



**REPUBLIKA HRVATSKA**  
**MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA**  
**I ENERGETIKE**

10000 Zagreb, Radnička cesta 80  
tel: +385 1 3717 111, faks: +385 1 3717 135

**KLASA:** UP/I-351-03/19-08/03

**URBROJ:** 517-03-1-2-19-16

Zagreb, 15. listopada 2019.

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike 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 2. 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, za procjenu utjecaja na okoliš izmještanja državne ceste DC37 u mjestu Gora, Sisačko-moslavačka županija, nakon provedenog postupka, donosi

## **N A C R T R J E Š E N J A**

- I. Namjeravani zahvat – izmještanje državne ceste DC37 u mjestu Gora, Sisačko-moslavačka županija, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, temeljem studije o utjecaju na okoliš koju je izradio u prosincu 2018., a dopunio u svibnju 2019. godine ovlaštenik DVOKUT ECRO d.o.o. iz Zagreba – prihvatljiv je za okoliš uz primjenu mjera zaštite okoliša (A) i uz provedbu programa praćenja stanja okoliša (B).**

### **A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA**

#### **A.1. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM PRIPREME I GRAĐENJA**

##### ***Opće mjere zaštite***

- A.1.1. U okviru izrade Glavnog projekta izraditi elaborat u kojem će biti prikazan način na koji su 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 u suradnji s projektantom.
- A.1.2. Izraditi Projekt organizacije gradilišta.
- A.1.3. Obaviti pregled stanja svih prometnica na koje je gradilište priključeno te redovito uklanjati sva oštećenja kojima bi se na bilo koji način ugrozili ljudi ili vozila.
- A.1.4. Ocijeniti geotehnička svojstva tla na kojem se oblikuje lokacija za privremeno skladištenje materijala.
- A.1.5. Predvidjeti površine za privremeno skladištenje biljnog materijala, humusa, zemljanog materijala i dopremljenog građevinskog materijala, odnosno za privremeno skladištenje materijala koji će se u kasnijim građevinskim fazama ili fazama sanacije moći iskoristiti.

### ***Mjere zaštite naselja i stanovništva***

- A.1.6. Pravovremeno informirati javnost o izgradnji planiranog zahvata izmještanja državne ceste DC37 u mjestu Gora.
- A.1.7. Po potrebi predvidjeti adekvatnu zaštitu od buke u zoni gdje trasa planiranog zahvata prolazi u blizini stambenih objekata.

### ***Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove***

- A.1.8. Izraditi Projekt privremene regulacije prometa za vrijeme izgradnje planiranog zahvata. Njime regulirati točke prilaza na postojeći prometni sustav te osigurati od svih mogućih kolizijskih točaka prilikom izgradnje planiranog zahvata i postojećeg prometnog sustava.
- A.1.9. Radi sigurnosti sudionika u prometu na dijelu trase koji se nalazi usporedno s vodotokom (vodotok Šanja) predvidjeti zaštitnu odbojnu ogradu na mjestima gdje je visinska razlika dna kanala i ruba kolnika veća od 3 m ili gdje je rub kolnika na udaljenosti manjoj od 10 m od vodenih površina čija je dubina veća od 0,75 m.
- A.1.10. Dovedi u prvobitno stanje sve postojeće ceste i putove oštećene korištenjem mehanizacije i vozila na izgradnji prometnice.

### ***Mjere zaštite infrastrukture***

- A.1.11. U fazi pripreme i izgradnje ceste provesti mjere zaštite infrastrukturnih građevina na mjestima gdje se trasa ceste križa, vodi paralelno ili se samo mjestimično približava, u skladu s posebnim propisima i uvjetima.
- A.1.12. U fazi izvođenja primijeniti sve propisane/uvjetovane građevinske radnje s ciljem zaštite infrastrukturnih vodova.

### ***Mjere zaštite krajobraza***

- A.1.13. Kod krajobraznog uređenja i sanacije područja koristiti autohtone biljne vrste.
- A.1.14. Očuvati što je više moguće prirodne vegetacije na pristupnim i rubnim zonama, a oštećene površine sanirati.
- A.1.15. Materijal nastao prilikom zemljanih radova iskoristiti za uređenje površina uz cestu ili u neke druge svrhe. Eventualni višak materijala propisno odlagati na za tu svrhu unaprijed određenu lokaciju.
- A.1.16. Sanaciju planiranog koridora izvoditi tijekom izgradnje i neposredno nakon izgradnje.

### ***Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine***

- A.1.17. Prilikom izgradnje osigurati stručni arheološki nadzor za vrijeme skidanja i manipuliranja humusnim slojem i kontaktnom površinom neposredno ispod humusa između stacionaža 0+700 i 0+870. Ako se pri izvođenju radova naiđe na arheološko nalazište ili nalaze, radove prekinuti i o nalazu obavijestiti nadležni konzervatorski odjel, u cilju osiguranja i zaštite arheološkog nalazišta i nalaza.
- A.1.18. Za sve ostale zemljane radove na prostoru izmještanja ceste DC37 obvezno je ako se pri izvođenju zemljanih radova i iskopa, koji se obavljaju na površini ili ispod površine zemlje, naiđe na arheološko nalazište ili nalaze, prekinuti radove i o nalazu obavijestiti nadležni konzervatorski odjel, u cilju osiguranja i zaštite arheološkog nalazišta i nalaza.
- A.1.19. Prilikom izgradnje ceste, voditi računa o kulturno povijesnim vrijednostima uočenim uz trasu i na trasi buduće ceste. Iste treba zaobići ili izmjestiti te zaštititi od djelovanja građevinske mehanizacije.

### ***Mjere zaštite staništa, flore i faune***

- A.1.20. Koristiti minimalni radni pojas kako bi se umanjio opseg oštećenja autohtone vegetacije.
- A.1.21. Prilikom uklanjanja vegetacije za potrebe izgradnje mosta preko vodotoka Šanja u radnom pojasu, izvan zaštitnog pojasa ceste, izbjegavati uklanjanje korijenskog sustava kako bi se osigurala stabilnost i heterogenost obale te omogućila brža spontana obnova stablašica putem mladica.
- A.1.22. Ukoliko na predmetnoj prometnici budu postavljeni prozirni bukobrani, označiti ih naljepnicama odgovarajućeg dizajna kako bi se umanjila vjerojatnost kolizije ptica s predmetnom građevinom.
- A.1.23. Nakon završetka radova sve ogoljene površine uz prometnicu zatraviti mješavinom sjemena trava i djetelina.

