljani – Brestača (DC47/DC312)), između grada Kutine i naselja Ilova, u km 0+000. Trasa zatim ide prema sjeveru te na tri mjesta propustima presijeca vodotok Batinski jarak: čeličnim propustom ČP1 u km 0+550,32, čeličnim propustom ČP2 u km 0+772,91 i pločastim propustom PP1 u km 1+795. U nastavku trasa prelazi postojeću lokalnu cestu LC33070 (Kutina (DC45) – Husain – Batina – ŽC3213) u Ulici Kralja Zvonimira u naselju Batina, gdje se u km oko 0+983 formira četverokrako kružno raskrižje 2. Trasa nastavlja na sjever preko brda Husainac, gdje presijeca postojeću nekategoriziranu cestu između Starog Brda i Gojla, koja se u okviru zahvata prelaze uz trasu. Nastavak trase prolazi preko brda Strmi Brijeg, zapadno od naselja Gojlo, gdje prolazi ispod novoprojektiranog nadvožnjaka na lokalnoj cesti LC33071 (Kutina (LC33070) – Mišinka – ŽC3213) u km oko 4+080. Trasa zatim nastavlja na sjeverozapad preko doline Mišinka, gdje je u km oko 4+550 – 4+838 planiran vijadukt Mišinka (V1), duljine oko 288 m, nakon čega prolazi kroz šumsko područje prema sjeverozapadu. Dalje se trasa približava naselju Šartovac te u km oko 8+594 – 8+657 prelazi dolinu Šartovac vijaduktom Šartovac (V2), duljine oko 108 m. Nakon toga se trasa spaja na državnu cestu DC45 između naselja Brinjani i Šartovac, u blizini naselja Šartovac, gdje je u km oko 8+735 planirano trokrako kružno raskrižje 3.

Na trasi su planirana tri kružna raskrižja promjera 40 m, sva u istoj razini, u km 0+000, km 0+983 (Batina) i km 8+735. Raskrižja će imati cestovnu rasvjetu. Kod kružnog raskrižja u Batini projektiraju se zidovi za zaštitu od buke prema postojećim objektima, a za izgradnju drugog raskrižja uklanjaju se stambeni objekti. Uz to, projektiran je i priključak poljskog puta u km 8+298 radi pristupa parcelama.

Na predmetnoj cesti planirani su sljedeći infrastrukturni objekti: čelični propust na vodotoku Batinski jarak kod km 0+550,32 te drugi čelični propust kod km 0+772,91; pločasti propust kod km 1+795, također na Batinskom jarku; nadvožnjak na lokalnoj cesti LC33071 kod km 4+080; između km 4+550 i km 4+838, planiran je vijadukt Mišinka duljine oko 288 m, čija je duljina povećana tijekom postupka procjene utjecaja na okoliš radi smanjenja zadiranja u vodotok te ograničavanja visine nasipa i dubine usjeka, a između km 8+594 i km 8+657 planiran je vijadukt Šartovac duljine oko 108 m. Kako bi se osigurala nesmetana oborinska odvodnja s terena koji presijeca nova cesta, projektirani su cijevni propusti u trupu nasipa minimalnog profila  $\approx 1200$  mm na sljedećih sedamnaest lokacija: oko km 2+323, km 2+472, km 2+767, km 3+080, km 3+189, km 3+651, km 3+717, km 5+493, km 5+875, km 6+082, km 6+380, km 6+845, km 6+967, km 7+217, km 7+547, km 7+687 i km 7+860. Zatim, na trasi su veći usjeci na km 1+120 – 1+360 (maks. 7,7 m, pretežito 4,3 m), km 1+760 – 2+220 (maks. 4,9 m, pretežito 1,7 m), km 2+540 – 3+020 (maks. 10,9 m, pretežito 6,5 m), km 3+280 – 3+600 (maks. 10,9 m, pretežito 4,8 m), km 3+620 – 4+160 (maks. 12,2 m, pretežito 8,8 m) te km 5+000 – 7+440 (maks. 7,6 m, pretežito 3,5 m). Nasipi su planirani na stac. km 1+760 – 2+220 (maks. 3,9 m, pretežito 2,4 m), km 2+540 – 3+020 (maks. 13,7 m, pretežito 6,9 m), km 3+620 – 4+160 (maks. 10,1 m, pretežito 6,3 m), km 4+220 – 4+820 (maks. 13,7 m, pretežito 6,8 m), km 5+000 – 7+440 (maks. 10,8 m, pretežito 4,0 m), km 7+780 – 7+960 (maks. 9,9 m, pretežito 2,5 m) te km 8+500 – 8+660 (maks. 9,0 m, pretežito 5,3 m).

Zahvat je usklađen s Prostornim planom Sisačko-moslavačke županije („Službeni glasnik Sisačko-moslavačke županije“, broj 4/01, 12/10, 10/17, 12/19, 23/19 – pročišćeni tekst, 7/23, 20/23 i 8/24 – pročišćeni tekst) i Prostornim planom uređenja Grada Kutine („Službene novine Grada Kutine“, broj 3/04, 7/06, 1/07, 7/09, 7/11, 2/13, 2/16, 5/18, 8/18 – pročišćeni

tekst, 1/21, 2/21 - pročišćeni tekst).

