



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-351-03/18-02/11

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

Zagreb, 18. ožujka 2019.

Ministarstvo zaštite okoliša i energetike na temelju odredbi članka 89. stavaka 1. i 2. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15 i 12/18), a u vezi sa člankom 71. Zakona o izmjeni i dopuni Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, broj 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, za procjenu utjecaja na okoliš obilaznice Nedelišća i Puščina, Međimurska županija, nakon provedenog postupka, donosi

R J E Š E N J E

- I. Namjeravani zahvat – obilaznica Nedelišća i Puščina, Međimurska županija, nositelja zahvata Hrvatske ceste d.o.o., Vončinina 3, Zagreb, temeljem studije o utjecaju na okoliš koju je izradio u ožujku 2018. godine, a dopunio u studenom 2018. godine ovlaštenik DVOKUT ECRO d.o.o. iz Zagreba – prihvatljiv je za okoliš uz primjenu zakonom propisanih i ovim Rješenjem utvrđenih mjera zaštite okoliša (A) i provedbu programa praćenja stanja okoliša (B).**

A. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA

A.1. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM 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. 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 privremena lokacija za odlaganje materijala.
- A.1.5. Predvidjeti površine za privremenu lokaciju za odlaganje biljnog materijala, humusa, zemljanog materijala i dopremljenog građevinskog materijala, odnosno za odlaganje materijala koji će se u kasnijim građevinskim fazama ili fazama sanacije moći iskoristiti. Voditi računa da taj prostor bude stabilan, da se uklapa u okolinu te da se odlaganjem ne uništi postojeća vegetacija, to jest da je lokacija smještena na prirodno ogoljenom terenu.

Mjere zaštite naselja i stanovništva

- A.1.6. Pravovremeno informirati zainteresiranu javnost o izgradnji obilaznice Nedelišća i Puščina.

Mjere zaštite prostora u odnosu na prometne tokove

- A.1.7. 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.1.8. Na mjestima presijecanja željezničke pruge R201 planirati denivelirane putne prijelaze s objektima (nadvožnjacima) preko željezničke pruge.
- A.1.9. Zabranjuje se direktni pristup s parcela na trasu planirane obilaznice, osim preko predviđenih čvorišta.
- A.1.10. Na mjestima presijecanja poljskih i šumskih putova predvidjeti mrežu zamjenskih putova kojima će se osigurati pristup do svih parcela koje su imale pristup prije izgradnje planiranog zahvata, a čije će se lokacije definirati u fazi izrade projekata. Svi prijelazi poljskih i šumskih putova preko trase planiranog zahvata moraju biti denivelirani.
- A.1.11. Sve postojeće ceste i putove oštećene zbog korištenja mehanizacije i vozila na izgradnji planirane obilaznice dovesti u stanje blisko zatečenom.

Mjere zaštite infrastrukture

- A.1.12. U fazi pripreme i izgradnje obilaznice provesti mjere zaštite infrastrukturnih građevina na mjestima gdje se trasa obilaznice križa, vodi paralelno ili im se samo mjestimično približava.

Mjere zaštite krajobraza

- A.1.13. Izraditi projekt krajobraznog uređenja u sklopu izrade glavnog projekta, a nakon pregleda i inventarizacije stvarnog stanja na terenu.
- A.1.14. U sklopu izrade projekta krajobraznog uređenja posebnu pažnju posvetiti metodama sanacije okoliša nakon izgradnje zahvata, sanaciji nasipa te krajobraznom uređenju okoliša vizualno istaknutih elemenata zahvata - bukobrana i nadvožnjaka.
- A.1.15. Kod krajobraznog uređenja koristiti autohtone biljne vrste.
- A.1.16. Prilikom građenja, kretanje teške mehanizacije maksimalno ograničiti na postojeću cestovnu infrastrukturu i/ili postojeću mrežu putova.
- A.1.17. Sačuvati što je više moguće prirodne vegetacije na pristupnim i rubnim zonama, a oštećene površine sanirati prema projektu krajobraznog uređenja.
- A.1.18. Sanaciju planiranog koridora izvoditi tijekom izgradnje i neposredno nakon izgradnje.

Mjere zaštite kulturno-povijesne baštine

- A.1.19. Prije početka gradnje, a nakon iskolčenja trase, provesti arheološko rekognosciranje terena na čitavoj trasi obilaznice koje obuhvaća pregled terena s prikupljanjem površinskih nalaza.
- A.1.20. Prije početka zemljanih radova u zoni izravnih utjecaja (udaljenost 250 m obostrano uz os trase) provesti arheološka istraživanja i dokumentiranja na evidentiranim potencijalnim arheološkim lokacijama (u slučaju nailaska na arheološke nalaze iskop prema potrebi proširiti, odnosno obaviti sustavna arheološka istraživanja):
- a) arheološki lokalitet Stara Ves i Nova Ves (stacionaža od km 0+000 do km 0+200),
 - b) potencijalni arheološki lokalitet Goričica (stacionaža od km 2+200 do km 2+600),

- c) potencijalni arheološki lokalitet Vražje jame (stacionaža od km 4+900 do km 5+100).
- A.1.21. U tijeku izvođenja zemljanih radova osigurati stalni arheološki nadzor na cijeloj duljini trase.
- A.1.22. U slučaju nailaska na značajnije arheološke nalaze obustaviti građevinske radove na dijelu trase i osigurati zaštitna arheološka iskopavanja.
- A.1.23. Osigurati povremeni konzervatorski nadzor nad objektima kulturne baštine uz koje je moguće očekivati pojačati transport teretnih vozila tijekom gradnje.

Mjere zaštite staništa, flore i faune

- A.1.24. Koristiti minimalni radni pojas kako bi se umanjio opseg oštećenja vegetacije.
- A.1.25. Ukoliko odabrani bukobrani budu prozirne izvedbe, iste označiti naljepnicama odgovarajućeg dizajna kako bi se umanjila vjerojatnost kolizije ptica s predmetnom građevinom. Prozirne bukobrane ne postavljati na lokacijama u blizini drveća.
- A.1.26. Dodatno projektirati kvadratni kopneni cestovni propust za male životinje između stacionaža km 4+000 i km 3+500, a planirane cestovne propuste izvesti u kvadratnom obliku koji će omogućiti njihovo korištenje kao kopnenih prijelaza za male životinje.