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

- A.1.24. Obavijestiti lovoovlaštenike o početku radova i eventualnom stradavanju divljači.
- A.1.25. U suradnji s lovoovlaštenikom odrediti mjesta privremenih znakova opasnosti od divljači na cesti u fazi pripreme radova te postaviti privremene znakove opasnosti od divljači na cesti u fazi izgradnje.

### ***Mjere zaštite tla***

- A.1.26. Površinski humusni sloj zdravice zasebno deponirati (ako je moguće u obuhvatu zahvata) te isti upotrijebiti kao površinski sloj zemljišta tokom završnih građevinskih radova. Ograničiti kretanje teške mehanizacije po okolnom poljoprivrednom tlu odnosno koristiti postojeću mrežu putova.
- A.1.27. Suziti radni pojas kod izvođenja zahvata u dijelu zahvaćanja trajnih nasada.

### ***Mjere zaštite voda***

- A.1.28. Daljnjom razradom projektne dokumentacije, u poplavnom području kotu nivelete prometnice projektirati iznad kote poplavnih voda u skladu s vodopravnim uvjetima.
- A.1.29. Radove na dijelovima zahvata koji mogu biti ugroženi pojavom visokih voda vremenski izvesti u razdoblju malih voda.
- A.1.30. Prije moguće pojave visokih voda svu opremu, građevinske strojeve i materijale ukloniti s pozicija ugroženih visokom vodom.
- A.1.31. 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 proliivenih goriva i maziva.
- A.1.32. Radove s mehanizacijom uz vodotoke izvoditi uz krajnji oprez, a u slučaju iznenadnih događaja postupati prema Operativnom planu za provedbu mjera sprječavanja širenja i uklanjanja iznenadnog onečišćenja voda.
- A.1.33. Izgradnjom prometnice ne smije se umanjiti propusna moć korita vodotoka niti uzrokovati erozija u istom te se za vrijeme izvođenja radova ne smije niti privremeno odlagati bilo kakav materijal u korita vodotoka.
- A.1.34. Prostor za smještaj vozila i građevinskih strojeva planirati dalje od vodotoka te urediti tako da je podloga nepropusna, a površinske vode odvoditi preko separatora ulja i goriva.

### ***Mjere zaštite zraka***

- A.1.35. Tijekom sušnih dana polijevati vodom transportne površine koje nisu asfaltirane.
- A.1.36. Rasuti teret prevoziti u za to primjerenim vozilima te ga vlažiti ili prekrivati pogotovo za vrijeme vjetrovitih dana.

### ***Mjere zaštite od buke***

A.1.37. Tijekom izrade Glavnog projekta provjeriti utjecaj na postojeće objekte i planirane površine uz predmetnu trasu te po potrebi poduzeti odgovarajuće mjere zaštite od buke u zoni sljedećih stacionaža:

1. od stacionaže 0+000,00 do stacionaže 0+060,00 sa zapadne strane promatrane dionice,
2. od stacionaže 0+120,00 do stacionaže 0+470,00 sa zapadne strane promatrane dionice,
3. od stacionaže 0+000,00 do stacionaže 0+430,00 s istočne strane promatrane dionice,
4. od stacionaže 0+500,00 do stacionaže 0+620,00 s južne strane promatrane dionice,
5. od stacionaže 0+770,00 do stacionaže 0+840,00 s južne strane promatrane dionice.

A.1.38. Točan položaj, dužinu i tehničke karakteristike barijera za zaštitu od buke definirati Projektom zaštite od buke u fazi izrade Glavnog projekta planiranog zahvata.

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

A.1.39. Ukoliko će se postavljati rasvjeta, rasvjetna tijela usmjeriti direktno prema tlu ili površini koju treba osvijetliti, uz korištenje svjetiljki s niskim rasapom svjetlosti.

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

### ***Mjera zaštite staništa, flore i faune***

A.2.1. Redovito održavati prohodnost prostora ispod mosta i cestovnih propusta kako bi se održala funkcionalnost prolaza za male i srednje velike životinje.

### ***Mjere zaštite divljači***

A.2.2. U suradnji s lovačkim savezom Sisačko-moslavačke županije i lovoovlaštenikom, te ukoliko se utvrdi da je tijekom korištenja prometnice došlo do znatnijeg stradavanja divljači, ustanoviti najučestalije migracijske pravce divljači i duž istih postaviti dodatne sigurnosne mjere u vidu akustičko-vizualnih repelenata (prizmatična stakalca i slično).

A.2.3. Svako stradavanje divljači na prometnici odmah prijaviti lovoovlašteniku.

### ***Mjera zaštite tla***

A.2.4. Zaštititi poljoprivredne površine u bližem području predmetne trase od štetnog djelovanja prometa podizanjem zaštitnih vegetacijskih pojaseva uz samu trasu ceste.

### ***Mjere zaštite voda***

A.2.5. Redovito održavati sustave vanjske odvodnje i obodnih kanala, što uključuje čišćenje i praćenje funkcionalnog stanja sustava odvodnje.

A.2.6. Izraditi Operativni plan mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda s mjerama sprječavanja, širenja i uklanjanja iznenadnog onečišćenja i uspostaviti uvjete za njegovu provedbu.

## B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

### **Buka**

- B.1. Na dionicama na kojima je izvedena zaštita od buke, provjeriti razine buke za razdoblje noći te ako je potrebno izvesti dodatne mjere za snižavanje razine buke. Mjerenja provoditi u prvoj godini nakon puštanja prometnice u promet.
- 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 energetike 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 Hrvatske ceste 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 energetike.
- VII. Sastavni dio ovog Rješenja je sljedeći grafički prilog:
- Prilog 1. Pregledna situacija

### 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 energetike (dalje u tekstu: Ministarstvo) putem opunomoćenika DVOKUT ECRO d.o.o., Trnjanska 37, Zagreb, 18. siječnja 2019. godine zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš izmještanja državne ceste DC37 u mjestu Gora, Sisačko-moslavačka 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) te članka 8. Uredbe o procjeni utjecaja zahvata na okoliš (dalje u tekstu: Uredba), kao što su:

- Potvrda Uprave za dozvole državnog značaja Ministarstva graditeljstva i prostornoga uređenja o usklađenosti zahvata sa prostornim planovima (KLASA: UP/I-350-02/18-02/38; URBROJ: 531-06-1-1-1-18-3 od 27. prosinca 2018. godine).
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I-612-07/18-60/23; URBROJ: 517-07-1-1-2-18-5 od 22. ožujka 2018. godine) da je planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu te da nije potrebno provesti postupak Glavne ocjene prihvatljivosti 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-351-02/13-08/136; URBROJ: 517-06-2-1-1-17-12 od 8. prosinca 2017. godine). Studija je izrađena u prosincu 2018., a dopunjena u svibnju 2019. 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 5. veljače 2019. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš izmještanja državne ceste DC37 u mjestu Gora, Sisačko-moslavačka županija (KLASA: UP/I-351-03/19-08/03; URBROJ: 517-03-1-2-19-2 od 31. siječnja 2019. 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) i Odlukom o izmjeni Odluke (KLASA: 351-03/16-04/1651; URBROJ: 517-03-1-2-19-6 od 12. veljače 2019. godine).