Tijekom izgradnje ceste doći će do kratkotrajnih emisija stakleničkih plinova, no tijekom korištenja ne očekuje se povećanje ukupnih emisija i utjecaja zahvata na **klimatske promjene** jer se promet premješta iz centra grada. S obzirom na kratkotrajne emisije stakleničkih plinova tijekom izgradnje te činjenice da se uslijed korištenja zahvata ne očekuje neto povećanje emisija stakleničkih plinova iz prometa, a Strategijom niskougljičnog razvoja Republike Hrvatske do 2030. s pogledom na 2050. godinu očekuje se i postupna dekarbonizacija prometa, ocjenjuje se da provedba projekta neće znatno utjecati na pitanja u području klimatskih promjena. Analizom utjecaja **klimatskih promjena na zahvat** utvrđena je umjerena ranjivost zahvata na sljedeće učinke odnosno opasnosti: promjene prosječnih (god/sez/mj) količina oborina, promjene u učestalosti i intenzitetu ekstremnih količina oborina i pojave oluja uključujući i olujne uspore. S obzirom na to da i u sadašnjem stanju postoji određena izloženost cesta prema pojavi oluja i intenzitetu povremenih ekstremnih količina oborina, zaključuje se da klimatske promjene mogu povećati učestalost i intenzitet, odnosno postoji umjerena izloženost zahvata klimatskim promjenama.

Tijekom izgradnje privremeno će se povećati emisije dušikovih oksida i prašine zbog strojeva i kamiona, što može lokalno pogoršati kvalitetu **zraka** uz gradilište, ali primjenom dobre građevinske prakse taj je utjecaj kratkotrajan i ograničen na gradilište. Korištenjem planirane ceste neće se narušiti postojeća kvaliteta zraka koja je na lokaciji zahvata i njegovoj užoj okolini, ocijenjena I kategorijom. Zbog toga su utjecaji za očekivano prometno opterećenje predmetne ceste ocijenjeni prihvatljivima za kvalitetu zraka.

Tijekom pripreme i izgradnje mogući su privremeni negativni utjecaji na **vode i stanje vodnih tijela** kao što su rizik od izlivanja štetnih tvari ili onečišćenje voda zbog lošeg upravljanja gradilištem; ovaj rizik se minimalizira propisanim mjerama zaštite i pravilnom organizacijom gradilišta. Planirana trasa ne nalazi se u području zona sanitarne zaštite izvorišta. Vodotok Batinski jarak uređuje se u zoni križanja s cestom uz postavljanje čeličnih propusta duljine 44 m (km 0+550) i 30 m (km 0+773). Tijekom korištenja ceste, oborinske vode ispiru onečišćujuće tvari (ugljikovodici, fenoli, teški metali, industrijska sol) s površine ceste i takve se vode smatraju onečišćenima. Uz provedbu propisanih mjera zaštite, negativan utjecaj na površinske vode može se svesti na minimum i spriječiti dodatno pogoršanje stanja vodotoka.

Tijekom pripreme i izgradnje dolazi do negativnog utjecaja na **tlo i poljoprivredno zemljište** zbog trajnog gubitka odnosno trajnog narušavanja zemljišnog pokrova i gubitka poljoprivredne proizvodnje. Uz to će doći do usitnjavanja poljoprivrednih parcela što će otežati poljoprivrednu proizvodnju. S obzirom na to da će predmetna cesta imati nasipe i usjeke, moguća je pojava erozije tla i propisana je mjera zaštite za stabilizaciju padina kako bi se erozija spriječila. S obzirom na bonitet, odnosno proizvodnu sposobnost zemljišta, na trasi zahvata i području izravnog zaposjedanja nalazi se ostalo obradivo zemljište (P3). Prema analizi načina korištenja zemljišta prema CORINE Land Cover (CLC) bazi podataka, gubitak poljoprivrednog zemljišta na trasi zahvata bit će u kategorijama mozaik poljoprivrednih površina i pretežno poljoprivredno zemljište, sa značajnim udjelom prirodnog biljnog pokrova, ukupne površine 9,27 ha, što ne predstavlja značajan gubitak poljoprivrednog zemljišta jer im je relativno mali udio u ukupnom poljoprivrednom zemljištu u Gradu Kutini i jer su prema bonitetu P3 kategorije. Iako tijekom korištenja dolazi do emisije teških metala i povećanja unosa soli zbog održavanja ceste što dodatno smanjuje proizvodnu kvalitetu tla, ti su utjecaji manje izraženi. Ukupno, zahvat ima trajan, no lokalan i prihvatljiv utjecaj na tlo i poljoprivredno zemljište.

Tijekom pripreme i izgradnje očekuje se utjecaj na **šume i šumarstvo** jer izgradnja predmetnog zahvata uzrokuje trajni gubitak 23,41 ha površina šuma i šumskog zemljišta i krčenje šuma približno oko 5.070 m<sup>3</sup> drvne zalihe, a prosječna drvna zaliha koja će se izgubiti po svakom odsjeku je 169 m<sup>3</sup>, te se utjecaj predmetnog zahvata na gubitak drvne zalihe procjenjuje kao negativan i trajnog karaktera. To su uređajni razredi u sljedećim gospodarskim