Mjere zaštite šuma i šumarstva

- A.1.27. Tijekom pripreme, projektiranja i izgradnje obilaznice uspostaviti stalnu suradnju s nadležnom šumarijom.
- A.1.28. Tijekom radova na izgradnji, maksimalno koristiti postojeće šumske prometnice, prosjeke i vlake te izbjegavati prosijecanje novih radi pristupa gradilištu.
- A.1.29. Prilikom pripreme i projektiranja prometnice obratiti pažnju na pedološke i hidrološke karakteristike tla šumske sastojine (koristiti podatke iz osnove gospodarenja za odsjek 34a) u dijelu gdje prometnica presijeca šumu te nakon dobivenih podataka odrediti uvjete izgradnje, odnosno tehničke mjere koje će omogućiti optimalni vodni režim u tom dijelu šumskog staništa.
- A.1.30. U suradnji s Hrvatskim šumama d.o.o. uspostaviti zaštitni vjetrobrani/suncobrani pojas novootvorenog šumskog ruba duž trase prometnice (odsjek 34a zapadno od trase prometnice) sadnjom autohtonih vrsta grmlja i niskog drveća.
- A.1.31. Prilikom pripreme radova obaviti konzultacije s nadležnom šumarijom radi korištenja šumske infrastrukture tijekom izgradnje i/ili korištenja pristupa gradilištu, kao i uspostave novog/zamjenskog šumskog puta radi gospodarenja šumama predmetnog područja.
- A.1.32. Dinamiku sječe stabala provoditi u skladu s dinamikom izgradnje obilaznice.
- A.1.33. U fazi pripreme radova u suradnji s nadležnom šumarijom utvrditi tehničke mjere (kanali i slično) radi sprečavanja zamočvarenja okolne šume.
- A.1.34. U cilju zaštite biološke raznolikosti šuma kontinuirano sprječavati širenje biljnih invazivnih vrsta uz rub šume u pojasu buduće obilaznice.
- A.1.35. Posječenu drvenu masu što prije izvući iz šume te uspostaviti šumski red (složiti na hrpe ili odvesti granjevinu te povaditi panjeve).

Mjere zaštite divljači i lovstva

- A.1.36. Obavijestiti lovoovlaštenike o početku radova i eventualnom stradavanju divljači.
- A.1.37. U suradnji s lovoovlaštenicima locirati te izmjestiti sve lovno-gospodarske objekte (čeke, solišta, pojilišta i slično) s trase obilaznice.
- A.1.38. U fazi pripreme radova, u suradnji s lovoovlaštenikom odrediti mjesta za postavljanje prometnih znakova koji će ukazivati na opasnost od pojave divljači na obilaznici.

- A.1.39. U fazi pripreme i izgradnje, kontinuirano surađivati s lovoovlaštenikom radi osiguranja mira u lovištu.
- A.1.40. Stradavanje divljači u fazi izgradnje prijaviti lovoovlašteniku.
- A.1.41. Ne planirati izgradnju pratećih uslužnih objekata i slično na dijelu trase koja prolazi šumom radi osiguravanja mira divljači.
- A.1.42. S obzirom na to da se upojna građevina za odvodnju oborinskih voda planira na šumskom području, ista mora biti ograđena.

Mjere zaštite tla

- A.1.43. Prilikom izvođenja zemljanih radova humusni sloj adekvatno odložiti na za to predviđeno mjesto te ga iskoristiti za krajobrazno uređenje.
- A.1.44. Ograničiti kretanje teške mehanizacije prilikom izgradnje obilaznice u cilju izbjegavanja dodatnog degradiranja poljoprivrednog zemljišta povećanim prohodom teške mehanizacije.

Mjere zaštite voda

- A.1.45. Daljnjom razradom projektne dokumentacije, u poplavnom području kotu nivelete obilaznice projektirati iznad kote poplavnih voda u skladu s uvjetima Hrvatskih voda.
- A.1.46. Radove na dijelovima zahvata koji mogu biti ugroženi pojavom visokih voda vremenski izvesti u razdoblju malih voda.
- A.1.47. Definirati mjere zaštite od poplava u slučaju pojave velikih voda, tijekom izvođenja radova na pojedinim dionicama te obaviti pripreme kojima će se zaštititi dijelovi sustava i nebranjeni prostor u gradnji u slučaju nailaska velikih voda.
- A.1.48. Prije moguće pojave velikih voda, svu opremu, građevinske strojeve i materijale ukloniti s lokacija koje su potencijalno pod rizikom od poplavlivanja.
- A.1.49. Na gradilištu nije dozvoljeno obavljati mehanički servis strojeva niti skladištiti opasne tvari i materijale, ulja, goriva, maziva i slično.
- A.1.50. 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 proličenih goriva i maziva.
- A.1.51. Prostor za smještaj vozila i građevinskih strojeva planirati i urediti tako da je podloga nepropusna, a oborinske vode odvoditi preko separatora ulja i masti.
- A.1.52. Spremnike goriva i maziva za potrebe građevinske mehanizacije smjestiti u vodonepropusne zaštitne bazene (tankvane).
- A.1.53. Na cijeloj dužini trase u cilju smanjenja rizika onečišćenja podzemnih voda izvesti sustav kontrolirane odvodnje i pročišćavanja oborinskih onečišćenih kolničkih voda.
- A.1.54. Odvodnju površinske vode s obilaznice osigurati poprečnim i uzdužnim nagibima kolnika te je prihvaćati putem rigola, slivnika i revizijskih okana. Cestovnom odvodnjom prikupljenu vodu odvesti do separatora ulja i masti te je nakon pročišćavanja upustiti u upojne građevine otvorenog tipa.
- A.1.55. Osigurati kontrolirano provođenje oborinske vode s jedne strane obilaznice na drugu, a cijevne propuste ispod obilaznice hidraulički dimenzionirati s obzirom na njihov sliv (25 godišnji povratni period).
- A.1.56. Konceptciju vanjske i oborinske odvodnje obilaznice uskladiti s odvodnjom željezničke pruge R201.

Mjere zaštite zraka

- A.1.57. Tijekom sušnih dana polijevati vodom transportne površine koje nisu asfaltirane.

A.1.58. Rasuti teret prevoziti u za to primjerenim vozilima te ga vlažiti ili prekrivati pogotovo za vrijeme vjetrovitih dana.

Mjere zaštite od buke

A.1.59. Temeljem konačno projektiranog položaja trase u okviru Glavnog projekta provjeriti utjecaj na postojeće objekte te po potrebi poduzeti odgovarajuće mjere zaštite od buke na mjestima ugroženim razinom buke višom od 45 dB (A), odnosno s južne strane obilaznice od stacionaže km 5+580 do km 6+220.

A.1.60. Točan položaj, dužina i tehničke karakteristike mjera za zaštitu od buke (barijera), za svaku lokaciju ugroženu emisijom buke s ceste, definirat će se Projektom zaštite od buke u fazi izrade Glavnog projekta planiranog zahvata.

Mjera zaštite od svjetlosnog onečišćenja

A.1.61. Ako će se postavljati rasvjeta, rasvjetna tijela usmjeriti direktno prema tlu ili površini koju treba osvijetliti, uz korištenje ekološki prihvatljivih rasvjetnih tijela.

Mjera gospodarenja otpadom

A.1.62. Otpad sakupljati odvojeno, privremeno skladištiti u odgovarajućim spremnicima na mjestu nastanka te predati ovlaštenoj osobi.

Mjere zaštite od iznenadnih događaja

A.1.63. 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.

A.1.64. Na cijeloj trasi obilaznice predvidjeti postavljanje odbojne ograde i prometne signalizacije kojom će se sukladno propisima o sigurnosti prometa utjecati na sudionike u prometu koji prevoze opasne tvari i preventivno spriječiti ekološke nesreće.

A.2. MJERE ZAŠTITE OKOLIŠA TIJEKOM KORIŠTENJA

Mjera zaštite prostora u odnosu na prometne tokove

A.2.1. Ne dopustiti priključak pojedinih građevinskih čestica na novu trasu državne ceste, izuzev onih u funkciji obilaznice.