Stalno povjerenstvo održalo je dvije sjednice. Na **prvoj sjednici** održanoj 26. veljače 2019. godine u Petrinji, Stalno povjerenstvo je 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 24. svibnja 2019. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: UP/I-351-03/19-08/03; URBROJ: 517-03-1-2-19-7). Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/19-08/03; URBROJ: 517-03-1-2-19-8 od 24. svibnja 2019. godine) povjerena je Upravnom odjelu za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Sisačko-moslavačke županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu sa člankom 162. stavka 2. Zakona u razdoblju od 14. lipnja do 13. srpnja 2019. godine u službenim prostorijama Grada Petrinje, Ivana Gundulića 2, Petrinja, radnim danom od 7,30 do 15,30 sati. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Večernji list“, na oglasnim pločama Grada Petrinje i Sisačko-moslavačke županije te na internetskim stranicama Ministarstva, Grada Petrinje i Sisačko-moslavačke županije. U sklopu javne rasprave održano je 4. srpnja 2019. godine javno izlaganje s početkom u 10,00 sati u Velikoj vijećnici Grada Petrinje, Ivana Gundulića 2, Petrinja. Prema izvješću Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Sisačko-moslavačke županije (KLASA: 351-03/19-01/08; URBROJ: 2176/01-08/14-19-16 od 19. srpnja 2019. godine), tijekom javnog uvida u knjigu primjedbi izloženu uz Studiju upisano je jedno mišljenje kojim se izražava potpora provedbi planiranog zahvata, dok su na adresu Upravnog odjela za prostorno uređenje, graditeljstvo i zaštitu okoliša Sisačko-moslavačke županije pristigla mišljenja Konzervatorskog odjela u Sisku Ministarstva kulture (KLASA: 612-08/19-10/0073; URBROJ: 532-04-02-04/1-19-6 od 28. lipnja 2019. godine) prema kojem je Studija o utjecaju na okoliš planiranog zahvata prihvatljiva s konzervatorskog aspekta i Vodnogospodarske ispostave za mali sliv „Banovina“ Hrvatskih voda (KLASA: 351-03/19-01/0000211; URBROJ: 374-3110-1-19-2 od 4. srpnja 2019. godine) u kojim stoji da navedeno tijelo nema primjedbi na predmetnu Studiju.

Stalno povjerenstvo je na **drugo**j sjednici održanoj 24. rujna 2019. godine u Zagrebu u skladu sa 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 programa praćenja stanja okoliša.

**Prihvatljivost zahvata obrazložena je na sljedeći način:** *Planirani zahvat izmještanja državne ceste DC37 u mjestu Gora približne duljine 1 km nalazi se u Sisačko-moslavačkoj županiji. Trasa planiranog zahvata u cijelosti prolazi administrativnim područjem Grada Petrinje. Duljina predmetne prometnice iznosi 1 075 m i generalno je položena u smjeru sjeveroistok – jugozapad. Razmatrana je cesta koja u potpunosti prati trasu iz Urbanističkog plana uređenja naselja Gora (UPU-13), duljine osnovne trase (os 1) 1 075 m.*

*Dimenzije poprečnog presjeka su sljedeće:*

- širina prometnog traka 3,25 m;
- širina rubnog traka 0,30 m;
- ukupna širina kolnika 7,10 m;
- širina berme 1,20 m;
- širina bankine 1,20 m.

*Projektni elementi horizontalne i vertikalne geometrije trase za brzinu  $V_p=60$  km/h su:*

- minimalni radijus horizontalne krivine  $R=120$  m;
- minimalna duljina klotoidne prijelazne krivine  $L=45$  m
- minimalni polumjer konkavnog zaobljenja nivelete  $R=750$  m
- minimalni polumjer konveksnog zaobljenja nivelete  $R=1\ 100$  m
- maksimalni uzdužni nagib  $i=8.00$  %.

*Proširenje voznog traka u krivini dimenzionirano je za oba prometna traka za uvjete prolaza dva vozila kao što su vozilo s prikolicom, tegljač s poluprikolicom i zglobni autobus. Poprečni nagib ceste je 2,5% u pravcu, a u krivinama se povećava ovisno o radijusima krivina. Pokosi nasipa projektirani su u nagibu 1:1.5, a usjeka u nagibu 1:1 (iznimno ako dopuštaju terenski uvjeti do 2:1).*

*Osim osnovne osi, prometnica ima još pet priključnih osi:*

- os 1 (kružna prometnica u „rotoru“) duljine 91,1 m;
- os 2 (istočni krak kružnog raskrižja – DC37) duljine 175,0 m;
- os 3 (zapadni krak kružnog raskrižja – sadašnja DC 37) duljine 55,0 m;
- os 4 (jugoistočni krak kružnog raskrižja) duljine 29,4 m;
- os 5 (priključni dio sadašnje DC37 na kraju zahvata) duljine 126,0 m.

*Raskrižje na početku trase projektirano je kao raskrižje kružnog oblika („rotor“), dok je raskrižje na kraju trase projektirano kao trokrako raskrižje. Osim navedenih raskrižja, na trasi su predviđena još četiri raskrižja „T“ oblika, preko kojih se formira prometna mreža iz UPU-a. Predmet idejnog rješenja nisu priključne prometnice u obuhvatu UPU-a, a koje se u T-raskrižjima uključuju na novu trasu ceste. Osnova za trasiranje ceste po ovom idejnom rješenju je cesta iz UPU naselja Gora UPU-13. Kritični element horizontalne geometrije je krivina na stacionaži oko 0+400 gdje je polumjer 100 m, kojom se zadovoljava projektna brzina od 50 km/h. Krivina je ovako projektirana u UPU, a trasa s popravljenom geometrijom izlazi iz koridora rezerviranog UPU-om. Svi ostali elementi horizontalne i vertikalne geometrije trase zadovoljavaju projektnu brzinu od 60 km/h. Križanje na početku trase stacionaža (0+000,00 glavne osi) projektirano je kao kružno raskrižje. Vanjski promjer kružne prometnice je 35,0 m. Kružno raskrižje ima 4 privoza. Križanje na kraju trase (stacionaža 0+866,04 glavne osi) projektirano je kao trokrako križanje. Na glavnoj trasi izvode se trakovi za lijeve skretače za oba smjera te trak za usporenje*

na desnoj strani (na križanju sa sadašnjom DC37). Na početnom dijelu trase s južne strane DC37 nalazi se kanal za prikupljanje oborinskih voda. Kanalom prikupljene slivne vode, propustom ispod LC33040 se odvođe do vodotoka Šanja. Pri realizaciji kružnog raskrižja bit će na tom mjestu potrebno izvesti cijevni propust u duljini od 60 m.