jedinicama i odjelima/odsjecima: sjemenjača hrasta kitnjaka u GJ Kutinske prigorske šume (npr. odjeli 43, 45, 46, 53, 54, 55, 56); sjemenjača običnog graba u GJ Kutinske prigorske šume i GJ Garešničke šume (npr. odjeli 43 i 63) te sjemenjača bukve u GJ Kutinske prigorske šume i GJ Kutinske brdske šume (npr. odjeli 54 i 21). Zaposjedanjem 23,41 ha šuma gubi se vrijednost općekorisnih funkcija šuma u iznosu od oko 8.183.500 bodova, što je negativan i trajan, a po intenzitetu umjeren utjecaj pa stoga i prihvatljiv. Na dijelovima trase s većim nagibom povećana je opasnost od erozije tla i klizišta te su propisane odgovarajuće mjere zaštite. Na trasi se javljaju veći usjeci na dionicama km 1+120 – 1+360, 1+760 – 2+220, 2+540 – 3+020, 3+280 – 3+600, 3+620 – 4+160 i 5+000 – 7+440, s maksimalnim dubinama do 12,2 m. Nasipi su planirani u dionicama km 1+760 – 2+220, 2+540 – 3+020, 3+620 – 4+160, 4+220 – 4+820, 5+000 – 7+440, 7+780 – 7+960 i 8+500 – 8+660, s maksimalnim visinama do 13,7 m. Gradilište povećava rizik od požara, jer je treći i četvrti stupanj, no taj je utjecaj privremen i najčešće niskog do umjerenog intenziteta uz pridržavanje propisa. Teški strojevi i građevinski radovi mogu privremeno oštetiti šumski rub i fragmentirati ekosustave, ali se šteta smanjuje propisanim mjerama zaštite. Izgradnja ceste i eventualnih asfaltnih baza i gradilišnih betonara može oslabiti vitalnost pojedinih šumskih zajednica, te je stoga propisana mjera zaštite kako bi se taj utjecaj umanjio. Rizik od šumskih bolesti i štetnika raste s ostavljenom drvnom masom, zbog čega su propisane biološke i sanacijske mjere. Unos i širenje invazivnih biljnih vrsta moguć je tijekom radova, stoga su propisane mjere njihove kontrole. Izgradnja može privremeno prekinuti postojeće šumske putove i zahtijeva izgradnju zamjenskih, što privremeno utječe na korištenje šuma. Rubni efekt i uklanjanje stabala smanjuju vitalnost šumskih sastojina, pa su potrebni uzgojni i tehnički radovi za njihovu sanaciju. Povremeni nekontrolirani događaji na gradilištu mogu privremeno negativno utjecati na šumske ekosustave, no ti se utjecaji značajno umanjuju primjenom propisanih mjera zaštite. Prolazak trase preko šumske ceste GJ Kutinske prigorske šume (odjel/odsjek 53cs, oko km 4+080) privremeno narušava funkcionalnost postojeće šumske infrastrukture, što zahtijeva projektiranje zamjenske šumske ceste i osiguranje pristupa za gospodarenje šumama i protupožarnu zaštitu. U zoni šumske zajednice hrasta lužnjaka i običnog graba s bukvom (oko km 6+300 – 6+700) izgradnja i rubni efekt mogu smanjiti vitalnost sastojina, pa je propisano ciljano ograničavanje radnog pojasa te uzgojni i tehnički radovi za sanaciju ruba. Prilikom korištenja ceste, opasnost od nastanka šumskog požara može se pojaviti zbog automobilskih nesreća, prirodnih uzroka ili nepažljivog odlaganja zapaljivih materijala, no vjerojatnost širenja požara je mala i lokalizirana ako se provode mjere zaštite i održava zaštitni pojas ceste, dok povećani promet ima zanemariv utjecaj na onečišćenje šumskog tla uz mjere zaštite.

Tijekom pripreme i izgradnje predmetne ceste očekuje se negativan utjecaj na **bioraznolikost**, prije svega zbog trajnog gubitka staništa unutar građevinskog pojasa trase duljine oko 8,75 km, koja prolazi pretežito kroz šumska staništa (oko 27,5 ha šuma, ponajviše šuma hrasta kitnjaka i običnoga graba E.3.1.5. te mješovitih šuma kitnjaka i graba E.3.1.6.) te djelomično kroz mozaike kultiviranih površina I.2.1. (oko 7,5 ha), mezofilne živice i šikare kontinentalnih, izuzetno primorskih krajeva D.1.2.1. (oko 5,4 ha), zapuštene poljoprivredne površine I.1.8. (oko 0,9 ha), mezofilne livade košanice Srednje Europe C.2.3.2. (oko 0,7 ha) i izgrađena i industrijska staništa (oko 0,2 ha). Privremeni izravni utjecaji očituju se u narušavanju stanišnih uvjeta radom mehanizacije unutar uže zone zahvata (gradilišta, pristupni putovi, odlagališta materijala, parkirališta strojeva), dok trajni izravni utjecaji nastaju uslijed krčenja šumske vegetacije, formiranja usjeka i nasipa te izgradnje ceste i pratećih objekata, osobito na dionicama s većim usjecima i nasipima te na lokacijama propusta i vijadukata preko Batinskog jarka i vodotoka Mišinka i Šartovac. Uklanjanje vegetacije i zemljani radovi uzrokuju gubitak staništa, uznemiravanje faune i fragmentaciju šumskih i otvorenih staništa, što može utjecati na kretanje, gniježđenje i lovne strategije strogo zaštićenih vrsta ptica (npr. jastreb, orao kliktaš, šumska sova, jastrebača), šišmiša (npr. širokouhi mračnjak, dugokrili pršnjak, velikouhi šišmiš, južni potkovnjak, veliki potkovnjak, mali