Mjera zaštite staništa, flore i faune

A.2.2. Redovito održavati kopnene cestovne propuste kako bi se očuvala njihova funkcionalnost kao prijelaza za male životinje.

Mjere zaštite divljači

A.2.3. Stradavanje divljači u fazi korištenja redovito prijavljivati lovoovlašteniku.

A.2.4. Nakon završetka izgradnje, sukladno izvješću o praćenju stradavanja divljači provesti dodatne mjere zaštite (prizmatična stakalca i slično).

Mjera zaštite tla

A.2.5. Zaštititi poljoprivredne površine u bližem području predmetne trase od štetnog djelovanja prometa podizanjem zaštitnih vegetacijskih pojaseva uz samu trasu obilaznice.

Mjere zaštite voda

- A.2.6. Na obilaznici, unutar zone sanitarne zaštite izvorišta tehničkim mjerama osigurati sakupljanje, transport i pročišćavanje oborinskih onečišćenih voda prije upuštanja u recipijent.
- A.2.7. Izraditi Plan rada i održavanja sustava oborinske odvodnje obilaznice, kojim je obvezno propisati postupke kojima će se osigurati otjecanje oborinskih voda, pojačano održavanje i redovita kontrola rada i učinkovitosti sustava odvodnje i pročišćavanja kao i potrebni uvjeti za održavanje obilaznice (zabrana upotrebe soli, odnosno uporaba ekološki prihvatljivih sredstava za održavanje obilaznice u zimskom razdoblju i drugo).
- A.2.8. Redovito održavati sustave odvodnje, što uključuje čišćenje i praćenje funkcionalnog stanja sustava unutarnje odvodnje i separatora i odgovarajuće gospodarenje otpadom (taloga) koji nastaje pročišćavanjem kolničkih voda.

B. PROGRAM PRAĆENJA STANJA OKOLIŠA

Vode

- B.1. Tijekom korištenja obilaznice pratiti kakvoću vode ispuštene iz sustava kontrolirane odvodnje na kontrolnim mjernim oknima prije ispuštanja pročišćene otpadne vode u recipijent.

Lovstvo

- B.2. U suradnji s lovoovlaštenicima i drugim ovlaštenim tijelima pratiti stradavanje divljači preko izgrađenih objekata za prelazak obilaznice u razdoblju od godine dana.

Buka

- B.3. 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 u obilaznice 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, obvezan je dostavljati Ministarstvu zaštite okoliša i energetike na propisani način i u propisanim rokovima sukladno posebnom propisu kojim je uređena dostava podatka 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) 13. veljače 2018. godine zahtjev za procjenu utjecaja na okoliš obilaznice Nedelišća i Puščina, Međimurska 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 (KLASA: 350-02/17-02/61; URBROJ: 531-06-1-1-1-18-2 od 29. siječnja 2018. godine) o usklađenosti planiranog zahvata s prostorno-planskom dokumentacijom..
- Rješenje Uprave za zaštitu prirode Ministarstva (KLASA: UP/I-612-07/17-60/161; URBROJ: 517-07-1-1-2-17-6 od 7. prosinca 2017. godine) da je planirani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu.
- Studija o utjecaju na okoliš (u daljnjem tekstu Studija) koju je izradio ovlaštenik DVOKUT ECRO d.o.o. 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, KLASA: UP/I-351-02/13-08/142; URBROJ: 517-06-2-1-1-13-3 od 11. prosinca 2013. godine, KLASA: UP/I-351-02/13-08/142; URBROJ: 517-06-2-1-2-14-6 od 15. listopada 2014. godine, KLASA: UP/I-351-02/13-08/142; URBROJ: 517-06-2-1-2-15-8 od 27. ožujka 2015. godine i KLASA: UP/I-351-02/13-08/142; URBROJ: 517-06-2-1-1-17-12 od 6. travnja 2017. godine). Studija je izrađena u veljači 2018. godine, a dopunjena u studenom 2018. godine. Voditelj izrade Studije je Tomislav Hriberšek, mag.geol.

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 31. kolovoza 2018. godine **Informacija o zahtjevu** za procjenu utjecaja na okoliš obilaznice Nedelišća i Puščina, Međimurska županija (KLASA: UP/I-351-03/18-02/11; URBROJ: 517-03-1-2-18-2 od 24. kolovoza 2018. godine).

Stalno Savjetodavno stručno povjerenstvo za ocjenu utjecaja na okoliš za zahvate autoceste i državne ceste (u daljnjem tekstu: Stalno povjerenstvo) imenovano je na temelju članka 87. stavaka 1., 4. i 5. Zakona o zaštiti okoliša („Narodne novine“, brojevi 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.

Stalno povjerenstvo održalo je dvije sjednice. Na **prvoj sjednici** održanoj 12. rujna 2018. godine u Nedelišću, 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 doradenu Studiju u skladu s člankom 13. Uredbe 7. studenog 2018. godine donijelo Odluku o upućivanju Studije na javnu raspravu (KLASA: KLASA: UP/I-351-03/18-02/11; URBROJ: 517-03-1-2-18-9). Zamolbom za pravnu pomoć koordinacija (osiguranje i provedba) javne rasprave (KLASA: UP/I-351-03/18-02/11; URBROJ: 517-03-1-2-18-10 od 7. studenog 2018. godine) povjerena je Upravnom odjelu za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Međimurske županije. **Javna rasprava** provedena je u skladu sa člankom 162. stavka 2. Zakona u razdoblju od 28. studenog do 27. prosinca 2018. godine u službenim prostorijama Općine Nedelišće u Nedelišću, Maršala Tita 1. Obavijest o javnoj raspravi objavljena je u dnevnom listu „Večernji list“ te na internetskim stranicama i oglasnim pločama Međimurske županije i Općine Nedelišće. U okviru javne rasprave održano je 11. prosinca 2018. godine s početkom u 18,00 sati javno izlaganje u prostorijama Općine Nedelišće, Maršala Tita 1, Nedelišće. Prema izvješću Upravnog odjela za prostorno uređenje, gradnju i zaštitu okoliša Međimurske županije o održanoj javnoj raspravi (KLASA: 351-03/18-03/66; URBROJ: 2109/1-09-3/01-18-05 od 31. prosinca 2018. godine), tijekom javnog uvida, kao i u knjizi primjedaba izloženoj uz Studiju, nisu zaprimljene primjedbe, prijedlozi ili mišljenja javnosti i zainteresirane javnosti, već samo jedna konstatacija o predmetnom zahvatu.