STACIONAŽA	VODOTOK	OBJEKT	ZBROJ RASPONA (DULJINA) m	ŠIRINA m	TIP KONSTRUKCIJE
Oko 0+000.00	Umjetni kanal	Cestovni propust	60.0	/	Cijevni propust $\Phi 1000$
0+155.00	Topolčica	Cestovni propust	Min. 2.0	12.0	Pravokutna okvirna AB konstrukcija
0+505	Šanja	Most	12.0	12.6	klasično armirana pločasta okvirna konstrukcija, s monolitnom izvedbom

Trasa planiranog zahvata planirana je sljedećim prostornim planovima: Prostornim planom Sisačko-moslavačke županije („Službeni glasnik Sisačko-moslavačke županije“, broj 4/01, 12/10, 10/17), Prostornim planom uređenja Grada Petrinje („Službeni vjesnik“, broj 30/05, 55/06, 8/08, 13/08, 42/08, 12/11, 17/12, 21/14, 18/15, 48/16) i Urbanističkim planom uređenja naselja Gora (UPU-13) („Službeni vjesnik“, broj 32/15).

Izgradnja cjelokupnog zahvata zahtjeva angažman građevinske operative i logistiku te se može očekivati otvaranje mogućnosti za dodatnim zapošljavanjem lokalnog stanovništva i lokalnih/regionalnih tvrtki. Mogući su kratkotrajni negativni utjecaji na stanovništvo uzrokovani građevinskim radovima. Tijekom izgradnje svakodnevni život stanovništva poremetit će strojevi i vozila za potrebe gradnje koji će se kretati zonom zahvata. Negativan utjecaj očitovat će se u smanjenoj mogućnosti nesmetanog korištenja prometnica tijekom transporta materijala i opreme. Mehanizacija i strojevi koji će povremeno prometovati kroz naselja usporavat će i ometati prometnu protočnost te stvarati dodatnu buku i gužvu. Također, mogli bi oštećivati kolnik i nanositi na isti ostatke zemlje i neispranih ostataka građevinskog materijala. Utjecaj na organizaciju prostora bit će privremen, trajat će do završetka radova te neće biti izražen. Utjecaj na građevinska područja naselja, a time i na stanovnike koji tu žive ili borave moguć je duž cijele trase, ali se procjenjuje kao mali. Izgradnjom planiranog zahvata smanjit će se ukupni promet kroz naseljeno područje, povećati sigurnost i kvaliteta života stanovnika koji će koristiti planiranu prometnicu. Zbog izgradnje planiranog zahvata neće biti potrebno ukloniti niti jedan stambeni objekt.

Šire područje gdje će se obavljati radovi izgradnje promreženo je uglavnom lokalnim i nerazvrstanim cestama te šumskim i poljskim putovima. Za vrijeme izvođenja radova, zbog pojačane frekvencije vanjskog transporta materijala i tehnike, može doći do ometanja u odvijanju prometa. Moguće su znatnije količine zemlje i ostalog građevnog materijala na prometnicama i poteškoće u odvijanju prometa i eventualna oštećenja prometnica (prvenstveno lokalnih cesta i gradskih ulica) te zastoji. Nakon završetka izgradnje zahvata potrebno je sanirati sva eventualna oštećenja na postojećoj cestovnoj prometnoj mreži. Planirani zahvat (osnovna trasa) presijeca postojeće razvrstane ceste na šest mjesta i to: državne ceste na dva mjesta, lokalnu cestu na jednom mjestu i nerazvrstane ceste na tri mjesta.

Za vrijeme građenja moguć je utjecaj na postojeće cjevovode na mjestima njihovog križanja s trasom ceste. Izgradnja predmetne trase ceste može uzrokovati mehaničko oštećenje elemenata vodoopskrbe, što se može izbjeći pravilnom organizacijom gradilišta i primjenom propisa o izgradnji. Ostali utjecaji se ne očekuju jer se pretpostavlja da će rješenja odvodnje biti

kvalitetno definirana u fazi projektiranja i da će se sustav kvalitetno održavati. Neposredni utjecaj trase ceste očitovat će se u manjem remećenju postojećeg sustava korištenja voda, uređenja vodotoka i voda i odvodnog sustava melioracijske odvodnje (osnovne i detaljne kanalske mreže), što se može riješiti već tijekom pripreme zahvata, odnosno projektnim rješenjem koje će omogućiti normalno funkcioniranje postojećih sustava korištenja voda, uređenja vodotoka i voda odnosno sustava melioracijske odvodnje. Tijekom korištenja, odnosno tijekom normalnog odvijanja prometa ne očekuju se negativni utjecaji na elemente vodnogospodarske infrastrukture. Negativni utjecaji tijekom korištenja su mogući jedino u slučaju iznenadnih događaja i prilikom/nakon eventualnih rekonstrukcija na planiranoj trasi ceste ili na elementima vodnogospodarskih sustava uslijed nepoštivanja pravila i standarda izgradnje ceste odnosno elemenata vodnogospodarskih sustava.

Uzevši u obzir stanje **krajobraza** na širem području obuhvata zahvata planirana prometnica će u cjelini imati mali utjecaj na promjenu krajobraznih i vizualnih značajki. To će u još manjoj mjeri biti izraženo od stacionaže 0+000 do stacionaže 0+300 te od stacionaže 0+900 do završne stacionaže 1+053 jer planirana trasa prolazi postojećim koridorom prometnice. Izraženiji utjecaji dogodit će se na prostoru poljoprivrednih površina između navedenih stacionaža iako planirana prometnica većim dijelom iskorištava postojeći makadamski put. Kao značajniji element zahvata može se izdvojiti planirani most preko vodotoka, kojim će se u maloju mjeri korigirati obala te ukloniti pojas vegetacije. Sukladno umjerenju vrijednosti krajobraza na navedenom području te ukupnom obuhvatu i karakteru zahvata procjenjuje se da će negativni utjecaj biti malen i lokalnog značenja.

Na prostoru obuhvata zahvata nema registriranih trajno zaštićenih **kulturnih dobara** Republike Hrvatske, niti kulturno-povijesne baštine registrirane u kategoriji kulturnih dobara od nacionalnog značenja. Sustavom mjera zaštite moguće je smanjiti izravne i neizravne utjecaje na kulturno dobro na prihvatljivu mjeru ili ih u potpunosti neutralizirati. Izmještanje ceste imat će pozitivan utjecaj na postojeća zaštićena kulturna dobra poput Crkve Uznesenja Blažene Djevice Marije udaljavanjem prometa od iste.