potkovnjak), vodozemaca (npr. crveni i žuti mukač, češnjača, podunavski vodenjak) te gmazova (npr. bjelouška), pri čemu je utjecaj najizraženiji u razdoblju reprodukcije. Kako se radi o linijskom zahvatu, ocijenjeno je da će se dio vegetacije u pojasu izvan trajno zauzetih površina prirodnim procesima postupno oporaviti, a životinje ponovno koristiti okolni prostor, pa su privremeni utjecaji, uz provedbu propisanih mjera zaštite (ograničavanje radnog pojasa, korištenje postojećih putova, pravovremena sanacija i zatravnjivanje), ocijenjeni prihvatljivima. Tijekom korištenja i održavanja ceste očekuju se utjecaji na floru, vegetaciju i staništa uslijed emisija buke, prašine i ispušnih plinova, taloženja onečišćujućih tvari na tlu te promjena mikroklimatskih uvjeta u rubnom pojasu uz cestu, što može dovesti do degradacije staništa i širenja invazivnih biljnih vrsta na novonastala otvorena i degradirana staništa u pojasu ceste. Fragmentacija staništa i efekt prepreke osobito su povezani s visokim nasipima i usjecima te izmještanjem poljskih i šumskih putova, no planirani vijadukti Mišinka (duljine oko 288 m) i Šartovac (duljine oko 108 m), kao i prilagođeni propusti za vodotok Batinski jarak, osiguravaju funkcionalne prolaze za različite skupine životinja i zadržavanje prirodnog toka vodotoka, čime se negativni utjecaj fragmentacije i barijere procjenjuje kao lokaliziran i, uz propisane mjere, prihvatljiv.

Na području trase zahvata ne nalaze se zaštićena područja prirode prema Zakonu o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19, 127/19, 155/23). Na udaljenosti od oko 4 km južno od trase nalazi se park prirode Lonjsko polje. S obzirom na lokaliziranost utjecaja zahvata, odnosno ograničenog dosega utjecaja koji ne doseže do zaštićenih područja prirode, neće biti značajnih negativnih utjecaja na zaštićena područja prirode tijekom izgradnje i korištenja zahvata.

Tijekom pripreme i izgradnje ceste, doći će do trajnog gubitka površina lovišta, smanjenja lovnoproduktivnih površina (LPP) i ometanja ustaljenih migracijskih koridora divljači, što može negativno utjecati na populacije divljači. Prilikom izgradnje zahvata najveći trajni gubitak površine lovišta nastat će u lovištu III/112 Gojlo, kroz koje prolazi najveći dio trase, pri čemu se trajno gubi 41,61 ha (0,64 % površine), dok su gubici u lovištima VII/301 Bršljanica – Rogoža (0,61 ha; 0,02 %) i III/111 Kutina (0,02 ha; 0,0003 %) znatno manji. Istodobno će doći i do smanjenja LPP za glavne vrste divljači, ali kako je ukupni gubitak LPP u svim obuhvaćenim lovištima manji od 20 %, nije potrebna revizija lovnogospodarske osnove te se, unatoč negativnoj naravi, ovaj utjecaj zbog malih udjela ocjenjuje niskog intenziteta i prihvatljivim. Glavne vrste divljači na predmetnom području su svinja divlja, srna obična, jelen obični, fazan i zec obični. U fazi korištenja zahvata, linearni karakter ceste i prisutnost viših nasipa i usjeka dovode do fragmentacije staništa i mogućeg ometanja migracijskih koridora i pristupa vodi, no planirani vijadukti Mišinka (km 4+550 – 4+838) i Šartovac (km 8+594 – 8+657) osiguravaju funkcionalne prolaze za divljač u skladu sa stručnim smjernicama, smanjujući negativne utjecaje na kretanje i povezanost populacija i na zdravlje populacija divljači. Dodatno, budući da se uz cestu ne planira postavljanje zaštitne žičane ograde, kretanje divljači nije dodatno fizički ograničeno, a očuvanje otvorenih vodotoka i sprječavanje zatrpavanja izvorišta osigurava im pristup vodi, zbog čega se utjecaj fragmentacije i pristupa resursima ocjenjuje umjerenim, ali ne značajno negativnim. Cesta prolazi kroz naseljena područja gdje lov nije dopušten, što smanjuje negativan utjecaj na lovno gospodarstvo. Kolizija divljači s vozilima može uzrokovati štetu na vozilima i divljači, što će se ublažiti primjenom mjera zaštite poput postavljanja prometnih znakova i praćenja stradavanja divljači.

U zoni izravnog utjecaja na **kulturnu baštinu** utvrđena su četiri arheološka lokaliteta izravno ugrožena izgradnjom ceste: Ribnjača, Batina (AL 1; km 0+215 – 0+315), Mintari, Husain (AL 2; km 0+560 – 0+750), Klisa, Šartovac/Gojlo (AL 3; km 5+840) i Strana, Šartovac/Brinjani (AL 4; km 8+300 – 8+480). Za navedene lokalitete propisan je arheološki nadzor i provođenje probnih i, prema potrebi, zaštitnih istraživanja, uz istraživanje, dokumentiranje i konzervaciju, čime se omogućuje potpuno uklanjanje negativnih utjecaja te se ne očekuju značajni negativni učinci na kulturnu baštinu tijekom izgradnje i korištenja ceste.