Stalno povjerenstvo je na **drugoj** sjednici održanoj 11. veljače 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: *Obilaznica Nedelišća i Puščina nalazi se na području Međimurske županije i planirana je u ukupnoj duljini od oko 6,34 km te se na svom početku iz smjera sjevera spaja na južnu obilaznicu Grada Čakovca, odnosno na postojeće kružno raskrižje. Već na samom početku trasa obilaznice se blagim desnim zavojem približava postojećoj željezničkoj pruzi značajnoj za regionalni promet R201 Zaprešić – Čakovec. Prolazeći istočno od postojećih i planiranih građevinskih područja naselja Nedelišća i Puščina veže se na postojeću državnu cestu DC3, sjeverno od naselja Gornji Kuršanec. Na ovom mjestu predviđena je izvedba kružnog raskrižja s time da je predviđen i četvrti krak predmetnog kružnog raskrižja čime će biti ostvarena veza na planirane prometnice Varaždinske županije. Pošto u svojem najvećem dijelu predmetna obilaznica prati željezničku prugu R201 (s njezine zapadne strane) njezina minimalna udaljenost od iste uvjetovana je položajem magistralnih plinovoda, odnosno magistralnog telekomunikacijskog voda. U skladu s Pravilnikom o tehničkim uvjetima i normativima za magistralne plinovode proizlazi da međusobna udaljenost osi postojećeg kolosijeka i osi obilaznice mora iznositi minimalno oko 60 m.*

Početak trase definiran je stacionažom u km 0+000.00 na spoju državnih cesta DC209 i DC3 na zapadnom ulazu u Grad Čakovec. Os trase obilaznice predstavlja novi, peti krak već izvedenog četverokrakog kružnog raskrižja. Blagim desnim zavojem radijusa 500 m, već na stacionaži oko km 0+450.00 približava se željezničkoj pruzi R201. Približno na stacionaži glavne trase km 5+500.00 blagim desnim zavojem trasa obilaznice odvaja se od pruge R201 i pod pravim kutem siječe postojeću državnu cestu DC3. Na toj lokaciji predviđa se izvedba kružnog raskrižja. Kraj zahvata je četvrti krak navedenog kružnog raskrižja u stacionaži km 6+336.76.

Za omogućavanje komunikacije istočno i zapadno od postojeće željezničke pruge R201, odnosno buduće obilaznice ukupno je duž čitavog zahvata predviđena izvedba tri putna prijelaza s objektima nadvožnjacima.

Na cjelokupnoj trasi ukupno su predviđena dva horizontalna zavoja radijusa koji zadovoljavaju traženu projektnu brzinu od 80 km/h. Preostali dio trase je u pravcu i paralelan je sa željezničkom prugom R201.

Projektirani elementi

Obilaznica Nedelišća i Puščina je projektirana s elementima koji zadovoljavaju projektnu odnosno računsku brzinu od 80 km/h.

Od građevina na glavnoj trasi ceste predviđena je izgradnja tri nadvožnjaka obilaznice:

- Nadvožnjak na putnom prijelazu 1 – stacionaža glavne trase km 0+856.14
- Nadvožnjak na putnom prijelazu 2 – stacionaža glavne trase km 2+667.71
- Nadvožnjak na putnom prijelazu 3 – stacionaža glavne trase km 4+613.94

te potrebnog broja cijevnih betonskih propusta minimalnog promjera 100 cm (predviđeno 9 komada).

Varijantna rješenja zahvata

Studijom izvodivosti za obilaznicu Nedelišća i Puščine (Trafficon d. o. o. Zagreb, ProUrbe ltd. Budimpešta, prosinac 2016.) analizirana su sljedeća varijantna rješenja:

- varijanta 1, duljine 6.340 m;
- varijanta 2, duljine 8.755 m;
- varijanta 3, duljine 8.690 m.

Analizom varijanti utvrđeno je da je optimalna Varijanta 1 koja je financijski najpovoljnija, ekonomski povrat projekta je pozitivan i provedba projekta je opravdana s društveno ekonomskog stajališta. Na prihvatljivost Varijante 1 utjecala je njezina najkraća duljina (utjecaj buke, utjecaj na zrak i klimu, staništa, prenamjenu zemljišta, poljoprivredu), položaj uz postojeću željezničku prugu (utjecaj na vizualne kvalitete, lovstvo) te udaljenost od građevinskih područja naselja. Varijanta „ne činiti ništa“ nije ocjenjivanja s obzirom da ona ni na koji način ne ispunjava razvojne ciljeve postavljene projektom.

Obilaznica Nedelišća i Puščina prolazi istočno od postojećih i planiranih građevinskih područja naselja Nedelišća i Puščina. Mogući su kratkotrajni negativni utjecaji na **stanovništvo** koje živi ili boravi u blizini područja izgradnje, a koji su uzrokovani građevinskim radovima. To prvenstveno znači da će svakodnevni život stanovništva poremetiti strojevi i vozila za potrebe gradnje koji će se kretati zonom zahvata. Utjecaj neće biti značajan, s obzirom na to da se skoro svi stambeni objekti nalaze na udaljenosti većoj od 100 m od planiranog zahvata (maksimalno tri stambena objekta na području naselja Gornji Kuršanec se nalaze 50 do 100 m od planiranog zahvata).

Također, negativan utjecaj očitovat će se u smanjenoj mogućnosti nesmetanog korištenja prometnica tijekom prijevoza 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 oštetiti kolnik i nanositi na isti ostatke zemlje i neispranih ostataka građevinskog materijala. Utjecaj na organizaciju prostora bit će negativan, privremen, trajat će do završetka radova te neće biti izražen.

Od pozitivnih utjecaja očekuje se povećanje zaposlenosti u slučaju da nositelj zahvata angažira lokalno stanovništvo ili izvođače. Izgradnja cjelokupnog zahvata zahtjeva veliki angažman građevinske operative, prateće industrije i logistike te se može očekivati dodatno zapošljavanje lokalnog stanovništva i lokalnih/regionalnih tvrtki. Povećat će se mogućnosti za zapošljavanje i u popratnim djelatnostima. Ovi su utjecaji povoljni, lokalnog karaktera te vremenski ograničeni. Utjecaj na okolna građevinska područja naselja, a time i na stanovnike koji

tu žive ili borave moguć je duž cijele trase, ali se procjenjuje kao mali budući da planirani zahvat ne prolazi građevinskim područjem naselja.

Očekuje se pozitivan utjecaj na stanovništvo nakon izgradnje trase obilaznice Nedelišća i Pušćina prvenstveno zbog podizanja kvalitete života stanovnika i povećanja sigurnosti. Smanjit će se opterećenost postojećih prometnica, a time i povećati sigurnost i kvaliteta odvijanja prometa, budući da se planiranom trasom izbjegavaju dionice kroz naseljena područja.

Koridor za prolazak trase obilaznice Nedelišća i Pušćina je osiguran te stoga nije potrebno rušenje niti jednog gospodarskog, stambenog ili drugog objekta što u potpunosti umanjuje značajniji negativni utjecaj na stanovništvo koje živi ili boravi u neposrednoj blizini trase planiranog zahvata. Nakon izgradnje obilaznice doći će do značajne promjene u postojećoj organizaciji prometnog sustava te će se promijeniti svakodnevna rutina velikog broja vozača.

Izgradnja obilaznice dugoročno će pozitivno utjecati na stanovništvo.

Izgradnjom obilaznice znatno će se smanjiti tranzitni **promet** kroz naselja Nedelišće i Pušćine.

Planirani zahvat (osnovna trasa) presijeca postojeću državnu cestu DC3 na dva mjesta i to u stacionaži km 0+000 (R1) gdje je predviđena izgradnja petog kraka postojećeg kružnog raskrižja i u stacionaži km 6+340 (R2) gdje je predviđeno kružno raskrižje.

Osim kategoriziranih cesta na promatranom prostoru kroz koji prolazi trasa planiranog zahvata nalazi se i mreža nerazvrstanih cesta (poljskih i šumskih puteva). Prilikom presijecanja postojećih puteva vodit će se računa o formiranju zamjenskih veza ili prijelaza koji će osigurati normalno funkcioniranje postojeće mreže nekategoriziranih cesta te je predviđena izgradnja putnih prijelaza kojima će se omogućiti prijelaz preko trase obilaznice.