Planirani zahvat ne prolazi **zaštićenim područjima** prirode prema Zakonu o zaštiti prirode. Zbog karakteristika i dosega utjecaja tijekom izgradnje i korištenja planiranog zahvata te velike udaljenosti najbližih zaštićenih područja (Spomenika parkovne arhitekture Petrinja – Strossmayerovo šetaliste i Značajnog krajobraza Kotar – Stari gaj koja su udaljena više od 6 km), može se zaključiti da neće doći do negativnog utjecaja na ova područja niti tijekom izgradnje niti tijekom korištenja planiranog zahvata.

Tijekom izgradnje planiranog zahvata doći će do trajne prenamjene kopnenih **stanišnih tipova** koji se nalaze na trasi planiranog zahvata. Oko 723 m trase (stacionaže 0+000 do 0+300, 0+450 do 0+700 i 0+880 do 1+053) prelazi preko postojećih cesta i poljskih puteva. Stoga se tijekom izgradnje zahvata na ovim dionicama očekuje samo manja prenamjena površina uz postojeće ceste i poljske puteve obrasle ruderalnom vegetacijom ili mezofilnim živicama. S obzirom na značajnu antropogenu izmijenjenost kopnenih površina koje će biti obuhvaćene planiranim zahvatom, ovaj utjecaj bit će lokaliziran i slabog intenziteta. Staništa vodotoka koja se nalaze na planiranoj trasi ceste bit će premošćena mostom (vodotok Šanja na stacionaži 0+505), odnosno cestovnim propustima (kanali na stacionažama 0+000 i 0+155). Tijekom izgradnje mosta i cestovnih propusta očekuje se lokaliziran negativan utjecaj unutar obuhvata građevinskih radova na stanište vodotoka unutar kojeg će doći do oštećenja priobalne vegetacije te osipanja sedimenta u vodotok. Izgradnjom mosta i cestovnih propusta neće doći do prekidanja kontinuiteta vodotoka niti od izmjene hidroloških uvjeta te se stoga očekuje spontana obnova prethodno prisutnih stanišnih karakteristika.

Planirani zahvat bit će izgrađen na već postojećim prometnicama i lokalnim putevima (na 68,66 % površine) te će se stoga utjecaj već postojeće fragmentacije tek neznatno povećati. S obzirom na malu duljinu prometnice i prethodnu antropogenu izmijenjenost šireg prostora, ovaj utjecaj bit će lokaliziran i slab. Tijekom redovitog korištenja uz trasu planirane ceste bit će trajno prisutan negativan utjecaj na lokalno prisutne jedinice **faune** zbog povećane buke i ispušnih plinova koje stvaraju motorna vozila. Moguće je i stradavanje faune (na primjer lisica) zbog kolizije s vozilima.

Na širem području obuhvata zahvata nema površina **šuma** i šumskog zemljišta. Za predmetno područje, odnosno gospodarsku jedinicu privatnih šuma još nije izrađen program gospodarenja, a najbliži odjel državnih šuma obuhvatu zahvata je odjel 14 gospodarske jedinice koji se nalazi na udaljenosti od oko 1,4 km sjeverno od najbliže točke obuhvata zahvata. S obzirom na sve navedeno i više nego dovoljnu udaljenost obuhvata zahvata od šumskog područja, može se zaključiti kako izvedba zahvata neće imati utjecaja na šume i šumarstvo predmetnoga područja. Tijekom korištenja zahvata ne očekuje se značajniji nepovoljan utjecaj na šume i šumsko zemljište.

Na području obuhvata zahvata formirana su dva županijska lovišta, III/127 Petrinja i III/128 Gora u kojima od krupne **divljači** obitava srna obična (*Capreolus capreolus*). Tijekom izvođenja radova, divljač će se udaljiti s predmetnog područja zbog povećanog prisustva ljudi i buke generirane građevinskim strojevima i vozilima, no taj će utjecaj biti ograničen na fazu izgradnje i prestat će nakon završetka radova. Utjecaja na lovnu djelatnost neće biti jer se trasa prometnice nalazi u blizini naseljenog područja, odnosno riječ je o površini na kojoj se ne odvija lov, ali je moguća pojava krupnih vrsta divljači, tim više što uz prometnicu teče potok Šanja koji predstavlja izvor vode. S obzirom na navedeno, moguće su pojave kolizije vozila koja će koristiti buduću prometnicu i jedinki krupnih vrsta divljači na dijelu trase udaljenijem od naselja.

Tijekom provedbe građevinskih radova najznačajniji očekivani negativni utjecaj na **tlo** i biljnu proizvodnju očitovat će se u vidu iskopa zemljanog materijala, odstranjivanja humusnog sloja i prekida postojeće poljoprivredne proizvodnje. Do navedenih negativnih utjecaja, kao i do zauzimanja novih površina i trajne prenamjene poljoprivrednog zemljišta doći će na dijelu trase ceste koja je planirana na području postojećih poljoprivrednih površina od km 0+300 do km 0+900 km u širini od oko 12 m. Međutim, s obzirom na tip i vrstu zahvata koji je linijski i koji se odnosi na usko područje oko planirane trase prometnice utjecaj prenamjene zemljišta je niskog značaja.

Lokacija na kojoj će se privremeno odložiti humusni materijal preciznije će se odrediti u dogovoru s jedinicom lokalne samouprave u sljedećoj fazi izrade tehničke dokumentacije. Napravljenim proračunom osnovnih količina utvrđeno je kako na trasi postoji potreba za nabavom materijala. Obzirom na geološki izvještaj i očekivanu vrstu materijala pretpostavlja se da je za potrebe nasipa moguće iskoristiti tek oko 60 % iskopanog materijala što iznosi oko 3 360 m<sup>3</sup>. Iz toga proizlazi kako je za potrebe nasipa iz nalazišta potrebno nabaviti oko 3 040 m<sup>3</sup>, dok će se preostali materijal (2 240 m<sup>3</sup>) koji nije pogodan za nasip zbrinuti odvozom.

Tijekom korištenja obilaznice očekuje se negativan utjecaj na **tlo** i poljoprivredno zemljište u vidu imisija i emisija četica i štetnih tvari (prije svega teških metala, kao što su npr. kadmij, olovo i drugi) u tlo. Za okvirnu zonu utjecaja onečišćenja tla štetnim tvarima iz motornih vozila uzima se udaljenost od 100 + 100 m od trase ceste. Sukladno navedenom, utjecaj korištenja predmetnog zahvata na tlo i biljnu proizvodnju bit će trajnog i lokalnog karaktera, ali niskog intenziteta.