Nosioci krajobrazne raznolikosti na području zahvata su površinski pokrov i brežuljkasti reljef. S trasom koja prelazi niz manjih dolina i uključuje uređenje korita vodotoka Batinski jarak na mjestima križanja s cestom i vijadukt Mišinka između km 4+550 i km 4+838, čija je duljina povećana tijekom postupka procjene utjecaja na okoliš radi smanjenja zadiranja u vodotok te ograničavanja visine nasipa i dubine usjeka, utjecaj na reljef je procijenjen kao umjeren do jak. Većina trase prolazi područjem pod šumom ili zatvoreni krajobraz, dok se u završnom dijelu otvara vizura prema poljoprivrednom zemljištu i naseljima. Minimalan gubitak pokrova i zadržavanje meandra potoka, kao i upotreba tehničkih rješenja poput spiralnih i cijevnih propusta, rezultira uglavnom lokaliziranim i djelomično ublaženim utjecajem na reljef. Nadalje, na trasi su veći usjeci u km 1+120 – 1+360 (maks. 7,7 m, pretežito 4,3 m), km 1+760 – 2+220 (maks. 4,9 m, pretežito 1,7 m), km 2+540 – 3+020 (maks. 10,9 m, pretežito 6,5 m), km 3+280 – 3+600 (maks. 10,9 m, pretežito 4,8 m), km 3+620 – 4+160 (maks. 12,2 m, pretežito 8,8 m) te km 5+000 – 7+440 (maks. 7,6 m, pretežito 3,5 m), a nasipi su planirani u km 1+760 – 2+220 (maks. 3,9 m, pretežito 2,4 m), km 2+540 – 3+020 (maks. 13,7 m, pretežito 6,9 m), km 3+620 – 4+160 (maks. 10,1 m, pretežito 6,3 m), km 4+220 – 4+820 (maks. 13,7 m, pretežito 6,8 m), km 5+000 – 7+440 (maks. 10,8 m, pretežito 4,0 m), km 7+780 – 7+960 (maks. 9,9 m, pretežito 2,5 m) te km 8+500 – 8+660 (maks. 9,0 m, pretežito 5,3 m). Utjecaj na **krajobraz** procijenjen je kao umjeren do jak, ali uz primjenu mjera zaštite prihvatljiv.

Izgradnja zahvata ne planira se van dnevnog termina od 7 do 19 sati i stoga neće biti negativnog utjecaja **svjetlosnog onečišćenja** tijekom izgradnje. Stalno osvijetljeni dijelovi trase (raskrižja u km 0+000, km 0+983 i km 8+735) predstavljat će osvijetljeno područje koje će biti vidljivo u noćnoj slici područja.

Tijekom izgradnje glavni izvori **buke** su građevinski strojevi i vozila, a najizloženija su naselja Batina, Husain i Gojlo. U razdoblju korištenja ceste proračunom je utvrđeno da su razine buke na stambenim objektima (osobito u Batini) iznad dopuštenih vrijednosti tijekom noći stoga su planirani zidovi za zaštitu od buke kako bi smanjili razinu buke na prihvatljivu, osim za tri stambena objekta u naselju Batina (Ul. Kralja Zvonimira 9 i dva objekta istočno od njega) za koje je propisana primjena pasivnih mjera zaštite od buke.

Tijekom pripremnih radova (čišćenje terena, površinsko krčenje i sl.) i građevinskih radova te transporta i rada mehanizacije očekuje se nastanak neopasnog i opasnog **otpada** koji treba zbrinuti. Pravilnom organizacijom gradilišta, svi potencijalno negativni utjecaji, prvenstveno vezani za neodgovarajuće zbrinjavanje građevinskog, neopasnog i opasnog otpada, svest će se na najmanju moguću mjeru. Tijekom korištenja zahvata očekuje se nastanak komunalnog otpada uslijed održavanja ceste koji će se moći zbrinuti unutar postojećeg sustava gospodarenja otpadom putem ovlaštene osobe.

Tijekom izvođenja zemljanih radova, u svrhu pripreme terena za gradnju nastat će **materijal iz iskopa** koji predstavlja mineralnu sirovinu i koji je moguće iskoristiti za izgradnju nasipa. S viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu postupit će se sukladno propisima.

Negativni utjecaji na **stanovništvo** 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. Tijekom izgradnje moguć je otežan pristup do obradivih površina. Međutim, to su privremeni utjecaji koji će trajati do završetka radova kada se i nositelj zahvata obavezuje urediti lokalne pristupne putove i omogućiti uredno korištenje zemljišta uz trasu. U zoni kružnog raskrižja 2 proširen je obuhvat otkupa sukladno primjedbama s javne rasprave i uklanjanja objekata na katastarske čestice 114/1, 115/3 i 115/4 k.o. Batina radi sigurnosti i preglednosti. Trasa u km 3+520 presijeca postojeću nekategoriziranu cestu između Husaina (Staro Brdo) i Gojla. Kako se na tome dijelu glavna trasa nalazi u dubokom usjeku, projektirano je izmještanje poljskog puta uz glavnu trasu sa zapadne strane glavne trase u duljini 645 m i priključak na lokalnu cestu LC33071 (Kutina – Mišinka – Gojlo). Postojeći poljski put u km 8+370 prelaze se u km 8+298 i križa se s obilaznicom pod povoljnijim kutom i uz osiguranje bolje preglednosti. S obzirom na to da će

zahvat na dijelu GJ Kutinske prigorske šume prelaziti preko šumske ceste (odjel/odsjek 53cs, oko km 4+080), doći će do privremenog prekida postojeće šumske infrastrukture, što rezultira narušavanjem njezine funkcionalnosti i stvaranjem dodatnih negativnih utjecaja zbog potrebe za formiranjem novih pristupnih putova do gradilišta. Tijekom korištenja ceste negativni utjecaji vezani su uz moguće povećanje buke, promjenu krajobraza i onečišćenja zraka, ali se ne očekuje prekoračenje propisanih razina, dok se pozitivan utjecaj očituje zbog izmještanja prometa iz pješačkih zona, gradnje pješačke staze i skraćanja putovanja.