Planirana trasa obilaznice većim dijelom prati trasu postojeće željezničke pruge od značaja za regionalni promet R201 Zaprešić – Zabok – Varaždin – Čakovec. Planiranom izvedbom tri putna prijelaza s objektima (nadvožnjacima) radi omogućavanja prometnog povezivanja istočno i zapadno od buduće obilaznice Nedelišća i Pušćina odnosno postojeće željezničke pruge R201 duž obilaznice planirani zahvat neće imati utjecaj na željeznički promet.

Trasa obilaznice prolazi uz područje letjelišta za ultralake sportske letjelice u Nedelišću. Budući da će se letačke operacije na letjelištu Nedelišće odvijati u skladu s propisima o zračnom prometu te da je uzletno-sletna staza od koridora obilaznice odvojena pojasom minimalne širine od oko 80 m, ne očekuje se utjecaj obilaznice na zračni promet, niti utjecaj letjelišta na obilaznicu.

Trasa planirane prometnice presijeca elektroenergetski sustav na tri mjesta, sustav elektroničkih komunikacija na dva mjesta, sustav proizvodnje i cijevnog transporta nafte i plina na tri mjesta, sustav vodoopskrbe i odvodnje na tri mjesta i sustav korištenja voda, uređenja vodotoka i voda te melioracijske odvodnje (planirani) na jednom mjestu. Međutim, u daljnjim fazama izrade tehničke dokumentacije utvrdit će se točne lokacije postojeće i planirane infrastrukture i uzeti u obzir kod projektiranja obilaznice kako bi se na tim mjestima adekvatnim tehničkim rješenjima omogućilo njihovo križanje.

Tijekom izgradnje zahvata, ako se izuzmu privremeni utjecaji u vidu prisustva mehanizacije i odloženih materijala, doći će do snažnijih utjecaja u obliku zauzimanja poljoprivrednih i šumskih površina. Budući da je vrijednost **krajobraza** prepoznata kao umjerena, a i u neposrednoj blizini se nalaze postojeći infrastrukturni zahvati, utjecaj promjene će biti umjeren odnosno neće značajno narušiti dosadašnji karakter krajobraza.

Tijekom korištenja zahvata doći će do prostornog i funkcionalnog uklapanja planiranog zahvata u šire područje, a prirodnom sukcesijom i sanacijom prostora do prilagodbe krajobraznim značajkama. Pozitivna je okolnost da planirani zahvat u velikoj mjeri prati koridor postojeće infrastrukture te je time umanjen negativni utjecaj na krajobraz tijekom korištenja zahvata.

Obilaznica Nedelišća i Puščina prolazi područjem sljedećih arheoloških nalazišta:

- *Arheološko nalazište Stara Ves na dijelu trase od stacionaže km 0+000 do km 0+100 smješteno je neposredno uz sjeverni rub kružnog toka na ulazu u Nedelišće, odnosno zapadno od prometnice Nedelišće – Čakovec. S obzirom na blizinu područja izgradnje trase obilaznice, to jest njenog spoja na kružni tok, neophodan je arheološki nadzor na prvih 200 metara trase prometnice.*
- *Arheološko nalazište Nova Ves na dijelu trase od stacionaže km 0+000 do km 0+200 smješteno je neposredno uz sjeveroistočni rub kružnog toka na ulazu u Nedelišće, odnosno istočno od prometnice Nedelišće – Čakovec. Obzirom da je i ovo nalazište smješteno u neposrednoj blizini područja izgradnje trase obilaznice, to jest njenog spoja na kružni tok, neophodan je arheološki nadzor na prvih 200 metara trase prometnice.*
- *Arheološko nalazište Goričica na dijelu trase od stacionaže km 2+200 do km 2+600, toponim ukazuje na moguće postojanje naseobinskog arheološkog nalazišta. Terenskim pregledom uočene su promjene u boji tla, što sugerira na postojanje kulturnog sloja, te fragmenti prapovijesnog keramičkog posuđa. Stoga je i na ovom položaju neophodan arheološki nadzor.*
- *Arheološko nalazište Vražje jame na dijelu trase od stacionaže km 4+900 do km 5+100, koji i nazivom i konfiguracijom terena može lako upućivati na postojanje arheološkog lokaliteta te se za isto predviđa osigurati arheološki nadzor.*

Zahvati vezani uz izgradnju obilaznice destruktivno će utjecati na arheološka nalazišta smještena izravno na trasi ili na rubnom dijelu buduće prometnice. Stoga se osiguravanjem arheološkog nadzora sprječava šteta koja bi mogla degradirati kulturno dobro. Kontinuiranom kontrolom na terenu, te mogućim zaštitnim arheološkim istraživanjem, omogućit će se pravovremeno uočavanje i dokumentiranje eventualnih arheoloških nalaza. Prilikom radova na izgradnji obilaznice Nedelišća i Puščina bit će potrebno provesti adekvatnu zaštitu na području čitave trase, a posebno na prethodno navedenim arheološkim lokalitetima.

Planirana cesta ne prolazi zaštićenim područjima prirode prema Zakonu o zaštiti prirode te se tijekom izgradnje zahvata ne očekuje negativan utjecaj na najbliža zaštićena područja (Regionalni park Mura – Drava, na udaljenosti oko 480 m sjeveroistočno). Potencijalno je moguć negativan utjecaj uslijed pojave iznenadnih događaja, no navedeni utjecaj je male vjerojatnosti nastanka i bit će spriječen poštivanjem i pridržavanjem prometnih propisa.

Tijekom redovitog korištenja planirane prometnice, u normalnim okolnostima, odvijanje prometa neće imati negativni utjecaj na zaštićena područja. U okolnostima pojave iznenadnog događaja nastalog kao rezultat nesreće u prometu ili slično, može doći do ekološke nesreće većeg razmjera koja bi mogla uzrokovati negativan utjecaj na najbliže zaštićeno područja Regionalni park Mura – Drava. Pojava navedenog iznenadnog događaja je male vjerojatnosti nastanka uz primjenu propisanih tehničkih mjera zaštite i poštivanje prometnih propisa.

Tijekom izgradnje obilaznice doći će do trajnog negativnog utjecaja zbog prenamjene sljedećih stanišnih tipova: E.3.1. Mješovite hrastovo-grabove i čiste grabove šume, D.1.2.1.1. Mezofilne šikare i živice brežuljkastog i brdskog vegetacijskog pojasa, I.2.1. Mozaici kultiviranih površina, I.3.1. Intenzivno obrađivane oranice na komasiranim površinama, I.5.1. Voćnjaci i J.1.1. Aktivna seoska područja. Utjecaj izgradnje planirane obilaznice na značajno antropogeno izmijenjenim staništima i stanišnom tipu šikara (D.1.2.1.1.) može se opisati kao lokaliziran i slab, dok se utjecaj na šumski stanišni tip (E.3.1.) može opisati kao lokaliziran i umjereno negativan. Moguć je negativni utjecaj na floru svih stanišnih tipova u užem prostoru obuhvata zahvata na kojem će se obavljati građevinski radovi zbog širenja prašine, što će predstavljati vremenski ograničen, lokaliziran i slab do zanemariv utjecaj. Ukoliko se ne osigura odgovarajući pristup

gradilištu, dodatan vegetacijski pokrov će se oštetiti. Negativni utjecaji mogu proizaći u slučaju nepropisnog odlaganja građevinskog i drugog otpada te u slučaju izlivanja različitih opasnih tekućina iz mehanizacije i vozila. Ovi utjecaji će biti spriječeni pravilnom organizacijom gradilišta. Očekuje se lokaliziran i slab negativan utjecaj na faunu prostora uslijed izmjena staništa (uključujući dodatnu fragmentaciju staništa) na području izvođenja građevinskih radova, te lokaliziran zanemariv do slab utjecaj zbog ometanja lokalno prisutnih jedinki u vidu širenja vibracija i buke te povećane prisutnosti ljudi.