S obzirom da je trasa planiranog zahvata manjim dijelom (od stacionaže 0+430 do stacionaže 0+570) položena u poplavnom području postoji mogućnost djelomičnog plavljenja iste pri pojavi poplava srednje i male vjerojatnosti pojavljivanja. Prema dostupnim podacima i

provedenoj analizi, trasa planiranog zahvata od stacionaže 0+440 do stacionaže 0+540 plavi pri srednjoj vjerojatnosti pojavljivanja (povratno razdoblje 100 godina) i maloj vjerojatnosti pojavljivanja (povratno razdoblje 1000 godina). Slijedom navedenog, tijekom izgradnje i korištenja zahvata može doći do nekontroliranih događaja izazvanih pojavom velikih voda. Međutim, pravovremenim poduzimanjem odgovarajućih mjera zaštite u vidu pridržavanja propisa i uvjeta građenja takva mogućnost svest će se na najmanju moguću mjeru.

Trasa planirane prometnice na tri lokacije dolazi u kontakt s vodotocima zbog čega prilikom obavljanja građevinskih radova može doći do zamućivanja vodotoka. Radi se o lokalnom utjecaju, vezanom uz uže područje oko mjesta izgradnje i vremenski ograničenom na razdoblje izvođenja radova. Negativni utjecaji na kakvoću voda uzrokovani pojavom iznenadnih događaja prilikom rukovanja strojevima (izlijevanje ili curenje štetnih tekućina u okoliš - goriva, ulja i drugih) izbjeci će se primjenom odgovarajućih mjera zaštite te opreznim i odgovornim rukovanjem strojevima.

Ceste predstavljaju višestruke izvore onečišćenja fenolima, teškim metalima i ostalim onečišćivačima iz ispušnih plinova. Kondenzacijom ispušnih plinova iz motornih vozila i prokapljivanjem ulja, na cesti se stvara masni sloj koji se sastoji od ugljikovodika i fenola. Kad padne kiša i ispere taj sloj dolazi do slijevanja na bankine s kojih se onečišćenje dalje procjeđuje u podzemlje. Iako je oborinska odvodnja prometnice planirana raspršenim sustavom, procjenjuje se da predmetni zahvat tijekom korištenja neće imati značajan utjecaj na stanje vodnih tijela.

Trasa predmetne prometnice križa se na jednoj lokaciji s vodnim tijelom CSRN0361\_001 – Šanja (u stacionaži 0+505) kojeg prelazi mostom. Prilikom izgradnje mosta moguće je oštećenje pokosa obale koje će se sanirati nakon izgradnje mosta. Izgradnjom mosta doći će do promjene postojećih hidromorfoloških značajki odnosno doći će do promjene u strukturi obalnog pojasa kao i do premještanja dijela korita u duljini od 15 m. S obzirom da se radi o relativno malim izmjenama na vodnom tijelu u odnosu na njegovu ukupnu duljinu (8,41 km) procjenjuje se kako navedeni radovi neće dovesti do promjene stanja vodnog tijela.

Tijekom izgradnje predmetnog zahvata doći će do lokalnog negativnog utjecaja na kvalitetu zraka zbog korištenja neophodne građevinske mehanizacije i vozila. Najveći doprinos smanjenju kvalitete zraka tijekom izgradnje imaju emisije prašine koja nastaje kao posljedica manipulacije rastresitim materijalom (iskopavanja, nasipavanja, ...), emisije prašine s površina po kojima se kreće mehanizacija neophodna za izvršavanje građevinskih radova te produkti izgaranja fosilnih goriva u motorima mehanizacije, motorima vozila koja se koriste za prijevoz radnika, motorima vozila za prijevoz materijala i ostalim motorima na fosilna goriva (npr. dizel agregati).

Emisija prašine (iz sva tri navedena izvora) je vremenski i prostorno promjenjiva veličina. Disperzija ukupno emitirane prašine (veličine čestica pretežno ispod 30  $\mu\text{m}$ ) ovisi prije svega o intenzitetu radova, ali i o trenutnim meteorološkim uvjetima na gradilištu, posebice vjetru i vlažnosti zraka. Djelovanjem gravitacijskih sila, a ovisno o brzini vjetra, dolazi do sedimentacije prašine na manjoj ili većoj udaljenosti. Za vrijeme sušnog vremenskog perioda, ukoliko puše vjetar, nataložena prašina može se, iako radovi nisu u tijeku, ponovno podići u atmosferu. U skladu s navedenim, emisije prašine, i njima prouzročenog smanjenja kvalitete zraka, nije moguće u potpunosti spriječiti. Određenim mjerama i odgovornim postupanjem (npr. prilagođenom brzinom kretanja vozila) moguće ih je jedino ograničiti, odnosno smanjiti.

Izgaranje fosilnih goriva u motorima vozila koja koriste postojeću cestu i motorima vozila koja će koristiti dio izmještene ceste uzrokuje emisije onečišćujućih tvari u zrak koje potencijalno mogu imati utjecaj na kvalitetu zraka. S obzirom da se i danas na predmetnoj dionici odvija promet, a kvaliteta zraka nije bitno narušena, utjecaj zahvata tijekom korištenja neće biti značajan.

Zbog vremenske ograničenosti izvođenja radova, količine emitiranih stakleničkih plinova tijekom izgradnje zahvata ocjenjene su kao zanemarive, te se procjenjuje da sam proces izgradnje zahvata neće imati utjecaj na **klimatske promjene**. Planirani zahvat nema direktne emisije stakleničkih plinova te se može pretpostaviti da korištenje predmetnog zahvata neće imati značajan (negativan ili pozitivan) utjecaj na klimatske promjene.

Procjena rizika zahvata s obzirom na posljedice klimatskih promjena temelji se na pretpostavkama i subjektivnoj procjeni ranjivosti i izloženosti zahvata te nije sigurno hoće li se i kada navedeni utjecaji pojaviti i kakve će posljedice imati, preporuča se da se pri projektiranju i realizaciji zahvata obrati pažnja na mogućnost pojave detektiranih utjecaja, osobito pojave poplava na trasi nove dionice, jer se, prema karti opasnosti od poplava po vjerojatnosti pojavljivanja područje zahvata nalazi u području male do srednje vjerojatnosti pojavljivanja poplava. Prepoznate rizike potrebno je, uz primjenu sljedeća dva modula smjernica za povećanje otpornosti ranjivih ulaganja na klimatske promjene (modul 5 - utvrđivanje mogućnosti prilagodbe (UMP) i modul 6 - procjena mogućnosti prilagodbe (PMP)) analizirati i po potrebi u projekt implementirati određene mjere prilagodbe jer su često mjere prilagodbe financijski isplativije od sanacije nastalih šteta. Budući da mjere prilagodbe iziskuju dodatna financijska sredstva pa i reviziju pojedinih dijelova idejnog projekta, na nositelju zahvata je da ocjeni isplativost ulaganja u mjere prilagodbe na klimatske promjene te da izabrane mjere integrira u projekt.