Izgradnja će privremeno utjecati na **promet** na postojećoj cestovnoj mreži, uz moguće usporavanje zbog transporta materijala i rada građevinske mehanizacije, ali se negativni utjecaji smanjuju dobrom organizacijom i privremenom regulacijom prometa. Tijekom korištenja istočne obilaznice tranzitni promet će se preusmjeriti izvan grada, čime se poboljšava protočnost i sigurnost prometa i smanjuje pritisak na postojeće ceste u urbanom dijelu i pješačke zone.

Tijekom pripreme i izgradnje ceste mogući su negativni utjecaji na **infrastrukturu**. Stoga, prije početka radova izvođač radova je dužan pravovremeno obavijestiti sve javne tvrtke vlasnike instalacija o izvođenju radova u blizini njihovih instalacija na terenu, kako bi njihovi predstavnici mogli dati točne podatke o položaju svojih instalacija i označiti ih na terenu te provoditi stručni nadzor nad izvođenjem radova u koridorima tih instalacija. Zahvat će se izgraditi u skladu s odredbama prostorno-planskih dokumenata i uklopit će se u postojeće i planirane infrastrukturne objekte i vodove te se ne očekuje negativan utjecaj zahvata na infrastrukturu tijekom korištenja.

Za vrijeme pripreme i izgradnje zahvata u slučaju nepravilne organizacije gradilišta može doći do **nekontroliranih događaja**, primjerice onečišćenje tla i voda naftnim derivatima i otpadnim vodama s gradilišta, požar na otvorenom, sudar 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. U slučaju izlivanja većih količina opasnih tvari u tlo i podzemne i/ili površinske vode te pojave požara većih razmjera, može doći do negativnog utjecaja na staništa u vidu gubitka velikih površina, prisutnu floru i faunu šireg područja izgradnje ceste. Za vrijeme korištenja ceste mogući su sudari te izlijetanja i prevrtanja vozila što za posljedicu može imati izlivanje većih količina nafte i naftnih derivata te drugih štetnih tvari u okoliš ili nastanak požara. Takav nekontrolirani događaj imao bi negativan utjecaj te je potrebno provoditi mjere predostrožnosti i zaštite kako bi se vjerojatnost nekontroliranog događaja svela na minimum. Primjenom tehničkih mjera zaštite utjecaj se smanjuje na prihvatljivu razinu.

**Kumulativni utjecaji** izgradnje istočne obilaznice Kutine procijenjeni su uz analizu prostornih planova (sagledavanjem planirane linijske infrastrukture, vodno-komunalnih zahvata, energetskog sustava itd.) i terenski pregled, uzimajući u obzir da zahvat presijeca županijsku cestu ŽC3124, lokalnu cestu LC33070, više poljskih i šumskih putova te vodotok Batinski jarak. Tijekom izgradnje najveći vizualni utjecaj čini privremeno gradilište i prisustvo građevinske mehanizacije, a izgradnjom će se promijeniti krajobrazna slika. Emisije stakleničkih plinova povezane su s prometom vozila na dionici duljine 8,75 km, a procjena klimatske ranjivosti pokazuje nisku do umjerenu izloženost rizicima. Emisije štetnih tvari te rizici za tlo i poljoprivredne površine lokalizirani su uz trasu, a fragmentacija staništa može uzrokovati privremeni gubitak biljnih vrsta. Izgradnja ceste dodatno fragmentira postojeća šumska i otvorena staništa te uzrokuje privremeni gubitak vegetacije tijekom radova, ali se očekuje postupni povratak staništa i flore nakon završetka radova, bez značajnih negativnih kumulativnih učinaka. Negativni kumulativni utjecaji na faunu (gubitak staništa, fragmentacija, potencijalna stradavanja) ublažavaju se planiranim objektima za prijelaz životinja – dvama čeličnim propustima i jednim pločastim propustom na Batinskom jarku, nadvožnjakom te vijaduktima Mišinka i Šartovac, uz dodatne prilagodbe propusta za prolaz malih sisavaca, gmazova i vodozemaca, zbog čega kumulativni utjecaj na faunu nije značajno negativan.