Tijekom redovitog korištenja obilaznice očekuje se slab negativan utjecaj uslijed širenja čestica prašine. Moguć je negativan utjecaj u slučaju prometne nesreće i posljedično širenja požara ili izlivanja masti, ulja te ostalih onečišćujućih tvari koje dospiju na cestu te se potom mogu proširiti i u okolna staništa, no ovaj utjecaj male je vjerojatnosti pojavljivanja. Zbog osiguranog zatvorenog sustava odvodnje mogući negativni utjecaj širenja onečišćujućih tvari na okolna staništa je zanemariv. Tijekom korištenja doći će do stalnog negativnog utjecaja na faunu zbog prašine, ispušnih plinova i buke od prometa vozila. Većina životinjskih vrsta na predmetnom području vjerojatno će se povući od obilaznice i opstati na širem području zahvata. Također, očekuje se lokalni i slab utjecaj na faunu zbog intenziviranja postojećeg utjecaja fragmentacije staništa. Uslijed novonastale prometne situacije može doći do neposrednog stradavanja životinja u pokušaju prelaska prometnice, rizika ugrožavanja sudionika u prometu (u slučaju sudara s velikom životinjom) te rizika kolizije jedinki ptica s bukobranima.

U okolici planirane obilaznice nalazi se više područja **ekološke mreže**: područje očuvanja značajno za vrste i stanišne tipove (POVS) HR20000470 Čep – Varaždin (na udaljenosti oko 180 m), HR2001307 Drava – akumulacije (na udaljenosti oko 450 m) i područje očuvanja značajno za ptice (POP) HR1000013 Dravske akumulacije (na udaljenosti oko 450 m). Ministarstvo zaštite okoliša i energetike za predmetnu cestu provelo je postupak prethodne ocjene prihvatljivosti za ekološku mrežu te je donijelo rješenje KLASA: UP/I 612-07/17-60/161, URBROJ: 517-07-1-1-2-17-6 od 7. prosinca 2017. godine da je namjeravani zahvat prihvatljiv za ekološku mrežu.

Negativan utjecaj na **šume** u duljini od oko 833 m (od stacionaže km 3+340 do km 4+173), a samim time i na šumarstvo, očitovat će se u fazi izgradnje krčenjem oko 3,3 ha šume u odsjeku 34 gospodarske jedinice Donje Međimurje (264). Izgradnjom obilaznice doći će do uspostave novog šumskog ruba zapadno od trase prometnice što će stvoriti nove mikroklimatske uvjete u šumi zapadno od trase obilaznice (povećanu insolaciju, smanjenu vlažnost, povećanje temperature), a što će negativno utjecati na šumski ekosustav i učiniti šumu podložnijom napadu sekundarnih štetnika (kukaca i gljivičnih oboljenja). Uslijed izgradnje obilaznice za očekivati je otežano gospodarenje šumama, povećanu opasnost od požara i hidropedološki utjecaj. Krčenjem navedene površine doći će i do gubitka općekorisnih funkcija šuma u iznosu od 799.680 bodova. Tijekom korištenja zahvata ne očekuje se značajniji nepovoljan utjecaj na šume i šumsko zemljište.

Mali pozitivan utjecaj na **divljač** očekuje se uslijed formiranja pojasa niske i raznolike vegetacije između nove prometnice i postojeće pruge, što predstavlja kvalitetne remize za većinu glavnih vrsta divljači lovišta. Puno izraženiji bit će negativan aspekt u vidu presijecanja migracijskih putova divljači, no taj utjecaj se neće očitovati u vidu fizičkog presijecanja tih putova (budući da nije riječ o ograđenoj prometnici) već prvenstveno u vidu moguće kolizije vozila i divljači u fazi korištenja.

Najznačajniji negativni utjecaj na **tlo i biljnu proizvodnju** očekuje se tijekom izvođenja građevinskih radova. S obzirom na to da je riječ o izgradnji nove prometnice, do odstranjivanja postojećeg zemljinog pokrova i iskopa zemljanog materijala doći će na području cijele planirane trase u duljini od oko 6,34 km, na dijelovima izgradnje putnih prijelaza i na području izgradnje kružnog toka (stacionaža km 6+340).

Prilikom iskopa zemljanog materijala odstranit će se humusni sloj u debljini od 30 cm. Isti je predviđeno koristiti za oblaganje bankine u debljini od 10 i 20 cm. Budući da je gotovo cjelom

duljinom zahvat planiran na području vrijednog poljoprivrednog tla, koje se intenzivno obrađuje, tijekom provođenja građevinskih radova doći će do negativnog utjecaja na postojeću biljnu proizvodnju u vidu odstranjivanja postojećih usjeva i presijecanja poljoprivrednih proizvodnih cjelina. Jedini dio trase koji ne prolazi poljoprivrednim zemljištem je dio od stacionaže km 3+460 do stacionaže km 4+280 gdje trasa prolazi šumskim zemljištem (bjelogorične šume).

Kako bi se smanjio negativan utjecaj na postojeću biljnu proizvodnju planirano je da buduća komunikacija s putnim prijelazima bude locirana upravo na mjestima postojećih prometnica koja se sa željezničkom prugom R201 sijeku u jednoj razini.

Pri neadekvatnom rukovanju i skladištenju opasnih tvari u fazi izgradnje može doći do nekontroliranog izlivanja tih tvari u tlo i poljoprivredno zemljište. Primjenom odgovarajućih tehničkih mjera zaštite te opreznim i odgovornim rukovanjem i skladištenjem opasnih tvari, mogućnost onečišćenje tla i poljoprivrednog zemljišta svedeno je na najmanju moguću razinu.

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) u tlo. Smatra se da je okvirna zona utjecaja onečišćenja tla štetnim tvarima iz motornih vozila zona od 100 + 100 m. Znatno veća emisija teških metala očekuje se na dionicama obilaznice sa zastojima i usporenom brzinom kretanja vozila (križanja s drugim cestama, i tako dalje). Mogućnosti onečišćenja tla i poljoprivrednog zemljišta imisijama iz tekućih tvari odnosi se na područje uz samu trasu obilaznice, na zaustavnim mjestima i sično.