Planirani zahvat je na dionicama promatrane trase u kontaktu s izgrađenim dijelovima građevinskog područja naselja Gora. U tim zonama će tijekom izgradnje planiranog zahvata doći do mogućih utjecaja **buke i vibracija** s gradilišta planirane ceste.

Glavna karakteristika planiranih radova je da su ograničenog vijeka trajanja, te su tako i moguća prekoračenja razina buke privremenog karaktera. Kritična mjesta na trasi su početak i kraj promatrane dionice, kao i područje oko stacionaže 0+180,00 gdje planirana trasa prolazi neposredno uz postojeći objekt. S obzirom da će se radovi obavljati samo tijekom dana, ocjena je da će se razine buke na gradilištu kretati u granicama definiranim člankom 17. Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave.

Planirani zahvat je na dionicama promatrane trase u kontaktu s izgrađenim dijelovima građevinskog područja naselja Gora. U tim zonama će tijekom izgradnje planiranog zahvata doći do mogućih utjecaja buke i vibracija s gradilišta planirane ceste. Kako je Urbanističkim planom uređenja naselja Gora (UPU-13) omogućena izgradnja mješovite namjene-pretežito stambene s obje strane planirane ceste od stacionaže 0+000,00 do stacionaže oko 0+450, zaštitu od buke bilo bi potrebno izvesti na cijeloj navedenoj dionici, s obje strane ceste. Na drugom dijelu dionice planirani sadržaji su bolje organizirani, pa je tako uz planiranu trasu državne ceste predviđena izgradnja parkirališta za potrebe hotela i kampa. Pri tome je zona kampa planirana uz samu cestu, što znači da je zaštitu od buke s prometnice nužno izvesti zelenim pojasom ili barijerom za zaštitu od buke.

Što se tiče postojećih objekata najviše su ugroženi objekti izgrađeni uz postojeću trasu lokalne ceste LC33040 (Gora (DC37)-Sibić), koja se na dijelu trase rekonstruira u trasu promatrane državne ceste DC37. To znači da se u tom koridoru ceste planira povećati promet najmanje desetak puta više od postojećeg, što će utjecati i na značajno povećanje postojećih razina buke u promatranom prometnom koridoru.

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. Građevinski otpad uglavnom uključuje zemlju, mješavine bitumena, drvene palete, plastične folije, papirnatu i kartonsku ambalažu, metalnu ambalažu i slično, komunalni neopasni otpad uglavnom se sastoji od papira, staklene ambalaže, PET

ambalaže i slično, a opasni otpadi obuhvaća otpadna ulja, zauljene krpe, zauljenu plastičnu i metalnu ambalažu i slično. Navedene grupe otpada prikupljat će se i privremeno skladištiti na odvojenim površinama na gradilištu ovisno o njihovom svojstvu, vrsti i agregatnom stanju te predavati ovlaštenoj osobi. Tijekom redovnog korištenja predmetnog zahvata nastajat će otpadne tvari iz sustava odvodnje (iz separatora ulja i masti).

Tijekom izgradnje mogući su **nekontrolirani događaji** vezano uz nepravilnu organizaciju gradilišta koja za posljedicu može imati prometne nesreće, požar, incidentna izlivanja opasnih tvari i s tim povezana onečišćenja okoliša, međutim uz pravilnu organizaciju građenja, vjerojatnost pojave takvih događaja je mala. Tijekom korištenja mogući su nekontrolirani događaji koji za posljedicu mogu imati onečišćenje okoliša, posebice vode i tla, ali se to može svesti na najmanju moguću mjeru provedbom propisanih procedura za sprječavanje i postupanje u slučaju onečišćenja.

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.

- **Opća mjera zaštite A.1.1.** propisana je u skladu s člankom 69. stavkom 2. točkom 9. Zakona o gradnji („Narodne novine“, broj 153/13, 20/17 i 39/19) te člankom 40. stavkom 2. i člankom 89.a Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18). Ostale mjere temelje se na Zakonu o gradnji i Pravilniku o sadržaju plana uređenja privremenih i zajedničkih privremenih radilišta („Narodne novine“, broj 45/84).
- Mjere zaštite **naselja i stanovništva** temelje se na Zakonu o zaštiti okoliša.
- Mjere zaštite **prostora u odnosu na prometne tokove** temelje se na Zakonu o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 80/13, 148/13 i 92/14).
- Mjere zaštite **infrastrukture** temelje se na Pravilniku o tehničkim normativima za izgradnju nadzemnih elektroenergetskih vodova nazivnog napona od 1 kV do 400 kV („Službeni glasnik“, broj 65/88, „Narodne novine“, broj 24/97), Zakonu o elektroničkim komunikacijama („Narodne novine“, broj 73/08, 90/11, 133/12, 80/13, 70/14 i 72/17), Pravilniku o načinu i uvjetima pristupa i zajedničkog korištenja elektroničke komunikacijske infrastrukture i druge povezane opreme („Narodne novine“, broj 26/16), Mrežnim pravilima plinskog distribucijskog sustava („Narodne novine“, broj 155/14 i 43/17), Mrežnim pravilima transportnih sustava („Narodne novine“, broj 50/09 i 88/12) i rezultatima pozitivne stručne prakse i rada povjerenstva.
- Mjere zaštite **krajobraza** temelje se na Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o prostornom uređenju („Narodne novine“, broj 153/13, 65/17, 114/18 i 39/19) i Zakonu o zaštiti prirode („Narodne novine“, broj 80/13, 15/18 i 14/19).
- Mjere zaštite **kulturno-povijesne baštine** propisane temelje se na Zakonu o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara („Narodne novine“, broj 69/99, 151/03, 157/03, 100/04, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14, 98/15, 44/17 i 90/18) i Pravilniku o arheološkim istraživanjima („Narodne novine“, broj 102/10).
- Mjere zaštite **staništa, flore i faune** temelje se na Zakonu o zaštiti prirode, Pravilniku o strogo zaštićenim vrstama („Narodne novine“, broj 144/13 i 73/16) i Pravilniku o prijelazima za divlje životinje („Narodne novine“, broj 05/07).
- Mjere zaštite **divljači i lovstva** temelje se na Zakonu o lovstvu („Narodne novine“, broj 99/18).
- Mjere zaštite **tla** temelje se na Zakonu o zaštiti okoliša, Zakonu o održivom gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 94/13, 73/17 i 14/19), Pravilniku o građevnom otpadu i

otpadu koji sadrži azbest („Narodne novine“, broj 69/16), Pravilniku o gospodarenju otpadnim uljima („Narodne novine“, broj 124/06, 121/08, 31/09, 156/09, 91/11, 45/12, 86/13 i 94/13), Zakonu o poljoprivrednom zemljištu („Narodne novine“, broj 20/18 i 115/18), Pravilniku o zaštiti poljoprivrednog zemljišta od onečišćenja („Narodne novine“, broj 71/19), Pravilniku o agrotehničkim mjerama („Narodne novine“, broj 22/19) i Pravilniku o mjerilima za utvrđivanje vrijednog obradivog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta („Narodne novine“, broj 23/19)