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

- **Opće mjere zaštite** propisane su u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18, 118/18), Zakonom o gradnji („Narodne novine“, broj 155/25) i Zakonom o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19).
- **Mjere zaštite infrastrukture i prometnih tokova** su u skladu sa Zakonom o gradnji.
- **Mjere zaštite zraka** u skladu su sa Zakonom o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 127/19, 57/22, 136/24).
- **Mjere zaštite voda** su u skladu sa Zakonom o vodama („Narodne novine“, broj 66/19, 84/21, 47/23), Uredbom o standardu kakvoće voda („Narodne novine“, broj 96/19, 20/23, 50/23) i Pravilnikom o graničnim vrijednostima emisija otpadnih voda („Narodne novine“, broj 26/20).
- **Mjere zaštite tla i poljoprivrednog zemljišta** su u skladu sa Zakonom o zaštiti okoliša, Zakonom o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 20/18, 115/18, 98/19, 57/22, 136/25), Pravilnikom o mjerilima za utvrđivanje osobito vrijednog obradivog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta („Narodne novine“, broj 23/19), Pravilnikom o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 71/19) i Pravilnikom o metodologiji za praćenje stanja poljoprivrednog zemljišta („Narodne novine“, broj 47/19).
- **Mjere zaštite bioraznolikosti** su skladu sa Zakonom o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18, 14/19, 127/19, 155/23).
- **Mjere zaštite krajobraza** temelje se na člancima 6., 7., 10. i 20. Zakona o zaštiti okoliša, Zakonu o prostornom uređenju („Narodne novine“, broj 155/25) i Zakonu o gradnji.
- **Mjere zaštite kulturne baštine** su u skladu sa Zakonom o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 145/24, 151/25).
- **Mjere zaštite šuma** su u skladu sa Zakonom o šumama („Narodne novine“, broj 68/18, 115/18, 98/19, 32/20, 145/20, 101/23, 145/23, 36/24), Pravilnikom o uređivanju šuma („Narodne novine“, broj 97/18, 101/18, 31/20, 99/21, 38/24), Pravilnikom o utvrđivanju naknada za šumu i šumsko zemljište („Narodne novine“, broj 12/20, 121/20, 43/24) i Pravilnikom o zaštiti šuma od požara („Narodne novine“, broj 33/14).
- **Mjere zaštite divljači i lovstva** su u skladu sa Zakonom o lovstvu („Narodne novine“, broj 99/18, 32/19, 32/20, 127/24), Pravilnikom o stručnoj službi za provedbu lovnogospodarskih planova („Narodne novine“, broj 108/19), Pravilnikom o lovostaju („Narodne novine“, broj 94/19) i Pravilnikom o sadržaju, načinu izrade i postupku donošenja, odnosno odobravanja lovnogospodarske osnove, programa uzgoja divljači i programa zaštite divljači („Narodne novine“, broj 40/06, 92/08, 39/11, 41/13, 99/18).
- **Mjere zaštite od svjetlosnog onečišćenja** su u skladu sa Zakonom o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja i Pravilnikom o zonama rasvijetljenosti, dopuštenim vrijednostima rasvjetljavanja i načinima upravljanja rasvjetnim sustavima („Narodne novine“, broj 128/20).
- **Mjere zaštite od povećanih razina buke** su u skladu s člankom 69. Zakona o gradnji, Zakonom o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16, 114/18, 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** su u skladu s člankom 33. Zakona o zaštiti okoliša, Zakonom o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 84/21, 142/23) i Pravilnikom o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 106/22, 138/24, 108/25).

- **Mjere postupanja s viškom materijala iz iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu** u skladu su s Pravilnikom o postupanju s viškom iskopa koji predstavlja mineralnu sirovinu kod izvođenja građevinskih radova („Narodne novine“, broj 84/24).
- **Mjere zaštite u slučaju iznenadnog događaja** u skladu su sa Zakonom o zaštiti okoliša, Zakonom o vodama i Državnim planom mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11, 66/19) i Zakonom o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22, 133/23).

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 obvezan je sukladno članku 142. stavku 6. istog Zakona osigurati i financijska sredstva za praćenje stanja okoliša i ekološke mreže.

- **Program praćenja buke** u skladu je s člankom 69. Zakona o gradnji, Zakonom o zaštiti od buke i Pravilnikom o najvišim dopuštenim razinama buke s obzirom na vrstu izvora buke, vrijeme i mjesto nastanka.
- **Program praćenja bioraznolikosti** u skladu je sa Zakonom o zaštiti prirode.

Sukladno članku 21. stavku 2. Uredbe, prije donošenja rješenja nacrt rješenja je stavljen na uvid javnosti na internetskim stranicama Ministarstva u trajanju 8 dana s datumom objave 19. ožujka 2026. 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 dostave ovog rješenja. Tužba se predaje navedenom upravnom sudu neposredno u pisanom obliku, usmeno na zapisnik ili se šalje poštom odnosno dostavlja elektronički.