Može se očekivati veći utjecaj navedenog onečišćenja na ekološke poljoprivredne proizvođače nego na konvencionalne poljoprivrednike, koji obrađuju površine u blizini predmetne obilaznice, zbog strožih uvjeta i propisa koji određuju i definiraju uvijete u ekološkoj poljoprivredi. Nasad jabuka tvrtke Agromeđimurje se nalazi izvan zone utjecaja od 100 metara od trase planirane obilaznice, zbog čega se ne očekuje značajan negativan utjecaj onečišćenja tla i voćaka teškim metalima iz motornih vozila.

Budući da se koncentracije imisija i emisija štetnih tvari iz ispušnih plinova motornih vozila, kao i emisije tekućih tvari (maziva i ulja), odnose na usko područje predmetne trase, te da se njihova koncentracija značajno smanjuje na većim udaljenostima od obilaznice, negativan utjecaj istih na tlo i poljoprivredno zemljište bit će lokalnog karaktera.

Sukladno navedenom, utjecaj korištenja predmetnog zahvata na tlo i biljnu proizvodnju bit će trajnog, lokalnog karaktera, manjeg intenziteta, budući da dolazi do trajne prenamjene poljoprivrednog zemljišta kao i do trajnog onečišćenja tla prometom u užem području trase predmetne obilaznice.

Trasa planirane obilaznice od stacionaže km 5+450 do stacionaže km 5+775 i od stacionaže km 6+250 do stacionaže km 6+340 prolazi poplavnim područjem srednje vjerojatnosti pojavljivanja, dok cijelom dužinom prolazi poplavnim područjem male vjerojatnosti pojavljivanja, te stoga tijekom izgradnje zahvata postoji mogućnost plavljenja gradilišta. Pravovremenim poduzimanjem odgovarajućih mjera zaštite, propisanih uvjeta građenja, rizici od poplavlivanja obilaznice kao i štete od erozije mogu se svesti na minimum.

Najbliže **vodno tijelo** površinskih voda planiranom zahvatu je CDRN0041_002 – Trnava Murska koje se nalazi oko 150 m sjeveroistočno od početne stacionaže. Vodno tijelo površinskih voda CDRN0002_017 - Drava nalazi se oko 1,4 km južno od planiranog zahvata, dok se vodno tijelo površinskih voda CDRN0002_018 - Drava oko 1 km jugozapadno. Rekonstrukcija postojećeg kružnog raskrižja u Nedelišću izvedbom južnog kraka (stacionaža km 0+000) je najbliža točka vodnom tijelu površinskih voda CDRN0041_002 – Trnava Murska. S obzirom na udaljenost vodnih tijela od planiranog zahvata ne očekuje se negativan utjecaj tijekom gradnje.

Planirani zahvat nalazi se na području vodnog tijela podzemne vode CDGI_18 - Međimurje. Za navedeno vodno tijelo podzemne vode procijenjeno je da je u dobrom kemijskom i količinskom stanju. Za vrijeme izgradnje zahvata, eventualni propusti u organizaciji gradilišta

moгу uzrokovati onečišćenje podzemnih voda. Tijekom građenja iznenadna onečišćenja mogu nastati i u slučaju iznenadnih događaja. No svi mogućí negativni utjecaji na podzemne vode tijekom radova na izgradnji mogu se izbjeći pravilnom organizacijom gradilišta i pridržavanjem propisa i uvjeta građenja. Radovima na izgradnji predmetnog zahvata neće doći do promjene kemijskog i količinskog stanja vodnog tijela podzemne vode vodnog tijela CDGI_18 - Međimurje.

Ceste mogu predstavljati izvore onečišćenja i fenolima, teškim metalima i ostalim onečišćivačima iz ispušnih plinova. Kondenzacijom ispušnih plinova iz motornih vozila i prokapljivanjem ulja i goriva, 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 površinske i podzemne vode. Ceste predstavljaju potencijalni izvor iznenadnih onečišćenja, svaka prometna nesreća može dovesti do izlivanja goriva i do njegovog prodora u površinske i podzemne vode.

Trasa planirane obilaznice od stacionaže km 5+450 do stacionaže km 5+775 te od stacionaže km 6+250 do stacionaže km 6+340 prolazi poplavnim područjem srednje vjerojatnosti pojavljivanja. Na predmetnom području trasa je položena u nasipu s visinskom razlikom u odnosu na postojeći teren od 1,2 do 1,5 m, što ukazuje da bi eventualno plavili pojedini dijelovi obilaznice pri pojavi poplava s dubinom većom od 1,2 m.

Trasa planirane obilaznice cijelom duljinom prolazi poplavnim područjem male vjerojatnosti pojavljivanja i to u slučaju poplave 1 000 godišnjeg povratnog razdoblja.

Rizik od poplava rijeke Drave najvećim dijelom smanjen je izgradnjom hidroenergetskih objekata HE Čakovec i HE Dubrava. Na predmetnom području je razvijen sustav za obranu od poplava rijeke Drave (zaštitni nasip od Trnovca do Gornjeg Kuršanca, dok su nasipi akumulacijskih jezera i dovodnih i odvodnih kanala projektirani na pojavu poplava 1 000 godišnjeg povratnog perioda i imaju nadvišenje krune od 0,5 m.

S obzirom na to da je trasa planirane obilaznice položena u poplavnom području postoji mogućnost djelomičnog plavljenja iste pri pojavi poplava srednje i male vjerojatnosti što najviše ovisi o kotama visokih voda koje se mogu javljati na promatranom području, kao i uslijed mogućih urušavanja nasipa.

Najbliže vodocrpilište lokaciji zahvata je vodocrpilište Nedelišće udaljeno oko 2,1 km zapadno od planiranog zahvata. Vodocrpilište Nedelišće nalazi se između naselja Nedelišće, Gornji Hrašćan i Puščine. Udaljeno je oko 2,5 km od rijeke Drave koja ujedno predstavlja i glavni izvor napajanja vodonosnog sustava. Trasa obilaznice Nedelišća i Puščina cijelom duljinom prolazi III. zonom sanitarne zaštite izvorišta Nedelišće. Odvodnja planiranog zahvata obuhvaća kontrolirani prihvat vode putem rigola, slivnika, revizijskih okana i sustava odvodnje čime se prikupljena voda odvodi do separatora ulja i masti gdje se nakon pročišćavanja upušta u upojne građevine - lagune, jer prirodni vodotoci ne postoje. U slučaju iznenadnih događaja predviđeno je da se postavljanjem distantne elastične odbojne ograde spriječi izlijetanje vozila s ceste. S obzirom na smjer kretanja podzemnih voda i zone napajanja izvorišta Nedelišće te predviđeni kontrolirani sustav odvodnje oborinskih onečišćenih voda s pročišćavanjem voda u separatorima ulja i masti prije ispuštanja u prijemnik, tijekom redovnog korištenja zahvata ne očekuje se negativni utjecaj na kakvoću vode za ljudsku potrošnju koja se zahvaća iz izvorišta Nedelišće.

Tijekom izgradnje zahvata mogućí su negativni utjecaji na kvalitetu zraka. Najveći doprinos smanjenju kvalitete zraka tijekom izvođenja radova su emisije prašine koja nastaje kao posljedica manipulacije rastresitim materijalom (iskopavanja, nasipavanja i tako dalje), emisije prašine s površina po kojima se kreću strojevi, mehanizacija i vozila te produkti izgaranja fosilnih goriva iz njihovih motora.