- Mjere zaštite **voda** temelje se na Zakonu o vodama („Narodne novine“, broj 66/19), Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11), Pravilniku o održavanju cesta („Narodne novine“, broj 90/14) i Pravilniku o uvjetima za utvrđivanje zona sanitarne zaštite izvorišta („Narodne novine“, broj 66/11 i 47/13).
- Mjere zaštite **zraka** temelje se na Zakonu o zaštiti zraka („Narodne novine“, broj 130/11, 47/14, 61/17 i 118/18) i Zakonu o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13 i 92/14, 64/15, 89/15, 108/17 i 70/19).
- Mjera zaštite od **buke** temelje se na Zakonu o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13, 41/16 i 114/18) i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04).
- Mjera zaštite od **nekontroliranih događaja** temelji se na Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11).
- Mjera zaštite od **svjetlosnog onečišćenja** temelji se na Zakonu o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, broj 14/19).
- Mjere zaštite okoliša koje se ne temelje na zakonskim aktima rezultat su stručne prakse i rada Povjerenstva, a određene su s ciljem ublažavanja u Studiji prepoznatih utjecaja.

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 razine **buke** temelji se na odredbama Zakona o zaštiti od buke i Pravilnika o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave.

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).

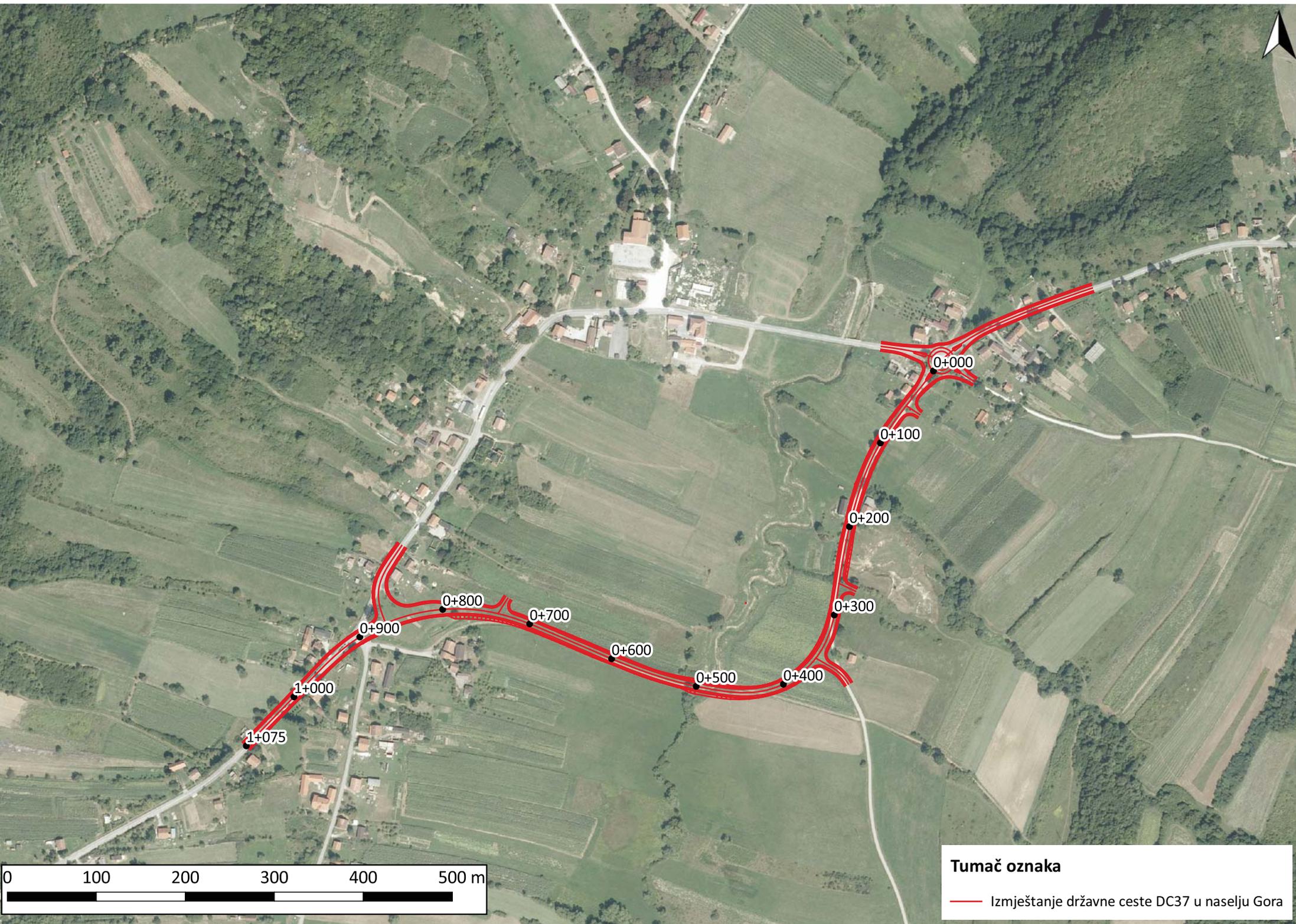
Rok važenja ovog rješenja propisan je u skladu s člankom 92. stavkom 1. Zakona, dok je mogućnost produženja važenja ovog rješenja propisana u skladu s člankom 92. stavkom 4. Zakona (točka V. ovog rješenja).

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.

Upravna pristojba na zahtjev i ovo rješenje naplaćena je državnim biljezima sukladno Zakonu o upravnim pristojbama („Narodne novine“, broj 115/16) i Tarifi br. 2.(1) Priloga I. Uredbe o Tarifi upravnih pristojbi („Narodne novine“, broj 8/17, 37/17, 129/17 i 18/19).



**Tumač oznaka**  
— Izmještanje državne ceste DC37 u naselju Gora