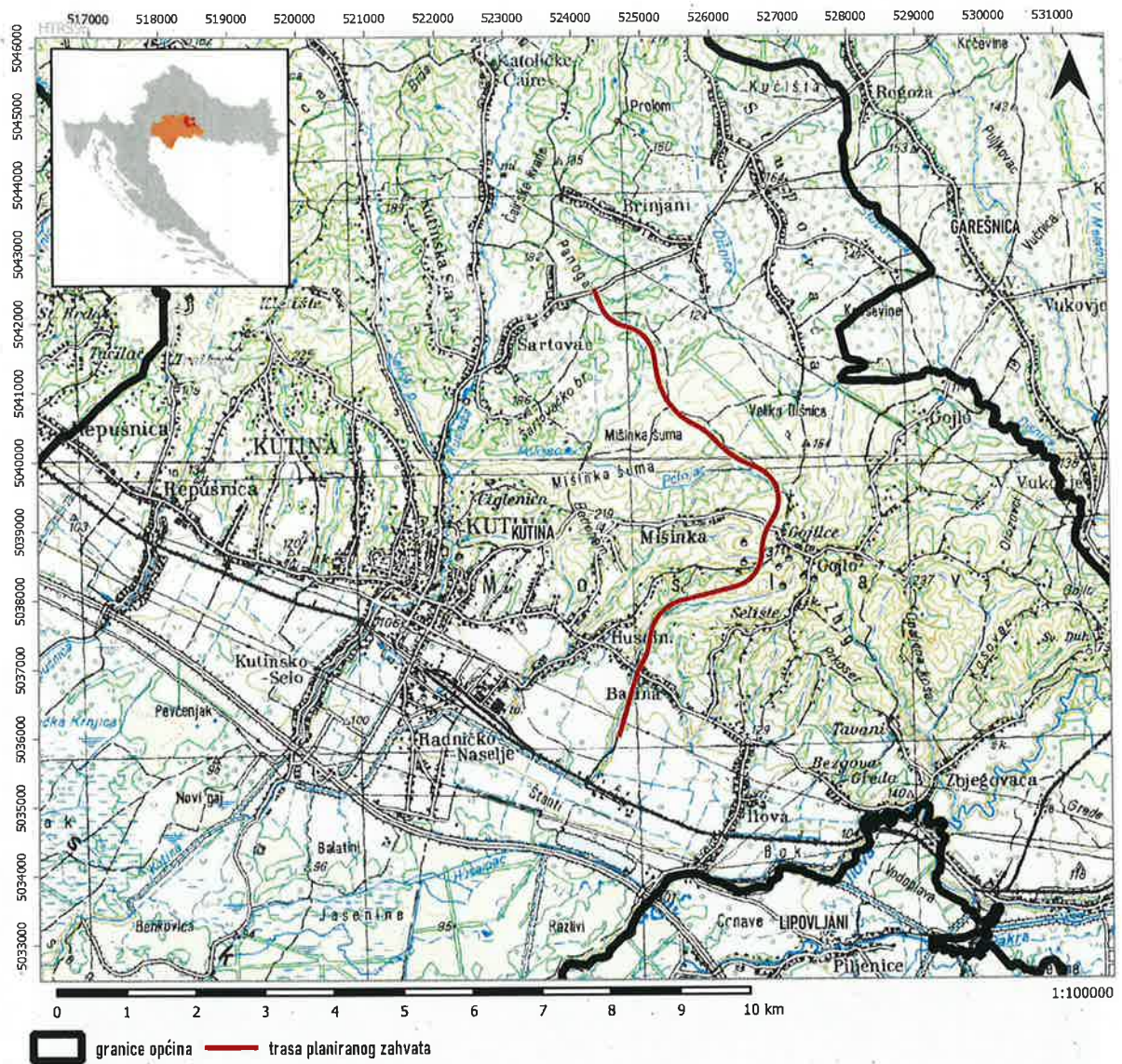


Dostaviti:

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

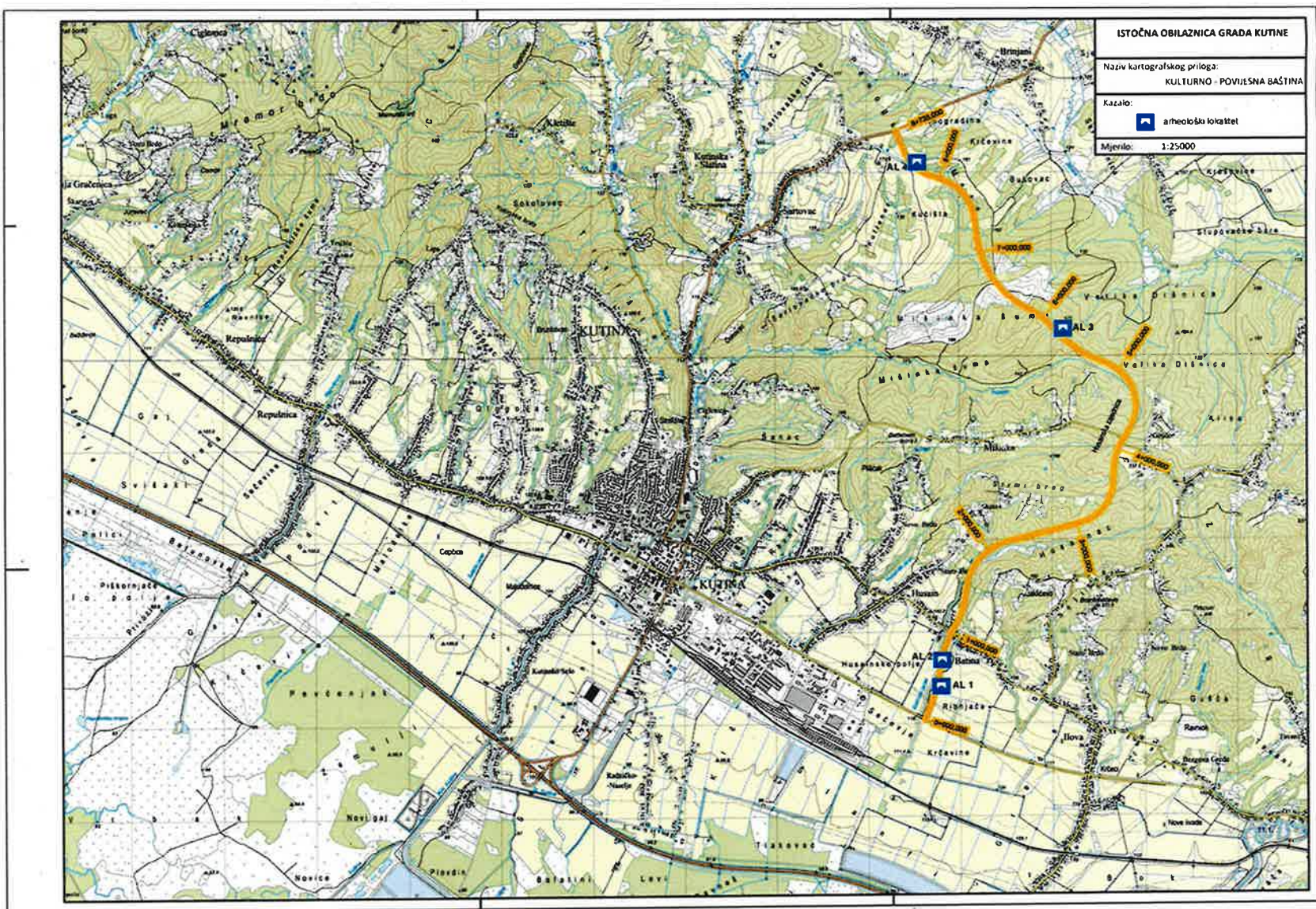
Na znanje:

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



Prilog 1. Situacijski prikaz zahvata





Prilog 3. Kartografski prikaz evidentirane arheološke baštine