Emisije prašine nije moguće u potpunosti spriječiti, ali se određenim mjerama i odgovornim postupanjem (prilagođenom brzinom kretanja vozila, prskanjem prometnica vodom i slično) mogu smanjiti.

Zbog vremenske ograničenosti izvođenja radova izgradnje emisije ispušnih plinova nisu tolike da bi dugoročno i u većoj mjeri narušile kvalitetu zraka okolnog područja. Stoga je utjecaj na kvalitetu zraka tijekom izgradnje, ukoliko ne dođe do nepredviđenih situacija, ocijenjen kao minimalan.

Motorna vozila koja kao izvor energije koriste fosilna goriva izvor su onečišćujućih tvari koje mogu narušiti kvalitetu zraka. Iako očekivani intenzitet prometa na kraju 20 godišnjeg planskog razdoblja predviđa više nego dvostruko povećanje ukupnog prometa u odnosu na trenutnu situaciju, cilj izgradnje obilaznice je, uz podizanje nivoa prometne usluge, udaljiti promet od naseljenih mjesta. Stoga, iako se u neposrednoj blizini obilaznice može očekivati narušavanje postojeće kvalitete zraka, korištenje predmetne obilaznice doprinijet će očuvanju kvalitete zraka u okolnim naseljenim mjestima u kojima će se intenzitet prometa izgradnjom obilaznice smanjiti. Blagi pozitivan utjecaj na kvalitetu zraka, odnosno smanjenje emisija onečišćujućih tvari, može se očekivati i zbog boljeg stanja kolnika te posljedično manjih emisija prašine s površina prometnica.

Zbog vremenske ograničenosti izvođenja radova i zanemarive količine emitiranih stakleničkih plinova tijekom izgradnje i korištenja zahvata, ocijenjeno je da zahvat neće imati utjecaj na klimatske promjene.

Utjecaj klimatskih promjena na zahvat analiziran je sukladno smjernicama za povećanje otpornosti ranjivih ulaganja na klimatske promjene. Ocijenjeno je da je zahvat nisko rizičan s obzirom na pojave nekontroliranih požara u prirodi, dok olujno nevrijeme i poplave mogu imati umjerene posljedice pa je zahvat srednje rizičan s obzirom na ta dva utjecaja. S obzirom na karakteristike zahvata, erozija i nestabilnost tla mogu imati najveće negativne posljedice na promatrani zahvat te je rizik s obzirom na ta dva sekundarna utjecaja ocijenjen kao visok.

Planirani zahvat nalazi se izvan postojećih i planiranih građevinskih područja Nedelišća i Pušćina, odnosno zona koje su osjetljive na povećanje razine buke.

Karakteristika planiranih radova na izgradnji planirane obilaznice je da su ograničenog vijeka trajanja, te su i moguća prekoračenja razina buke privremenog karaktera. Kritična mjesta na trasi su objekti (nadvožnjaci), gdje se očekuje nešto dulji rok izgradnje. Ocjena je da će se razine buke na gradilištu kretati u granicama definiranih propisom o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave, te osim mjera vezanih za pristup gradilištu, koje će na najmanju moguću mjeru smanjiti utjecaj od prolaza vozila i radova na trasi na izgrađena područja uz planiranu trasu prvenstveno pretežito stambene namjene, nije potrebno poduzimati posebne mjere zaštite od buke jer se ne očekuje prekoračenje.

Unutar koridora od 120 m od ruba obilaznice jedino na kraju trase, na južnoj strani, nalaze se dvije građevine udaljene od osi nove trase oko 77 m. Na tom mjestu će biti potrebno izgraditi barijeru za zaštitu od buke. Visina barijera će biti oko 2,0 m iznad izvora buke, pa će izgrađena barijera biti visoka oko 2,5 m iznad razine bankine. Ukupna duljina barijera će biti oko 640 m. Početak je predviđen na stacionaži km 5+580, a kraj na km 6+220.

Tijekom izgradnje mogući su iznenadni događaji vezano uz nepravilnu organizaciju radilišta 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 iznenadni 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 i 20/17), člankom 40. stavkom 2. točkom 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 („Narodne novine“, broj 80/13, 153/13, 78/15, 12/18 i 118/18).
- 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 i 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 i 65/17) i Zakonu o zaštiti prirode („Narodne novine“, br. 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, 87/09, 88/10, 61/11, 25/12, 136/12, 157/13, 152/14 i 44/17) i Pravilniku o arheološkim istraživanjima („Narodne novine“, broj 102/10).
- Mjere zaštite **staništa, flore i faune** temelje se na Zakonu o zaštiti prirode, Pravilnika o strogo zaštićenim vrstama („Narodne novine“, broj 144/13, 73/16) i Pravilniku o prijelazima za divlje životinje („Narodne novine“, broj 05/07).
- Mjere zaštite **šuma i šumarstva** temelje se na Zakonu o šumama („Narodne novine“, broj 68/18 i 115/18).
- 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 i 73/17), Pravilniku o građevnom otpadu i otpadu koji sadrži azbest („Narodne novine“, broj 69/2016), 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 9/14), Pravilniku o agrotehničkim mjerama („Narodne novine“, broj 142/13) i Pravilniku o mjerilima za utvrđivanje osobito vrijednog obradivog (P1) i vrijednog obradivog (P2) poljoprivrednog zemljišta („Narodne novine“, broj 151/13).
- Mjere zaštite **voda** temelje se na Zakonu o vodama („Narodne novine“, broj 153/09, 130/11, 56/13, 14/14 i 46/18), 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 i 108/17).
- Mjera zaštite od **buke** temelje se na Zakonu o zaštiti od buke („Narodne novine“, broj 30/09, 55/13, 153/13 i 41/16) i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave („Narodne novine“, broj 145/04).
- Mjera zaštite od **iznenadnih događaja** temelje se na Državnom planu mjera za slučaj izvanrednih i iznenadnih onečišćenja voda („Narodne novine“, broj 5/11).
- Mjera zaštite od **svjetlosnog onečišćenja** temelje se na Zakonu o zaštiti od svjetlosnog onečišćenja („Narodne novine“, br. 114/11).
- 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 142. stavku 6. istog Zakona osigurati i financijska sredstva za praćenje stanja okoliša.

- **Točka 1.** temelji se na Zakonu o vodama.
- **Točka 2.** temelji se na Pravilniku o stručnoj službi za provedbu lovnogospodarske osnove („Narodne novine“, broj 63/06, 101/10 i 44/17), Zakonu o cestama i dobroj praksi sprječavanja i ublažavanja posljedica kolizije divljih životinja i vozila na neograđenim prometnicama u suradnji s lovoovlaštenicima.
- **Točka 3.** temelji se na Zakonu o zaštiti od buke i Pravilniku o najvišim dopuštenim razinama buke u sredini u kojoj ljudi rade i borave.

Sukladno članku 21. stavku 2. Uredbe, prije donošenja rješenja nacrt rješenja je stavljen na uvid javnosti na internetskim stranicama Ministarstva u trajanju od 8 dana s datumom objave 8. ožujka 2019. godine i na njega nisu dostavljene primjedbe.

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

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

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

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

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

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

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

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 i 129/17).



DOSTAVITI:

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

NA ZNANJE:

1. Uprava za inspekcijske poslove, ovdje

